

## Nota voor Burgemeester en Wethouders

Team: Finance en Control

Onderwerp:

PlusOV Begroting 2023

### Notagegevens

Bestuursorgaan : B-en-W 10-05-2022

Notanummer : 2022-379

Datum : 10-05-2022

Programma : 08-Meedoen

Portefeuillehouder : Wethouder Rorink,

Bijlage(n) : Brief bij jaarrekening 2021 en begroting 2023-2026 PlusOV.pdf, Concept begroting 2023-2026 PlusOV.pdf, Jaarrekening 2021 PlusOV.pdf, Kadernota 2023-2026 PlusOV.pdf

### Parafering

<li>03-05-2022: Wethouder</li><li>03-05-2022: Programmamanager</li><li>03-05-2022:

Programmamanager</li><li>03-05-2022: Wethouder</li>

### Agendering

\* 03-05-2022: Directeur

### Definitieve akkoord

11-05-2022

B & W d.d.: 10-05-2022

### Besluit

1. De jaarstukken 2021, kadernotitie 2023-2026 en de concept begroting 2023-2026 voor kennisgeving aan te nemen
2. De Raad voor te stellen geen zienswijze in te dienen op de concept begroting 2023-2026 van de Vervoerscentrale/PlusOV
3. Het raadsvoorstel en het ontwerp-raadsbesluit vast te stellen
4. de stukken aan te bieden aan de Raad

De nota en het besluit openbaar te maken.

### Inleiding

Op 8 april 2022 hebben wij de jaarstukken 2021, kadernotitie 2023-2026 en de concept begroting 2023-2026 ontvangen van de Vervoerscentrale Stedendriehoek/Plus OV. Conform de Wet gemeenschappelijke regelingen heeft de gemeente de mogelijkheid een zienswijze op de begroting in te dienen.

Na beoordeling van deze stukken achten wij het niet noodzakelijk dat de Raad gebruik maakt van de mogelijkheid tot het indienen van een zienswijze op de concept begroting 2023-2026.

In het raadsvoorstel geven wij een korte terugblik op de problematiek van Plus OV van voorgaande jaren.

### Jaarrekening 2021

Het jaar 2021 is positief afgesloten door PlusOV. De jaarrekening 2021 laat een positief resultaat zien van €23.939. Het vervoersvolume bleef vrijwel gelijk en

is nog steeds onder het niveau van voor corona. De vervoerskosten zijn daardoor aanmerkelijk lager. De organisatiekosten zijn ook dit jaar weer gedaald en daarnaast is de kwaliteit van de interne organisatie verder verbeterd. De Klantevredenheid in het vraagafhankelijk vervoer is in augustus 2021 onderzocht en de waardering kwam uit op een mooi cijfer van 7,8.

#### Kadernota 2023-2026

De grootste uitdaging de komende periode blijft de kostenverlaging waarna de fase begint van kostenbeheersing voor de organisatie- en vervoerskosten. De afbouw in subsidie van de provincie Gelderland, de inflatiecorrectie en de toepassing van de NEA-index(prijscompensatie) zijn met kostenverlagingen niet te compenseren. Deventer ontvangt als enige gemeente in de Overijssel, geen subsidie van de provincie Gelderland.

#### Begroting 2023-2026

Plus OV werd opgericht met de volgende opdrachten, te weten "kwalitatief goed vervoer", "efficiënt georganiseerd" en "duurzaamheid" zoals minder te rijden kilometers als bijdrage aan het milieu. De begroting is ambitieus als het gaat om de voorgenomen kostenverlaging in de organisatiekosten. De begroting maakt zichtbaar dat de fase van kostenverlaging over gaat naar de fase van kostenbeheersing. De jaarlijks toe te passen inflatiecorrectie, de NEA-index(prijscompensatie), de CAO-stijgingen en de afbouw van de subsidie door de provincie werken kostenverhogend op de autonome kostenontwikkeling. Door geopolitieke spanningen (oorlog in Oekraïne) en de invloed op brandstofprijzen inflatie is het opstellen van een begroting niet eenvoudig. Daarnaast is er ook de onzekerheid van corona op de ontwikkeling van het vervoersvolume en de impact op de vervoerskosten.

#### **Beoogd maatschappelijk resultaat**

Kwalitatief goed, efficiënt georganiseerd en duurzaam vervoer voor de inwoners die gebruik maken van Plus OV.

#### **Kader**

- \* Wet Gemeenschappelijke Regelingen
- \* GR Basismobiliteit

#### **Betrokken partijen en participatie**

De jaarrekening en de kadernotitie zijn ter kennisgeving aan de raad verzonden. Volgens de Wet Gemeenschappelijke Regelingen heeft de gemeenteraad de mogelijkheid een zienswijze in te dienen op de concept begroting 2023-2026 van PlusOV. Het bestuur van PlusOV zal de eventuele zienswijzen bespreken in de bestuursvergadering van 7 juli 2022. Aan de Raad wordt geadviseerd geen zienswijze in te dienen op de ontwerpbegroting.

#### **Argumenten voor en tegen**

Argumenten voor

De conceptbegroting is opgesteld conform de financiële uitgangspunten in de reeds vastgestelde kadernotitie en past binnen de reguliere indexatie van de gemeentelijke begroting.



### **Financiële consequenties en dekking**

De bijdrage van de Gemeente Deventer aan Plus OV past binnen de reguliere indexatie van de begroting.

### **Openbaarmaking en communicatie**

Niet van toepassing.

### **Aanpak en uitvoering**

Het bestuur van PlusOV zal de eventuele zienswijzen van de deelnemende gemeenten bespreken in de bestuursvergadering van 7 juli 2022 en de definitieve begroting vaststellen.

## RAADSVOORSTEL

Onderwerp : PlusOV Begroting 2023  
Portefeuillehouder : Wethouder Rorink,  
Voorstelnummer : 2022-379  
Datum B en W besluit : 10-05-2022  
Team : DEV-FC

### Inleiding

Op 8 april 2022 hebben wij de jaarstukken 2021, kadernotitie 2023-2026 en de concept begroting 2023-2026 ontvangen van de Vervoerscentrale Stedendriehoek/PlusOV. Conform de Wet gemeenschappelijke regelingen biedt het bestuur van PlusOV de gemeente de mogelijkheid een zienswijze op de begroting in te dienen. PlusOV werd door een aantal gemeenten in Gelderland en de gemeente Deventer opgericht. Aanvankelijk hadden de deelnemende gemeenten zowel het leerlingenvervoer als het vraagafhankelijk vervoer bij PlusOV belegd. In de eerste jaren verliep met name in de grotere deelnemende gemeenten het leerlingenvervoer op chaotische wijze. Dit leidde tot een grote stroom aan klachten van ouders, scholen en organisaties. Dit was voor Deventer in ieder de geval de reden het leerlingenvervoer aan een andere vervoerder dan PlusOV op te dragen.

### Raadsvoorstel

1. Geen zienswijze in te dienen op de concept begroting 2023-2026 van de Vervoerscentrale/PlusOV.

### Kern raadsvoorstel

#### Jaarrekening 2021

Het jaar 2021 is positief afgesloten door PlusOV. De jaarrekening 2021 laat een positief resultaat zien van €23.939. Het vervoersvolume bleef vrijwel gelijk en is nog steeds onder het niveau van voor corona. De vervoerskosten zijn daardoor aanmerkelijk lager. De organisatiekosten zijn ook dit jaar weer gedaald en daarnaast is de kwaliteit van de interne organisatie verder verbeterd. De Klantevredenheid in het vraagafhankelijk vervoer is in augustus 2021 onderzocht en de waardering kwam uit op een mooi cijfer van 7,8.

#### Kadernota 2023-2026

De grootste uitdaging de komende periode blijft de kostenverlaging waarna de fase begint van kostenbeheersing voor de organisatie- en vervoerskosten. De afbouw in subsidie van de provincie Gelderland, de inflatiecorrectie en de toepassing van de NEA-index(prijscompensatie) zijn met kostenverlagingen niet te compenseren. Deventer ontvangt als enige gemeente in de Overijssel, geen subsidie van de provincie Gelderland.

#### Begroting 2023-2026

Plus OV werd opgericht met de volgende opdrachten, te weten "kwalitatief goed vervoer", "efficiënt georganiseerd" en "duurzaamheid" zoals minder te rijden kilometers als bijdrage aan het milieu. De begroting is ambitieus als het gaat om de voorgenomen kostenverlaging in de organisatiekosten. De begroting maakt zichtbaar dat de fase van kostenverlaging over gaat naar de fase van kostenbeheersing. De jaarlijks toe te passen inflatiecorrectie, de NEA-index(prijscompensatie), de CAO-stijgingen en de afbouw van de subsidie door de provincie werken kostenverhogend op de autonome kostenontwikkeling. Door geopolitieke spanningen (oorlog in Oekraïne) en de invloed op brandstofprijzen inflatie is het opstellen van een begroting niet eenvoudig. Daarnaast is er ook de onzekerheid van corona op de ontwikkeling van het vervoersvolume en de impact op de vervoerskosten.

### **Beoogd resultaat**

Het geen gebruik maken van de wettelijke mogelijkheid tot het indienen van zienswijze op de concept begroting 2023-2026 van Plus OV.

### **Kader**

- \* Wet Gemeenschappelijke Regelingen
- \* GR Basismobiliteit

### **Argumenten ten behoeve van de raad**

Argumenten voor

De conceptbegroting is opgesteld conform de financiële uitgangspunten in de reeds vastgestelde kadernotitie en past binnen de reguliere indexatie van de gemeentelijke begroting. Het indienen van een zienswijze kan daarom achterwege blijven.

### **Betrokken partijen en participatie**

De jaarrekening en de kadernotitie zijn ter kennisgeving aan de raad verzonden. Volgens de Wet Gemeenschappelijke Regelingen heeft de gemeenteraad de mogelijkheid een zienswijze in te dienen op de concept begroting 2023-2026 van PlusOV. Het bestuur van PlusOV zal de eventuele zienswijzen bespreken in de bestuursvergadering van 7 juli 2022. Aan de Raad wordt geadviseerd geen zienswijze in te dienen op de ontwerpbegroting.

### **Financiële consequenties**

De bijdrage van de Gemeente Deventer aan Plus OV past binnen de reguliere indexatie van de begroting.

### **Betrokkenheid raad**

De jaarrekening en de kadernotitie zijn ter kennisgeving aan de raad verzonden. Volgens de Wet Gemeenschappelijke Regelingen heeft de gemeenteraad de mogelijkheid een zienswijze in te dienen op de concept begroting 2023-2026 van PlusOV. Het bestuur van PlusOV zal de eventuele zienswijze bespreken in de vergadering van 7 juli 2022. Aan de raad wordt geadviseerd geen zienswijze in te dienen op de ontwerpbegroting.

Burgemeester en wethouders van de gemeente Deventer,  
de secretaris, de burgemeester,



M.A. Kossen



R.C. König

## RAADSBESLUIT

Onderwerp : PlusOV Begroting 2023  
Voorstelnummer : 2022-379  
Raadstafel d.d. :  
Raadsvergadering :

De raad van de gemeente Deventer,  
Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 10-05-2022, nummer 2022-379

### BESLUIT

1. Geen zienswijze in te dienen op de concept begroting 2023-2026 van de Vervoerscentrale/PlusOV

Aldus vastgesteld in de openbare raadsvergadering van  
De raad voornoemd,  
de griffier, de voorzitter,

A. Kerver

R.C. König

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

Uw kenmerk  
Ons kenmerk  
Behandeld door H.H. Meijer  
Doorkiesnummer  
Datum 7 april 2022  
Kopie aan RaoB

Betreft Definitieve Jaarrekening 2021, Kadernotitie 2023-2026 en concept begroting 2023-2026

Geacht college, geachte raadsleden,

Hierbij ontvangt u de definitieve Jaarrekening 2021, de Kadernotitie 2023-2026 en de concept begroting 2023-2026 van Vervoerscentrale Stedendriehoek / PlusOV. U heeft de gelegenheid om uw zienswijze op de concept begroting 2023-2026 uiterlijk 10 juni 2022 aan ons kenbaar te maken. Het bestuur van PlusOV zal op 7 juli 2022 de eventuele zienswijzen bespreken en de definitieve begroting vaststellen.

### **Jaarrekening 2021**

Het jaar 2021 sluiten we positief af. In de jaarrekening vindt u een onderbouwde terugblik op de geleverde prestaties en de financiële resultaten. Ook de lasten van een langlopend juridisch geschil met een vervoerder vindt u terug in de jaarrekening. Het vervoersvolume bleef vrijwel gelijk en is nog steeds onder het niveau van voor corona. De vervoerskosten zijn daardoor aanmerkelijk lager. De organisatiekosten zijn ook dit jaar weer gedaald en daarnaast is de kwaliteit van de interne organisatie verder verbeterd.

De Klantevredenheid in het vraagafhankelijk vervoer is in augustus 2021 onderzocht en de waardering kwam uit op een mooi cijfer van 7,8.

### **Kadernota 2023-2026**

Het is gebruikelijk dat samenwerkingsverbanden een kadernota aanbieden met beleidsmatige keuzes en financiële risico's, ter voorbereiding op de begrotingsbehandeling. PlusOV is hier een uitzondering op, omdat ze een bedrijfsvoeringsorganisatie is en geen eigen beleid maakt. Desondanks wil PlusOV u graag informeren over de hoofdlijnen voor de nog op te stellen begroting. Uitdaging de komende jaren blijft de kostenbeheersing voor de organisatie- en vervoerskosten. Door toepassing van nieuwe software zal de stabiliteit van de organisatie en de kwaliteit van het vervoer verder verbeteren en daarmee de klanttevredenheid verder stijgen. Klanten gaan komende jaren meer gebruik maken van internet om reizen te boeken en informatie komt beschikbaar via internet of een app op de telefoon.

In de al door het bestuur van PlusOV vastgestelde Kadernota leest u over de financiële uitgangspunten en de inzet van de medewerkers en middelen in de komende jaren.

### Concept begroting 2023-2026

PlusOV heeft twee belangrijke opdrachten; kwalitatief goed vervoer, efficiënt georganiseerd en daarmee betaalbaar voor reiziger en gemeenten.

De kosten voor investeringen in ICT/software de afgelopen jaren zijn hoog maar noodzakelijk voor een verdere stabiliteit van de organisatie, de kwaliteit van het vervoer, de service aan de reizigers en om de besparing op personeelskosten te realiseren. Met de klanttevredenheidsonderzoeken hopen we een bevestiging te ontvangen voor de kwaliteit van het vervoer.

De begroting is ambitieus als het gaat om de voorgenomen kostenverlaging in de organisatiekosten. In de begroting is zichtbaar dat de fase van kostenverlaging van de afgelopen jaren overgaat naar de fase van kostenbeheersing.

Onzekere factoren zijn de effecten van het reizigersvolume en het prijsrisico. Gedurende de behandeling van de begroting de afgelopen weken werd duidelijk dat de onzekerheid over het prijsrisico groter werd. Naast hogere personeelskosten in de taxibranche door schaarste op de arbeidsmarkt, sterk stijgende kosten voor brandstof en een oplopende inflatie zijn er ook geopolitieke ontwikkelingen (de oorlog in Oekraïne) waar het structurele effect moeilijk van is in te schatten. We kiezen op dit moment voor een bestendige gedragslijn en houden ons vooreerst aan de uitgangspunten van de kadernotitie.

Voordat de begroting 2023-2026 in juli door het bestuur wordt vastgesteld zal opnieuw beoordeeld worden hoe de (prijs)ontwikkeling is geweest en wat de verwachting is ten aanzien van de structurele invloed op de begroting. Indien nodig zal er een wijziging plaatsvinden om daarmee tot een betrouwbare begroting te komen.

In de bedrijfsvoering komt nadruk te liggen op het besturingsproces om de doelstellingen te realiseren. PlusOV streeft naar 'operational excellence'. Een hoge betrouwbaarheid naar de klant en de dienstverlening in één keer goed; op tijd en tegen acceptabele kosten.

We kijken goed terug op de resultaten van 2021. De komende jaren zien we met vertrouwen tegemoet voor het uitvoeren van onze missie: 'Mensen prettig, betaalbaar en efficiënt vervoeren wanneer er geen vervoersalternatief is'.

Met vriendelijke groet,



H.H. Meijer  
Directeur PlusOV





**Begroting**

**Vervoerscentrale Stedendriehoek**

**2023-2026**

CONCEPT

CONCEPT

## Inhoudsopgave

1. Inleiding .....	4
2. Financiële uitgangspunten.....	5
2.1 Samenvatting kadernotitie .....	5
2.2 Effecten jaarrekening 2021.....	7
3. Organisatiekosten.....	8
3.1 Personeelskosten.....	9
3.2 Bedrijfsvoering.....	10
3.3 Direct materiële kosten .....	11
3.4 Facilitaire diensten.....	12
3.5 Bestuurskosten .....	13
3.6 Verdeling organisatiekosten naar vervoerssoorten en programma's.....	14
4. Programma's.....	16
4.1 Programma 1: Vraagafhankelijk vervoer (maatwerkdienstverlening 18+) .....	17
4.2 Programma 2: Leerlingenvervoer (onderwijsbeleid en leerlingzaken).....	18
4.3 Programma 3: Wmo-dagbesteding (maatwerkdienstverlening 18+).....	19
4.4 Programma 4: Jeugdwetvervoer (maatwerkdienstverlening 18-).....	20
4.5 VERVALLEN Programma 5: Aanvullend OV (Samenkracht & burgerparticipatie) .....	21
4.6 Reserves.....	22
5. Overzicht van baten en lasten .....	24
6. Paragrafen.....	25
6.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing.....	25
6.2 Financiering.....	28
6.3 Bedrijfsvoering.....	29
6.4 Verbonden partijen.....	31
Bijlage 1: Bijdrage per gemeente 2023.....	32
Bijlage 2: Bijdrage per gemeente 2023-2026 .....	33
Bijlage 3: Kostenverdeelsystematiek .....	34
Bijlage 4: Geprognosticeerde balans .....	36

## 1. Inleiding

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

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

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

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

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

Henk Meijer  
Directeur

## 2. Financiële uitgangspunten

### 2.1 Samenvatting kadernotitie

#### **Algemeen:**

De kadernotitie is door het bestuur vastgesteld op 27 januari jl. De beschreven ontwikkelingen over de toekomstige NEA-index en de inflatie zijn een afspiegeling van de kennis en verwachtingen op dat moment.

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

#### **Indexering**

##### *Inflatiepercentage*

Het inflatiepercentage baseren we op de gegevens uit de gemeentefondscirculaire van september 2021. Het verwachte percentage voor onze exploitatie in 2023 is 1,7%. Dit percentage passen we toe op de organisatiekosten exclusief de loonkosten.

##### *Loonkosten*

In het CAO principe akkoord 2021-2022 is opgenomen dat de lonen per 1 december 2021 met 1,5% stijgen en vanaf 1 april 2022 met 2,4%. Daarnaast wordt per 1 januari 2022 het minimumloon € 14 per uur. De wijzigingen uit het CAO principe akkoord worden verwerkt in het budget loonkosten in de begroting 2023.

##### *Vervoer*

De kosten voor het vervoer indexeren we op basis van de NEA-index. De NEA-index voor 2022 bedraagt 3,5%. Dit percentage passen we toe op de vervoersbudgetten in de begroting 2023-2026.

#### **Kostenverdeelsystematiek**

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

In bijlage 2 is de kostenverdeelsystematiek uitgewerkt.

#### **Plan van aanpak kostenreductie**

Het Plan van Aanpak Kostenreductie wordt jaarlijks geactualiseerd en vastgesteld door het Bestuur. Dit wordt verder toegelicht in hoofdstuk 6.3 bedrijfsvoering.

Initieel zijn 11 punten opgenomen die geoptimaliseerd worden. Hiervan zijn er eind 2021 inmiddels 5 gerealiseerd. De overige 6 punten staan in de tijd gepland en zijn de volgende:

1. Koppeling tussen Mybility (RGV) en planningspakket of vervanging Mybility door het regieportaal
2. Vervanging Cabman-centrale door planautomaat voor RGV

3. Internetboekingen verhogen
4. Vervanging Cabman-centrale voor VAV
5. Route-app RGV
6. Onderzoek naar mogelijkheden van optimalisatie processen en producten doelgroepenvervoer  
Dit was eerder opgenomen als "Openingstijden PlusOV".

### Investeringsen

In 2021 heeft het bestuur een viertal investeringen ten laste van de optimalisatiereserve (2022 en 2023) goedgekeurd voor € 175.000. Voor 2023 zal opnieuw een investeringsplan worden ingediend bij het bestuur.

De bovenstaande investeringen worden in hoofdstuk 6.3 bedrijfsvoering beschreven.

