

Nota voor Burgemeester en Wethouders

Team: Finance en Control

Onderwerp:

PlusOV begroting 2024

Notagegevens

Bestuursorgaan : B-en-W 25-04-2023
Notanummer : 2023-421
Datum : 25-04-2023
Programma : 08 - Meedoen
Portefeuillehouder : Wethouder Grijsen,

Bijlage(n) :

Parafering

20-04-2023: Programmamanager Meedoen (Welzijn, Zorg en Sport)20-04-2023: Wethouder

Agendering

- * 20-04-2023: Gemeentesecretaris/algemeen directeur
- * 20-04-2023: Teammanager Concernstaf en Adjunct-secretaris

Definitieve akkoord

26-04-2023

B & W d.d.: 25-04-2023

Besluit

1. In te stemmen met de conceptbegroting 2024-2027 van de Vervoerscentrale Stedendriehoek / PlusOV;
2. De raad te adviseren geen zienswijze in te dienen op de begroting;
3. Het raadsvoorstel en ontwerp-raadsbesluit vast te stellen;
4. De stukken aan te bieden aan de raad.

De nota en het besluit openbaar te maken.

Inleiding

PlusOV voert voor de gemeente Deventer het Wmo-vraagafhankelijk vervoer uit. De raad heeft van PlusOV, met de brief van 30 maart 2023, drie documenten als onderdeel van de planning en control cyclus ontvangen:

- * conceptjaarrekening 2022;
- * kadernotitie 2024-2027;
- * conceptbegroting 2024-2027.

Conform de Wet gemeenschappelijke regelingen biedt het bestuur van PlusOV de gemeente de mogelijkheid een zienswijze op de begroting in te dienen.

Conceptjaarrekening 2022

Het jaar 2022 is positief afgesloten door PlusOV. De concept jaarrekening 2022 laat een resultaat zien van €55.196 omdat een deel van de begrote optimalisatiekosten is doorgeschoven naar 2023. De vervoerskosten vallen met

name aanmerkelijk lager uit. Deze voordelen worden terugbetaald aan de gemeenten. Het voordeel op de vervoerskosten is met name het gevolg van een veranderend reizigersgedrag door Corona. Voor Deventer levert dit een voordeel op van €574.000. In de 4e kwartaalrapportage van de gemeente Deventer was hiermee al rekening gehouden.

Klanttevredenheid in het vraagafhankelijk vervoer is in de periode november 2022 tot en met maart 2023 onderzocht en de waardering kwam uit op een 8,3.

Kadernotitie 2024-2027

In de reeds door het bestuur van PlusOV vastgestelde kadernotitie staan de financiële uitgangspunten (onder andere indexering), verwachte vervoersvolumes en de inzet van medewerkers en middelen in de komende jaren vermeld. De belangrijkste ontwikkelingen in deze notitie zijn het achterblijvende vervoersvolume en de forse prijsstijging:

* Het vervoersvolume in het vraagafhankelijk vervoer laat een duidelijke trendbreuk zien ten opzichte van het pre-corona tijdperk. Het vervoersvolume in 2022 was ongeveer 70% ten opzichte van 2019. Het herstel van het vervoersvolume gaat langzamer dan verwacht en de stijging lijkt af te vlakken. Het vervoersvolume van 2021 en 2022 vormt de nieuwe basis voor de begroting rekening houdend met een volumestijging van 5%. In de begroting 2023 werd van een hoger vervoersvolume uitgegaan.

* Tegenover de volumedaling staat een forse stijging van de prijzen van het vervoer. Voor de begroting 2024-2027 wordt de NEA-index (13,7% in 2023 en 6% in 2024) toegepast.

Conceptbegroting 2024-2027

Uitgangspunt van de begroting is dat de ingezette ontwikkeling van de afgelopen jaren wordt voortgezet. De focus ligt op het afronden van de taakstelling tot kostenreductie in personeelskosten, de interne organisatie stabiel maken en de kwaliteit van het vervoer verder verhogen. De financiële ontwikkelingen uit de kadernotitie zijn vertaald in de begroting. De forse prijsstijgingen (onder de andere de NEA-index) worden gecompenseerd door een lager vervoersvolume.

Beoogd maatschappelijk resultaat

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

Kader

- * Wet Gemeenschappelijke Regelingen
- * GR Basismobiliteit

Betrokken partijen en participatie

De conceptjaarrekening 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 conceptbegroting 2024-2027 van PlusOV. Het bestuur van PlusOV zal de eventuele zienswijzen bespreken in de bestuursvergadering van 6 juli 2023. Aan de Raad wordt geadviseerd geen zienswijze in te dienen op de conceptbegroting.

Argumenten voor en tegen

Argumenten voor:

De concept begroting is opgesteld conform de financiële uitgangspunten in de reeds vastgestelde kadernotitie en de bijdrage voor Deventer past binnen de gemeentelijke begroting.

Argumenten tegen:

Niet van toepassing

Financiële consequenties en dekking

Geen. De bijdrage van de Gemeente Deventer aan PlusOV voor 2024 past binnen gemeentelijke begroting.

Openbaarmaking en communicatie

Aanpak en uitvoering

Het bestuur van PlusOV zal de eventuele zienswijzen van de deelnemende gemeenten bespreken in de bestuursvergadering van 6 juli 2023 en de definitieve begroting vaststellen.

RAADSVOORSTEL

Onderwerp	:	PlusOV begroting 2024
Portefeuillehouder	:	Wethouder Grijzen,
Voorstelnummer	:	2023-421
Datum B en W besluit	:	25-04-2023
Team	:	DEV-FC

Inleiding

PlusOV voert voor de gemeente Deventer het Wmo-vraagafhankelijk vervoer uit.

De raad heeft van PlusOV met brief van 30 maart 2023 drie documenten als onderdeel van de planning en control cyclus ontvangen:

- conceptjaarrekening 2022;
- kadernotitie 2024-2027;
- conceptbegroting 2024-2027.

Conform de Wet gemeenschappelijke regelingen biedt het bestuur van PlusOV de gemeente de mogelijkheid een zienswijze op de begroting in te dienen voorafgaand aan de bestuursvergadering van 6 juli 2023.

Raadsvoorstel

Geen zienswijze in te dienen op de conceptbegroting 2024-2027 van de Vervoerscentrale Stedendriehoek/PlusOV

Kern raadsvoorstel

Conceptjaarrekening 2022

Het jaar 2022 is positief afgesloten door PlusOV. De concept jaarrekening 2022 laat een resultaat zien van €55.196 omdat een deel van de begrote optimalisatiekosten is doorgeschoven naar 2023.

De vervoerskosten vallen aanmerkelijk lager uit. Deze voordelen worden terugbetaald aan de gemeenten. Het voordeel op de vervoerskosten is met name het gevolg van een veranderend reizigersgedrag door Corona. Voor Deventer levert dit een voordeel op van €574.000. In de 4e kwartaalrapportage van de gemeente Deventer was hiermee al rekening gehouden.

Klanttevredenheid in het vraagafhankelijk vervoer is in de periode november 2022 tot en met maart 2023 onderzocht en de waardering kwam uit op een 8,3.

Kadernotitie 2024-2027

In de reeds door het bestuur van PlusOV vastgestelde kadernotitie staan de financiële uitgangspunten (onder andere indexering), verwachte vervoersvolumes en de inzet van medewerkers en middelen in de komende jaren vermeld.

De belangrijkste ontwikkelingen in deze notitie zijn het achterblijvende vervoersvolume en de forse prijsstijging:

- Het vervoersvolume in het vraagafhankelijk vervoer laat een duidelijke trendbreuk zien ten opzichte van het pre-corona tijdperk. Het vervoersvolume in 2022 was ongeveer 70% ten opzichte van 2019. Het herstel van het vervoersvolume gaat langzamer dan verwacht en de stijging lijkt af te vlakken. Het vervoersvolume van 2021 en 2022 vormt de nieuwe basis voor de begroting rekening houdend met een volumestijging van 5%. In de begroting 2023 werd van een hoger vervoersvolume uitgegaan.
- Tegenover de volumedaling staat een forse stijging van de prijzen van het vervoer. Voor de begroting 2024-2027 wordt de NEA-index (13,7% in 2023 en 6% in 2024) toegepast.

Conceptbegroting 2024-2027

Uitgangspunt van de begroting is dat de ingezette ontwikkeling van de afgelopen

jaren wordt voortgezet. Focus op het afronden van de taakstelling tot kostenreductie in personeelskosten, de interne organisatie stabiel maken en de kwaliteit van het vervoer verder verhogen. De financiële ontwikkelingen uit de kadernotitie zijn vertaald in de begroting. De forse prijsstijgingen (onder de andere de NEA-index) worden gecompenseerd door een lager vervoersvolume.

Beoogd resultaat

- * Kwalitatief goed, efficiënt georganiseerd en duurzaam vervoer voor de inwoners die gebruik maken van PlusOV.
- * Vaststellen van de begroting 2024-2027 van PlusOV

Kader

- * Wet Gemeenschappelijke Regelingen
- * GR Basismobiliteit

Argumenten ten behoeve van de raad

Argumenten voor:

De concept begroting is opgesteld conform de financiële uitgangspunten in de reeds vastgestelde kadernotitie en de bijdrage voor Deventer past binnen de gemeentelijke begroting.

Argumenten tegen:

Niet van toepassing

Betrokken partijen en participatie

Volgens de Wet Gemeenschappelijke Regelingen heeft de gemeenteraad de mogelijkheid een zienswijze in te dienen op de conceptbegroting 2024-2027 van PlusOV. Het bestuur van PlusOV zal de eventuele zienswijzen bespreken in de bestuursvergadering van 6 juli 2023.

Financiële consequenties

Geen. De bijdrage van de Gemeente Deventer aan PlusOV voor 2024 past binnen de gemeentelijke begroting.

Betrokkenheid raad

De conceptjaarrekening 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 conceptbegroting 2024-2027 van PlusOV. Het bestuur van PlusOV zal eventuele zienswijzen bespreken in de vergadering van 6 juli 2023. 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 2024
Voorstelnummer : 2023-421
Raadstafel d.d. :
Raadsvergadering :

De raad van de gemeente Deventer,
Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 25-04-2023, nummer 2023-421

BESLUIT

Geen zienswijze in te dienen op de conceptbegroting 2024-2027 van de Vervoerscentrale Stedendriehoek/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 30 maart 2023
Kopie aan Raob

Betreft Concept Jaarrekening 2022, Kadernotitie 2024-2027 en concept begroting 2024-2027

Geacht college, geachte raadsleden,

Hierbij ontvangt u de concept Jaarrekening 2022, de Kadernotitie 2024-2027 en de concept begroting 2024-2027 van Vervoerscentrale Stedendriehoek / PlusOV.

U heeft de gelegenheid om uw zienswijze op de concept begroting 2024-2027 uiterlijk 9 juni 2023 aan ons kenbaar te maken. Het bestuur van PlusOV zal op 6 juli 2023 de eventuele zienswijzen bespreken en de definitieve begroting vaststellen.

Jaarrekening 2022

Het jaar 2022 sluiten we positief af. De organisatiekosten (de kosten voor regievoering door PlusOV) zijn beheersbaar, blijven binnen de begroting en zijn 4% lager dan in 2021.

De vervoerskosten bleven eveneens binnen de begroting. Door een veranderend reisgedrag na corona zijn de vervoerskosten lager dan begroot.

Het tekort aan taxichauffeurs in combinatie met een hoog ziekteverzuim door werkdruk en corona heeft veel invloed op het organiseren en uitvoeren van het doelgroepenvervoer. Het is een uitdaging op welke manier we het doelgroepenvervoer beschikbaar blijven houden voor de mensen die niet zonder kunnen, met het beperkte aanbod aan chauffeurs.

Het continu klanttevredenheidsonderzoek in het vraagafhankelijk vervoer onder 510 geïnterviewden (uitgevoerd in de periode november 2022 tot maart 2023) leverde een cijfer voor algemene tevredenheid op van 8,3. Het onderzoek in het leerlingenvervoer uitgevoerd in januari 2023 onder 159 ouders/verzorgers leverde een algemene tevredenheid op van 7,2.

De bijdrage van het Reizigerspanel, de uitkomsten van het klanttevredenheidsonderzoek en de ideeën van medewerkers leverden waardevolle suggesties op om de organisatie en het vervoer verder te verbeteren.

Kadernota 2024-2027

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.

Uiteraard wil PlusOV u graag informeren over de door het bestuur van PlusOV vastgestelde Kadernota. Hierin leest u de financiële uitgangspunten, verwachte vervoersvolumes en de inzet van de medewerkers en middelen in de komende jaren.

Begroting 2023

Naar aanleiding van de daling in het vervoersvolume in met name het vraagafhankelijk vervoer, de forse prijsontwikkelingen in 2022 (inflatie, NEA-index, CAO e.d.) en wijzigingen in de bedrijfsvoering is onderzocht wat de invloed op de eerder vastgestelde begroting 2023 is. De eerder vastgestelde begroting voor 2023 is eerst opnieuw doorgerekend om een prognose voor 2023 te maken. Dit in lijn met de uitgangspunten van de Kadernotitie 2024-2027. Conclusie op basis van deze prognose 2023 is dat de stijging van de kosten (met name door de inflatie, NEA-index en CAO-stijging) gecompenseerd worden door lagere kosten als gevolg van de verwachte lagere vervoersvolumes in het vraagafhankelijk vervoer. Per saldo ontstaan er daarmee € 3.000 lagere kosten (0,02% lagere totaalkosten). Daarmee is er geen aanleiding om u een gewijzigde begroting 2023 aan te bieden.

Concept begroting 2024-2027

Uitgangspunt in de begroting is dat we de ingezette ontwikkeling van de afgelopen jaren voortzetten. Focus op het afronden van de taakstelling tot kostenreductie in personeelskosten, de interne organisatie stabiel maken en de kwaliteit van het vervoer verder verhogen. Door de al gerealiseerde kostenverlagingen worden de nieuwe kostenstijgingen door inflatie en CAO-verhogingen enigszins gedempt.

Het vervoersvolume in het routegebonden vervoer (leerlingenvervoer, dagbesteding en Jeugdwet) is vrij stabiel. Het vervoersvolume in het vraagafhankelijk vervoer laat een duidelijke trendbreuk zien ten opzichte van het pre-corona tijdperk. Het vervoersvolume in 2022 was ongeveer 70% ten opzichte van 2019. Het herstel van het vervoersvolume gaat langzamer dan verwacht en de stijging lijkt af te vlakken. Het vervoersvolume van 2021 en 2022 vormt de nieuwe basis voor de begroting en daarmee wordt een realistisch budget gevraagd.

De strategie om te investeren in betere software om het vervoer te regisseren brengt een kostenverhoging met zich mee. Met de inzet van deze software kunnen we besparingen in de personeelskosten realiseren, verbetert de stabiliteit van de interne organisatie en draagt het bij aan het verhogen van de kwaliteit van uitvoering van het vervoer. De klant ervaart dit door het zelf kunnen boeken van een rit via internet, een betere telefonische bereikbaarheid en actuele informatie voor de klanten in het routegebonden vervoer met de app.

We kijken goed terug op de resultaten van 2022. Ook 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

CONCEPT Jaarstukken

Vervoerscentrale Stedendriehoek

2022

Inhoudsopgave

JAARVERSLAG	3
Voorwoord	3
1. Overzicht van baten en lasten	5
1.1 Personeelskosten	7
1.2 Bedrijfsvoering	8
1.3 Direct materiële kosten	8
1.4 Facilitaire diensten	9
1.5 Bestuurskosten	9
1.6 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
JAARREKENING	23
1. Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling	23
2. Balans per 31 december 2022	25
3. Balanstoelichting	26
4. Overzicht van baten en lasten	32
ACCOUNTANTSVERKLARING	33
Bijlage 1: Bijdrage per gemeente	34
Bijlage 2: Saldo bijdrage per gemeente	35

JAARVERSLAG

Voorwoord

Voor u ligt ons jaarverslag en de jaarrekening 2022. In de begroting voor 2022-2025 hebben we u aangegeven dat we de betrouwbaarheid naar de klant naar een hoger niveau willen brengen. Dit betekent: in één keer goed, op tijd en tegen acceptabele kosten. Om dat te bereiken moet de interne organisatie meer stabiliteit krijgen. En minder kwetsbaar worden. We formuleerden toen de volgende speerpunten om dat te bereiken:

1. Aanschaf van software die de planning, administratie, managementinformatie en communicatie beter ondersteunen;
2. Medewerkers betrekken in de verdere ontwikkeling van PlusOV en hen inspireren hun bijdrage te leveren tot verbeteren en vernieuwen;
3. Met de bijsturingscyclus consequent sturen op onze belangrijkste KPI's. Dit helpt om onze doelstellingen duidelijk te maken en om tot verbeteren en vernieuwen te komen.

Eerste positieve effecten zijn zichtbaar

De activiteiten voor deze speerpunten zijn in gang gezet en de eerste effecten zijn zichtbaar. De organisatiekosten (de kosten voor regievoering door PlusOV) zijn beheersbaar, blijven binnen de begroting en 4% lager dan in 2021. Het aantal inkomende telefoongesprekken voor met name ritboekingen steeg met 15% tot 199.000. Het aantal uitgevoerde ritten steeg ten opzichte van 2021 met 17% tot 472.500. Door een veranderend reisgedrag na corona zijn de vervoerskosten lager dan begroot. De inschatting was dat het vervoersvolume sneller op het niveau van voor corona zou komen.

De aanschaf van de software zit in de eindfase en draagt bij aan een betere kwaliteit van het vervoer. Ook is er meer interne stuurinformatie voor medewerkers, management en vervoerders om de doelen te realiseren.

De medewerkers zijn intensiever betrokken bij de interne organisatie. Ze weten welke output van hen verwacht wordt. En we spreken elkaar constructief aan op het resultaat. Medewerkers zijn gemotiveerd om ideeën aan te dragen waardoor de effectiviteit en efficiëntie toeneemt.

De bijdrage van het Reizigerspanel en de uitkomsten van het klanttevredenheidsonderzoek leveren eveneens waardevolle suggesties op. Hiermee verbeteren we het vervoer steeds verder.