### Organisatieomvang

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

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

### Btw

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

## 2.2 Effecten jaarrekening 2021

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

### 1. Juridische kosten.

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

### 2. Vervoerskosten vraagafhankelijk vervoer.

Corona zal naar verwachting de komende jaren een lager vervoersvolume geven in het vraagafhankelijk vervoer. Het vervoersvolume van het vraagafhankelijk vervoer in heel 2021 was ca. 55% van het volume in 2019. Pas na de tweede vaccinatieronde in 2021 steeg het vervoersvolume in het tweede halfjaar tot 65% ten opzichte van dezelfde periode in 2019. We zijn ons ervan bewust dat elke berekening voor het toekomstig volume voor discussie vatbaar is. Als we het vervoersvolume van 2019 blijven aanhouden betekent dit een onnodig groot beslag op de begrotingen van gemeenten door een vervoersbudget dat niet-realistisch hoog is. Uitgangspunt voor de vervoerskosten in 2023 is dat de vervoerskosten 80% zijn van de geïndexeerde kosten van 2019 (dus incl. stijgingen NEA-index en hogere kosten door de nieuwe aanbesteding) verhoogd met een stijging van 5% per jaar vanaf 2023. Daarnaast is de aanname dat de kosten elk jaar stijgen met een NEA-index van 2%. Het contract met vervoerders in het VAV voorziet in een compensatie bij een onverwachte daling in de omzet door bijvoorbeeld een lockdown. Een eventuele tegemoetkoming op basis van het contract of een continuïteitsbijdrage past binnen de begrote omzet.

### 3. Vervoerskosten routegebonden vervoer.

Voor het routegebonden vervoer schatten we in dat de impact van corona op de vervoerskosten beperkt zal zijn. Stopt het reguliere vervoer dan moet er noodvervoer worden opgestart voor kinderen van ouders met cruciale beroepen. Dit compenseert het weggefallen volume gedeeltelijk. In de begroting houden we voor de vervoerskosten RGV geen rekening met de impact van corona. Het aantal leerlingen en de vervoerskosten in het vervoersjaar 2021/2022 is als basis genomen en vermeerderd met een stijging door de NEA-index met 3,5% voor 2022 en de aanname van een stijging met 2,0% per jaar vanaf 2023. Een eventuele tegemoetkoming in de vorm van een continuïteitsbijdrage past binnen de begrote omzet.

### 4. De ICT kosten

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

### 5. Het Klanttevredenheidsonderzoek

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



### 3. Organisatiekosten

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

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

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

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

### 3.1 Personeelskosten

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

#### Loonkosten (incl. externe inhuur)

De totale personeelskosten liggen in lijn met de door het bestuur in 2019 vastgestelde taakstelling. De aanschaf van de software voor het vraagafhankelijk vervoer brengt forse kosten met zich mee. Uiteindelijk ontstaat een besparing op de kosten door lagere personeelskosten, hogere licentiekosten én lagere vervoerskosten. Daarnaast wordt de kwaliteit van het vervoer hoger. Voor de klant ontstaat er een betere service via een klantvriendelijk boekingsportaal.

Met de aanschaf kunnen we de ambitieuze taakstellingen in de begroting realiseren. De ontstane besparingsmogelijkheden op personeelskosten zijn als extra taakstelling opgenomen in de begroting. De formatie is eveneens naar beneden bijgesteld.

Het loonkostenbudget in 2023 daalt van 1,616 naar 1,555 miljoen. Door de verwachte afname van het vervoersvolume, de eerdergenoemde effecten van de automatisering en integratie van systemen wordt er een reductie in formatie doorgevoerd bij de planners en bij de front office. Het verloop van de formatie is bovenstaand beschreven.

#### Overige personeelskosten (opleiding/training en alg. personeelskosten)

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

#### Verhouding directe loonkosten vraagafhankelijk en routegebonden vervoer

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

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

Deze verhouding wordt jaarlijks opnieuw berekend.

#### Verdeelsleutel

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

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

### 3.2 Bedrijfsvoering

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

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

#### Verdeelsleutel

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

### 3.3 Direct materiële kosten

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

#### Vervoerspassen VAV;

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

#### Klanttevredenheidsonderzoek VAV/RGV

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

#### ICT-Software VAV

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

#### ICT-software RGV

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

#### ICT-Infra

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

#### Verdeelsleutel

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

### 3.4 Facilitaire diensten

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

#### Kantoormiddelen

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

#### ICT werkplek;

In het budget ICT werkplek hebben een aantal mutaties plaatsgevonden.

Aan de ene kant is het budget verlaagd door een goedkoper contract (-/- € 7.800) voor het gebruik van Office 365.

Aan de andere kant hebben we het budget verhoogd voor de kapitaallasten (+9.000).

De verwachting is dat we in 2022 laptops en schermen aanschaffen ter waarde van € 50.000. De kapitaallasten hebben we verwerkt conform de vastgestelde nota activering- en afschrijvingsbeleid 2022. Hardware wordt in 5 jaar afgeschreven, jaarlijkse kosten zijn € 10.000.

#### Verdeelsleutel

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

### 3.5 Bestuurskosten

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

#### **Representatie/advies**

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

#### **Juridische ondersteuning;**

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

#### **Accountantskosten**

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

#### **Verdeelsleutel**

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

### 3.6 Verdeling organisatiekosten naar vervoerssoorten en programma's

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

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

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

#### Personeelskosten

Alle personeelskosten van de Frontoffice medewerkers en de planners zijn onder te verdelen in RGV en VAV kosten. Alle personeelskosten vraagafhankelijk vervoer worden toegerekend aan programma 1 Vraagafhankelijk vervoer. Alle personeelskosten routegebonden vervoer worden verdeeld over de programma's 2, 3 en 4 op basis van het aantal unieke reizigers per vervoerssoort in 2021.

Alle personeelskosten die niet direct zijn toe te rekenen aan de vervoerssoorten (VAV of RGV) worden aan de overhead toegerekend. De overhead verdelen we vervolgens over de programma's met behulp van de verdeelsleutel directe personele kosten (zie paragraaf 3.1).

#### Bedrijfsvoering

Op het gebied van de bedrijfsvoering krijgt PlusOV ondersteuning van de gemeente Lochem. Het gaat hierbij om ondersteuning op de PIOFACH taken: HRM, financiën, control, ICT, communicatie en inkoop. Ook de bankkosten en kosten voor verzekeringen vallen onder bedrijfsvoering.

De kosten voor bedrijfsvoering worden aan de overhead toegerekend. De overhead wordt vervolgens over de programma's verdeeld met behulp van de verdeelsleutel directe personele kosten (zie paragraaf 3.1).

#### Direct materiële kosten

De kosten voor ICT infra en communicatie (drukwerk, website en dergelijke) vallen onder overhead. De overige direct materiële kosten rekenen we direct toe aan VAV of RGV.

De directe kosten voor RGV worden verdeeld over de programma's 2, 3 en 4 op basis van het aantal unieke reizigers in 2020. De overhead wordt vervolgens over de programma's verdeeld met behulp van de verdeelsleutel directe personele kosten (zie paragraaf 3.1).

#### Facilitaire diensten

Onder facilitaire diensten nemen we de jaarlijkse huisvestingskosten mee. Ook de kantoormiddelen en de ICT-kosten voor de werkplekken van de medewerkers van PlusOV vallen hieronder.

De kosten voor facilitaire diensten rekenen we toe aan de overhead. De overhead wordt vervolgens over de programma's verdeeld met behulp van de verdeelsleutel directe personele kosten (zie paragraaf 3.1).

### **Bestuurskosten**

Onder bestuurskosten zijn ramingen opgenomen voor uitgaven van het bestuur, bijvoorbeeld als in incidentele gevallen externe ondersteuning noodzakelijk is en voor accountantskosten. Tevens is er bij bestuurskosten een post onvoorzien opgenomen.

De bestuurskosten worden aan de overhead toegerekend. De overhead wordt vervolgens over de programma's verdeeld met behulp van de verdeelsleutel indirecte personele kosten (zie paragraaf 3.1).

CONCEPT



## 4. Programma's

Deze begroting bestaat uit vijf programma's:

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

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

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

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

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

## 4.1 Programma 1: Vraagafhankelijk vervoer (maatwerkdienstverlening 18+)

### Wat willen we bereiken?

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

### Wat gaan we daarvoor doen?

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

### Wat gaat het kosten?

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

### Lasten

#### Organisatiekosten

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de organisatiekosten.

#### Overhead

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de overhead.

#### Vervoerskosten

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

### Baten

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

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

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

## 4.2 Programma 2: Leerlingenvervoer (onderwijsbeleid en leerlingzaken)

### Wat willen we bereiken?

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

### Wat gaan we daarvoor doen?

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

### Wat gaat het kosten?

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

### Lasten

#### Organisatiekosten

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de organisatiekosten.

#### Overhead

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de overhead.

#### Vervoerskosten

Vervoerskosten routegebonden vervoer.

Voor het routegebonden vervoer schatten we in dat de impact van corona op de vervoerskosten beperkt zal zijn. Stopt het reguliere vervoer dan moeten we noodvervoer opstarten voor kinderen van ouders met cruciale beroepen. Dit compenseert het weggefallen volume gedeeltelijk. In de begroting houden we voor de vervoerskosten RGV geen rekening met de impact van corona. Het aantal leerlingen en de vervoerskosten in het vervoersjaar 2021/2022 is als basis genomen en vermeerderd met een stijging door de NEA-index met 3,5% voor 2022 en de aanname van een stijging met 2,0% in de jaren daarna. Een eventuele tegemoetkoming in de vorm van een continuïteitsbijdrage past binnen de begrote omzet.

### Baten

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

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

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

#### Wat willen we bereiken?

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

#### Wat gaan we daarvoor doen?

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

#### Wat gaat het kosten?

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

#### Lasten

##### Organisatiekosten

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de organisatiekosten.

##### Overhead

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de overhead.

##### Vervoerskosten

Voor het routegebonden vervoer schatten we in dat de impact van corona op de vervoerskosten beperkt zal zijn. Stopt het reguliere vervoer, dan moeten we noodvervoer opstarten voor kinderen van ouders met cruciale beroepen. Dit compenseert het weggefallen volume gedeeltelijk. In de begroting houden we voor de vervoerskosten RGV geen rekening met de impact van corona. Het aantal leerlingen en de vervoerskosten in het vervoersjaar 2021/2022 is als basis genomen en vermeerderd met een stijging door de NEA-index met 3,5% voor 2022 en de aanname van een stijging met 2,0% in de jaren daarna. Een eventuele tegemoetkoming in de vorm van een continuïteitsbijdrage past binnen de begrote omzet.

#### Baten

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

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

#### 4.4 Programma 4: Jeugdwetvervoer (maatwerkdienstverlening 18-)

##### Wat willen we bereiken?

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

##### Wat gaan we daarvoor doen?

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

##### Wat gaat het kosten?

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

##### Lasten

###### *Organisatiekosten*

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de organisatiekosten.

###### *Overhead*

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de overhead.

###### *Vervoerskosten*

Voor het routegebonden vervoer schatten we in dat de impact van corona op de vervoerskosten beperkt zal zijn. Stopt het reguliere vervoer dan moeten we noodvervoer opstarten voor kinderen van ouders met cruciale beroepen. Dit compenseert het weggefallen volume gedeeltelijk. In de begroting houden we voor de vervoerskosten RGV geen rekening met de impact van corona. Het aantal leerlingen en de vervoerskosten in het vervoersjaar 2021/2022 is als basis genomen en vermeerderd met een stijging door de NEA-index met 3,5% voor 2022 en de aanname van een stijging met 2,0% in de jaren daarna. Een eventuele tegemoetkoming in de vorm van een continuïteitsbijdrage past binnen de begrote omzet.

##### Baten

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

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

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

Dit programma vervalt.

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

CONCEPT

## 4.6 Reserves

### Algemene reserve

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

### Bestemmingsreserve RG6

In januari 2020 heeft het bestuur besloten om naast de optimalisatiereserve een RG6-reserve te vormen. In deze reserve storten de uittredende gemeenten de uittreedsom. Tevens is besloten dat de RG6-gemeenten (Brummen, Epe, Hattem, Heerde, Lochem en Voorst) vanuit deze reserve een dotatie doen aan de optimalisatiereserve.

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

### Bestemmingsreserve optimalisatiekosten

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

Onttrekkingen investeringsbijdrage:

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

Onttrekking investeringsbijdrage uit optimalisatiereserve:

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

<b>Algemene reserve</b>	<b>ultimo 2022</b>	<b>ultimo 2023</b>	<b>ultimo 2024</b>	<b>ultimo 2025</b>	<b>ultimo 2026</b>
<b>Saldo 1-1</b>	€ -	€ -	€ -	€ 301.389	€ 301.389
Toevoeging saldo RG6 reserve			€ 301.389		
<b>Saldo 31-12</b>	€ -	€ -	€ 301.389	€ 301.389	€ 301.389
<b>Optimalisatiereserve</b>	<b>ultimo 2022</b>	<b>ultimo 2023</b>	<b>ultimo 2024</b>	<b>ultimo 2025</b>	<b>ultimo 2026</b>
<b>Saldo 1-1</b>	€ 84.531	€ 185.000	€ 35.000	€ 35.000	€ 35.000
Toevoeging bijdrage DAZ-gemeenten	€ 300.469				
Onttrekken efficiency bijdrage	€ -100.000	€ -50.000			
Onttrekken investeringsbijdrage	€ -100.000	€ -100.000			
<b>Saldo 31-12</b>	€ 185.000	€ 35.000	€ 35.000	€ 35.000	€ 35.000
<b>RG6 reserve</b>	<b>ultimo 2022</b>	<b>ultimo 2023</b>	<b>ultimo 2024</b>	<b>ultimo 2025</b>	<b>ultimo 2026</b>
<b>Saldo 1-1</b>	€ 301.389	€ 301.389	€ 301.389	€ -	€ -
Opheffen RG6 reserve ten gunste van algemene reserve			€ -301.389		
<b>Saldo 31-12</b>	€ 301.389	€ 301.389	€ -	€ -	€ -



## 5. Overzicht van baten en lasten

### Lasten

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

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

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

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

### Baten

	Jaarrekening 2020	Jaarrekening 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
<b>Organisatie</b>							
Bijdr. Prov. Gelderland Wmo	€ 130.616	€ 133.881	€ 68.614	€ 35.165	€ -	€ -	€ -
Bijdragen gemeenten	€ 1.883.111	€ 1.834.510	€ 2.139.275	€ 2.322.958	€ 2.390.220	€ 2.344.498	€ 2.344.926
Bijdrage DAZ-gemeenten	€ 440.030	€ -	€ 300.469	€ -	€ -	€ -	€ -
Bijdr. Prov. Gelderland OV	€ 9.947	€ 14.820	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Overige baten	€ 14.195	€ 13.801	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Onttrekking optimalisatiereserve		€ 150.000		€ 50.000			
<b>Subtotaal organisatie</b>	<b>€ 2.477.899</b>	<b>€ 2.147.012</b>	<b>€ 2.508.358</b>	<b>€ 2.408.123</b>	<b>€ 2.390.220</b>	<b>€ 2.344.498</b>	<b>€ 2.344.926</b>
<b>Optimalisatie</b>							
Onttrekking optimalisatiereserve	€ -	€ 85.000	€ 100.000	€ 100.000	€ -	€ -	€ -
<b>Subtotaal Optimalisatie</b>	<b>€ -</b>	<b>€ 85.000</b>	<b>€ 100.000</b>	<b>€ 100.000</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>
<b>Vervoer</b>							
Bijdrage provincie Wmo-vervoer	€ 874.825	€ 672.521	€ 459.557	€ 235.522	€ -	€ -	€ -
Bijdragen gemeenten Vraagafhankelijk verv.	€ 3.995.736	€ 3.154.505	€ 6.278.831	€ 5.456.483	€ 6.096.137	€ 6.528.963	€ 6.992.520
Bijdrage provincie aanvullend OV	€ 67.610	€ 83.979	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Bijdragen gemeenten Leerlingenvervoer	€ 2.512.494	€ 3.309.903	€ 2.936.484	€ 2.764.505	€ 2.819.795	€ 2.876.191	€ 2.933.715
Bijdragen gemeenten Dagbestedingsvervoer	€ 647.929	€ 735.729	€ 751.087	€ 734.003	€ 748.683	€ 763.656	€ 778.930
Bijdragen gemeenten Jeugdwetvervoer	€ 285.129	€ 357.119	€ 317.482	€ 325.189	€ 331.693	€ 338.327	€ 345.094
<b>Subtotaal Vervoer</b>	<b>€ 8.383.723</b>	<b>€ 8.313.756</b>	<b>€ 10.743.441</b>	<b>€ 9.515.702</b>	<b>€ 9.996.308</b>	<b>€ 10.507.137</b>	<b>€ 11.050.258</b>
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b>€ 10.861.622</b>	<b>€ 10.545.768</b>	<b>€ 13.251.800</b>	<b>€ 12.023.825</b>	<b>€ 12.386.528</b>	<b>€ 12.851.635</b>	<b>€ 13.395.184</b>
<b>Resultaat voor bestemming</b>	<b>€ 160.030</b>	<b>€ 23.639</b>	<b>€ 100.469</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</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 2021	Begroot 2022	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026
Netto schuldquote	11%	-4%	-2%	-2%	-2%	-2%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	11%	-4%	-2%	-2%	-2%	-2%
Solvabiliteitsratio	5%	13%	8%	8%	8%	8%
Structurele exploitatieruimte	-2%	1%	-1%	0%	0%	0%

#### *Netto schuldquote*

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

#### *Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen*

Zie netto schuldquote.

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

#### *Solvabiliteitsratio*

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

#### *Structurele exploitatieruimte*

Dit kengetal is van belang om te kunnen beoordelen welke structurele ruimte een organisatie heeft om de eigen lasten te dragen, of welke structurele stijging van de baten of structurele daling van de lasten daarvoor nodig is.

Dit kengetal heeft geen toegevoegde waarde voor PlusOV, omdat alle structurele en incidentele lasten gedekt worden door bijdragen van de deelnemende gemeenten en de provincie Gelderland. Hierdoor zal dit kengetal altijd de nul procent benaderen.

#### Risico's

Elke organisatie kent risico's in de bedrijfsvoering.

In de kadernota hebben we enkele risico's benoemd, deze behandelen we hieronder.

##### **1. Nieuw systeem voor planning van het vraagafhankelijk vervoer**

De aanbesteding voor een nieuw softwarepakket met automatische planner is, met de gunning eind mei 2021, afgerond. De overgang naar een nieuw planpakket vergt veel van de organisatie en brengt uitvoeringsrisico's met zich mee.

De ontwikkeling van software en implementatie is beschreven in een implementatieplan waarin de projectaanpak, projectstructuur, planning, opleiding en risico's staan. De verwachting is dat in Q1

de eerste modules worden geïmplementeerd en dat in Q2 2022 het gehele softwarepakket is opgeleverd. Als het pakket naar behoren werkt, zal het risico in 2023 vervallen zijn.

## **2. Nieuw systeem voor het routegebonden vervoer**

Voor het routegebonden vervoer is in 2020 gestart met ontwikkeling van software. Deze software ondersteunt de event-afhandeling, de facturering, de invoer van opdrachten door de consultants en het bouwen en beheren van routeplanning. Een aantal modules namen we in 2021 in gebruik. De 2 modules die nog opgeleverd zouden worden zijn de consultantsmodule en de module routebeheer. Elke implementatie van software kent risico's. De implementatie bevat een periode van ontwikkelen, testen en schaduwdraaien en gefaseerd in gebruik nemen.

Door vertraging in de eerder geplande oplevering van de modules (2020) hebben de besparingen op de personeelskosten ruim een jaar later effect. Op basis van de huidige realistische planning nemen we de modules consultantsmodule en de module routebeheer in Q1 2022 in gebruik. Daarmee is dit project afgerond.

## **3. Continuïteitsbijdrage doelgroepenvervoer**

Sinds 1 juli 2020 roepen Rijk en de VNG op om op basis van de lokale situatie en in overleg met de gecontacteerde vervoerder gerichte continuïteitsafspraken te maken op basis van maatwerk. Op deze oproep volgde een concreter advies van de VNG over hoe en onder welke voorwaarden om te gaan met de door de vervoerders gemiste omzet als gevolg van corona. PlusOV heeft tot en met het jaar 2020 een continuïteitsbijdrage verleend en financieel afgehandeld.

In januari 2022 heeft de VNG een advies gegeven over het verstrekken van een continuïteitsbijdrage tot 30 juni 2022. Het advies voorziet in een tegemoetkoming voor de gemiste omzet onder een aantal randvoorwaarden.

Voor het routegebonden vervoer hebben we de vervoerskosten voor vervoersjaar 2023 en verder begroot zonder mogelijke invloeden door corona. Een eventuele gedeeltelijke compensatie voor omzetzaling past daarmee binnen de begrote vervoerskosten.