Tekort aan taxichauffeurs heeft invloed op organisatie en uitvoering

Maar niet alles is te 'managen' of te regisseren. Dit geldt ook voor het tekort aan taxichauffeurs in combinatie met een hoog ziekteverzuim door werkdruk en corona. Dit heeft veel invloed op het organiseren en uitvoeren van het doelgroepenvervoer. Het is een uitdaging op welke manier we het doelgroepenvervoer beschikbaar blijven houden voor de mensen die niet zonder kunnen, met het beperkte aanbod aan chauffeurs. De oplossing om de komende jaren met het absolute tekort aan chauffeurs om te gaan, ligt in een integrale en gezamenlijke aanpak. We hebben daarvoor de samenwerking opgezocht met de vervoerders, scholen, instellingen en het Reizigerspanel om de impact van het chauffeurstekort voor de reizigers te verminderen.

Hoge klantwaardering voor ons werk

Deze aanpak heeft mede bijgedragen aan de hoge klantwaardering voor het werk van gemeenten, vervoerders en PlusOV. Het continu klanttevredenheidsonderzoek in het vraagafhankelijk vervoer onder 405 geïnterviewden (uitgevoerd in de periode november 2022 tot maart 2023) leverde een cijfer voor algemene tevredenheid op van 8,3. Het onderzoek in het leerlingenvervoer uitgevoerd in januari 2023 onder 159 ouders/verzorgers leverde een algemene tevredenheid op van 7,2.

Deze waardering van klanten is een extra stimulans voor de medewerkers van PlusOV om de missie van PlusOV uit te voeren: 'Mensen prettig, betaalbaar en efficiënt vervoeren wanneer er geen vervoersalternatief is'.

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 2021. Dit leidt tot een positief saldo.

Lasten

De organisatiekosten zijn in 2022 € 250.000,- lager dan begroot. Dit voordeel is hoofdzakelijk het gevolg van lagere loonkosten, bedrijfsvoeringskosten en bestuurskosten. Door een lagere investering dan begroot vielen de optimalisatiekosten lager uit met een bedrag van € 65.500,-

De totale vervoerskosten zijn € 2.838.000 lager dan begroot.

In het jaar 2022 is er geen continuïteitsbijdrage uitgekeerd aan vervoerders. De kosten voor het vraagafhankelijk vervoer 2022 (VAV) zijn € 2.439.000 lager dan begroot en de vervoerskosten voor het routegebonden vervoer (RGV) zijn € 399.000, - lager dan begroot. Het voordeel op de vervoerskosten is met name het gevolg van een lager vervoersvolume in het vraagafhankelijk vervoer. Dit als gevolg van een veranderend reizigersgedrag door corona.

In de volgende paragrafen lichten we de lasten verder toe.

Baten

De lagere lasten zorgen direct voor een lagere bijdrage van de gemeenten.

Daarnaast zijn er een aantal voordelen aan de baten kant voor de organisatie zoals een hogere bijdrage van de Provincie dan begroot, opbrengsten vervoerspassen en ritoverzichten en overige (rente) baten. Dit zorgt ook voor een lagere bijdrage van de gemeenten.

De gezamenlijke bijdrage door de gemeenten aan organisatie- en vervoerskosten is € 3.190.000,- lager dan begroot.

Uiteindelijk resteert er een positief resultaat van ruim € 55.000,-

De eigen bijdrage van reizigers in het vraagafhankelijk vervoer ter grootte van € 500.000,- is niet in de baten opgenomen.

Lasten	Jaarrekening 2020	Jaarrekening 2021	Begroot 2022	Werkelijk 2022	Saldo 2022
Organisatiekosten					
1. Personeelskosten	€ 1.721.515	€ 1.664.370	€ 1.664.007	€ 1.604.470	€ 59.537
2. Bedrijfsvoering	€ 167.012	€ 173.751	€ 183.781	€ 134.794	€ 48.987
3. Direct materiële kosten	€ 116.373	€ 133.948	€ 175.431	€ 176.012	€ -581
4. Facilitaire diensten	€ 117.792	€ 87.071	€ 88.737	€ 77.499	€ 11.238
5. Bestuurskosten	€ 140.923	€ 87.873	€ 195.932	€ 63.064	€ 132.868
Subtotaal organisatiekosten	€ 2.263.615	€ 2.147.013	€ 2.307.888	€ 2.055.840	€ 252.048
Optimalisatiekosten					
Investering	€ 54.255	€ 61.360	€ 100.000	€ 34.490	€ 65.510
Subtotaal optimalisatiekosten	€ 54.255	€ 61.360	€ 100.000	€ 34.490	€ 65.510
Vervoer					
Vraagafhankelijk vervoer *	€ 4.870.561	€ 3.827.026	€ 6.738.388	€ 4.274.649	€ 2.463.739
Aanvullend OV	€ 67.610	€ 83.979	€ -	€ 24.469	€ -24.469
Leerlingenvoer **	€ 2.512.494	€ 3.309.903	€ 2.936.484	€ 2.679.429	€ 257.055
Dagbestedingsvervoer **	€ 647.929	€ 735.729	€ 751.087	€ 582.489	€ 168.598
Jeugdwet vervoer **	€ 285.129	€ 357.119	€ 317.482	€ 344.138	€ -26.656
Subtotaal vervoerskosten	€ 8.383.723	€ 8.313.756	€ 10.743.441	€ 7.905.175	€ 2.838.266
TOTAAL LASTEN	€ 10.701.593	€ 10.522.129	€ 13.151.329	€ 9.995.505	€ 3.155.824

* Werkelijke kosten 2021 VAV zijn inclusief corona tegemoetkoming

** Werkelijke kosten 2021 LLV, DB en JW zijn inclusief afrekening 2018-2019.

Baten	Jaarrekening 2020	Jaarrekening 2021	Begroot 2022	Werkelijk 2022	Saldo 2022
Organisatie					
Bijdr. Prov. Gelderland Wmo	€ 130.616	€ 133.881	€ 68.614	€ 105.768	€ 37.154
Bijdr. Prov. Gelderland OV	€ 9.947	€ 14.820	€ -	€ 4.318	€ 4.318
Bijdragen gemeenten	€ 1.883.111	€ 1.834.510	€ 2.139.275	€ 1.813.148	€ -326.127
Opbr. Vervoerpassen/ritoverzichten	€ 8.462	€ 13.801		€ 12.065	€ 12.065
Overige baten	€ 5.733	€ -		€ 20.541	€ 20.541
Subtotaal organisatie	€ 2.037.869	€ 1.997.012	€ 2.207.889	€ 1.955.840	€ -252.049
Optimalisatie					
Bijdrage DAZ gemeenten	€ 440.030	€ -	€ 300.469	€ 300.469	€ -
Subtotaal Optimalisatie	€ 440.030	€ -	€ 300.469	€ 300.469	€ -
Vervoer					
Bijdrage provincie Wmo-vervoer	€ 874.825	€ 672.521	€ 459.557	€ 459.556	€ -1
Bijdragen gemeenten Vraagafhankelijk vervoer	€ 3.995.736	€ 3.154.505	€ 6.278.831	€ 3.815.093	€ -2.463.738
Bijdrage provincie aanvullend OV	€ 67.610	€ 83.979	€ -	€ 24.469	€ 24.469
Bijdragen gemeenten Leerlingenvoer	€ 2.512.494	€ 3.309.903	€ 2.936.484	€ 2.679.429	€ -257.055
Bijdragen gemeenten Dagbestedingsvervoer	€ 647.929	€ 735.729	€ 751.087	€ 582.489	€ -168.598
Bijdragen gemeenten Jeugdwetvervoer	€ 285.129	€ 357.119	€ 317.482	€ 344.138	€ 26.656
Subtotaal Vervoer	€ 8.383.723	€ 8.313.756	€ 10.743.441	€ 7.905.175	€ -2.838.266
TOTAAL BATEN	€ 10.861.622	€ 10.310.768	€ 13.251.799	€ 10.161.484	€ -3.090.315
Saldo van baten en lasten	€ 160.029	€ -211.361	€ 100.469	€ 165.979	€ 65.509

Mutaties reserves					
Toevoeging aan reserve optimalisatiekosten			€ -300.469	€ -300.469	€ -
Onttrekking optimalisatiereserve	€ -	€ 85.000	€ 100.000	€ 89.685	€ -10.315
Onttrekking optimalisatiereserve		€ 150.000	€ 100.000	€ 100.000	€ -
Subtotaal Vervoer	€ -	€ 235.000	€ -100.469	€ -110.784	€ -10.315
Resultaat	€ 160.029	€ 23.639	€ -	€ 55.195	€ 55.194

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

1.1 Personeelskosten

	Werkelijk 2020	Werkelijk 2021	Begroot 2022	Werkelijk 2022	Saldo 2022
Loonkosten	€ 1.364.272	€ 1.539.805	€ 1.564.391	€ 1.482.046	€ 82.345
Externe inhuur	€ 315.271	€ 96.588	€ 52.329	€ 100.232	€ -47.903
Uitk. uit vroegere dienstbetrekking	€ 17.999	€ -172	€ -	€ -	€ -
Opleiding/training	€ 11.731	€ 4.212	€ 23.466	€ 3.462	€ 20.004
Alg personeelskosten	€ 12.241	€ 23.937	€ 23.822	€ 18.730	€ 5.092
Totaal personeelskosten:	€ 1.721.514	€ 1.664.370	€ 1.664.008	€ 1.604.470	€ 59.538

Loonkosten (in dienst en inhuur)

De loonkosten zijn € 34.000 lager dan begroot. In 2022 is de eerder geplande personele reductie van 2 planners gerealiseerd.

Opleiding/training;

Aan opleiding en training is er een voordeel van € 20.000,-. Er zijn voor de medewerkers trainingen gepland maar die worden in 2023 gegeven.

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.

Aan het eind van het jaar bekijken we wat de werkelijke verhouding is geweest op basis van de werkelijke (directe) loonkosten.

De verhouding is:

Vervoer	Begroting 2022:	Werkelijk 2022:
Vraagafhankelijk	86,95 %	81,44 %
Routegebonden	13,05 %	18,56 %

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 2020	Werkelijk 2021	Begroot 2022	Werkelijk 2022	Saldo 2022
HRM	€ 24.292	€ 23.255	€ 29.609	€ 20.046	€ 9.564
Financien (incl. inkoop)	€ 79.199	€ 95.804	€ 96.817	€ 77.745	€ 19.073
Control (incl. AVG)	€ 10.164	€ 8.440	€ 9.613	€ 6.162	€ 3.451
Communicatie	€ 37.838	€ 31.600	€ 27.236	€ 17.183	€ 10.054
ICT	€ 8.181	€ 8.552	€ 4.791	€ 6.615	€ -1.824
Bankkosten	€ 3.388	€ 3.354	€ 5.239	€ 3.817	€ 1.422
Verzekeringen	€ 3.951	€ 2.748	€ 10.477	€ 3.228	€ 7.249
Totaal lasten bedrijfsvoering	€ 167.013	€ 173.753	€ 183.782	€ 134.794	€ 48.988

Voor de ondersteuning door medewerkers van de gemeente Lochem zijn minder uren nodig geweest door een stabiele organisatie bij PlusOV. Deze € 40.000,- is de belangrijkste verklaring voor de lagere bedrijfsvoeringskosten.

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 2020	Werkelijk 2021	Begroot 2022	Werkelijk 2022	Saldo 2022
Vervoerspassen VAV	€ 11.874	€ 10.052	€ 15.087	€ 12.049	€ 3.038
Klanttevredenheidsonderzoek VAV	€ -	€ 7.372	€ 6.502	€ 5.250	€ 1.252
ICT-Software VAV		€ 71.353	€ 114.426	€ 116.496	€ -2.070
ICT-Software RGV		€ 28.938	€ 20.965	€ 28.293	€ -7.328
ICT-Infra		€ 11.571	€ 12.734	€ 12.672	€ 62
Communicatie	€ 1.325	€ 4.664	€ 5.716	€ 1.252	€ 4.464
Planningspakket/managementinfo	€ 103.174		€ -	€ -	€ -
Totaal Direct materiële kosten	€ 116.373	€ 133.948	€ 175.430	€ 176.012	€ -582

Vervoerspassen VAV;

De instroom van nieuwe deelnemers is lager dan verwacht door het veranderend reisgedrag.

ICT software VAV;

Eind 2022 is een gedeelte van de nieuwe software geïmplementeerd met hogere licentiekosten. Dit verklaart de stijging ten opzichte van 2021. De besparing in personeelskosten en de hogere ICT-kosten houden verband met elkaar. Deze kostenstijging voor de software zal zich in 2023 voortzetten.

ICT Software RGV;

De hosting van het regieportaal is door inzet van zwaardere servers duurder dan waar in de begroting rekening mee is gehouden.

Het abonnement voor Mybility is in de loop van het jaar verhoogd.

Communicatie;

De daling van de kosten zijn te verklaren omdat actualisatie van de opmaak en inhoud van brochures niet nodig was en steeds meer informatie digitaal beschikbaar wordt gesteld.

Verdeelsleutel

De direct materiele kosten rekenen we allemaal direct toe aan het vraagafhankelijk of routegebonden vervoer.

ICT infra en communicatie verdelen we op basis van de verhouding directe loonkosten naar RGV en VAV.

1.4 Facilitaire diensten

	Werkelijk 2020	Werkelijk 2021	Begroot 2022	Werkelijk 2022	Saldo 2022
Huisvestingskosten	€ 55.552	€ 57.275	€ 57.102	€ 58.822	€ -1.720
Kantoormiddelen	€ 2.565	€ 6.756	€ 10.477	€ 3.222	€ 7.256
ICT	€ 30.722	€ 17.803	€ 21.158	€ 13.981	€ 7.177
Kapitaallasten	€ 12.852	€ 5.237	€ -	€ 1.475	€ -1.475
Telefoonkosten	€ 16.101	€ -	€ -	€ -	€ -
Totaal lasten fac.diensten	€ 117.792	€ 87.071	€ 88.737	€ 77.499	€ 11.238

De totale kosten voor facilitaire diensten vallen ruimt € 10.000 lager uit dan begroot.

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 2020	Werkelijk 2021	Begroot 2022	Werkelijk 2022	Saldo 2022
Representatie/advies	€ 1.186	€ 2.133	€ 5.455	€ 6.231	€ -776
Accountantskosten	€ 25.800	€ 27.000	€ 30.000	€ 27.400	€ 2.600
Juridische ondersteuning	€ 92.637	€ 43.740	€ 60.477	€ 21.433	€ 39.044
Onvoorzien	€ 21.300	€ 15.000	€ 100.000	€ 8.000	€ 92.000
Totaal	€ 140.923	€ 87.873	€ 195.932	€ 63.064	€ 132.868

Juridische ondersteuning;

Er was minder juridische ondersteuning nodig in het contractmanagement, hierdoor zijn de kosten lager dan verwacht.

Onvoorzien;

De uitgaven op onvoorzien betreft de uitgaven voor de DPIA en AVG onderzoek. Deze kosten zijn gemaakt omdat PlusOV verwerkers verantwoordelijke is. Het bestuur heeft besloten om deze kosten te betalen uit het budget onvoorzien.

Verdeelsleutel:

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

1.6 Optimalisatiekosten

Optimalisatiekosten	Werkelijk 2020	Werkelijk 2021	Begroot 2022	Werkelijk 2022	Saldo 2022
Investering	€ 54.255	€ 61.360	€ 100.000	€ 34.490	€ 65.510

Er is € 34.490 uitgegeven aan optimalisatiekosten in 2022. Op basis van inschattingen is een bedrag van ruim € 89.000,- in 2022 onttrokken aan de optimalisatiereserve. Een aantal kosten zijn doorgeschoven naar 2023, waardoor er € 55.000 meer is onttrokken aan de reserve dan de werkelijke kosten. Dit verklaart het positieve resultaat in de jaarrekening. Het voorstel is om dit resultaat weer toe te voegen aan de optimalisatiekosten, om deze in 2023 te kunnen gebruiken.

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 2020	Werkelijk 2021	Begroot 2022	Werkelijk 2022	Saldo 2022
Vraagafhankelijk	€ 4.938.171	€ 3.911.005	€ 6.738.388	€ 4.299.118	€ 2.439.270
Routegebonden	€ 3.445.552	€ 4.402.751	€ 4.005.053	€ 3.606.057	€ 398.996
Totaal	€ 8.383.723	€ 8.313.756	€ 10.743.441	€ 7.905.175	€ 2.838.266

Vraagafhankelijk vervoer

Wat hebben we bereikt?

Mensen met een beperking in hun mobiliteit en waarvoor het openbaar vervoer geen alternatief is reizen veelvuldig met PlusOV. Er zijn 245.206 (2021: 200.760) ritten uitgevoerd in 2022. Hiermee hebben we een belangrijke bijdrage geleverd aan de mobiliteit van deze inwoners van 9 gemeenten. Zij konden hierdoor naar eigen inzicht en behoefte deelnemen aan de maatschappij. In november 2022 zijn we gestart met een continu klanttevredenheidsonderzoek. Elke week worden 35 reizigers geënquêteerd over hun ervaring met het reizen met PlusOV. In 2022 zijn 182 reizigers geïnterviewd. Zij gaven een 8,2 (2021: 7,8) als algemene klanttevredenheid voor hun reis en de contacten met PlusOV. Ondanks het chauffeurstekort en de beperkingen die dat met zich meebracht in de organisatie van het vervoer is de klanttevredenheid verder gestegen.

In 2022 was het klachtenpercentage 0,13% (2021: 0,09%) en daarmee ruim onder de norm van 0,30%.

Wat hebben we gedaan?

De taxi's in het vraagafhankelijk vervoer hebben in 2022 1.560.911 kilometer gereden, in 2021 was dit 1.300.476 kilometer. Het aantal unieke reizigers steeg van 6.781 in 2021 naar 7.638 in 2022. De stiptheid over het hele jaar was 94% (2021: 97%) en is daarmee net iets onder 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 uitvoering van het vervoer. We monitoren en sturen nadrukkelijk op kwaliteit. Daarnaast wordt de feedback van het Reizigerspanel, de ontvangen klachten en de uitkomsten van het klanttevredenheidsonderzoek gebruikt om het vervoer steeds verder te verbeteren.