In de aanbesteding van het vraagafhankelijk vervoer is een afnamegarantie opgenomen. De basis hiervoor is het perioderooster. Hierin geeft PlusOV een indicatie af voor de af te nemen vervoerscapaciteit voor de komende maand. Op hoofdlijn; wordt er meer dan 20% van de uren niet afgenomen van de capaciteit zoals in het Perioderooster is aangegeven, dan wordt voor de duur van het perioderooster een afnamegarantie gegeven van 80% van de uren tegen het beschikbaarheidstarief. De afnamegarantie voorziet hiermee in een scherpe onverwachte daling van de vervoerkosten voor een korte periode. In de begroting is voor het vraagafhankelijk vervoer niet gerekend met een mogelijke continuïteitsbijdrage maar met de minimale kosten van deze afnamegarantie.

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

## **4. Prijs- en volumerisico**

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

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

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

CONCEPT

## 6.2 Financiering

### **Betalingsverkeer**

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

### **Vlottende financiering**

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

### **Vaste financiering**

De vervoerscentrale heeft geen langlopende leningen afgesloten.

### **Schatkistbankieren**

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

### **Kasgeldlimiet**

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

### 6.3 Bedrijfsvoering

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

#### Plan van aanpak kostenreductie

Het plan van aanpak kostenreductie wordt jaarlijks geactualiseerd en vastgesteld door het Bestuur. Initieel zijn 11 punten opgenomen die geoptimaliseerd worden. Hiervan zijn er eind 2021 inmiddels 5 gerealiseerd. De overige 6 punten staan in de tijd gepland en zijn de volgende:

1. Koppeling tussen Mybility (RGV) en planningspakket of vervanging Mybility door het regieportaal
2. Vervanging Cabman-centrale door planautomaat voor RGV
3. Internetboekingen verhogen
4. Vervanging Cabman-centrale voor VAV
5. Route-app RGV
6. Onderzoek naar mogelijkheden van optimalisatie processen en producten doelgroepenvervoer

#### ***De volgende activiteiten zijn gestart maar nog niet afgrond:***

##### **1. Koppeling tussen Mybility (RGV) en planningspakket of vervanging Mybility door het regieportaal**

*Doel:* Kwaliteit van de planning verbeteren, zodat er geen handmatige invoer meer is van mutaties die vanuit de gemeenten worden aangeleverd. We willen voorkomen dat er door PlusOV invoerfouten ontstaan bij het invoeren van de gegevens. Tevens willen we voorkomen dat er mutaties komen die niet mogelijk zijn.

*Status:* Start 1 februari 2020 en realisatie 31 december 2021 waarna de implementatie moet plaatsvinden.

##### **2. Vervanging Cabman centrale door planautomaat voor RGV (Het Regieportaal)**

*Doel:* Vereenvoudigen van planningswerkzaamheden en overdracht tussen systemen, zodanig dat de routes in het portaal kunnen worden gepland met een directe koppeling naar de pakketten van de vervoerders. Deze directe koppeling (API) moet nog gerealiseerd worden. De API-koppeling maakt uitwisseling van gegevens over en weer mogelijk. Resultaat is een actuele en foutloze uitwisseling van gegevens. De kwaliteit van het vervoer neemt toe. PlusOV en vervoerder besparen tijd omdat er geen correcties nodig zijn.

*Status:* start 1 januari 2020, volledige realisatie 01-09-2022.

##### **3. Internetboekingen verhogen**

*Doel:* Internetboekingsportaal verbeteren en stimuleren dat reizigers online boeken, zodat het aantal telefonische boekingen gaat afnemen. De nieuwe software voor het VAV (Opt1route) voorziet hierin. Deze verbetering vergt implementatietijd en tevens "opvoedtijd". We zullen de reizigers actief moeten gaan benaderen om boekingen via de website te doen. Door meer boekingen via internet daalt het aantal telefonische boekingen. Verwachting is 40% minder telefonische boekingen in 2027.

*Status:* start: 1 juni 2021, implementatie: vanaf 1 juni 2021 tot 1 januari 2023.

#### 4. Vervanging Cabman centrale voor VAV (Opt1route is de nieuwe software)

*Doel:* Via een Europese aanbesteding is de keuze gemaakt voor het planpakket Opt1Route. Dit is een planpakket waarmee PlusOV een aantal belangrijke organisatiedoelstellingen kan realiseren op het gebied van kwaliteit en kostenefficiëntie. Opt1Route maakt kostenbesparingen mogelijk door:

- vermindering van het aantal in te kopen diensten wat nodig is om de ritvolumes binnen afgesproken servicelevels uit te voeren.
- verhoging van de productiviteit van de regiemedewerkers naar meer voertuigen per planner.
- verkorting van de benodigde tijd om een telefonische ritboeking te doen.
- verhoging van het percentage ritboekingen via de boeking website.
- door continue bewaking van de stiptheid van de uitvoering door de automatische planner en het proactief signaleren van dreigende overschrijdingen ondersteunt Opt1Route ook de kwaliteitsdoelstellingen van PlusOV.

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

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

##### 5. Route-app RGV

*Doel:* Klant informatie via een app op maat verstrekken, zodat de ouders/verzorgers of reiziger bijvoorbeeld kan zien waar de taxi zich bevindt, wie de chauffeur is en wat de verwachte/gerealiseerde aankomsttijd van de taxi is. Bij PlusOV ontstaat een tijdsbesparing door minder inkomende telefoontjes van ouders/ verzorgers over absenties, en vragen over de geplande ritten.

*Status:* start 1 januari 2022 en realisatie Q4 2022

##### 6. Onderzoek naar mogelijkheden van optimalisatie processen en producten doelgroepenvervoer (eerder opgenomen als "Openingstijden PlusOV")

*Doel:* Voor 2022 heeft het bestuur van PlusOV de beleidsambtenaren van de gemeenten gevraagd te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om de producten van PlusOV en de (samenwerkings)processen met gemeenten waar mogelijk te optimaliseren in het doelgroepenvervoer. Eerder was dit actiepunt beperkt tot de openingstijden PlusOV. Nu is er gekozen voor verbreding van dit thema voor een integrale aanpak. De uitvoering volgt na de implementatie van de nieuwe software voor het VAV (Opt1route).

*Status:* start notitie uitwerken 1 april 2022 en besluitvorming Q3 2022 en implementatie in 2023.

#### **Investeringen**

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

De goedgekeurde investeringen zijn:

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



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

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

### **Organisatieomvang**

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

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

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

### **6.4 Verbonden partijen**

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



## Bijlage 1: Bijdrage per gemeente 2023

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

In bovenstaand overzicht vindt u de bijdrage per gemeente per taakveld over 2023.

De gemeenten moeten er rekening mee houden dat de btw (9%) op het routegebonden vervoer een last is voor de gemeente.

## Bijlage 2: Bijdrage per gemeente 2023-2026

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

In bovenstaand overzicht vindt u de bijdrage per gemeente per taakveld over de jaren 2023-2026.

De gemeenten moeten er rekening mee houden dat de btw (9%) op het routegebonden vervoer een last is voor de gemeente.

## Bijlage 3: Kostenverdeelsystematiek

In de huidige begroting zijn twee verschillende soorten kosten te onderscheiden:

1. Organisatiekosten
2. Vervoerkosten

### 1. Organisatiekosten

De organisatiekosten van PlusOV bestaan uit:

1. Personele kosten
2. Bedrijfsvoeringskosten
3. Direct materiële kosten
4. Facilitaire diensten
5. Bestuurskosten

De organisatiekosten bestaan voor een groot gedeelte uit de personeelskosten. Deze zijn voor het overgrote deel (80%) direct toe te rekenen aan het vraagafhankelijk of routegebonden vervoer. Ook andere kosten zijn duidelijk toe te wijzen aan het vraagafhankelijk of routegebonden vervoer:

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

De overige organisatiekosten zijn minder makkelijk te verdelen over de twee vervoerssoorten. Hier gebruiken we een verdeelsleutel voor. De overige organisatiekosten zijn als overhead te beschouwen. De overhead wordt verdeeld op basis van de verdeelsleutel directe loonkosten.

Tot slot worden de organisatiekosten per vervoerssoort verdeeld over de gemeenten. Dit gebeurt op basis van het aantal inwoners in 2021.

#### *Bijdrage organisatiekosten provincie Gelderland*

PlusOV ontvangt van de provincie Gelderland een bijdrage in de organisatiekosten voor het Wmo-vervoer. Deze bijdrage wordt verminderd op de bijdrage van de acht Gelderse gemeenten op basis van het aantal inwoners. Deze subsidie wordt afgebouwd in de jaren 2021-2023. Daarna vervalt de subsidie.

### 2. Vraagafhankelijk vervoer

De kosten van het vraagafhankelijk vervoer worden toegerekend aan de gemeenten op basis van de volgende verdeelsleutel: daadwerkelijke kilometers + opstapeenheid (per rit) + opslag(en).

#### *Bijdrage Wmo-vervoer provincie Gelderland*

PlusOV ontvangt van de provincie Gelderland een subsidie voor het Wmo-vervoer. Deze subsidie wordt in mindering gebracht op de bijdragen van de acht Gelderse gemeenten. Deze subsidie wordt afgebouwd in de jaren 2021-2023. Daarna vervalt de subsidie.

### 3. Routegebonden vervoer

Het routegebonden vervoer bestaat uit: leerlingenvervoer, dagbestedingsvervoer en Jeugdwetvervoer. De kosten voor het routegebonden vervoer worden op reizigersniveau toegerekend aan de gemeenten op. Hiervoor hanteren we een aantal spelregels. De belangrijkste zijn:

1. Het starttarief van een route verdelen we 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.

CONCEPT

## Bijlage 4: Gepronosticeerde balans

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

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

**Jaarstukken**

**Vervoerscentrale Stedendriehoek**

**2021**

## Inhoudsopgave

<b>JAARVERSLAG</b> .....	3
Voorwoord .....	3
1. Overzicht van baten en lasten .....	4
1.1 Personeelskosten .....	6
1.2 Bedrijfsvoering .....	7
1.3 Direct materiële kosten .....	8
1.4 Facilitaire diensten .....	9
1.5 Bestuurskosten .....	9
1.6 Optimalisatiekosten .....	10
1.7 Vervoerskosten .....	11
2. Programmaverantwoording .....	14
3. Paragrafen .....	17
3.1 Weerstandsvermogen .....	17
3.2 Financiering .....	20
3.3 Bedrijfsvoering .....	21
3.4 Verbonden partijen .....	22
<b>JAARREKENING</b> .....	23
1. Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling .....	23
2. Balans per 31 december 2021 .....	25
3. Balanstoelichting .....	26
4. Overzicht van baten en lasten .....	33
<b>ACCOUNTANTSVERKLARING</b> .....	34
Bijlage 1: Bijdrage per gemeente .....	35
Bijlage 2: Saldo bijdrage per gemeente .....	36
Bijlage 3: Incidentele baten en lasten .....	37

## JAARVERSLAG

### Voorwoord

Voor u ligt ons jaarverslag. Het was voor PlusOV een jaar van verdere ontwikkeling naar een stabiele organisatie. In de jaarrekening zien we dit terug in opnieuw lagere kosten voor de interne organisatie van PlusOV. Deze kostenverlaging ligt goed in lijn met de meerjarenbegroting. De fase van kostenverlaging gaat langzaam maar zeker over naar de fase van kostenbeheersing. De gepresenteerde cijfers zijn nagenoeg gelijk aan de cijfers die in september in de bestuursrapportage zijn gemeld.

Naast de daling in de organisatiekosten zijn de vervoerskosten voor het vraagafhankelijk en routegebonden vervoer ook aanmerkelijk lager dan begroot. Dit door de impact van corona. Voor de komende begroting is het de uitdaging om de vervoerskosten aan te laten sluiten bij het 'nieuwe normaal'.

De reizigers in het vraagafhankelijk vervoer gaven PlusOV in het klanttevredenheidsonderzoek van augustus 2021 een mooie waardering van 7,8. Voor het vraagafhankelijk vervoer kijk ik tevreden terug op de kwaliteit van het geboden vervoer en de interne organisatie.

In het routegebonden vervoer ontstonden er helaas knelpunten. De start van het schoolseizoen in augustus verliep zondermeer goed. De routes planden we goed en de communicatie naar vervoerders en ouders/verzorgers was zorgvuldig. Vanaf september kwam de kwaliteit van het routegebonden vervoer onder druk te staan, dit betreuren we. De belangrijkste oorzaak was dat vervoerders te maken hebben met een tekort aan chauffeurs. Door krapte op de arbeidsmarkt. Daarnaast werden chauffeurs ziek door corona of ze moesten in quarantaine. Daardoor kregen de leerlingen te maken met wisselende chauffeurs wat met name een negatieve impact heeft op de kwetsbare kinderen. Een nieuwe chauffeur op een route kent de route niet altijd goed. Dit gaf te vaak vertragingen. We hebben met vervoerders intensief overleg gehad en samengewerkt om de overlast voor de reizigers te beperken. Vervoerders geven aan ook in 2022 nog hinder te ondervinden als gevolg van de krapte op de arbeidsmarkt.

De medewerkers gaven in een medewerkers-tevredenheidsonderzoek een waardering van 7,8. Net als in het afgelopen jaar gaan we gedreven verder met het verbeteren van de interne organisatie. Zo beheersen we de kosten en verbeteren we de medewerkerstevredenheid. Bovenal streven we naar het verhogen van de kwaliteit van het vervoer voor onze reizigers.

Henk Meijer  
Directeur



## 1. Overzicht van baten en lasten

Uit het overzicht van baten en lasten blijkt dat zowel de organisatiekosten als de vervoerskosten ruim binnen de begroting blijven en zelfs lager zijn dan in 2020. Dit leidt tot een positief saldo.

### Lasten

De organisatiekosten zijn in 2021 € 380.000,- lager dan begroot. Dit voordeel is hoofdzakelijk het gevolg van lagere loonkosten, bedrijfsvoeringskosten en bestuurskosten. De optimalisatiekosten vielen eveneens lager uit met een bedrag van € 38.000,-

De totale vervoerskosten zijn € 2.132.000 lager dan begroot.

Dit wordt veroorzaakt door een voordeel van € 3.078.000 over de vervoerskosten van 2021, inclusief de continuïteitsbijdrage. De kosten voor het vraagafhankelijk vervoer 2021 (VAV) zijn € 2.578.000 lager dan begroot en de vervoerskosten voor het routegebonden vervoer (RGV) zijn € 500.000, - lager dan begroot. Het voordeel op de vervoerskosten is met name het gevolg van een lager vervoersvolume door de coronacrisis. In de totale vervoerslasten zijn de continuïteitsbijdrage en de tegemoetkomingen voor extra kosten (mondkapjes en gel) als gevolg van corona opgenomen.

Daarnaast is er een nadeel van € 937.000 voor het routegebonden vervoer met betrekking tot de afrekening over de periode 2018-2019. Het langlopende geschil tussen een vervoerder en PlusOV is in maart 2022 afgerond met een Vaststellingsovereenkomst. Het geschil ging over de afrekening van het leerlingen-, jeugdwet- en dagbestedingsvervoer in het schooljaar 2018-2019. De vervoerder eiste een extra bedrag van € 2.268.781 (incl. BTW) te vermeerderen met rente en kosten. Een gedeelte van de vordering is door de rechtbank in een tussenvonnissen toegewezen en het andere gedeelte is afgewezen. De rechtbank heeft partijen in overweging gegeven om met inachtneming van hetgeen in een tussenvonnissen is overwogen, als redelijke partijen met elkaar in overleg te treden om tot één berekening en daarmee tot één bedrag voor een vergoeding te komen.

In onderling overleg is er in maart 2022 een Vaststellingsovereenkomst tot stand gekomen waarin o.a. afspraken zijn gemaakt over de vergoeding, finale kwijting en beëindiging van de procedure. In totaal gaat het om een bedrag van € 692.000,- (excl. BTW) én € 162.000,- wettelijke rente. Volgens de verslagleggingsregels waaraan gemeenten en provincies zich moeten houden "Besluit Begroting en Verantwoording Provincies en Gemeenten" (BBV) komen de kosten ten laste van het jaar 2021. Daarnaast stond er een vordering op de vervoerder, uit deze periode, van € 83.000,- op de balans. Deze vordering komt te vervallen, en wordt meegenomen als last in deze jaarrekening.

In de volgende paragrafen lichten we de lasten verder toe.

### Baten

PlusOV heeft voldoende reserves in haar meerjarenbegroting opgenomen. De lagere lasten resulteren daarom in een lagere bijdrage van de gezamenlijke gemeenten. De gezamenlijke bijdrage door de gemeenten aan organisatiekosten is € 430.000,- lager. Uiteindelijk resteert er een positief resultaat van ruim € 23.000,-

Lasten	Jaarrekening 2019	Jaarrekening 2020	Begroot 2021	Werkelijk 2021	Saldo 2021
<b>Organisatiekosten</b>					
1. Personeelskosten	€ 2.137.515	€ 1.721.515	€ 1.815.435	€ 1.664.370	€ 151.065
2. Bedrijfsvoering	€ 206.141	€ 167.012	€ 253.542	€ 173.751	€ 79.791
3. Direct materiële kosten	€ 235.744	€ 116.373	€ 171.713	€ 133.948	€ 37.765
4. Facilitaire diensten	€ 124.200	€ 117.792	€ 99.593	€ 87.071	€ 12.522
5. Bestuurskosten	€ 117.606	€ 140.923	€ 187.411	€ 87.873	€ 99.538
<b>Subtotaal organisatiekosten</b>	<b>€ 2.821.207</b>	<b>€ 2.263.614</b>	<b>€ 2.527.694</b>	<b>€ 2.147.013</b>	<b>€ 380.681</b>
<b>Optimalisatiekosten</b>					
Investering	€ -	€ 54.255	€ 100.000	€ 61.360	€ 38.640
<b>Subtotaal optimalisatiekosten</b>	<b>€ -</b>	<b>€ 54.255</b>	<b>€ 100.000</b>	<b>€ 61.360</b>	<b>€ 38.640</b>
<b>Vervoer</b>					
Leerlingenvervoer *	€ 6.643.011	€ 2.512.494	€ 2.907.410	€ 3.309.903	€ -402.493
Gymvervoer	€ 12.638		€ -	€ -	€ -
Vraagafhankelijk vervoer	€ 5.640.848	€ 4.870.561	€ 6.405.208	€ 3.827.026	€ 2.578.182
Dagbestedingsvervoer *	€ 645.408	€ 647.929	€ 743.650	€ 735.729	€ 7.921
Jeugdwet vervoer *	€ 598.741	€ 285.129	€ 314.339	€ 357.119	€ -42.780
Aanvullend OV	€ 65.949	€ 67.610	€ 74.885	€ 83.979	€ -9.094
<b>Subtotaal vervoerskosten</b>	<b>€ 13.606.596</b>	<b>€ 8.383.723</b>	<b>€ 10.445.492</b>	<b>€ 8.313.756</b>	<b>€ 2.131.736</b>
<b>TOTAAL LASTEN</b>	<b>€ 16.427.803</b>	<b>€ 10.701.592</b>	<b>€ 13.073.186</b>	<b>€ 10.522.129</b>	<b>€ 2.551.057</b>

\* Werkelijke kosten 2021 LLV, DB en JW zijn inclusief afrekening 2018-2019. Zie Hoofdstuk 1.7 voor de specificatie.

Baten	Jaarrekening 2019	Jaarrekening 2020	Begroot 2021	Werkelijk 2021	Saldo 2021
<b>Organisatie</b>					
Bijdr. Prov. Gelderland Wmo	€ 126.812	€ 130.616	€ 100.411	€ 133.881	€ 33.470
Bijdr. Prov. Gelderland OV	€ 11.638	€ 9.947	€ 13.215	€ 14.820	€ 1.605
Bijdragen gemeenten	€ 2.994.846	€ 1.883.111	€ 2.264.068	€ 1.834.510	€ -429.558
Opbr. Vervoerpassen/ritoverzichten	€ 2.201	€ 8.462	€ -	€ 13.801	€ 13.801
Overige baten	€ -2.105	€ 5.733	€ -	€ -	€ -
Bijdrage DAZ gemeenten	€ -	€ 440.030	€ -	€ -	€ -
Onttrekking optimalisatiereserve	€ -		€ 150.000	€ 150.000	€ -
<b>Subtotaal organisatie</b>	<b>€ 3.133.392</b>	<b>€ 2.477.899</b>	<b>€ 2.527.694</b>	<b>€ 2.147.012</b>	<b>€ -380.682</b>
<b>Optimalisatie</b>					
Onttrekking optimalisatiereserve	€ -	€ -	€ 100.000	€ 85.000	€ -15.000
<b>Subtotaal Optimalisatie</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>	<b>€ 100.000</b>	<b>€ 85.000</b>	<b>€ -15.000</b>
<b>Vervoer</b>					
Bijdrage provincie Wmo-vervoer	€ 849.344	€ 874.825	€ 672.522	€ 672.521	€ -1
Bijdragen gemeenten Leerlingenvervoer	€ 6.643.011	€ 2.512.494	€ 2.907.410	€ 3.309.903	€ 402.493
Bijdragen gemeenten Vraagafhankelijk verv.	€ 4.791.504	€ 3.995.736	€ 5.732.686	€ 3.154.505	€ -2.578.181
Bijdragen gemeenten Dagbestedingsvervoer	€ 645.408	€ 647.929	€ 743.650	€ 735.729	€ -7.921
Bijdragen gemeenten Jeugdwetvervoer	€ 598.741	€ 285.129	€ 314.339	€ 357.119	€ 42.780
Bijdrage Apeldoorn gymvervoer	€ 12.638	€ -	€ -	€ -	€ -
Bijdrage provincie aanvullend OV	€ 65.949	€ 67.610	€ 74.885	€ 83.979	€ 9.094
<b>Subtotaal Vervoer</b>	<b>€ 13.606.596</b>	<b>€ 8.383.723</b>	<b>€ 10.445.492</b>	<b>€ 8.313.756</b>	<b>€ -2.131.736</b>
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b>€ 16.739.988</b>	<b>€ 10.861.622</b>	<b>€ 13.073.186</b>	<b>€ 10.545.768</b>	<b>€ -2.527.418</b>
<b>Resultaat</b>	<b>€ 312.185</b>	<b>€ 160.030</b>	<b>€ -</b>	<b>€ 23.639</b>	<b>€ 23.639</b>

In de volgende paragrafen specificeren we het overzicht van de lasten met een toelichting op de afwijkingen.

## 1.1 Personeelskosten

	Werkelijk 2019	Werkelijk 2020	Begroot 2021	Werkelijk 2021	Saldo 2021
Loonkosten	€ 1.275.694	€ 1.364.272	€ 1.722.437	€ 1.539.805	€ 182.632
Externe inhuur	€ 764.743	€ 315.271	€ 43.340	€ 96.588	€ -53.248
Uitk. uit vroegere dienstbetrekking	€ 69.378	€ 17.999	€ -	€ -172	€ 172
Opleiding/training	€ 15.255	€ 11.731	€ 25.837	€ 4.212	€ 21.625
Alg personeelskosten	€ 12.446	€ 12.241	€ 23.822	€ 23.937	€ -115
<b>Totaal personeelskosten:</b>	<b>€ 2.137.516</b>	<b>€ 1.721.514</b>	<b>€ 1.815.436</b>	<b>€ 1.664.370</b>	<b>€ 151.066</b>

### Loonkosten (in dienst en inhuur)

De totale loonkosten (saldo van loonkosten en externe inhuur) vallen € 129.300 lager uit dan begroot. De externe inhuur is met name hoger door vervanging van een langdurige zieke medewerker (€ 40.000,-). En een extra uitgevoerde audit (€ 15.000,-) op het facturatieproces. Door minder reisbewegingen en minder telefonische boekingen door de coronacrisis, is de totale bezetting tijdelijk lager. Hierdoor is sprake van een incidenteel voordeel als saldo van loonkosten en externe inhuur. De flexibele schil is nodig in verband met de verdere afbouw van het aantal medewerkers in de komende jaren.

De overige loonkosten ontwikkelen zich conform de meerjarenbegroting. De formatie is het afgelopen jaar verminderd en bedraagt eind 2021 26,8 fte. Daarmee ontwikkelde de formatie zich in 2021 conform de taakstelling zoals die in de begroting is opgenomen.

### Opleiding/training;

De kosten voor opleiding en training zijn € 21.000 lager uitgevallen. Er is in 2021 minder behoefte geweest om een opleiding te volgen.

### *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. De verhouding tussen de direct toe te rekenen loonkosten gebruiken we om de organisatiekosten te verdelen die niet direct aan een vervoerssoort toe te rekenen zijn.

Deze verhouding berekenen we opnieuw op basis van de werkelijk loonkosten. De verhouding is:

Vervoer	Begroting 2021:	Werkelijk 2021:
Vraagafhankelijk	84,17 %	81,16 %
Routegebonden	15,83 %	18,84 %

### Verdeelsleutel:

De organisatiekosten zijn verdeeld naar de verschillende programma's. Een deel van de kosten kunnen we rechtstreeks toerekenen aan het vraagafhankelijk of routegebonden vervoer. De overige kosten verdeelden we 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.

## 1.2 Bedrijfsvoering

	Werkelijk 2019	Werkelijk 2020	Begroot 2021	Werkelijk 2021	Saldo 2021
HRM	€ 33.927	€ 24.292	€ 40.716	€ 23.255	€ 17.462
Financien (incl. inkoop)	€ 99.176	€ 79.199	€ 122.977	€ 95.804	€ 27.174
Control (incl. AVG)	€ 30.550	€ 10.164	€ 30.162	€ 8.440	€ 21.722
Communicatie	€ 30.275	€ 37.838	€ 36.172	€ 31.600	€ 4.573
ICT	€ 3.753	€ 8.181	€ 8.014	€ 8.552	€ -538
Bankkosten	€ 5.012	€ 3.388	€ 5.166	€ 3.354	€ 1.812
Verzekeringen	€ 3.449	€ 3.951	€ 10.333	€ 2.748	€ 7.585
<b>Totaal lasten bedrijfsvoering</b>	<b>€ 206.141</b>	<b>€ 167.013</b>	<b>€ 253.540</b>	<b>€ 173.751</b>	<b>€ 79.789</b>

De totale kosten voor bedrijfsvoering vallen lager uit dan begroot. Het positieve saldo bedraagt bijna € 80.000, -. Dit positieve saldo komt door een stabielere interne organisatie bij PlusOV. Daardoor is er minder ondersteuning nodig en vallen de kosten van de gemeente Lochem lager uit dan begroot. De lagere kosten zijn ontstaan door voordelen op nagenoeg alle onderdelen van het contract. Inmiddels is het contract met Lochem aangaande de diverse ondersteunende werkzaamheden aangepast. De hieruit voortvloeiende structurele besparingen zijn in de begroting verwerkt vanaf 2022.

### Verdeelsleutel:

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

### 1.3 Direct materiële kosten

	Werkelijk 2019	Werkelijk 2020	Begroot 2021	Werkelijk 2021	Saldo 2021
Vervoerspassen VAV	€ 17.128	€ 11.874	€ 14.879	€ 10.052	€ 4.827
Klanttevredenheidsonderzoek VAV	€ 9.320	€ -	€ 6.412	€ 7.372	€ -960
ICT-Software VAV			€ 105.942	€ 71.353	€ 34.589
ICT-Software RGV			€ 19.380	€ 28.938	€ -9.558
ICT-Infra			€ 9.600	€ 11.571	€ -1.971
Communicatie	€ 13.979	€ 1.325	€ 15.499	€ 4.664	€ 10.835
Planningspakket/managementinfo	€ 175.734	€ 103.174	€ -		€ -
Kapitaallasten planningspakket	€ 19.583	€ -	€ -		€ -
<b>Totaal Direct materiële kosten</b>	<b>€ 235.744</b>	<b>€ 116.373</b>	<b>€ 171.712</b>	<b>€ 133.948</b>	<b>€ 37.764</b>

De totale materiële kosten vallen € 38.000 lager uit dan begroot.

#### ICT software VAV;

De kosten zijn € 35.000,- lager door minder ondersteuning van softwareleveranciers (€ 5.000,-), en lagere kosten voor telefonie door een verminderd vervoersvolume (€ 12.000,-). Door de aanschaf van een nieuw softwarepakket voor het RGV zijn de kosten € 14.000,- lager. Deze kosten waren in de begroting niet juist toegedeeld aan het RGV.

#### ICT Software RGV;

De kosten overschrijden het begrote bedrag. De hosting van het regieportaal is € 5.000,- duurder uitgevallen. Daarnaast bleek er een zwaardere server nodig te zijn en een bestaand abonnement (€ 4.000,-) was niet juist opgenomen in de begroting.

#### Communicatie;

Er is ruim € 10.000 minder uitgegeven dan begroot aan communicatiemateriaal (brochures, folders, etc.). Het voordeel is behaald dankzij de inzet op de digitale communicatie. Dit budget is aangepast in de begroting vanaf 2022.

#### Verdeelsleutel

De direct materiele kosten worden allemaal direct toegerekend aan het vraagafhankelijk of routegebonden vervoer.

ICT infra en communicatie worden verdeeld op basis van de verhouding directe loonkosten naar RGV en VAV.

## 1.4 Facilitaire diensten

	Werkelijk 2019	Werkelijk 2020	Begroot 2021	Werkelijk 2021	Saldo 2021
Huisvestingskosten	€ 52.500	€ 55.552	€ 56.313	€ 57.275	€ -962
Kantormiddelen	€ 5.595	€ 2.565	€ 10.333	€ 6.756	€ 3.577
ICT	€ 30.705	€ 30.722	€ 25.821	€ 17.803	€ 8.018
Kapitaallasten	€ 11.025	€ 12.852	€ 7.126	€ 5.237	€ 1.889
Telefoonkosten	€ 24.375	€ 16.101	€ -	€ -	€ -
<b>Totaal lasten fac.diensten</b>	<b>€ 124.200</b>	<b>€ 117.792</b>	<b>€ 99.593</b>	<b>€ 87.071</b>	<b>€ 12.522</b>

De totale kosten voor facilitaire diensten vallen ruim € 12.000,- lager uit dan begroot.

### ICT

De ICT-kosten zijn € 8.000,- lager door met name een goedkoper contract voor het gebruik van Office 365. De overige lagere kosten betreffen meerdere onderdelen.

### Verdeelsleutel:

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

## 1.5 Bestuurskosten

	Werkelijk 2019	Werkelijk 2020	Begroot 2021	Werkelijk 2021	Saldo 2021
Representatie/advies	€ 2.049	€ 1.186	€ 5.379	€ 2.133	€ 3.246
Accountantskosten	€ 20.839	€ 25.800	€ 21.699	€ 27.000	€ -5.301
Juridische ondersteuning	€ 94.719	€ 92.637	€ 10.333	€ 43.740	€ -33.407
Onvoorzien*1	€ -	€ 21.300	€ 150.000	€ 15.000	€ 135.000
<b>Totaal</b>	<b>€ 117.606</b>	<b>€ 140.923</b>	<b>€ 187.411</b>	<b>€ 87.873</b>	<b>€ 99.538</b>

\*1 Onvoorzien is vanaf 2020 verplaatst naar bestuurskosten.

De totale bestuurskosten vallen bijna € 100.000,- lager uit dan begroot. Dit komt omdat de post onvoorzien alleen gebruikt is voor de extra kosten (€ 15.000,-) van de overdrachtsperiode van de interim-directeur en de nieuwe directeur.

### Juridische ondersteuning;

Deze kosten zijn de afgelopen jaren hoog. In 2021 werd dit veroorzaakt door juridische ondersteuning en advies voor een rechtszaak, het in gebreke stellen van een vervoerder voor het niet nakomen van contractuele verplichtingen (€ 38.000,-) en begeleiding bij een re-integratietraject (€ 5.000,-) van een medewerker.

De begroting voor de komende jaren verhogen we structureel voor een intensiever niveau van juridische ondersteuning.

### Verdeelsleutel:

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

## 1.6 Optimalisatiekosten

Lasten	Werkelijk 2019	Werkelijk 2020	Begroot 2021	Werkelijk 2021	Saldo 2021
<b>Optimalisatie kosten</b>					
Investering	€ -	€ 54.255	€ 100.000	€ 61.360	€ 38.640
<b>Subtotaal optimalisatie kosten</b>	<b>€ -</b>	<b>€ 54.255</b>	<b>€ 100.000</b>	<b>€ 61.360</b>	<b>€ 38.640</b>

De investeringen hebben betrekking op meerwerk voor data-opschoning voor de nieuwe software voor het routegebonden vervoer (€ 14.000,-), de kosten voor begeleiding in het aanbestedingstraject voor de software vraagafhankelijk vervoer (€ 9.000,-) en een gedeelte van de implementatiekosten voor de nieuwe software voor vraagafhankelijk vervoer (€ 38.000,-).

Een bedrag van € 85.000,- is voor 2021 onttrokken aan de optimalisatiereserve. Er is echter een bedrag van € 61.360,- geïnvesteerd. Het verschil van € 23.639,- is hierdoor als positief resultaat ontstaan.

## 1.7 Vervoerskosten

De vervoerskosten splitsen we uit in vervoerskosten voor het vraagafhankelijk en het routegebonden vervoer. In onderstaand overzicht staan de totalen Routegebonden Vervoer en Vraagafhankelijk Vervoer weergegeven. Hierna volgt een toelichting per vervoersoort.

	Werkelijk 2019	Werkelijk 2020	Begroot 2021	Werkelijk 2021	Saldo 2021
Vraagafhankelijk	€ 5.706.797	€ 4.938.170	€ 6.480.093	€ 3.911.005	€ 2.569.088
Routegebonden	€ 7.899.799	€ 3.445.552	€ 3.965.399	€ 4.402.751	€ -437.352
<b>Totaal vervoerskosten</b>	<b>€ 13.606.596</b>	<b>€ 8.383.722</b>	<b>€ 10.445.492</b>	<b>€ 8.313.756</b>	<b>€ 2.131.736</b>

### Vraagafhankelijk vervoer

#### *Wat hebben we bereikt?*

Mensen met een beperking in hun mobiliteit reisden veelvuldig met PlusOV. 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 2021 onderzocht. Onze reizigers gaven ons een tevredenheidsscore van 7,8 (+ 0,1). In het vraagafhankelijk vervoer bleef het percentage gegronde klachten met 0,09% ruim onder de signaalwaarde van 0,3%.

#### *Wat hebben we gedaan?*

De reizigers van PlusOV hebben in 2021 bij elkaar ruim 1,26 miljoen kilometer gereisd. Het eerste halfjaar was dit 0,52 miljoen en in het tweede halfjaar 0,75 miljoen kilometer. In 2020 was dit 1,2 miljoen en in 2019 2,8 miljoen kilometer.

Ook daalde het aantal unieke reizigers naar 6.985. In 2020 waren dit er 7.757 en in 2019 8.511. De stiptheid is gedurende het jaar 97% en daarmee ruim boven de norm van 95% gebleven.

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. Niet alleen de klant maar ook PlusOV is tevreden over de uitvoering van het vraagafhankelijk vervoer.



### Wat heeft het gekost?

In onderstaand overzicht brengen we de coronakosten apart in beeld. Dit betreft de tegemoetkoming aan de vervoerders voor de gedeerde omzet (continuïteitsbijdrage) en de kosten van vervoerders voor mondkapjes en handgel.

	Werkelijk 2019	Werkelijk 2020	Begroot 2021	Werkelijk 2021	Saldo 2021
<b>Aanvullend OV</b>	€ 65.949	€ 67.610	€ 74.885	€ 83.979	€ -9.094
Vervoer		€ 56.670	€ 74.885	€ 83.979	€ -9.094
Continuïteitsbijdrage		€ 10.532			€ -
Mondkapjes/handgel		€ 408			€ -
<b>Wmo vervoer</b>	€ 5.640.848	€ 4.870.559	€ 6.405.208	€ 3.827.027	€ 2.578.181
Vervoer		€ 3.317.839	€ 6.405.208	€ 3.558.183	€ 2.847.025
Continuïteitsbijdrage		€ 1.528.867		€ 248.733	€ -248.733
Mondkapjes/handgel		€ 23.853		€ 20.111	€ -20.111
<b>Totaal vervoerskosten</b>	€ 5.706.797	€ 4.938.169	€ 6.480.093	€ 3.911.006	€ 2.569.087

Het volume van het vraagafhankelijk vervoer was ook in 2021 door de coronacrisis veel lager dan normaal. Hierdo

or zijn de kosten € 2.569.000,- lager uitgevallen. De efficiency in het vervoer was niet optimaal. Door het lagere volume waren er minder mogelijkheden om ritten te combineren en er waren ook perioden met beperkingen in het maximale aantal reizigers in een voertuig.

### Continuïteitsbijdrage

Het bestuur heeft besloten voor het routegebonden en het vraagafhankelijk vervoer een continuïteitsbijdrage beschikbaar te stellen. Deze zijn opgenomen in de jaarrekening. Er is nog geen duidelijkheid over de acceptatie.

### 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. Het routegebonden vervoer hebben we in 2021 uitgevoerd voor de gemeenten Brummen, Epe, Hattem, Heerde, Lochem, en Voorst. Het aantal deelnemers eind 2021 in het leerlingenvervoer was 587, voor dagbesteding 246 en vanuit de Jeugdwet 71.

Onze reizigers gaven ons in het laatste onderzoek in 2020 een tevredenheidsscore van 7,7 (+ 0,6). In het routegebonden vervoer bleef het percentage gegronde klachten met 0,12% ruim onder de signaalwaarde van 0,3%.

De reizigers in het routegebonden vervoer hebben in 2021 bij elkaar ruim 3,2 miljoen kilometer gereisd met PlusOV. De stiptheid is gedurende het hele jaar 87% en daarmee onder de norm van 90%. Het eerste halfjaar lag de stiptheid op 91% maar in het tweede halfjaar lag dat helaas op 82%. De daling is volledig toe te schrijven aan het tekort aan chauffeurs en planners bij de vervoerders in het tweede halfjaar.

### Wat hebben we gedaan?

Ook het routegebonden vervoer had in 2021 te maken met de gevolgen van corona. Voor het noodvervoer moesten er nieuwe routes worden gepland. Dit noodvervoer was bestemd voor kinderen van ouders in cruciale beroepen. En voor situaties waarin het voor kwetsbare kinderen noodzakelijk was toch naar school of de opvang te gaan.

De start van het schoolseizoen in augustus verliep zondermeer goed. De routes planden we goed en de communicatie naar vervoerders en ouders/verzorgers was zorgvuldig.

Vanaf september kwam de kwaliteit van het routegebonden vervoer onder druk te staan. De belangrijkste oorzaak was dat vervoerders te maken hebben met een tekort aan chauffeurs door krapte op de arbeidsmarkt. Daarnaast werden chauffeurs ziek door corona of ze moesten in quarantaine. Daardoor hadden met name leerlingen te maken gehad met wisselende chauffeurs. Een nieuwe chauffeur op een route kent de route niet altijd goed. Dit gaf te vaak vertragingen.

Vervoerders verwachten ook in 2022 nog hinder te ondervinden van de krapte op de arbeidsmarkt.

### Wat heeft het gekost?

In onderstaand overzicht zijn de vervoerskosten en de continuïteitsbijdrage in beeld gebracht.

	Werkelijk 2019	Werkelijk 2020	Begroot 2021	Werkelijk 2021	Saldo 2021
<b>Leerlingenvervoer</b>	€ 6.643.012	€ 2.512.494	€ 2.907.410	€ 3.309.903	€ -402.493
Vervoer 2021		€ 2.139.650	€ 2.907.410	€ 2.419.345	€ 488.065
Afrekening 2018-2019				€ 786.050	€ -786.050
Continuïteitsbijdrage		€ 360.064		€ 104.508	€ -104.508
Mondkapjes/handgel		€ 12.780			€ -
<b>Dagbestedingsvervoer</b>	€ 645.408	€ 647.929	€ 743.650	€ 735.729	€ 7.921
Vervoer 2021		€ 525.464	€ 743.650	€ 642.359	€ 101.291
Afrekening 2018-2019				€ 80.449	€ -80.449
Continuïteitsbijdrage		€ 119.372		€ 12.921	€ -12.921
Mondkapjes/handgel		€ 3.093			€ -
<b>Jeugdwetvervoer</b>	€ 598.741	€ 285.128	€ 314.339	€ 357.119	€ -42.780
Vervoer 2021		€ 264.928	€ 314.339	€ 284.588	€ 29.751
Afrekening 2018-2019				€ 70.670	€ -70.670
Continuïteitsbijdrage		€ 18.643		€ 1.861	€ -1.861
Mondkapjes/handgel		€ 1.557			€ -
<b>Gymvervoer</b>					
Vervoer	€ 12.638				
<b>Totaal vervoerskosten</b>	€ 7.899.799	€ 3.445.551	€ 3.965.399	€ 4.402.751	€ -437.352

De kosten voor het routegebonden vervoer van 2021 inclusief continuïteitsbijdrage zijn € 500.000,- lager dan begroot en bijna gelijk aan de vervoerskosten in 2020. Dit is volledig het gevolg van de coronacrisis. De scholen voor het primair onderwijs zijn twee keer gesloten vanwege coronamaatregelen. Dit heeft grote consequenties voor de organisatie van het vervoer gehad en heeft tot lagere kosten geleid.

Door de afrekening 2018-2019 (€ 937.000) ontstaat er een negatief resultaat van € 437.000,-.

### Continuïteitsbijdrage;

In november 2021 heeft de VNG een advies gegeven over de continuïteitsbijdrage voor 2021. Het advies voorziet in een tegemoetkoming voor de gemiste omzet onder een aantal randvoorwaarden. De aan de vervoerders aangeboden continuïteitsbijdrage staat in bovenstaande tabel. Er is nog geen duidelijkheid over de acceptatie van ons aanbod.

## 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)

De organisatiekosten en vervoerskosten verdelen we over de verschillende programma's.