Ondanks het chauffeurstekort en de beperkingen die dat met zich meebracht in de organisatie van het vervoer is de klanttevredenheid verder gestegen.

Wat heeft het gekost?

	Werkelijk 2020	Werkelijk 2021	Begroot 2022	Werkelijk 2022	Saldo 2022
Aanvullend OV	€ 67.610	€ 83.979	€ -	€ 24.469	€ -24.469
Vervoer	€ 56.670	€ 83.979	€ -	€ 24.469	€ -24.469
Continuïteitsbijdrage	€ 10.532	€ -			€ -
Mondkapjes/handgel	€ 408	€ -			€ -
Wmo vervoer	€ 4.870.559	€ 3.827.027	€ 6.738.388	€ 4.274.649	€ 2.463.739
Vervoer	€ 3.317.839	€ 3.558.183	€ 6.738.388	€ 4.274.649	€ 2.463.739
Continuïteitsbijdrage	€ 1.528.867	€ 248.733		€ -	€ -
Mondkapjes/handgel	€ 23.853	€ 20.111		€ -	€ -
Totaal vervoerskosten	€ 4.938.169	€ 3.911.006	€ 6.738.388	€ 4.299.118	€ 2.439.270

In de begroting is er van uit gegaan dat de provincie Gelderland het aanvullend OV vanaf 2022 zelf weer uitvoert. Daarom is er geen budget voor opgenomen. De invoering is drie maand vertraagd, dus PlusOV heeft dit nog uitgevoerd tot en met 3 april 2022. Deze kosten zijn volledig in rekening gebracht bij de provincie Gelderland.

Routegebonden vervoer

Wat hebben we bereikt?

We vervoerden leerlingen, cliënten voor dagbesteding en jeugdigen naar hun dagelijkse bestemming. Er zijn 227.323 (2021: 200.854) ritten uitgevoerd. Dat deden we met vaste routes, zoveel als mogelijk met vaste chauffeurs, veilige en nette voertuigen. Het routegebonden vervoer voeren we uit voor de gemeenten Brummen, Epe, Hattem, Heerde, Lochem, en Voorst. Het aantal deelnemers eind 2022 in het leerlingenvervoer was 620, voor dagbesteding 191 en vanuit de Jeugdwet 80.

In het routegebonden vervoer bleef het percentage gegronde klachten met 0,17% (2021: 0,12%) ruim onder de norm van 0,3%. De stiptheid is gedurende het hele jaar 81% (2021: 87%) (d.w.z. minder dan 5 minuten afwijkend t.o.v. de door PlusOV geplande tijd) en daarmee onder de norm van 90%. Het eerste halfjaar lag de stiptheid nog op 87% maar in het tweede halfjaar is dit negatief beïnvloed door het tekort aan chauffeurs.

In januari 2023 is een enquête onder de ouders/verzorgers van het leerlingenvervoer uitgevoerd. Het algemene tevredenheidscijfer was, ondanks de invloed van het chauffeurstekort, een 7,2. Het vorige onderzoek in 2020 leverde een waardering van 7,7 op.

Wat hebben we gedaan?

De start van de planning, de afstemming met vervoerders en de communicatie naar ouders/verzorgers voor het nieuwe schoolseizoen '22/'23 is goed verlopen. Al bij het begin van de uitvoering werd duidelijk dat het tekort aan chauffeurs en het hoge ziekteverzuim een negatief effect had op de kwaliteit van het vervoer. De reizigers merkten dit aan de stiptheid en de wisselingen in chauffeurs. De regievoering op de uitvoering van het vervoer door PlusOV is geïntensiveerd, de communicatie met ouders/verzorgers over wijzigingen is verbeterd en daar waar mogelijk zijn routes opnieuw geoptimaliseerd zodat minder chauffeurs nodig zijn. We hebben de samenwerking opgezocht met de vervoerders, scholen, instellingen om de impact van het chauffeurstekort te verminderen. Vervoerders verwachten het tekort aan chauffeurs ook in 2023 niet op te lossen.

Wat heeft het gekost?

	Werkelijk 2020	Werkelijk 2021	Begroot 2022	Werkelijk 2022	Saldo 2022
Leerlingenvervoer	€ 2.512.494	€ 3.309.903	€ 2.936.484	€ 2.679.429	€ 257.055
Vervoer	€ 2.139.650	€ 2.419.345	€ 2.936.484	€ 2.679.429	€ 257.055
Afrekening 2018-2019		€ 786.050			€ -
Continuïteitsbijdrage	€ 360.064	€ 104.508			€ -
Mondkapjes/handgel	€ 12.780	€ -			€ -
Dagbestedingsvervoer	€ 647.929	€ 735.729	€ 751.087	€ 582.489	€ 168.598
Vervoer	€ 525.464	€ 642.359	€ 751.087	€ 582.489	€ 168.598
Afrekening 2018-2019		€ 80.449			€ -
Continuïteitsbijdrage	€ 119.372	€ 12.921			€ -
Mondkapjes/handgel	€ 3.093				€ -
Jeugdwetvervoer	€ 285.128	€ 357.119	€ 317.482	€ 344.138	€ -26.656
Vervoer	€ 264.928	€ 284.588	€ 317.482	€ 344.138	€ -26.656
Afrekening 2018-2019		€ 70.670			€ -
Continuïteitsbijdrage	€ 18.643	€ 1.861			€ -
Mondkapjes/handgel	€ 1.557				€ -
Totaal vervoerskosten	€ 3.445.551	€ 4.402.751	€ 4.005.053	€ 3.606.057	€ 398.996

2. Programmaverantwoording

Deze jaarrekening bestaat uit de volgende vijf programma's:

1. Vraagafhankelijk vervoer (maatwerkdienstverlening 18+)
2. Leerlingenvervoer (onderwijsbeleid en leerlingzaken)
3. Wmo-dagbesteding (maatwerkdienstverlening 18+)
4. Jeugdwetvervoer (maatwerkdienstverlening 18-)
5. Aanvullend OV (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	Werkelijk 2020	Werkelijk 2021	Begroot 2022	Werkelijk 2022	Saldo 2022
Lasten					
Pr. 1: Vraagafhankelijk vervoer	€ 5.883.997	€ 5.542.063	€ 8.744.689	€ 5.946.356	€ 2.798.333
Pr. 2: Leerlingenvervoer	€ 2.753.225	€ 3.544.722	€ 3.140.438	€ 2.936.286	€ 204.153
Pr. 3: Dagbestedingsvervoer	€ 800.780	€ 876.233	€ 828.916	€ 680.506	€ 148.410
Pr. 4: Jeugdwetvervoer	€ 334.327	€ 392.972	€ 337.287	€ 369.080	€ -31.793
Pr. 5: Aanvullend OV	€ 87.328	€ 104.779	€ -	€ 28.787	€ -28.787
Niet aan programma's toe te rekenen lasten (optimalisatiekosten)	€ 54.255	€ 61.360	€ 100.000	€ 34.490	€ 65.510
Totaal lasten	€ 9.913.912	€ 10.522.129	€ 13.151.331	€ 9.995.505	€ 3.155.826
Baten					
Pr. 1: Vraagafhankelijk vervoer	€ 5.833.343	€ 5.542.062	€ 8.657.757	€ 5.864.870	€ -2.792.887
Pr. 2: Leerlingenvervoer	€ 2.649.084	€ 3.544.722	€ 3.131.601	€ 2.923.766	€ -207.836
Pr. 3: Dagbestedingsvervoer	€ 734.656	€ 876.233	€ 825.543	€ 675.728	€ -149.815
Pr. 4: Jeugdwetvervoer	€ 313.043	€ 392.972	€ 336.429	€ 367.864	€ 31.435
Pr. 5: Aanvullend OV	€ 86.991	€ 104.779	€ -	€ 28.787	€ 28.787
Niet aan programma's toe te rekenen baten (uittreedsom DAZ gemeenten)	€ 440.030	€ -	€ 300.469	€ 300.469	€ -
Totaal baten	€ 10.057.147	€ 10.460.768	€ 13.251.800	€ 10.161.484	€ -3.090.316
Saldo	€ 143.235	€ -61.361	€ 100.469	€ 165.979	€ 65.510

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: Vraagafhankelijk vervoer (Taakveld: Maatwerkdienstverlening 18+)

	Jaarrekening 2019	Jaarrekening 2020	Jaarrekening 2021	Begroting 2022	Werkelijk 2022	Saldo 2022
Lasten						
Organisatiekosten	€ 1.229.587	€ 1.013.436	€ 1.129.191	€ 1.291.446	€ 1.111.200	€ 180.245
overhead			€ 585.846	€ 714.855	€ 560.507	€ 154.348
vervoerskosten	€ 5.640.848	€ 4.870.561	€ 3.827.026	€ 6.738.388	€ 4.274.649	€ 2.463.740
Totaal lasten	€ 6.870.435	€ 5.883.997	€ 5.542.063	€ 8.744.689	€ 5.946.356	€ 2.798.333
Baten						
Bijdrage gemeente	€ 7.057.956	€ 5.833.343	€ 4.602.039	€ 8.129.586	€ 5.270.743	€ -2.858.843
Bijdrage provincie			€ 806.402	€ 528.171	€ 565.324	€ 37.153
Overige baten			€ 133.621		€ 28.803	€ 28.803
Totaal baten	€ 7.057.956	€ 5.833.343	€ 5.542.062	€ 8.657.757	€ 5.864.870	€ -2.792.887
Resultaat	€ 187.521	€ -50.654	€ -1	€ -86.932	€ -81.486	€ 5.446