### Vervoerskosten

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

### Organisatiekosten

De organisatiekosten worden deels direct toegerekend aan het vraagafhankelijk of routegebonden vervoer. De kosten voor overhead belasten we door aan de programma's op basis van de verdeelsleutel "directe loonkosten vraagafhankelijk vervoer: directe loonkosten routegebonden vervoer".

Vervolgens worden de kosten voor het RGV verdeeld over de drie verschillende vervoersoorten op basis van het aantal unieke reizigers.

### Optimalisatiekosten

De optimalisatiekosten worden niet toegerekend aan de programma's. Hier staat een onttrekking uit de reserve tegenover.

In onderstaand overzicht staan de totale baten en lasten per programma weergegeven (-/- = nadeel).

Totaal Overzicht Programma's	Jaarrekening 2019	Werkelijk 2020	Begroot 2021	Werkelijk 2021	Saldo 2021
<b>Lasten</b>					
Pr. 1: Leerlingenvervoer	€ 6.972.919	€ 2.753.225	€ 3.133.692	€ 3.544.722	€ -411.030
Pr. 2: Vraagafhankelijk vervoer	€ 6.870.435	€ 5.883.997	€ 8.511.134	€ 5.542.063	€ 2.969.071
Pr. 3: Dagbestedingsvervoer	€ 809.648	€ 800.780	€ 879.045	€ 876.233	€ 2.812
Pr. 4: Jeugdwetvervoer	€ 654.450	€ 334.327	€ 348.888	€ 392.972	€ -44.084
Pr. 5: Aanvullend OV	€ 89.872	€ 87.328	€ 100.427	€ 104.779	€ -4.352
Optimalisatiekosten	€ -	€ 54.255	€ 100.000	€ 61.360	€ 38.640
<b>Totaal lasten</b>	<b>€ 15.397.324</b>	<b>€ 9.913.912</b>	<b>€ 13.073.186</b>	<b>€ 10.522.129</b>	<b>€ 2.551.057</b>
<b>Baten</b>					
Pr. 1: Leerlingenvervoer	€ 6.967.141	€ 2.649.084	€ 3.120.134	€ 3.544.722	€ 424.588
Pr. 2: Vraagafhankelijk vervoer	€ 7.057.956	€ 5.833.343	€ 8.386.387	€ 5.542.063	€ -2.844.325
Pr. 3: Dagbestedingsvervoer	€ 806.657	€ 734.656	€ 870.933	€ 876.233	€ 5.300
Pr. 4: Jeugdwetvervoer	€ 653.436	€ 313.043	€ 346.818	€ 392.972	€ 46.154
Pr. 5: Aanvullend OV	€ 90.157	€ 86.991	€ 98.914	€ 104.779	€ 5.865
Onttrekking optimalisatiereserve	€ -	€ -	€ 250.000	€ 85.000	€ -165.000
Bijdrage DAZ gemeenten	€ -	€ 440.030	€ -	€ -	€ -
<b>Totaal baten</b>	<b>€ 15.575.347</b>	<b>€ 10.057.147</b>	<b>€ 13.073.186</b>	<b>€ 10.545.769</b>	<b>€ -2.527.417</b>
<b>Saldo</b>	<b>€ 178.023</b>	<b>€ 143.235</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 23.639</b>	<b>€ 23.639</b>

Hieronder geven we per programma een overzicht van de baten en lasten (-/- = nadeel).  
In hoofdstuk 1.1 t/m 1.5 zijn de organisatiekosten toegelicht en in hoofdstuk 1.6 de optimalisatiekosten.

Een verantwoording van de vervoerskosten en een toelichting op wat we hebben bereikt en gedaan is opgenomen in hoofdstuk 1.7.

#### Programma 1: Leerlingvervoer (Taakveld: Onderwijsbeleid en leerlingzaken)

	Werkelijk 2019	Werkelijk 2020	Begroot 2021	Werkelijk 2021	Saldo 2021
<b>Lasten</b>					
1.1 Organisatiekosten	€ 317.270	€ 240.731	€ 143.133	€ 156.232	€ -13.099
1.2 overhead			€ 83.148	€ 78.587	€ 4.562
1.3 Vervoerskosten	€ 6.655.649	€ 2.512.494	€ 2.907.410	€ 3.309.903	€ -402.493
Totaal lasten	€ 6.972.919	€ 2.753.225	€ 3.133.692	€ 3.544.722	€ -411.030
<b>Baten</b>					
1.4 Bijdrage gemeente	€ 6.967.141	€ 2.649.084	€ 3.120.134	€ 3.528.316	€ 408.182
1.5 Overige baten				€ 16.406	€ 16.406
Totaal baten	€ 6.967.141	€ 2.649.084	€ 3.120.134	€ 3.544.722	€ 424.588
Resultaat	€ -5.778	€ -104.141	€ -13.558	€ -0	€ 13.558

#### Programma 2: Vraagafhankelijk vervoer (Taakveld: Maatwerkdienstverlening 18+)

	Werkelijk 2019	Werkelijk 2020	Begroot 2021	Werkelijk 2021	Saldo 2021
<b>Lasten</b>					
2.1 Organisatiekosten	€ 1.229.587	€ 1.013.436	€ 1.340.864	€ 1.129.191	€ 211.673
2.2 overhead			€ 765.062	€ 585.846	€ 179.216
2.3 Vervoerskosten	€ 5.640.848	€ 4.870.561	€ 6.405.208	€ 3.827.026	€ 2.578.182
Totaal lasten	€ 6.870.435	€ 5.883.997	€ 8.511.134	€ 5.542.063	€ 2.969.071
<b>Baten</b>					
2.4 Bijdrage gemeente	€ 7.057.956	€ 5.833.343	€ 7.613.454	€ 4.602.039	€ -3.011.416
2.5 Bijdrage provincie			€ 772.933	€ 806.402	€ 33.469
2.6 Overige baten				€ 133.621	€ 133.621
Totaal lasten	€ 7.057.956	€ 5.833.343	€ 8.386.387	€ 5.542.063	€ -2.844.325
Resultaat	€ 187.521	€ -50.654	€ -124.747	€ -0	€ 124.747

#### Programma 3: Dagbestedingsvervoer (Taakveld: Maatwerkdienstverlening 18-)

	Jaarrekening 2019	Werkelijk 2020	Begroot 2021	Werkelijk 2021	Saldo 2021
<b>Lasten</b>					
3.1 Organisatiekosten	€ 164.240	€ 152.851	€ 85.644	€ 93.482	€ -7.838
3.2 overhead			€ 49.752	€ 47.022	€ 2.730
3.3 Vervoerskosten	€ 645.408	€ 647.929	€ 743.650	€ 735.729	€ 7.920
Totaal lasten	€ 809.648	€ 800.780	€ 879.045	€ 876.233	€ 2.812
<b>Baten</b>					
3.4 Bijdrage gemeente	€ 806.657	€ 734.656	€ 870.933	€ 866.417	€ -4.516
3.5 Overige baten				€ 9.816	€ 9.816
Totaal lasten	€ 806.657	€ 734.656	€ 870.933	€ 876.233	€ 5.300
Resultaat	€ -2.991	€ -66.124	€ -8.112	€ -0	€ 8.112

**Programma 4: Jeugdwetvervoer (Taakveld: Maatwerkdienstverlening 18-)**

	Jaarrekening 2019	Werkelijk 2020	Begroot 2021	Werkelijk 2021	Saldo 2021
<b>Lasten</b>					
4.1 Organisatiekosten	€ 55.709	€ 49.198	€ 21.854	€ 23.854	€ -2.000
4.2 overhead			€ 12.695	€ 11.999	€ 697
4.3 Vervoerskosten	€ 598.741	€ 285.129	€ 314.339	€ 357.119	€ -42.781
Totaal lasten	€ 654.450	€ 334.327	€ 348.888	€ 392.972	€ -44.084
<b>Baten</b>					
4.4 Bijdrage gemeente	€ 653.436	€ 313.043	€ 346.818	€ 390.467	€ 43.649
4.5 Overige baten				€ 2.505	€ 2.505
Totaal lasten	€ 653.436	€ 313.043	€ 346.818	€ 392.972	€ 46.154
Resultaat	€ -1.014	€ -21.284	€ -2.070	€ 0	€ 2.070

**Programma 5: Aanvullend openbaar vervoer (Taakveld: Samenkracht en burgerparticipatie)**

	Jaarrekening 2019	Werkelijk 2020	Begroot 2021	Werkelijk 2021	Saldo 2021
<b>Lasten</b>					
5.1 Organisatiekosten	€ 23.923	€ 19.718	€ 16.263	€ 13.695	€ 2.567
5.2 overhead			€ 9.279	€ 7.105	€ 2.174
5.3 Vervoerskosten	€ 65.949	€ 67.610	€ 74.885	€ 83.979	€ -9.093
Totaal lasten	€ 89.872	€ 87.328	€ 100.427	€ 104.779	€ -4.352
<b>Baten</b>					
5.4 Bijdrage gemeente	€ -8.908		€ 10.814	€ 4.528	€ -6.286
5.5 Bijdrage provincie	€ 99.065	€ 86.991	€ 88.100	€ 98.798	€ 10.698
5.6 Overige baten				€ 1.453	€ 1.453
Totaal lasten	€ 90.157	€ 86.991	€ 98.914	€ 104.779	€ 5.865
Resultaat	€ 285	€ -337	€ -1.513	€ -	€ 1.513

## 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 dient de vervoerscentrale rekening te houden met de mogelijkheden van reizigers en hun sociale netwerk. We zien erop toe dat we het aanvullend openbaar vervoer ook in het buitengebied en de kleine kernen voldoende waarborgen. Het vervoer dient een optimale aansluiting te hebben 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 zijn 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 PlusOV altijd 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

Eind 2021 resteren een aantal risico's die we onderstaand toelichten.

##### **1. Nieuw systeem voor planning van het vraagafhankelijk vervoer**

De aanbesteding voor een nieuw softwarepakket met automatische planner is, met de gunning eind mei 2021, afgerond. De overgang naar een nieuw planpakket vergt veel van de organisatie en brengt uitvoeringsrisico's met zich mee.

De ontwikkeling van software en implementatie is beschreven in een implementatieplan. Hierin staan de projectaanpak, projectstructuur, planning, opleiding en risico's. De verwachting is dat we in Q1 de eerste modules implementeren en dat in Q2 2022 het gehele softwarepakket is opgeleverd.

##### **2. Nieuw systeem voor het routegebonden vervoer**

Voor het routegebonden vervoer is in 2020 gestart met ontwikkeling van software. Deze software ondersteunt de event-afhandeling, de facturering, de invoer van opdrachten door de consultants en het bouwen en beheren van routeplanning. Een aantal modules namen we in 2021 in gebruik. De 2 modules die nog opgeleverd zouden worden zijn de consultantsmodule en de module routebeheer.

Elke implementatie van software kent risico's. De implementatie bevat een periode van ontwikkelen, testen en schaduwdraaien en gefaseerd in gebruik nemen.

Door vertraging in de eerder geplande oplevering van de modules (2020) worden de besparingen op de personeelskosten ruim een jaar later geëffectueerd. Op basis van de huidige realistische planning nemen we de modules consulente module en de module routebeheer in Q1 2022 in gebruik. En daarmee is dit project afgerond.

### 3. Continuïteitsbijdrage doelgroepenvervoer

Vanaf 1 juli 2020 is de oproep van het Rijk en de VNG om op basis van de lokale situatie en in overleg met de gecontracteerde vervoerder gerichte continuïteitsafspraken te maken op basis van maatwerk. Dit is gevolgd door een concreter advies van de VNG hoe om te gaan en onder welke voorwaarden met de gemiste omzet door de vervoerders als gevolg van corona. PlusOV heeft tot en met het jaar 2020 een continuïteitsbijdrage verleend en financieel afgehandeld.

In januari 2022 heeft de VNG een advies gegeven over het verstrekken van een continuïteitsbijdrage over 2021 (tot 1 oktober).

Het bestuur heeft besloten voor het routegebonden en het vraagafhankelijk vervoer een continuïteitsbijdrage beschikbaar te stellen. Deze zijn opgenomen in de jaarrekening. Er is nog geen duidelijkheid over de acceptatie.

#### Financiële kengetallen

PlusOV is verplicht om op basis van het BBV (verslaggevingsvoorschriften) 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	11,3%	Categorie A
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	11,3%	Categorie A
Solvabiliteitsratio	5,3%	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 berekenen we op basis van het eigen vermogen ten opzichte van het balanstotaal. Door de maximering van 5% zal de solvabiliteitsratio ook nooit veel hoger zijn.

### **Structurele exploitatieruimte**

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



## 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 2021 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. Zij 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 drempelbedrag voor PlusOV, te boven gaan, moeten bij het Rijk of andere overheden gestald worden.

Het drempelbedrag was in het 1<sup>e</sup> halfjaar € 250.000,0 en in het 2<sup>e</sup> halfjaar € 1.000.000,-.

Het saldo dat op 31 december 2021 is gestald bij de schatkist bedraagt € 5.186.057,-. In 2021 is voor de uitzettingen bij het Rijk geen rente ontvangen.

### **Kasgeldlimiet**

De kasgeldlimiet voor het jaar 2021 bedraagt € 1.072.001,-. De kasgeldlimiet berekenen we 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 2021 zijn geen kortlopende middelen opgenomen. 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 directeur voert de bedrijfsvoering uit binnen het mandaat van de gemeenten.

#### Formatie

Het formatieoverzicht geeft het aantal fte weer dat vanaf 1 januari 2021 is begroot en dat werkelijk is ingevuld op 31 december 2021. Dit betreft het aantal fte in dienst én inhuur.

Functie	Fte begroot	Fte per 31/12
Directie/Staf	3,5	3,50
Planners	11,00	10,17
Frontoffice medewerkers	13,84	13,14
<b>Totaal PlusOV</b>	<b>28,34</b>	<b>26,81</b>

Per 1 januari 2022 is de bezetting 26,14 fte door beëindiging van een inhuurcontract. De formatie voor komende jaren (jaarultimo) is weergegeven in onderstaande tabel.

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

Het verzuimpercentage over 2021 bedroeg 9,7% (waarvan 3,5% langer dan een jaar) met een ziekmeldingsfrequentie van 0,4 per medewerker. Dit hoge ziekteverzuim wordt deels veroorzaakt door een langdurig zieke medewerker. En in het eerste halfjaar een aantal gevallen met een langdurig ziekteverzuim. Eind 2021 nam het ziekteverzuim weer toe als gevolg van corona. De verzuimbegeleiding is geïntensiveerd in nauwe samenwerking met een Bedrijfsadviseur voor Arbeid en Gezondheid. Daarnaast is er een medewerkers-tevredenheidsonderzoek uitgevoerd (score 7,8). En is er samen met de medewerkers een plan van aanpak gemaakt.

#### Plan van aanpak kostenreductie

Het Plan van Aanpak Kostenreductie wordt jaarlijks geactualiseerd en vastgesteld door het Bestuur. Initieel zijn 11 punten opgenomen die geoptimaliseerd worden. Hiervan zijn er eind 2021 inmiddels 5 gerealiseerd. De overige 6 punten staan in de tijd gepland en zijn de volgende:

1. Koppeling tussen Mybility (RGV) en planningspakket of vervanging Mybility door het regieportaal
2. Vervanging Cabman-centrale door planautomaat voor RGV
3. Internetboekingen verhogen
4. Vervanging Cabman-centrale voor VAV
5. Route-app RGV
6. Openingstijden PlusOV (in november 2021 is besloten dit te verbreden tot "Onderzoek naar mogelijkheden van optimalisatie processen en producten doelgroepenvervoer").

Samengevat de activiteiten en status in onderstaande tabel.

Activiteit	Doel	Planning start	Status
1. Andere roosters	Optimalisering bezetting FO	Mei 2020	Gerealiseerd 2020
2. Andere werkwijze RGV	Vermindering bezetting RGV	Januari 2021	Gerealiseerd 2020
3. RGV-telefonie overhevelen van FO naar Planners RGV	Minder overdrachtsmoment en en lagere bezetting Frontoffice	Februari 2020	Gerealiseerd 2020
4. Vervangen telefooncentrale	Door meer stuurinformatie betere planning en service	Oktober 2020	Gerealiseerd 2020
5. Loosmeldingen VAV voorkomen	Verlagen kosten VAV vervoer	April 2021	Gerealiseerd 2021. Krijgt continu aandacht
6. Koppeling Mybility-planningspakket	Verminderen fte RGV	Juni 2021	Vertraging: afronding eind 2021 en daarna implementatie
7. Vervanging Cabman RGV	Vermindering 1 fte RGV	Januari 2021	Vertraging: afronding 01-09-2022
8. Internet boekingen VAV verhogen	Vermindering fte FO	Januari 2023	Nog niet gestart
9. Vervanging Cabman voor VAV	Vermindering 1 fte VAV en lagere vervoerskosten	Juni 2021	Oplevering Q2 2022
10. Routeapp RGV	Vermindering fte RGV	Januari 2022	Oplevering Q4 2022
11. Openingstijden PlusOV / Onderzoek naar mogelijkheden van optimalisatie processen en producten doelgroepenvervoer	Verminderen fte FO	Januari 2022	Oplevering 01-01-2023

### 3.4 Verbonden partijen

De Vervoerscentrale heeft geen bestuurlijke en financiële belangen in privaatrechtelijke of publiekrechtelijk partijen

## JAARREKENING

### 1. Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling

#### Algemeen

De jaarrekening maakten we op 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 rekenen wij toe aan het jaar waarop zij betrekking hebben, onverschillig of zij tot inkomsten of uitgaven in dat jaar hebben geleid. Baten en lasten verantwoorden we tot het brutobedrag.

Personeelslasten rekenen wij in principe toe 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 waarderen we tegen de verkrijgings- of vervaardigingsprijs. De investeringen schrijven wij vanaf het moment van ingebruikneming in beginsel lineair af in de verwachte gebruiksduur.

Voor de vaste activa hanteren we de volgende afschrijvingstermijnen:

Telefoons (vast)	5 jaar
Telefoons (mobiel)	2 jaar
Hardware	5 jaar
Software	5 jaar
Inventaris/meubilair	10 jaar

##### Vlottende activa

##### *Vorderingen*

De vorderingen waarderen we 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 € 250.000 tot en met het 2<sup>e</sup> kwartaal 2021. Vanaf het 3<sup>e</sup> kwartaal 2021 geldt een drempelbedrag van € 1.000.000.

#### *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 2021

Activa	Balans 01-01-2021	Balans 31-12-2021
<b>Vaste Activa</b>		
<i>Materiële vaste activa</i>	8.515	3.278
- Machines, apparaten en installaties	5.987	1.210
- Overig	2.528	2.068
<b>Vlottende Activa</b>		
<i>Uitzettingen</i>	7.120.701	5.680.448
- Vorderingen op openbare lichamen	135.697	292.956
- Rekening courant verhouding met het Rijk	6.839.097	5.186.057
- Overige vorderingen	190	1.751
- Liquide middelen (kas, banksaldi)	145.718	199.684
<i>Overlopende activa</i>	719.146	1.604.424
- Nog te ontvangen bijdragen van overige overheid	614.848	1.574.709
- Overige overlopende activa	104.298	29.715
<b>Totaal Activa</b>	<b>7.848.362</b>	<b>7.288.150</b>

Passiva	Balans 01-01-2021	Balans 31-12-2021
<b>Vaste Passiva</b>		
<i>Eigen vermogen</i>	620.919	409.559
- Bestemmingsreserves	460.890	385.920
- Saldo van rekening	160.029	23.639
<b>Vlottende Passiva</b>		
<i>Vlottende schuld</i>	333.040	350.791
- Overige vlottende schulden	333.040	350.791
<i>Overlopende passiva</i>	6.894.403	6.527.799
- Vooruit ontvangen bijdragen van overige overheid	2.931.078	2.249.255
- Overige overlopende passiva	3.963.325	4.278.544
<b>Totaal Passiva</b>	<b>7.848.362</b>	<b>7.288.150</b>

### 3. Balanstoelichting

#### Activa

#### Vaste activa

##### Materiële vaste activa

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

	Boekwaarde 01-01-2021	Investerings 2021	Afschrijvingen 2021	Boekwaarde 31-12-2021
<i>Machines apparaten installaties</i>				
• ICT werkplekken	5.987		4.777	1.210
<i>Overige materiële vaste activa</i>				
• Meubilair	2.527		460	2.068
<b>Totaal</b>	<b>8.515</b>	<b>-</b>	<b>5.237</b>	<b>3.278</b>

#### Vlottende activa

##### Vorderingen op openbare lichamen

De vorderingen op openbare lichamen van € 292.956,- is een vordering op de belastingdienst over eerdere jaren. Hiervoor zal in 2022 een suppletie-aangifte omzetbelasting gedaan worden.

##### Rekening courant verhouding met het Rijk

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 2021 € 5.186.057,-.

Het drempelbedrag voor het schatkistbankieren voor de Vervoerscentrale Stedendriehoek bedraagt € 250.000 voor het 1<sup>e</sup> halfjaar. Vanaf het 3<sup>e</sup> kwartaal is het drempelbedrag € 1.000.000,-.

Onderstaande tabel laat zien dat het drempelbedrag niet is overschreden.

<b>Berekening benutting drempelbedrag schatkistbankieren (bedragen x € 1000)</b>				
Verslagjaar 2021				
<b>Drempelbedrag</b>	<b>250</b>			<b>1.000</b>
	Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
<b>Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen</b>	<b>128</b>	<b>119</b>	<b>120</b>	<b>131</b>
Ruimte onder het drempelbedrag	122	131	880	869
Overschrijding van het drempelbedrag	-	-	-	-

<b>(1) Berekening drempelbedrag</b>				
Verslagjaar 2021				
Begrotingstotaal verslagjaar	13.073		13.073	
Het deel van het begrotingstotaal dat kleiner of gelijk is aan € 500 miljoen	13.073		13.073	
Het deel van het begrotingstotaal dat de € 500 miljoen te boven gaat	-			
Drempelbedrag	250		1.000	

<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)	11.509	10.859	11.035	12.095
Dagen in het kwartaal	90	91	92	92
Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	128	119	120	131

#### *Liquide middelen*

Het saldo op de bankrekening van PlusOV bij de BNG is op 31 december 2021 € 199.684,-

#### **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 01-01-2021	Af 2021	Bij 2021	Saldo 31-12-2021
Bijdrage gemeenten JW 2020	35.137	35.137		€ -
Bijdrage provincie subsidie	201.088	201.088		€ -
Bijdrage gemeenten DB 2020	350.349	350.349		€ -
Bijdrage Provincie OV Vangnet 2020	28.279	28.279		€ -0
Bijdragen gemeenten RGV 2021			1.428.695	€ 1.428.695
Bijdrage gemeenten organisatiekosten			136.447	€ 136.447
Bijdrage Provincie OV Vangnet 2021			9.567	€ 9.567
<b>Totaal NTO overheidslichamen</b>	<b>€ 614.853</b>	<b>€ 614.853</b>	<b>€ 1.574.709</b>	<b>€ 1.574.709</b>



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

	Saldo 01-01-2021	Af 2021	Bij 2021	Saldo 31-12-2021
* Nog te ontvangen algemeen	83.424	83.424	-	0
* Vooruitbetaalde bedragen	20.873	20.873	29.714	29.714
<b>Totaal</b>	<b>104.297</b>	<b>104.297</b>	<b>29.714</b>	<b>29.714</b>

#### *Nog te ontvangen algemeen*

Het saldo op 'Nog te ontvangen algemeen' op 1-1-2021 betreft een vordering op een vervoerder over de periode 2018-2019. Deze vordering komt te vervallen en is als last meegenomen in deze jaarrekening.

#### *Vooruitbetaalde bedragen*

Dit betreft diverse facturen die betrekking hebben op 2022 maar in 2021 zijn betaald.

### **Passiva**

#### **Vaste passiva**

Het positieve resultaat van de jaarrekening 2020 was € 160.029,-.

Het resultaat is als volgt geboekt;

€ 440.030,- toegevoegd aan de RG6 reserve;

€ 280.000,- onttrokken uit de optimalisatiereserve.

In het overzicht hieronder staat het verloop van de reserves 2021. De bedragen zijn weergegeven in euro's (€).

	Saldo 01-01-2021	Resultaat 2020	Dotatie	Onttrekking	Saldo 31-12-2021
<b>Algemene Reserve</b>	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
<b>Bestemmingsreserves</b>	€ 460.890	€ 160.030	€ 138.641	€ 373.641	€ 385.920
- <i>Optimalisatie</i>	€ 460.890	€ -280.000	€ 138.641	€ 235.000	€ 84.531
- <i>RG6</i>		€ 440.030		€ 138.641	€ 301.389
Totaal Reserves	€ 460.890	€ 160.030	€ 138.641	€ 373.641	€ 385.920
Resultaat na bestemming	€ 160.029	€ -160.029			€ -
Totaal Eigen Vermogen	€ 620.919	€ -	€ 138.641	€ 373.641	€ 385.920

#### Optimalisatie reserve

##### *Doel:*

De organisatie was (en is) nog niet efficiënt genoeg. Om meer efficiency te bereiken zal er geïnvesteerd moeten worden, hier zijn financiële middelen voor benodigd. De middelen uit deze reserve kunnen gebruikt worden om de organisatie te hervormen in een efficiëntere en kwalitatief goede organisatie.

##### *Vorming reserve:*

De Optimalisatiereserve is gevormd door het saldo van de algemene reserve en het positieve jaarrekeningresultaat 2019. Daarnaast doen alle gemeenten een bijdrage in deze reserve. De bijdrage van de RG6 gemeenten wordt betaald vanuit de RG6 reserve. En de bijdrage van de DAZ-gemeenten wordt in 2022 door de DAZ gemeenten zelf betaald.

#### *Onttrekkingen en toevoegingen:*

Onttrekkingen uit deze reserve zijn bedoeld voor investeringen die ervoor zorgen dat de organisatie uiteindelijk efficiënter en dus goedkoper wordt. In de begroting is een raming opgenomen van de verwachte optimalisatiekosten die onttrokken moeten worden uit deze reserve. De werkelijke onttrekkingen gebeuren alleen na goedkeuring van het bestuur.

In 2021 is er € 138.641 toegevoegd aan deze reserve. Dat betreft de bijdrage van de RG6 gemeenten. Dit bedrag is onttrokken uit de RG6 reserve.

Er is €235.000 onttrokken aan deze reserve. Dat betreft € 85.000 te dekking van de optimalisatiekosten en € 150.000 efficiency bijdrage. Deze efficiency bijdrage wordt gebruikt om een gedeelte van de organisatiekosten te dekken.

#### RG6 reserve

##### *Doel:*

Er is bij de start van PlusOV afgesproken dat uittreding van gemeenten geen financiële gevolgen mogen hebben voor de andere gemeenten. Door de uittreding van de DAZ-gemeenten voor het routegebonden vervoer mogen de RG6 gemeenten dus geen hogere kosten krijgen dan wanneer de DAZ-gemeenten gewoon deel hadden genomen aan het routegebonden vervoer. PlusOV heeft al direct wat kosten naar beneden bij kunnen stellen, dit zit voornamelijk in de personeelskosten.

Minder fte's voor planning en front office.

Deze reserve is ervoor bedoeld om eventuele extra kosten voor de RG6 gemeenten door de uittreding van de DAZ-gemeenten te dekken

##### *Vorming reserve:*

In deze reserve is de uittreedsom van de DAZ-gemeenten gestort. Deze uittreedsom hebben de DAZ-gemeenten in 2020 betaald. Bij vaststellen van de jaarrekening 2020 is besloten dit te storten in de RG6 reserve. Dat is in 2021 gebeurt.

#### *Onttrekkingen en toevoegingen*

Alle gemeenten dragen bij aan de Optimalisatiereserve. Er is afgesproken dat de bijdrage van de RG6 gemeenten gedekt wordt uit de RG6 reserve.

In 2021 is de bijdrage van de RG6 gemeenten aan de optimalisatiereserve onttrokken uit de RG6 reserve. Dit betreft € 138.641.

### **Vlottende passiva**

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

Het saldo van deze schulden is € 350.791,-

Dit betreft onder andere;

- € 150.000,- crediteurensaldo. Dit zijn facturen die we in 2021 hebben ontvangen en die in 2022 zijn betaald. Op 31 december 2021 stonden deze bedragen nog open.
- € 95.000,- af te dragen omzetbelasting aan de belastingdienst. Dit betreft de aangifte over het 4<sup>e</sup> kwartaal, dit bedrag is in 2022 betaald.
- € 100.000,- loonheffing december 2021, dit bedrag is in 2022 betaald aan de belastingdienst.

## Overlopende passiva

### Vooruit ontvangen bedragen

Er is € 2.249.255,- vooruit ontvangen.

Dit betreft;

- de bijdragen van de gemeenten, over het eerste kwartaal 2022, die in 2021 zijn ontvangen.
- Voorschot Wmo subsidie Provincie Gelderland voor de jaren 2022 en 2023.

### Overige overlopende passiva

Dit betreffen bedragen die nog betaald moeten worden in 2022 en die betrekking hebben op 2021. Hieronder staat een specificatie van de nog te betalen bedragen. De bedragen zijn weergegeven in euro's (€).

	Saldo 1-1-2021	Af 2021	Bij 2021	Saldo 31-12-2021
RGV (vervoerders)	€ 249.279	€ 250.235	€ 1.759.750	€ 1.758.794
RGV (Gemeenten)	€ 1.069.266	€ 1.069.266		€ -
VAV (vervoerders)	€ 923.660	€ 920.230	€ 1.069.894	€ 1.073.324
VAV (gemeenten)	€ 1.128.864	€ 1.128.409	€ 1.145.014	€ 1.145.469
Beheer/regie (gemeenten)	€ 394.913	€ 394.913		€ -
Diverse crediteuren	€ 26.787	€ 26.787	€ 5.486	€ 5.486
PIOFAH Lochem 4e kwartaal	€ 42.032	€ 42.032	€ 42.445	€ 42.445
ww uitkering	€ 2.455	€ 2.455		€ -
Ontvangen reizigersbijdragen	€ 83.250	€ 83.250	€ 93.268	€ 93.268
Inhuur personeel (div)	€ 42.817	€ 42.817		€ 0
Continuïteitsbijdrage RGV			€ 119.290	€ 119.290
CAO verhoging			€ 40.465	€ 40.465
Totaal	€ 3.963.325	€ 3.960.392	€ 4.275.611	€ 4.278.544

## Niet uit de balans blijvende verplichtingen

### Langlopende contracten

- Voor het klantcontact-interactiesysteem is een overeenkomst aangegaan voor 3 jaar met ingang van 1 april 2020. Na deze periode wordt het contract stilzwijgend verlengd met 12 maanden, met een opzegtermijn van één maand. De kosten per jaar zijn ongeveer € 9.500.
- Voor de hosting van het regieportaal is een overeenkomst aangegaan voor 4 jaar met ingang van 29 mei 2019. Na deze periode wordt de overeenkomst stilzwijgend verlengd met 12 maanden. De totale kosten per jaar zijn ongeveer € 24.000.
- Voor het Vraagafhankelijk vervoer is een overeenkomst aangegaan voor een planpakket. Ingangsdatum van de overeenkomst is 11 juni 2021 en heeft een onbepaalde looptijd, met een garantie van afname tot en met 1 augustus 2025 (onder voorbehoud van verzuim van de leverancier). Na deze periode geldt er een opzegtermijn van 12 maanden. De jaarlijkse licentiekosten bevatten een vast en variabel gedeelte. Het variabele gedeelte is afhankelijk van de besparingen die PlusOV kan realiseren door het nieuwe planpakket. De jaarlijkse kosten kunnen oplopen tot € 200.000.
- Voor het vraagafhankelijk vervoer is met vier vervoerders een overeenkomst aangegaan van 1 augustus 2021 tot en met 31 juli 2025. Daarna is de mogelijkheid om tweemaal te verlengen met twee jaar, met een opzegtermijn van 12 maanden. De jaarlijkse kosten zijn afhankelijk van het vervoersvolume.

## Gebeurtenis na balansdatum

## Wet Normering Topinkomens

Op 1 januari 2013 is de Wet Normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT) in werking getreden. 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 2021 is € 209.000,-.

In 2021 zijn door Vervoerscentrale Stedendriehoek geen salarissen betaald die boven deze norm uitkomen. De directeur moet worden aangemerkt als topfunctionaris als bedoeld in de WNT.

### 1. Bezoldiging topfunctionarissen

1a. Leidinggevende topfunctionarissen met dienstbetrekking en leidinggevende topfunctionarissen zonder dienstbetrekking vanaf de 13<sup>e</sup> maand van de functievervulling

Gegevens 2021				
bedragen x € 1	H.H. Meijer		G. Eggermont	
Functiegegevens	directeur		directeur	
Aanvang en einde functievervulling in 2021	15/01 – 31/12		01/01 – 31/03	
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1,0		0,57	
Dienstbetrekking?	ja		nee	
Bezoldiging				
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	93.132		19.886	
Beloningen betaalbaar op termijn	17.632		n.v.t.	
<i>Subtotaal</i>	<i>110.764</i>		<i>19.886</i>	
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	200.983		29.375	
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	n.v.t.		n.v.t.	
<b>Bezoldiging</b>	<b>110.764</b>		<b>19.886</b>	
Het bedrag van de overschrijding en de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	n.v.t.		n.v.t.	
Gegevens 2020				
bedragen x € 1	n.v.t.		G. Eggermont	
Functiegegevens	n.v.t.		Directeur	
Aanvang en einde functievervulling in 2020	n.v.t.		01/01 – 31/12	
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	n.v.t.		0,86	
Dienstbetrekking?	n.v.t.		nee	
Bezoldiging				
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	n.v.t.		122.697	
Beloningen betaalbaar op termijn	n.v.t.		n.v.t.	
<i>Subtotaal</i>	<i>n.v.t.</i>		<i>122.697</i>	
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	n.v.t.		173.158	
<b>Bezoldiging</b>	<b>n.v.t.</b>		<b>122.697</b>	

*1.d 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 2021.

Naam topfunctionaris	Functie	Periode	
		van	t/m
M. Hospers	Voorzitter	01-01-2021	31-12-2021
H.J. Berkhoff	Lid	01-01-2021	01-02-2021
S. Nienhuis	Lid	01-02-2021	31-12-2021
W. Vrijhoef	Lid	01-01-2021	31-12-2021
N. Stukker	Lid	01-01-2021	31-12-2021
C. Sjerps	Lid	01-01-2021	31-12-2021
F. Rorink	Lid	01-01-2021	31-12-2021
L. de Waard	Lid	01-01-2021	31-12-2021
E.J. de Haan	Lid	01-01-2021	31-12-2021
M. ten Broeke	Lid	01-01-2021	31-12-2021

**Overige rapportageverplichtingen op grond van de WNT**

Naast de hierboven vermelde topfunctionarissen zijn er geen overige functionarissen met een dienstbetrekking die in 2021 een bezoldiging boven het individueel toepasselijke drempelbedrag hebben ontvangen.

#### 4. Overzicht van baten en lasten

Lasten	Jaarrekening 2019	Jaarrekening 2020	Begroot 2021	Werkelijk 2021	Saldo 2021
<b>Organisatiekosten</b>					
1. Personeelskosten	€ 2.137.515	€ 1.721.515	€ 1.815.435	€ 1.664.370	€ 151.065
2. Bedrijfsvoering	€ 206.141	€ 167.012	€ 253.542	€ 173.751	€ 79.791
3. Direct materiële kosten	€ 235.744	€ 116.373	€ 171.713	€ 133.948	€ 37.765
4. Facilitaire diensten	€ 124.200	€ 117.792	€ 99.593	€ 87.071	€ 12.522
5. Bestuurskosten	€ 117.606	€ 140.923	€ 187.411	€ 87.873	€ 99.538
<b>Subtotaal organisatiekosten</b>	<b>€ 2.821.207</b>	<b>€ 2.263.614</b>	<b>€ 2.527.694</b>	<b>€ 2.147.013</b>	<b>€ 380.681</b>
<b>Optimalisatiekosten</b>					
Investering	€ -	€ 54.255	€ 100.000	€ 61.360	€ 38.640
<b>Subtotaal optimalisatiekosten</b>	<b>€ -</b>	<b>€ 54.255</b>	<b>€ 100.000</b>	<b>€ 61.360</b>	<b>€ 38.640</b>
<b>Vervoer</b>					
Leerlingenvervoer *	€ 6.643.011	€ 2.512.494	€ 2.907.410	€ 3.309.903	€ -402.493
Gymvervoer	€ 12.638		€ -	€ -	€ -
Vraagafhankelijk vervoer	€ 5.640.848	€ 4.870.561	€ 6.405.208	€ 3.827.026	€ 2.578.182
Dagbestedingsvervoer *	€ 645.408	€ 647.929	€ 743.650	€ 735.729	€ 7.921
Jeugdwet vervoer *	€ 598.741	€ 285.129	€ 314.339	€ 357.119	€ -42.780
Aanullend OV	€ 65.949	€ 67.610	€ 74.885	€ 83.979	€ -9.094
<b>Subtotaal vervoerskosten</b>	<b>€ 13.606.596</b>	<b>€ 8.383.723</b>	<b>€ 10.445.492</b>	<b>€ 8.313.756</b>	<b>€ 2.131.736</b>
<b>TOTAAL LASTEN</b>	<b>€ 16.427.803</b>	<b>€ 10.701.592</b>	<b>€ 13.073.186</b>	<b>€ 10.522.129</b>	<b>€ 2.551.057</b>

\* Werkelijke kosten 2021 LLV, DB en JW zijn inclusief afrekening 2018-2019. Zie Hoofdstuk 1.7 voor de specificatie.

Baten	Jaarrekening 2019	Jaarrekening 2020	Begroot 2021	Werkelijk 2021	Saldo 2021
<b>Organisatie</b>					
Bijdr. Prov. Gelderland Wmo	€ 126.812	€ 130.616	€ 100.411	€ 133.881	€ 33.470
Bijdr. Prov. Gelderland OV	€ 11.638	€ 9.947	€ 13.215	€ 14.820	€ 1.605
Bijdragen gemeenten	€ 2.994.846	€ 1.883.111	€ 2.264.068	€ 1.834.510	€ -429.558
Opbr. Vervoerpassen/ritoverzichten	€ 2.201	€ 8.462	€ -	€ 13.801	€ 13.801
Overige baten	€ -2.105	€ 5.733	€ -	€ -	€ -
Bijdrage DAZ gemeenten	€ -	€ 440.030	€ -	€ -	€ -
Onttrekking optimalisatiereserve	€ -		€ 150.000	€ 150.000	€ -
<b>Subtotaal organisatie</b>	<b>€ 3.133.392</b>	<b>€ 2.477.899</b>	<b>€ 2.527.694</b>	<b>€ 2.147.012</b>	<b>€ -380.682</b>
<b>Optimalisatie</b>					
Onttrekking optimalisatiereserve	€ -	€ -	€ 100.000	€ 85.000	€ -15.000
<b>Subtotaal Optimalisatie</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>	<b>€ 100.000</b>	<b>€ 85.000</b>	<b>€ -15.000</b>
<b>Vervoer</b>					
Bijdrage provincie Wmo-vervoer	€ 849.344	€ 874.825	€ 672.522	€ 672.521	€ -1
Bijdragen gemeenten Leerlingenvervoer	€ 6.643.011	€ 2.512.494	€ 2.907.410	€ 3.309.903	€ 402.493
Bijdragen gemeenten Vraagafhankelijk vervoer	€ 4.791.504	€ 3.995.736	€ 5.732.686	€ 3.154.505	€ -2.578.181
Bijdragen gemeenten Dagbestedingsvervoer	€ 645.408	€ 647.929	€ 743.650	€ 735.729	€ -7.921
Bijdragen gemeenten Jeugdwetvervoer	€ 598.741	€ 285.129	€ 314.339	€ 357.119	€ 42.780
Bijdrage Apeldoorn gymvervoer	€ 12.638	€ -	€ -	€ -	€ -
Bijdrage provincie aanvullend OV	€ 65.949	€ 67.610	€ 74.885	€ 83.979	€ 9.094
<b>Subtotaal Vervoer</b>	<b>€ 13.606.596</b>	<b>€ 8.383.723</b>	<b>€ 10.445.492</b>	<b>€ 8.313.756</b>	<b>€ -2.131.736</b>
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b>€ 16.739.988</b>	<b>€ 10.861.622</b>	<b>€ 13.073.186</b>	<b>€ 10.545.768</b>	<b>€ -2.527.418</b>
<b>Resultaat</b>	<b>€ 312.185</b>	<b>€ 160.030</b>	<b>€ -</b>	<b>€ 23.639</b>	<b>€ 23.639</b>

## ACCOUNTANTSVERKLARING

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

adres Pascalweg 2  
6662 NX Elst (Gld.)  
telefoon 0481-463534  
e-mail elst@jonglaan.nl  
internet www.jonglaan.nl

## Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

Aan: het bestuur van de gemeenschappelijke regeling Vervoerscentrale Stedendriehoek

### A. Verklaring over de in de jaarstukken opgenomen jaarrekening 2021

#### Ons oordeel

Wij hebben de in de jaarstukken 2021, op pagina 23 tot en met 34, opgenomen jaarrekening 2021 van de gemeenschappelijke regeling Vervoerscentrale Stedendriehoek gecontroleerd.

Naar ons oordeel:

- geeft de in de jaarstukken opgenomen jaarrekening 2021 een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van zowel de baten en lasten over 2021 als van de activa en passiva van de gemeenschappelijke regeling Vervoerscentrale Stedendriehoek per 31 december 2021 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 2021 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 2021;
- 2 het overzicht van baten en lasten over 2021; 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 2021 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 2021 hebben wij de anticumulatiebepaling, bedoeld in artikel 1.6a WNT en artikel 5, lid 1, sub n en o 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.