Programma 2: Leerlingenvervoer (Taakveld: Onderwijsbeleid en leerlingzaken)

	Jaarrekening 2019	Jaarrekening 2020	Jaarrekening 2021	Begroting 2022	Werkelijk 2022	Saldo 2022
Lasten						
Organisatiekosten	€ 317.270	€ 240.731	€ 156.232	€ 131.419	€ 170.222	€ -38.803
overhead			€ 78.587	€ 72.536	€ 86.635	€ -14.099
vervoerskosten	€ 6.655.649	€ 2.512.494	€ 3.309.903	€ 2.936.484	€ 2.679.429	€ 257.055
Totaal lasten	€ 6.972.919	€ 2.753.225	€ 3.544.722	€ 3.140.438	€ 2.936.286	€ 204.153
Baten						
Bijdrage gemeente	€ 6.967.141	€ 2.649.084	€ 3.528.316	€ 3.131.601	€ 2.921.194	€ -210.407
Overige baten			€ 16.406		€ 2.572	€ 2.572
Totaal baten	€ 6.967.141	€ 2.649.084	€ 3.544.722	€ 3.131.601	€ 2.923.766	€ -207.836
Resultaat	€ -5.778	€ -104.141	€ -	€ -8.837	€ -12.520	€ -3.683

Programma 3: Wmo-dagbesteding (Taakveld: Maatwerkdienstverlening 18+)

	Jaarrekening 2019	Jaarrekening 2020	Jaarrekening 2021	Begroting 2022	Werkelijk 2022	Saldo 2022
Lasten						
Organisatiekosten	€ 164.240	€ 152.851	€ 93.482	€ 50.150	€ 64.957	€ -14.807
overhead			€ 47.022	€ 27.680	€ 33.060	€ -5.380
vervoerskosten	€ 645.408	€ 647.929	€ 735.729	€ 751.087	€ 582.489	€ 168.597
Totaal lasten	€ 809.648	€ 800.780	€ 876.233	€ 828.916	€ 680.506	€ 148.410
Baten						
Bijdrage gemeente	€ 806.657	€ 734.656	€ 866.417	€ 825.543	€ 674.747	€ -150.796
Overige baten			€ 9.816		€ 981	€ 981
Totaal baten	€ 806.657	€ 734.656	€ 876.233	€ 825.543	€ 675.728	€ -149.815
Resultaat	€ -2.991	€ -66.124	€ -	€ -3.372	€ -4.778	€ -1.405

Programma 4: Jeugdwetvervoer (Taakveld: Maatwerkdienstverlening 18-)

	Jaarrekening 2019	Jaarrekening 2020	Jaarrekening 2021	Begroting 2022	Werkelijk 2022	Saldo 2022
Lasten						
Organisatiekosten overhead	€ 55.709	€ 49.198	€ 23.854	€ 12.761	€ 16.529	€ -3.768
vervoerskosten	€ 598.741	€ 285.129	€ 357.119	€ 317.482	€ 344.138	€ -26.656
Totaal lasten	€ 654.450	€ 334.327	€ 392.972	€ 337.287	€ 369.080	€ -31.793
Baten						
Bijdrage gemeente	€ 653.436	€ 313.043	€ 390.467	€ 336.429	€ 367.614	€ 31.185
Overige baten			€ 2.505		€ 250	
Totaal baten	€ 653.436	€ 313.043	€ 392.972	€ 336.429	€ 367.864	€ 31.185
Resultaat	€ -1.014	€ -21.284	€ -	€ -858	€ -1.216	€ -607

Programma 5: Aanvullend OV (Taakveld: Samenkracht en burgerparticipatie)

	Jaarrekening 2019	Jaarrekening 2020	Jaarrekening 2021	Begroting 2022	Werkelijk 2022	Saldo 2022
Lasten						
5.1 Organisatiekosten	€ 23.923	€ 19.718	€ 13.695	€ -	€ 2.780	€ -2.780
5.2 overhead			€ 7.105	€ -	€ 1.539	€ -1.539
5.3 Vervoerskosten	€ 65.949	€ 67.610	€ 83.979	€ -	€ 24.469	€ -24.469
Totaal lasten	€ 89.872	€ 87.328	€ 104.779	€ -	€ 28.787	€ -28.787
Baten						
5.4 Bijdrage gemeente	€ 12.570		€ 4.528	€ -		
5.5 Bijdrage provincie	€ 77.587	€ 86.991	€ 98.798	€ -	€ 28.787	€ 28.787
Overige baten			€ 1.453			
Totaal baten	€ 90.157	€ 86.991	€ 104.779	€ -	€ 28.787	€ 28.787
Resultaat	€ 285	€ -337	€ -	€ -	€ -	€ -

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 2022 zien we nog een aantal risico's die we hieronder toelichten.

Nieuw systeem voor planning van het vraagafhankelijk vervoer

Het huidige planningssysteem is in oktober 2022 vervangen. In het eerste kwartaal 2023 implementeren we de automatische planning en het boekingsportaal om een rit door klanten te boeken. De overgang naar een nieuw planpakket vraagt veel van de organisatie. En brengt uitvoeringsrisico's met zich mee. De ontwikkeling van de software en implementatie is beschreven in een implementatieplan. Hierin staan de projectaanpak, projectstructuur, planning, opleiding en risico's.

De ontwikkeling en implementatie heeft vertraging opgelopen, er zijn nieuwe afspraken gemaakt. De afspraak met de softwareontwikkelaar is nu dat het pakket in het eerste kwartaal van 2023 opgeleverd wordt.

Nieuw systeem voor het routegebonden vervoer

In 2020 is gestart met ontwikkeling van software voor het routegebonden vervoer. 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 zijn vanaf in 2021 gefaseerd in gebruik genomen.

De afspraak was dat er als afronding nog een aantal aanpassingen zouden komen in de al in gebruik genomen modules en de 2 laatste modules eind 2022 opgeleverd te worden; de consultantsmodule en een extra opdracht om een app voor ouders/verzorgers te bouwen. De complexiteit en de vereiste zorgvuldigheid maakt dat de planning helaas niet gehaald is. De verwachting is dat de consultantsmodule in het eerste kwartaal 2023 wordt opgeleverd gevolgd door het gefaseerd beschikbaar stellen van de app voor reizigers.

Prijs- en volumerisico

Bij het opstellen van de begroting is er vrijwel altijd een prijs- en/of volumerisico. De huidige geopolitieke ontwikkelingen maken dat prijseffecten (risico's) moeilijk zijn in te schatten. De onzekerheid van het prijsrisico is groter dan in voorgaande jaren. Personeelskosten en brandstofkosten vormen 72% van de vervoerskosten. De personeelskosten in de taxibranche (60% van de vervoerskosten) staan onder druk door schaarste op de arbeidsmarkt. De kosten voor brandstof (12% van de vervoerskosten) blijven waarschijnlijk hoog en wisselvallig. Voornoemde kosten worden via de NEA-index aangepast. De verwachtingen van deskundigen over de inflatie variëren van 2,5 tot 5%. De prijsrisico's zijn zo goed mogelijk ingeschat en opgenomen maar er resteert altijd een (rest)prijsrisico.

Het vervoersvolume in het routegebonden vervoer laat al jaren een bestendig patroon zien. Het begrote vervoersvolume in het vraagafhankelijk vervoer heeft een jaarlijkse groei van 5% als uitgangspunt en zou over meerdere jaren voldoende moeten zijn. Het volumerisico voor het gehele doelgroepenvervoer schatten we met de gehanteerde begrotingsuitgangspunten als gering in.

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 2022
Netto schuldquote	-4,7%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-4,7%
Solvabiliteitsratio	10,0%
Structurele exploitatieruimte	1,6%

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 heel hoog 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 2022 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 in 2022 is € 1.000.000.

Het saldo dat op 31 december 2022 is gestald bij de schatkist bedraagt € 4.605.820,-. In 2022 is voor de uitzettingen bij het Rijk € 20.541 rente ontvangen.

Kasgeldlimiet

De kasgeldlimiet voor het jaar 2022 bedraagt € 1.143.403,-. De kasgeldlimiet berekenen we door het totaalbedrag van de primitieve jaarbegroting te vermenigvuldigen met 8,5. Tot het bedrag van de kasgeldlimiet mogen kortlopende geldleningen worden aangetrokken. In 2022 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.

Fraude risico

Als gevolg van de nieuwe verplichting voor toelichting omtrent frauderisico's in de controleverklaring bij de jaarrekening en de wijze waarop de accountant hiermee is omgegaan, heeft de directie van PlusOV dit jaar voor het eerst in haar verslag haar zienswijze over frauderisico's opgenomen.