# deJong&Laan

## **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, en bijlagen.

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.

### **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

# deJong&Laan

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 2021, 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, 1 april 2022

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 2021

Taakveld:	Apeldoorn	Brummen	Deventer	Epe	Hatterum	Heerde	Lochem	Voorst	Zutphen	Provincie	Totaal
Leerlingenvervoer	€ 183.252	€ 493.369	€ 163.781	€ 694.865	€ 253.284	€ 556.613	€ 613.945	€ 450.396	€ 118.811	€ -	€ 3.528.316
* Vervoer		€ 388.792		€ 538.923	€ 207.423	€ 467.814	€ 466.404	€ 349.989			€ 2.419.345
* Organisatie		€ 31.709		€ 50.778	€ 18.649	€ 28.412	€ 51.459	€ 37.406			€ 218.414
* Afrekening 2018-2019	€ 183.252	€ 51.448	€ 163.781	€ 79.206	€ 20.621	€ 51.617	€ 73.006	€ 44.307	€ 118.811		€ 786.050
* Continuïteitsbijdrage		€ 21.421		€ 25.958	€ 6.591	€ 8.769	€ 23.076	€ 18.693			€ 104.508
Vraagafhankelijk vervoer	€ 1.757.239	€ 179.008	€ 1.122.234	€ 309.444	€ 74.068	€ 118.889	€ 283.679	€ 300.840	€ 461.166	€ 806.403	€ 5.412.970
* vervoer	€ 1.157.417	€ 105.104	€ 735.251	€ 177.442	€ 31.253	€ 54.282	€ 158.523	€ 197.054	€ 289.445	€ 672.522	€ 3.578.294
* Organisatie	€ 513.347	€ 65.408	€ 337.727	€ 104.743	€ 38.468	€ 58.608	€ 106.149	€ 77.161	€ 150.451	€ 133.881	€ 1.585.943
* Continuïteitsbijdrage	€ 86.474	€ 8.495	€ 49.256	€ 27.259	€ 4.347	€ 5.999	€ 19.007	€ 26.625	€ 21.271		€ 248.733
Dagbestedingsvervoer	€ 26.566	€ 163.063	€ 16.946	€ 137.341	€ 43.713	€ 97.160	€ 241.774	€ 130.983	€ 8.872	€ -	€ 866.417
* Vervoer		€ 136.600		€ 100.009	€ 31.620	€ 73.485	€ 204.786	€ 95.858			€ 642.359
* Organisatie		€ 18.973		€ 30.383	€ 11.159	€ 17.000	€ 30.791	€ 22.382			€ 130.688
* Afrekening 2018-2019	€ 26.566	€ 6.417	€ 16.946	€ 3.998	€ 934	€ 3.340	€ 6.197	€ 7.179	€ 8.872		€ 80.449
* Continuïteitsbijdrage		€ 1.072		€ 2.951	€ -	€ 3.334	€ -	€ 5.564			€ 12.921
Jeugdvervoer	€ 27.946	€ 75.220	€ 7.887	€ 90.649	€ 6.827	€ 33.937	€ 57.995	€ 78.285	€ 11.721	€ -	€ 390.467
* Vervoer		€ 66.312		€ 78.175	€ 3.852	€ 26.843	€ 44.527	€ 64.880			€ 284.588
* Organisatie		€ 4.841		€ 7.753	€ 2.847	€ 4.338	€ 7.857	€ 5.711			€ 33.348
* Afrekening 2018-2019	€ 27.946	€ 4.067	€ 7.887	€ 4.721	€ 128	€ 2.756	€ 5.612	€ 5.832	€ 11.721		€ 70.670
* Continuïteitsbijdrage								€ 1.861			€ 1.861
Aanvullend OV	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 98.798	€ 98.798
* Vervoer										€ 83.979	€ 83.979
* Organisatie										€ 14.820	€ 14.820
* Continuïteitsbijdrage											€ -
<b>Totale bijdrage per gemeente</b>	<b>€ 1.995.003</b>	<b>€ 910.660</b>	<b>€ 1.310.848</b>	<b>€ 1.232.298</b>	<b>€ 377.892</b>	<b>€ 806.599</b>	<b>€ 1.197.394</b>	<b>€ 960.503</b>	<b>€ 600.571</b>	<b>€ 905.202</b>	<b>€ 10.296.968</b>

- 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%.

## Bijlage 2: Saldo bijdrage per gemeente

In onderstaand overzicht zijn de begrote en werkelijke bijdragen per gemeente opgenomen. Per saldo blijft elke gemeente onder de begroting.

Taakveld:	Apeldoorn	Brummen	Deventer	Epe	Hatterm	Heerde	Lochem	Voorst	Zutphen	Provincie	Totaal
<b>Leerlingenvervoer</b>											
* Begroot	€ -	€ 522.159	€ -	€ 699.426	€ 224.555	€ 458.803	€ 686.364	€ 528.827	€ -	€ -	€ 3.120.134
* Werkelijk	€ 183.252	€ 493.369	€ 163.781	€ 694.865	€ 253.284	€ 556.613	€ 613.945	€ 450.396	€ 118.811	€ -	€ 3.528.316
* Saldo	€ -183.252	€ 28.789	€ -163.781	€ 4.561	€ -28.728	€ -97.810	€ 72.419	€ 78.431	€ -118.811	€ -	€ -408.182
<b>Vraagafhankelijk vervoer</b>											
* Begroot	€ 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
* Werkelijk	€ 1.757.239	€ 179.008	€ 1.122.234	€ 309.444	€ 74.068	€ 118.889	€ 283.679	€ 300.840	€ 461.166	€ 806.403	€ 5.412.970
* Saldo	€ 1.035.454	€ 112.089	€ 616.126	€ 298.479	€ 64.083	€ 83.220	€ 241.849	€ 288.833	€ 277.568	€ -33.470	€ 2.984.231
<b>Dagbestedingsvervoer</b>											
* Begroot	€ -	€ 176.904	€ -	€ 148.332	€ 40.557	€ 120.309	€ 175.008	€ 209.823	€ -	€ -	€ 870.933
* Werkelijk	€ 26.566	€ 163.063	€ 16.946	€ 137.341	€ 43.713	€ 97.160	€ 241.774	€ 130.983	€ 8.872	€ -	€ 866.417
* Saldo	€ -26.566	€ 13.842	€ -16.946	€ 10.991	€ -3.155	€ 23.149	€ -66.766	€ 78.840	€ -8.872	€ -	€ 4.516
<b>Jeugdvervoer</b>											
* Begroot	€ -	€ 80.109	€ -	€ 89.938	€ 6.847	€ 30.331	€ 42.605	€ 96.988	€ -	€ -	€ 346.818
* Werkelijk	€ 27.946	€ 75.220	€ 7.887	€ 90.649	€ 6.827	€ 33.937	€ 57.995	€ 78.285	€ 11.721	€ -	€ 390.467
* Saldo	€ -27.946	€ 4.889	€ -7.887	€ -711	€ 20	€ -3.606	€ -15.391	€ 18.704	€ -11.721	€ -	€ -43.649
<b>Aanvullend OV</b>											
* Begroot	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 88.100	€ 88.100
* Werkelijk	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ 98.798	€ 98.798
* Saldo	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -10.698	€ -10.698
<b>Totale bijdrage per gemeente</b>											
* Begroot	€ 2.792.693	€ 1.070.269	€ 1.738.360	€ 1.545.618	€ 410.111	€ 811.552	€ 1.429.505	€ 1.425.312	€ 738.734	€ 861.033	€ 12.823.186
* Werkelijk	€ 1.995.003	€ 910.660	€ 1.310.848	€ 1.232.298	€ 377.892	€ 806.599	€ 1.197.394	€ 960.503	€ 600.571	€ 905.202	€ 10.296.968
* Saldo	€ 797.690	€ 159.609	€ 427.512	€ 313.320	€ 32.219	€ 4.953	€ 232.111	€ 464.808	€ 138.164	€ -44.168	€ 2.526.217

### Bijlage 3: Incidentele baten en lasten

LASTEN	2021 Begroot	2021 werkelijk
<b>Organisatiekosten</b>		€ <b>48.407</b>
Juridische ondersteuning		€ 33.407
Onvoorzien		€ 15.000
<b>Vervoerskosten</b>		€ <b>937.169</b>
Leerlingenvervoer; afrekening 2018-2019		€ 786.050
Dagbestedingsvervoer; afrekening 2018-2019		€ 80.449
Jeugdvervoer; afrekening 2018-2019		€ 70.670
<b>Totaal incidentele lasten</b>	€ -	€ <b>985.575</b>

BATEN	2021 Begroot	2021 werkelijk
<b>Organisatie</b>		€ <b>48.407</b>
Juridische ondersteuning	€ -	€ 33.407
Onvoorzien		€ 15.000
<b>Vervoerskosten</b>		€ <b>937.169</b>
Leerlingenvervoer; afrekening 2018-2019		€ 786.050
Dagbestedingsvervoer; afrekening 2018-2019		€ 80.449
Jeugdvervoer; afrekening 2018-2019		€ 70.670
<b>Totaal incidentele Baten</b>	€ -	€ <b>985.575</b>

Als gevolg van de coronacrisis zijn de werkelijke vervoerskosten (inclusief continuïteitsbijdrage) lager uitgevallen, waardoor we binnen begroting zijn gebleven. De continuïteitsbijdrage is niet meegenomen als incidentele last.

#### Juridische ondersteuning;

Dit betreft de ondersteuning van de jurist en inhuur met betrekking tot de rechtszaak met een vervoerder.

#### Onvoorzien;

De post onvoorzien is in 2021 gebruikt voor de inhuur van de vorige interim directeur, op het moment dat de nieuwe directeur als was aangesteld. Voor een overdrachtsperiode. Het bestuur heeft besloten dat deze extra kosten € 15.000,- uit onvoorzien gedekt konden worden.

#### Vervoerskosten;

Het langlopende geschil tussen een vervoerder en PlusOV is in maart 2022 afgerond. Het geschil ging over de afrekening van het leerlingen-, jeugdwet- en dagbestedingsvervoer in het schooljaar 2018-2019.

Alle lasten worden gedekt door bijdragen van de gemeenten of provincie. Dus tegenover een incidentele last staat ook een incidentele baat.

# **Kadernota begroting 2023-2026**

## **Vervoerscentrale Stedendriehoek**

## Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	3
2. Financiële uitgangspunten .....	5
2.1 Indexering.....	5
2.2 Btw en vennootschapsbelasting.....	5
2.3 Kostenverdeelsystematiek .....	5
3. Inhoudelijk en financieel perspectief .....	8
3.1 Organisatie .....	8
3.2 Het vervoer.....	9
4. Risico's en maatregelen.....	12
Bijlage 1: Huidige Kostenverdeelsystematiek .....	14

## 1. Inleiding

Voor u ligt de kadernota voor de begroting van 2023-2026 van PlusOV. Het is gebruikelijk dat samenwerkingsverbanden een kadernota aanbieden met beleidsmatige keuzes en financiële risico's, ter voorbereiding op de begrotingsbehandeling. PlusOV is hier een uitzondering op, omdat ze een bedrijfsvoeringsorganisatie is en geen eigen beleid maakt.

Desondanks wil PlusOV u graag informeren over de hoofdlijnen voor de nog op te stellen begroting. Graag nemen we u eerst kort mee in de belangrijkste gebeurtenissen van het afgelopen jaar 2021. Daarna blikken we vooruit naar onze uitdagingen van de komende jaren 2023-2026.

### Terugblik op 2021

Het verbeteren van de dienstverlening en het reduceren van kosten met behoud van de kwaliteit van vervoer waren ook in 2021 de belangrijkste uitdagingen. Door een verbeterde en stabiele interne organisatie zijn de organisatiekosten gedaald. Mede door de impact van corona zijn de vervoerskosten aanzienlijk lager.

Voor het routegebonden vervoer (RGV) is nieuwe software in ontwikkeling en voor een gedeelte al in gebruik. Voor het vraagafhankelijk vervoer (VAV) is na de aanbestedingsprocedure de ontwikkeling van nieuwe software in de zomer gestart. Doel van deze software is de kwaliteit van de planning verder te verbeteren, de vervoers- en personeelskosten te verlagen en de klant beter te informeren via digitale toepassingen.

Het leerlingenvervoer verliep in de eerste drie kwartalen van 2021 goed. In het vierde kwartaal ontstonden er knelpunten veroorzaakt door het personeelstekort (planners en chauffeurs) bij vervoerders. Dit veroorzaakte bij een aantal routes veel wisselingen in chauffeurs en de tijdigheid kwam in het gedrang. In deze periode is er intensief overleg geweest. Samengewerkt met vervoerders en een plan van aanpak gemaakt om zoveel mogelijk knelpunten op te lossen. De vervoerders verwachten voor 2022 nog steeds een tekort aan chauffeurs. In 2021 waren er in totaal 6 weken waarin door corona scholen en instellingen moesten sluiten. Voor leerlingen met ouders in cruciale beroepen werd noodvervoer georganiseerd.

Het vraagafhankelijk vervoer verliep in 2021 zondermeer goed. Dit bevestigde ook het in augustus uitgevoerde klanttevredenheidsonderzoek. Het leverde ons een mooie score van 7,8 op. In dit jaar ronden we ook de aanbestedingsprocedure voor het vraagafhankelijk vervoer af. De overgang naar de 4 nieuwe vervoerders verliep succesvol door een zorgvuldig geplande implementatie.

Nadat de beperkingen door corona in het tweede kwartaal waren verdwenen steeg in het vraagafhankelijk vervoer het volume in de tweede helft van het jaar met 30% ten opzichte van dezelfde periode in 2020. De efficiëntie in de planning van het vervoer (combineren van ritten) nam ook toe door het efficiënter plannen in combinatie met het hogere volume.

### Uitdagingen komende jaren

De grootste uitdaging de komende periode blijft de kostenverlaging waarna de fase begint van kostenbeheersing voor de organisatie- en vervoerskosten. De afbouw in subsidie van de provincie Gelderland, de inflatiecorrectie en de toepassing van de NEA-index zijn met kostenverlagingen niet te compenseren.

Door toepassing van nieuwe software zal de stabiliteit van de organisatie en de kwaliteit van het vervoer steeds verbeteren en daarmee de klanttevredenheid verder stijgen. Klanten gaan meer gebruik maken van internet om reizen te boeken. En informatie komt beschikbaar via internet of een app op de telefoon.



Voor de medewerkers van PlusOV betekent dit de komende jaren een verandering in de manier van werken. De beoogde krimp in de bezetting brengt onzekerheid met zich mee.

De invloed van de coronapandemie is helaas een grote onzekerheid en de impact op het vervoer is niet te voorspellen. Door de wisselende vraag naar vervoer en de vraag van noodvervoer zal de interne organisatie van PlusOV flexibel moeten zijn. Zo kunnen we snel inspelen op deze veranderingen en de kosten hierop aanpassen.

Daarmee blijven we als organisatie in staat om de missie van PlusOV verder in praktijk te brengen: 'Mensen prettig, betaalbaar en efficiënt vervoeren wanneer er geen vervoersalternatief is'.

Januari 2022

H.H. Meijer  
Directeur PlusOV

## 2. Financiële uitgangspunten

### 2.1 Indexering

#### Inflatiepercentage

Het inflatiepercentage baseren we op de gegevens uit de gemeentefondscirculaire van september 2021. Het verwachte percentage voor onze exploitatie in 2023 is 1,7%. Dit percentage passen we toe op de organisatiekosten maar dan exclusief loonkosten, zie hiervoor onderstaande toelichting.

#### Ontwikkeling loonkosten

In het CAO principe akkoord 2021-2022 is opgenomen dat de lonen per 1 december 2021 met 1,5% stijgen en vanaf 1 april 2022 met 2,4%. Daarnaast wordt per 1 januari 2022 het minimumloon € 14 per uur. De wijzigingen uit het CAO principe akkoord worden verwerkt in het budget loonkosten in de begroting 2023.

#### Index vervoer

De kosten voor het vervoer indexeren we op basis van de NEA-index. De NEA-index voor 2022 bedraagt 3,5 %. Dit percentage passen we toe op de vervoersbudgetten in de begroting 2023-2026.

De NEA-index en de inflatiecorrectie van een aantal jaren

Jaar	Stijging inflatie%	Stijging NEA-index in %	Doorberekend in de kosten m.i.v.
2019	1,5	2,2	2020
2020	1,8	6,7	2021
2021	1,4	1,0	2022
2022	1,7	3,5	2023

### 2.2 Btw en vennootschapsbelasting

#### Belasting toegevoegde waarde (btw)

PlusOV wordt volledig als btw-ondernemer gezien. Alle betaalde btw vordert PlusOV terug met de aangifte omzetbelasting en alle ontvangen btw dragen we dan af. Alle bedragen in de begroting zijn exclusief btw.

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

#### Vennootschapsbelasting

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

### 2.3 Kostenverdeelssystematiek

In de begroting 2023 nemen we twee soorten kosten op: organisatiekosten en vervoerskosten. De organisatiekosten verdelen we naar de vervoersstromen en daarna naar de gemeenten. Over de verevening van de vervoerskosten voor het routegebonden en het vraagafhankelijk vervoer maakten we afspraken met de gemeenten. Deze systematiek werkten we uit in bijlage 1.

## 2.4 Reserves

Het bestuur heeft in 2020 besloten tot het vormen van twee bestemmingsreserves; de Optimalisatiereserve en de RG6 reserve. Deze bestemmingsreserves worden uiterlijk in 2024 opgeheven, het eventuele saldo wordt dan toegevoegd aan de Algemene reserve. De verwachte dotaties en onttrekkingen zijn hieronder toegelicht en worden opgenomen in de begroting 2023.

### 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. Als de bestemmingsreserves worden opgeheven zal het saldo worden overgeboekt naar de algemene reserve.

### Bestemmingsreserves

#### 1. Optimalisatiereserve

Om de organisatie te hervormen tot een efficiënte en kwalitatief goede organisatie zijn extra middelen benodigd. In de begroting 2019 is besloten om hiervoor een bestemmingsreserve te vormen; de optimalisatiereserve. De middelen uit deze reserve zijn bestemd de noodzakelijke hervorming mogelijk te maken. In 2024 moet de beoogde efficiency behaald zijn. Voorstel is om het resterende saldo op dat moment over te boeken naar de algemene reserve. Het bestuur zal daar op dat moment over besluiten.

In onderstaande tabel zijn de begrote toevoegingen en onttrekkingen opgenomen.

Optimalisatiereserve	Werkelijk 2021	Prognose 2022	Prognose 2023	Prognose 2024	Prognose 2025	Prognose 2026
<b>Saldo 1-1</b>	€ 460.890	€ 84.531	€ 185.000	€ 35.000	€ -	€ -
<i>Mutaties resultaat jaarrekening 2020</i>						
Toevoeging bijdrage RG6 gemeenten	€ 138.641					
Onttrekken efficiency bijdrage	€ -200.000					
Onttrekken investeringsbijdrage	€ -80.000					
<i>Mutaties 2021 - 2025</i>						
Toevoeging bijdrage DAZ-gemeenten		€ 300.469				
Onttrekken efficiency bijdrage	€ -150.000	€ -100.000	€ -50.000			
Onttrekken investeringsbijdrage	€ -85.000	€ -100.000	€ -100.000			
Opheffen optimalisatiereserve ten gunste van Alg. reserve				€ -35.000		
<b>Saldo 31-12</b>	€ 84.531	€ 185.000	€ 35.000	€ -	€ -	€ -

#### 2. RG6 reserve

In januari 2020 heeft het bestuur besloten om naast de optimalisatiereserve een RG6-reserve te vormen. In deze reserve storten de uittredende gemeenten de uittreedsom. Tevens is besloten dat de RG6-gemeenten (Brummen, Epe, Hattem, Heerde, Lochem en Voorst) vanuit deze reserve een dotatie te doen aan de optimalisatiereserve. Het bestuur heeft besloten dat de reserve uiterlijk in 2024 wordt opgeheven. Of eerder als de reserve is uitgeput. In 2024 wordt het saldo van de reserve overgeboekt naar de algemene reserve overeenkomstig een eerder genomen bestuursbesluit.