Binnen PlusOV zijn 2 materiële risico's van fraude onderkend:

1. Het risico op het onttrekken van middelen
De omvang van de middelen (activa) bij PlusOV is beperkt en heeft betrekking op laptops, schermen en kantoorinventaris. De laptops en overige hardware die in bruikleen zijn gegeven bij medewerkers worden geregistreerd middels een bruikleenovereenkomst. Bij de uitdiensttreding wordt gecontroleerd op het retourneren van de in bruikleen gegeven middelen.
2. Het risico dat een medewerker misbruik maakt van toegekende betalingsbevoegdheden
Zelfstandige betalingen kunnen niet worden uitgevoerd binnen PlusOV omdat er acties moeten worden uitgevoerd door zowel medewerkers van de gemeente Lochem als medewerkers van PlusOV. Er is geen belangenverstremgeling aanwezig tussen deze personen. In de dienstverleningsovereenkomst tussen de gemeente Lochem en PlusOV zijn afspraken gemaakt over de uitvoering van de betalingsopdrachten.

De directie van PlusOV is van mening dat er geen specifieke aanwijzingen zijn voor fraude of vermoedens van fraude ten aanzien van de 2 bovenstaande of andere frauderisico's.

De omstandigheden die kunnen bijdragen aan het ontstaan van fraude zoals stimulansen/druk, gelegenheden zijn zeer beperkt aanwezig.

Formatie

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

Aantal fte begin van jaar	2021 werkelijk	2022 werkelijk	2023 werkelijk	2024 gepland	2025 gepland	2026 gepland	2027 gepland
Aantal fte	26,8	24,8	23,9	22,9	22,5	22,1	22,1

De geplande bezetting van 26,25 fte eind 2022 is gerealiseerd.

Het verzuimpercentage over 2022 bedroeg 6,25% (2021: 9,7%). Het hoge ziekteverzuim wordt deels veroorzaakt door een langdurig zieke medewerker en verzuim in verband met corona. Het ziekteverzuim is niet werk-gerelateerd.

Samen met de medewerkers is invulling gegeven aan het plan van aanpak naar aanleiding van het medewerkerstevredenheidsonderzoek (score 7,8) eind 2021.

Plan van aanpak kostenreductie

Het Plan van aanpak Kostenreductie wordt jaarlijks geactualiseerd en vastgesteld door het bestuur. Doel van deze actualisatie is om het bestuur inzicht te geven in de voortgang, wijzigingen in de planning en een besluit te vragen hier mee in te stemmen.

Initieel zijn 11 punten opgenomen die geoptimaliseerd moesten worden. Hiervan zijn er 5 gerealiseerd. De overige 6 punten staan gepland om in 2023 af te ronden en zijn de volgende:

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

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 € 1.000.000.

Liquide middelen en overlopende activa

Deze activa worden tegen nominale waarde opgenomen.

Flottende passiva

De flottende passiva worden gewaardeerd tegen de nominale waarde.

2. Balans per 31 december 2022

Activa	Balans 01-01-2022	Balans 31-12-2022
Vaste Activa		
<i>Materiële vaste activa</i>		
		<i>3.278</i>
- Machines, apparaten en installaties	1.210	1.788
- Overig	2.068	8.029
Vlottende Activa		
<i>Uitzettingen</i>		
		<i>5.680.448</i>
- Vorderingen op openbare lichamen	292.956	365.800
- Rekening courant verhouding met het Rijk	5.186.057	4.605.820
- Overige vorderingen	1.751	2.169
- Liquide middelen (kas, banksaldi)	199.684	98.918
<i>Overlopende activa</i>		
		<i>1.604.424</i>
- Nog te ontvangen bijdragen van overige overheid	1.574.709	88.836
- Overige overlopende activa	29.715	35.319
Totaal Activa	7.288.150	5.206.678

Passiva	Balans 01-01-2022	Balans 31-12-2022
Vaste Passiva		
<i>Eigen vermogen</i>		
		<i>409.559</i>
- Bestemmingsreserves	385.920	520.343
- Saldo van rekening	23.639	55.195
Vlottende Passiva		
<i>Vlottende schuld</i>		
		<i>350.791</i>
- Overige vlottende schulden	350.791	96.574
<i>Overlopende passiva</i>		
		<i>6.527.799</i>
- Vooruit ontvangen bijdragen van overige overheid	2.249.255	0
- Overige overlopende passiva	4.278.544	4.534.566
Totaal Passiva	7.288.150	5.206.678

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 01-01-2022	Investerings 2022	Afschrijvingen 2022	Boekwaarde 31-12-2022
<i>Machines apparaten installaties</i>				
• ICT werkplekken	1.210	1.594	1.016	1.788
<i>Overige materiële vaste activa</i>				
• Meubilair	2.068	6.420	460	8.029
Totaal	3.278	8.014	1.475	9.816

Vlottende activa

Vorderingen op openbare lichamen

De vorderingen op openbare lichamen van € 365.800 is een vordering op de belastingdienst met betrekking tot de aangifte omzetbelasting.

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 2022 € 4.605.820,-.

Het drempelbedrag voor het schatkistbankieren voor de Vervoerscentrale Stedendriehoek bedraagt € 1.000.000. Onderstaande tabel laat zien dat het drempelbedrag niet is overschreden.

Berekening benutting drempelbedrag schatkistbankieren (bedragen x € 1000)				
Verslagjaar 2022				
Drempelbedrag	1000			
	Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	120	148	145	117
Ruimte onder het drempelbedrag	880	852	855	883
Overschrijding van het drempelbedrag	-	-	-	-
(1) Berekening drempelbedrag				
Verslagjaar				
Begrotingstotaal verslagjaar	13.452			
Het deel van het begrotingstotaal dat kleiner of gelijk is aan € 500 miljoen	13.452			
Het deel van het begrotingstotaal dat de € 500 miljoen te boven gaat				
Drempelbedrag	1000			
(2) Berekening kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen				
	Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
Som van de per dag buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen (negatieve bedragen tellen als nihil)	10.789	13.437	13.341	10.770
Dagen in het kwartaal	90	91	92	92
Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	120	148	145	117

Liquide middelen

Het saldo op de bankrekening van PlusOV bij de BNG is op 31 december 2022 € 98.918,-

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 01-01-2022	Af 2022	Bij 2022	Saldo 31-12-2022
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		€ 0
Wmo subsidie 2021,2023			43.669	€ 43.669
Rente SKB			18.513	€ 18.513
Bijdrage gemeenten Jeugdwet vervoer			26.654	€ 26.654
Totaal NTO overheidslichamen	€ 1.574.709	€ 1.574.709	€ 88.836	€ 88.836

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

Nog te ontvangen algemeen

	Saldo 01-01-2022	Af 2022	Bij 2022	Saldo 31-12-2022
Afwikkeling loonvordering	-		7.500	7.500
				-
Totaal	-	-	7.500	7.500

Vooruitbetaalde bedragen

Dit betreft diverse facturen die betrekking hebben op 2023 maar in 2022 zijn betaald.

	Saldo 01-01-2022	Af 2022	Bij 2022	Saldo 31-12-2022
Diverse crediteuren 2022	6.616	6.616		-
Vooruitbetaalde btw afr. Vervoerder	8.393			8.393
Huur gemeente Lochem 1e kw. 2022	14.705	14.705		-
Diverse crediteuren 2023			2.588	2.588
Huur gemeente Lochem 1e kwartaal 2023			16.838	16.838
Totaal	29.715	21.321	19.425	27.819

Passiva

Vaste passiva

Het positieve resultaat van de jaarrekening 2021 was € 23.639. Dit resultaat is toegevoegd aan de optimalisatiereserve.

In het overzicht hieronder staat het verloop van de reserves 2022. De bedragen zijn weergegeven in euro's (€).

	Saldo 01-01-2022	Resultaat 2021	Dotatie	Onttrekking	Saldo 31-12-2022
Algemene Reserve	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Bestemmingsreserves	€ 385.920	€ 23.639	€ 300.469	€ 189.685	€ 520.343
- Optimalisatie	€ 84.531	€ 23.639	€ 300.469	€ 189.685	€ 218.954
- RG6	€ 301.389				€ 301.389
Totaal Reserves	€ 385.920	€ 23.639	€ 300.469	€ 189.685	€ 520.343
Resultaat na bestemming	€ 23.639	€ -23.639			€ -
Totaal Eigen Vermogen	€ 409.559	€ -	€ 300.469	€ 189.685	€ 520.343

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 nodig. De middelen uit deze reserve gebruiken we 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 door de DAZ gemeenten zelf.

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 2022 hebben de gemeenten Apeldoorn, Zutphen en Deventer een bijdrage (€ 300.469) gedaan aan de optimalisatiereserve. De bijdrage van de overige gemeenten is al in 2021 toegevoegd aan de optimalisatiereserve.

De onttrekking in 2022 betreft € 100.000 ten behoeven van de efficiency en € 89.685 ter dekking van de optimalisatiekosten.

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 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 gebeurd.

Onttrekkingen en toevoegingen

In 2022 hebben er geen mutaties plaats gevonden in de RG6 reserve.

Flottende passiva

Schulden met een rentetypische looptijd korter dan één jaar

Het saldo van deze schulden is € 96.574,-

Dit betreffen de facturen 2022 die op 31 december nog niet zijn betaald. En de te betalen loonheffing en afdracht ABP over de maand december.

Deze bedragen zijn allemaal in 2023 betaald.

Overlopende passiva

Vooruit ontvangen bedragen

In 2022 hebben we geen vooruit ontvangen bedragen.