RG6 reserve	Werkelijk 2021	Prognose 2022	Prognose 2023	Prognose 2024	Prognose 2025	Prognose 2026
<b>Saldo 1-1</b>	€ -	€ 301.389	€ 301.389	€ 301.389	€ -	€ -
<i>Mutaties resultaat jaarrekening 2020</i>						
Toevoeging uittreedsom DAZ-gemeenten	€ 440.030					
Onttrekken bijdrage RG6 aan Optimalisatiereserve	€ -138.641					
Opheffen RG6 reserve ten gunste van algemene reserve				€ -301.389		
<b>Saldo 31-12</b>	€ 301.389	€ 301.389	€ 301.389	€ -	€ -	€ -

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

<b>Saldo reserves</b>	<b>31-12-2021</b>	<b>31-12-2022</b>	<b>31-12-2023</b>	<b>31-12-2024</b>	<b>31-12-2025</b>	<b>31-12-2026</b>
Algemene reserve	€ -	€ -	€ -	€ 336.389	€ 336.389	€ 336.389
Bestemmingsreserves;	€ 385.920	€ 486.389	€ 336.389	€ -	€ -	€ -
Optimalisatiereserve	€ 84.531	€ 185.000	€ 35.000	€ -	€ -	€ -
RG6 reserve	€ 301.389	€ 301.389	€ 301.389	€ -	€ -	€ -
<b>Totaal reserves</b>	<b>€ 385.920</b>	<b>€ 486.389</b>	<b>€ 336.389</b>	<b>€ 336.389</b>	<b>€ 336.389</b>	<b>€ 336.389</b>

## 3. Inhoudelijk en financieel perspectief

### 3.1 Organisatie

#### Plan van aanpak kostenreductie

Het Plan van Aanpak Kostenreductie actualiseren we jaarlijks en stelt het Bestuur vast. Initieel zijn er 11 punten opgenomen om te optimaliseren. Hiervan zijn er eind 2021 5 gerealiseerd. De overige 6 punten staan in de tijd gepland en zijn de volgende:

1. Koppeling tussen Mybility (RGV) en planningspakket of vervanging Mybility door het regieportaal
2. Vervanging Cabman-centrale door planautomaat voor RGV
3. Internetboekingen verhogen
4. Vervanging Cabman-centrale voor VAV
5. Route-app RGV
6. Openingstijden PlusOV

#### Investeringsen

Voor 2022 heeft het bestuur de volgende investeringen goedgekeurd.

1. € 51.000 als eenmalige implementatiekosten voor de nieuw te ontwikkelen software in het vraagafhankelijk vervoer. Doel is een stabielere organisatie te creëren, een toename ritboekingen via internet, een betere kwaliteit van de planning van het vervoer en daarmee lagere organisatie- en vervoerskosten. Dit is onderdeel van punt 4 uit het PvA kostenreductie.
2. € 15.000 voor het ontwikkelen en implementeren van een API voor het routegebonden vervoer. Hiermee geeft PlusOV mutaties geautomatiseerd door aan de vervoerders en het vermindert de kans op fouten door handmatige verwerking. Dit is onderdeel van punt 2 uit het PvA kostenreductie.
3. € 55.000 voor het ontwikkelen en beschikbaar stellen van een app voor ouders/verzorgers in het routegebonden vervoer. Hiermee komt de informatie van de reizen online beschikbaar voor de reizigers en ouders/verzorgers en het geeft een hogere klanttevredenheid. Dit is onderdeel van punt 2 uit het PvA kostenreductie.
4. € 54.000 voor het opzetten, uitvoeren en terugkoppelen van een verdiepend klanttevredenheidsonderzoek voor het vraagafhankelijke vervoer en een jaarlijks onderzoek voor het routegebonden vervoer voor een contractperiode van 2 jaar (2022 en 2023). Per jaar interviewen we 1.800 reizigers in het vraagafhankelijk vervoer telefonisch. De ervaringen en verwachtingen van klanten komen direct beschikbaar waardoor we in de organisatie kort-cyclisch kunnen bijsturen en we de kwaliteit van de organisatie verbeteren. Dit is geen onderdeel van het PvA kostenreductie maar draagt zeker bij aan het verbeteren van de kwaliteit van het vervoer.

Nadat de software in het vraagafhankelijk vervoer in 2022 is geïmplementeerd en volledig werkt is het denken om in 2023 te investeren in een app voor de reizigers in het vraagafhankelijk vervoer. Dit is gerelateerd aan punt 4 uit het PvA kostenreductie.

## Organisatieomvang

De gerealiseerde plannen uit het Plan van Aanpak hebben er mede aan bijgedragen dat de kosten zijn gedaald. Daarnaast realiseerden we een (tijdelijk) extra reductie in het aantal fte als gevolg van de ontstane volumedaling in het vervoer door corona, met name bij de frontoffice/telefonie.

Geplande bezetting in fte

Aantal fte begin van jaar	2022	2023	2024	2025	2026
Aantal fte	26,8	23,3	22,9	22,5	22,1

Door vertraging in de ontwikkeling van de software voor het routegebonden vervoer met ruim een jaar (punten 1 en 2 uit het PvA kostenreductie) wordt de initieel geplande personele reductie in 2021 van 1 fte pas in 2022 gerealiseerd. In 2022 nemen we een besluit over de procedure hoe tot gedwongen afvloeiing van een aantal fte's te komen en onder welke condities. In de begroting wordt rekening gehouden met eventuele afvloeiingskosten.

## 3.2 Het vervoer

### Subsidie provincie Gelderland

De subsidie voor het Wmo-vervoer (voor organisatiekosten en vervoerskosten) van de provincie Gelderland wordt afgebouwd van 2021 t/m 2023. Vanaf 2024 ontvangen we geen subsidie meer. Dit betekent voor de Gelderse gemeenten een toename van de bijdrage aan de vervoerskosten. In het overzicht hieronder wordt de afbouw van de subsidie weergegeven.

Jaar	Subsidie vervoerskosten	Subsidie organisatiekosten
2020	€ 874.824	€ 130.616
2021	€ 672.521	€ 100.411
2022	€ 459.556	€ 68.614
2023	€ 235.523	€ 35.165

Het Aanvullend OV wordt m.i.v. 3 april 2022 niet meer door PlusOV uitgevoerd, de provincie Gelderland heeft dit vervoer van alle Gelderse vervoersregio's gecentraliseerd en uitbesteed aan een andere partij. De vervoerskosten van dit vervoer kregen we vergoed door de provincie. De overgang is budgetneutraal.

### Corona en de impact op het vervoersvolume en vervoerskosten

Het vervoersvolume is de afgelopen jaren gedaald door de invloed van corona. We zien een aantal zaken:

1. In het routegebonden vervoer is de daling vrijwel direct te herleiden naar de sluiting van scholen en instellingen door een lockdown, daarna normaliseert het vervoersvolume snel.
2. In het vraagafhankelijk vervoer wordt de daling enerzijds veroorzaakt door sluiting van instellingen, winkels e.d. Anderzijds verandert het gedrag van de reiziger om daarmee de kans op besmetting met het virus te verkleinen. De inschatting van de effecten door een veranderend gedrag op het vervoersvolume is niet eenvoudig.

Waar bedrijven in het wegtransport, de logistieke dienstverlening en het pakketvervoer soms weer met krapte kampen, bevinden het OV en de passagiersluchtvaart zich, na een ongekende terugval in 2020, nog in de beginfase van herstel en blijft er onzekerheid. In de vorige begroting 2022-2025 was het niveau van het vervoersvolume in 2019 nog steeds het uitgangspunt.

We zijn, na 2 jaar ervaring met de invloed van corona, van mening dat dit niet meer realistisch is.

We zijn ons ervan bewust dat elke berekening voor het toekomstig volume voor discussie vatbaar is. Als we het vervoersvolume van 2019 blijven aanhouden betekent dat een niet realistisch groot vervoersbudget. En dat geeft een te groot beslag op de begrotingen van de gemeenten. Reden om de begroting hier op te passen.

### Het volume in het vraagafhankelijk vervoer

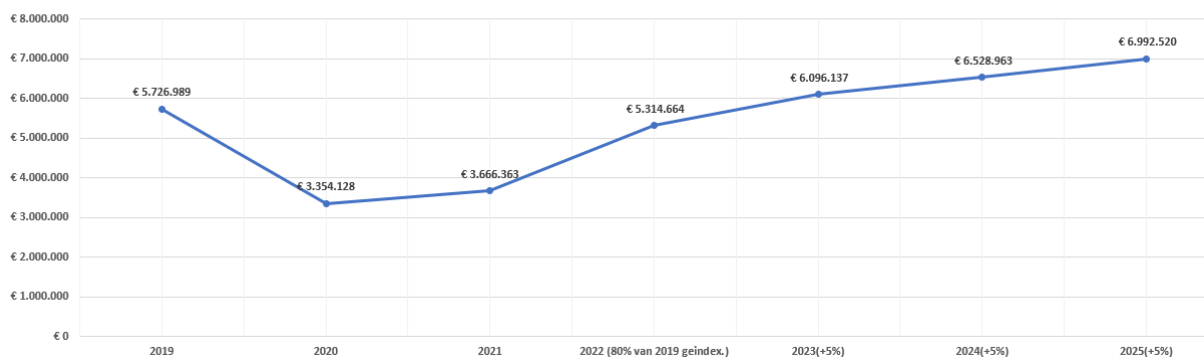
Corona zal naar alle waarschijnlijk de komende jaren een lager vervoersvolume blijven geven in het vraagafhankelijk vervoer. Het vervoersvolume van het vraagafhankelijk vervoer in heel 2021 was ca. 55% van het volume in 2019. Pas na de tweede vaccinatieronde in 2021 steeg het vervoersvolume in het tweede halfjaar tot 65% ten opzichte van dezelfde periode in 2019.

Voor de begroting 2022 hebben we het uitgangspunt genomen dat voor het vraagafhankelijk vervoer de vervoerskosten 80% zijn ten opzichte van de geïndexeerde en daarmee vergelijkbare kosten van 2019 (dus incl. stijgingen NEA-index en hogere kosten door de nieuwe aanbesteding). Daarna verwachten we dat het volume jaarlijks met 5% stijgt en de vervoerskosten stijgen met een jaarlijkse NEA-index van 2%.

Sinds 2020 is er een tegemoetkoming aan vervoerders in de vorm van een continuïteitsbijdrage voor de gemiste omzet met als referentiejaar 2019. De Vereniging Nederlandse Gemeenten (VNG) geeft hierin een advies. Op dit moment is er geen advies voor het jaar 2022 en verder.

In onderstaande grafiek is de ontwikkeling te zien van de vervoerskosten in de periode 2023-2026 in het vraagafhankelijk vervoer zonder de continuïteitsbijdrage.

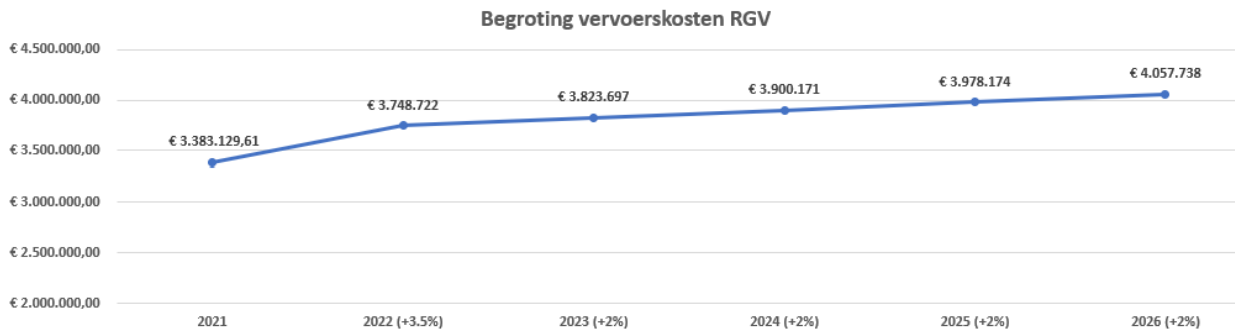
Begroting vervoerskosten VAV



### Het volume in het routegebonden vervoer

Voor het routegebonden vervoer schatten we in dat de impact van corona op het vervoersvolume beperkt zal zijn. Stopt het reguliere vervoer dan moet er noodvervoer worden opgestart voor kinderen van ouders met cruciale beroepen. Dit compenseert het weggefallen volume maar gedeeltelijk. In de begroting houden we geen rekening met de impact van corona. Het aantal leerlingen en de vervoerskosten in het vervoersjaar 2021/2022 is als basis genomen en vermeerderd met een stijging door de NEA-index met 3,5% voor 2022 en de aanname van een stijging met 2,0% in de jaren daarna.

In onderstaande grafiek is de ontwikkeling te zien van de vervoerskosten in de periode 2023-2026 in het routegebonden vervoer zonder de continuïteitsbijdrage.



### Onderzoek naar mogelijkheden van optimalisatie processen en producten doelgroepenvervoer

Voor 2022 heeft het bestuur van PlusOV de beleidsambtenaren van de gemeenten gevraagd te onderzoeken welke mogelijkheden er zijn om de producten van PlusOV en de (samenwerkings)processen waar mogelijk te optimaliseren in het doelgroepenvervoer. De besluitvorming vindt plaats in het laatste kwartaal van 2022

### Reizigerspanel

In 2020 is gestart met het opzetten van een reizigerspanel. Door corona is er pas in oktober van 2021 een tweede bijeenkomst geweest. Het verslag is te lezen op de website van PlusOV.



## 4. Risico's en maatregelen

In de bestuursrapportage 2021 benoemden we een aantal risico's. Deze hebben we geactualiseerd en toegelicht.

### 1. Nieuw systeem voor planning van het vraagafhankelijk vervoer

De aanbesteding voor een nieuw softwarepakket met automatische planner is, met de gunning eind mei 2021, afgerond. De ontwikkeling van software en implementatie is beschreven in een implementatieplan waarin de projectaanpak, projectstructuur, planning, opleiding en risico's staan. De verwachting is dat in Q1 de eerste modules worden geïmplementeerd en dat in Q2 2022 het gehele softwarepakket is opgeleverd.

### 2. Afrekening vervoerskosten routegebonden vervoer schooljaar 2018 / 2019

In oktober 2019 heeft een vervoerder PlusOV en de gemeenten Brummen, Epe, Hattem, Heerde, Lochem, Voorst, Apeldoorn, Zutphen en Deventer gedagvaard. Het geschil gaat over de afrekening van het leerlingen-, jeugdwet- en dagbestedingsvervoer in het schooljaar 2018-2019. De vervoerder eiste een extra bedrag van € 2.268.781 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 in december 2019 een conclusie van antwoord ingediend, waarin gereageerd is op de vorderingen/stellingen van de eiser. Daarnaast heeft PlusOV een tegenvordering tot terugbetaling ingesteld tegen de vervoerder.

In een tussenvonnis van mei 2021 geeft de rechter aan dat het grootste deel van de vorderingen (ca. € 1.500.000) van de vervoerder door de rechtbank wordt afgewezen. Een bedrag van EUR 101.641 (incl. btw) te vermeerderen met de wettelijke rente is toegewezen aan vervoerder. De tegenvordering die PlusOV heeft ingesteld wees de rechtbank niet toe. Over de resterende vordering van de vervoerder ter hoogte van EUR 642.176 (incl. BTW) en nog te vermeerderen met wettelijke rente, is in dat tussenvonnis nog geen beslissing genomen. De rechtbank heeft in haar tussenvonnis PlusOV opdracht gegeven bepaalde details uit de planning van het vervoer in het geding te brengen waar de vervoerder op heeft gereageerd.

Op 8 december 2021 heeft de rechtbank een nieuw tussenvonnis uitgesproken. De rechtbank is strikt in haar beoordeling. De instellingen bij de aanbesteding hadden moeten worden gevolgd en dat is niet (zonder vertaalslagen) gebeurd. Hiermee is door PlusOV afgeweken van de contractuele afspraken. De rechtbank kon de (financiële) impact nog niet inschatten, indien wel alles juist zou zijn doorgevoerd door PlusOV, dit omdat ook over de berekening van de vordering door de vervoerder opmerkingen zijn. PlusOV en de vervoerder dienen voor 26 januari 2022 een akte in te dienen of gezamenlijk tot een (financiële) oplossing of uitgangspunten te komen. Het financiële risico is in de begroting opgenomen.

### 3. Nieuw systeem voor het routegebonden vervoer

Voor het routegebonden vervoer is in 2020 gestart met ontwikkeling van software. Deze software ondersteunt de event-afhandeling, de facturering, de invoer van opdrachten door de consultants en het bouwen en beheren van routeplanning. Een aantal modules namen we in 2021 in gebruik. De 2 modules die nog opgeleverd zouden worden zijn de consultantsmodule en de module routebeheer.

Elke implementatie van software kent risico's. De implementatie bevat een periode van ontwikkelen, testen en schaduwdraaien en gefaseerd in gebruik nemen.

Door vertraging in de eerder geplande oplevering van de modules (2020) worden de besparingen op de personeelskosten ruim een jaar later geëffectueerd. Op basis van de huidige realistische planning worden de modules consulentenmodule en de module routebeheer in Q1 2022 in gebruik genomen en daarmee is dit project afgerond.

#### **4. Continuïteitsbijdrage doelgroepenvervoer**

Vanaf 1 juli 2020 is de oproep van het Rijk en de VNG om op basis van de lokale situatie en in overleg met de gecontacteerde vervoerder gerichte continuïteitsafspraken te maken op basis van maatwerk. Dit is gevolgd door een concreter advies van de VNG hoe om te gaan en onder welke voorwaarden met de gemiste omzet door de vervoerders als gevolg van corona. PlusOV heeft tot en met het jaar 2020 een continuïteitsbijdrage verleend en financieel afgehandeld.

In november 2021 heeft de VNG een nieuw advies gegeven om tot 14 oktober 2021 een compensatie te verstrekken van maximaal 70% van de gemiste omzet onder bepaalde voorwaarden.

Voor het routegebonden vervoer hebben we de vervoerskosten voor vervoersjaar 2022 en verder begroot zonder mogelijke invloeden door corona. Een eventuele gedeeltelijke compensatie voor omzetsdaling past daarmee binnen de begrote vervoerskosten.

In de aanbesteding van het vraagafhankelijk vervoer is een soort van afnamegarantie opgenomen. De basis hiervoor is het perioderooster. Hierin geeft PlusOV een indicatie af voor de af te nemen vervoerscapaciteit voor de komende maand. Op hoofdlijn: bij een afwijking van meer dan 20% minder afgenomen capaciteit zoals in het Perioderooster aangegeven wordt voor de duur van het perioderooster een afnamegarantie gegeven van 80%. De afnamegarantie voorziet hiermee in een scherpe onverwachte daling van de vervoerkosten voor een korte periode. In de begroting is voor het vraagafhankelijk vervoer niet gerekend met een mogelijke continuïteitsbijdrage maar met de minimale kosten van deze afnamegarantie.

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

## Bijlage 1: Huidige Kostenverdeelssystematiek

In de huidige begroting zijn twee verschillende soorten kosten te onderscheiden:

1. Organisatiekosten
2. Vervoerkosten

### 1. **Organisatiekosten**

De organisatiekosten van PlusOV bestaan uit:

1. Personele kosten
2. Bedrijfsvoeringskosten
3. Direct materiële kosten
4. Facilitaire diensten
5. Bestuurskosten

De organisatiekosten bestaan voor een groot gedeelte uit de personeelskosten. Deze zijn voor het overgrote deel (80%) direct toe te rekenen aan het vraagafhankelijk of routegebonden vervoer. Ook andere kosten zijn duidelijk toe te wijzen aan het vraagafhankelijk of routegebonden vervoer:

- Het klanttevredenheidsonderzoek voeren we uit per vervoerssoort.
- We verstrekken alleen vervoersplassen voor het vraagafhankelijk vervoer. De pasadministratie wordt alleen voor deze vervoerssoort gedaan en ten laste hiervan gebracht.

De overige organisatiekosten zijn minder makkelijk te verdelen over de twee vervoerssoorten. Hier gebruiken we een verdeelsleutel voor. De overige organisatiekosten zijn als overhead te beschouwen. De overhead wordt verdeeld op basis van de verdeelsleutel directe loonkosten.

Tot slot worden de organisatiekosten per vervoerssoort verdeeld over de gemeenten. Dit gebeurt op basis van het aantal inwoners in 2021.

#### *Bijdrage organisatiekosten provincie Gelderland*

PlusOV ontvangt van de provincie Gelderland een bijdrage in de organisatiekosten voor het Wmo-vervoer. Deze bijdrage wordt verminderd op de bijdrage van de acht Gelderse gemeenten op basis van het aantal inwoners. Deze subsidie wordt afgebouwd in de jaren 2021-2023. Daarna vervalt de subsidie.

### 2. **Vraagafhankelijk vervoer**

De kosten van het vraagafhankelijk vervoer worden toegerekend aan de gemeenten op basis van de volgende verdeelsleutel: daadwerkelijke kilometers + opstapeenheid (per rit) + opslag(en).

#### *Bijdrage Wmo-vervoer provincie Gelderland*

PlusOV ontvangt van de provincie Gelderland een subsidie voor het Wmo-vervoer. Deze subsidie wordt in mindering gebracht op de bijdragen van de acht Gelderse gemeenten. Deze subsidie wordt afgebouwd in de jaren 2021-2023. Daarna vervalt de subsidie.

### 3. **Routegebonden vervoer**

Het routegebonden vervoer bestaat uit: leerlingenvervoer, dagbestedingsvervoer en Jeugdwetvervoer. De kosten voor het routegebonden vervoer worden op reizigersniveau toegerekend aan de gemeenten op. Hiervoor hanteren we een aantal spelregels. De belangrijkste zijn:

1. Het starttarief van een route verdelen we 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.