Overige overlopende passiva

Dit betreffen bedragen die nog betaald moeten worden in 2023 en die betrekking hebben op 2022. Hieronder staat een specificatie van de nog te betalen bedragen. De bedragen zijn weergegeven in euro's (€).

	Saldo 1-1-2022	Af 2022	Bij 2022	Saldo 31-12-2022
RGV (vervoerders)	€ 1.758.794	€ 1.758.794	€ 766.045	€ 766.045
VAV (vervoerders)	€ 1.073.324	€ 1.073.324	€ 402.886	€ 402.886
VAV (gemeenten)	€ 1.145.469	€ 1.145.469	€ 2.463.739	€ 2.463.739
Diverse crediteuren	€ 5.486	€ 5.486	€ 22.120	€ 22.120
PIOFAH Lochem 4e kwartaal	€ 42.445	€ 42.445	€ 30.111	€ 30.111
Ontvangen reizigersbijdragen	€ 93.268	€ 93.268	€ 97.860	€ 97.860
Continuïteitsbijdrage RGV	€ 119.290	€ 119.290		€ -
CAO verhoging	€ 40.465	€ 40.465		€ -
RGV (gemeenten)			€ 425.665	€ 425.665
Organisatiekosten (gemeenten)			€ 326.140	€ 326.140
Totaal	€ 4.278.540	€ 4.278.540	€ 4.534.566	€ 4.534.566

Niet uit de balans blijvende verplichtingen

Langlopende contracten

- 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 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.
- Voor het routegebonden vervoer is met 5 vervoerders een overeenkomst aangegaan. Deze is verlengd van 31-7-2023 t/m 31-7-2025.

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 2022 is € 216.000.

In 2022 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^e maand van de functievervulling.

Gegevens 2022	
bedragen x € 1	H.H. Meijer
Functiegegevens	Directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2022	01/01 t/m 31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1,0
Dienstbetrekking?	ja
Bezoldiging	
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	102.110
Beloningen betaalbaar op termijn	18.212
<i>Subtotaal</i>	<i>120.322</i>
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	216.000
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	N.v.t.
Bezoldiging	120.322
Het bedrag van de overschrijding en de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	N.v.t. N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	N.v.t.

Gegevens 2021		
bedragen x € 1	H.H. Meijer	G.Eggermont
Functiegegevens	Directeur	Directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2021	15/01 t/m 31/12	01/01 t/m 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
Bezoldiging	110.764	19.886

1d. Topfunctionarissen met een totale bezoldiging van € 1.800 of minder.

Naam topfunctionaris	Functie
M. Hospers	Voorzitter
S. Nienhuis	Lid
W. Vrijhoef	Lid
N. Stukker	Lid
W. Willems	Lid
C. Sjerps	Lid
F. Rorink	Lid
L. de Waard	Lid (voorzitter vanaf 22-09-2022)
E.J. de Haan	Lid
M. ten Broeke	Lid
J. Bloem	Lid
A. Prins	Lid
I. Timmer	Lid
E.G. Grijsen	Lid
T. Siderius	Lid
W. van Ommen	Lid
W. Goodin	Lid
P. Wormskamp	Lid
E. Boswinkel	Lid

Overige rapportageverplichtingen op grond van de WNT

Naast de hierboven vermelde topfunctionarissen zijn er geen overige functionarissen met een dienstbetrekking die in 2022 een bezoldiging boven het individueel toepasselijke drempelbedrag hebben ontvangen.

4. Overzicht van baten en lasten

Lasten	Jaarrekening 2020	Jaarrekening 2021	Begroot 2022	Werkelijk 2022	Saldo 2022
Organisatiekosten					
1. Personeelskosten	€ 1.721.515	€ 1.664.370	€ 1.664.007	€ 1.604.470	€ 59.537
2. Bedrijfsvoering	€ 167.012	€ 173.751	€ 183.781	€ 134.794	€ 48.987
3. Direct materiële kosten	€ 116.373	€ 133.948	€ 175.431	€ 176.012	€ -581
4. Facilitaire diensten	€ 117.792	€ 87.071	€ 88.737	€ 77.499	€ 11.238
5. Bestuurskosten	€ 140.923	€ 87.873	€ 195.932	€ 63.064	€ 132.868
Subtotaal organisatiekosten	€ 2.263.615	€ 2.147.013	€ 2.307.888	€ 2.055.840	€ 252.048
Optimalisatiekosten					
Investering	€ 54.255	€ 61.360	€ 100.000	€ 34.490	€ 65.510
Subtotaal optimalisatiekosten	€ 54.255	€ 61.360	€ 100.000	€ 34.490	€ 65.510
Vervoer					
Vraagafhankelijk vervoer *	€ 4.870.561	€ 3.827.026	€ 6.738.388	€ 4.274.649	€ 2.463.739
Aanvullend OV	€ 67.610	€ 83.979	€ -	€ 24.469	€ -24.469
Leerlingenvervoer **	€ 2.512.494	€ 3.309.903	€ 2.936.484	€ 2.679.429	€ 257.055
Dagbestedingsvervoer **	€ 647.929	€ 735.729	€ 751.087	€ 582.489	€ 168.598
Jeugdwet vervoer **	€ 285.129	€ 357.119	€ 317.482	€ 344.138	€ -26.656
Subtotaal vervoerskosten	€ 8.383.723	€ 8.313.756	€ 10.743.441	€ 7.905.175	€ 2.838.266
TOTAAL LASTEN	€ 10.701.593	€ 10.522.129	€ 13.151.329	€ 9.995.505	€ 3.155.824

* Werkelijke kosten 2021 VAV zijn inclusief corona tegemoetkoming

** Werkelijke kosten 2021 LLV, DB en JW zijn inclusief afrekening 2018-2019.

Baten	Jaarrekening 2020	Jaarrekening 2021	Begroot 2022	Werkelijk 2022	Saldo 2022
Organisatie					
Bijdr. Prov. Gelderland Wmo	€ 130.616	€ 133.881	€ 68.614	€ 105.768	€ 37.154
Bijdr. Prov. Gelderland OV	€ 9.947	€ 14.820	€ -	€ 4.318	€ 4.318
Bijdragen gemeenten	€ 1.883.111	€ 1.834.510	€ 2.139.275	€ 1.813.148	€ -326.127
Opbr. Vervoerpassen/ritoverzichten	€ 8.462	€ 13.801	€ -	€ 12.065	€ 12.065
Overige baten	€ 5.733	€ -	€ -	€ 20.541	€ 20.541
Subtotaal organisatie	€ 2.037.869	€ 1.997.012	€ 2.207.889	€ 1.955.840	€ -252.049
Optimalisatie					
Bijdrage DAZ gemeenten	€ 440.030	€ -	€ 300.469	€ 300.469	€ -
Subtotaal Optimalisatie	€ 440.030	€ -	€ 300.469	€ 300.469	€ -
Vervoer					
Bijdrage provincie Wmo-vervoer	€ 874.825	€ 672.521	€ 459.557	€ 459.556	€ -1
Bijdragen gemeenten Vraagafhankelijk vervoer	€ 3.995.736	€ 3.154.505	€ 6.278.831	€ 3.815.093	€ -2.463.738
Bijdrage provincie aanvullend OV	€ 67.610	€ 83.979	€ -	€ 24.469	€ 24.469
Bijdragen gemeenten Leerlingenvervoer	€ 2.512.494	€ 3.309.903	€ 2.936.484	€ 2.679.429	€ -257.055
Bijdragen gemeenten Dagbestedingsvervoer	€ 647.929	€ 735.729	€ 751.087	€ 582.489	€ -168.598
Bijdragen gemeenten Jeugdwetvervoer	€ 285.129	€ 357.119	€ 317.482	€ 344.138	€ 26.656
Subtotaal Vervoer	€ 8.383.723	€ 8.313.756	€ 10.743.441	€ 7.905.175	€ -2.838.266
TOTAAL BATEN	€ 10.861.622	€ 10.310.768	€ 13.251.799	€ 10.161.484	€ -3.090.315
Saldo van baten en lasten	€ 160.029	€ -211.361	€ 100.469	€ 165.979	€ 65.509
Mutaties reserves					
Toevoeging aan reserve optimalisatiekosten			€ -300.469	€ -300.469	€ -
Onttrekking optimalisatiereserve	€ -	€ 85.000	€ 100.000	€ 89.685	€ -10.315
Onttrekking optimalisatiereserve		€ 150.000	€ 100.000	€ 100.000	€ -
Subtotaal Vervoer	€ -	€ 235.000	€ -100.469	€ -110.784	€ -10.315
Resultaat	€ 160.029	€ 23.639	€ -	€ 55.195	€ 55.194

ACCOUNTANTSVERKLARING

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

Bijlage 1: Bijdrage per gemeente

In dit overzicht is per gemeente in beeld gebracht wat de totale bijdrage is voor PlusOV in 2022.

- 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%.
- Onderstaande bedragen zijn exclusief de bijdrage van de DAZ gemeenten aan de optimalisatiereserve

Programma/taakveld	Apeldoorn	Brummen	Deventer	Epe	Hatterm	Heerde	Lochem	Voorst	Zutphen	Provincie	Totaal
1. Vraagafhankelijk vervoer (Maatwerkdienstverlening 18+)	€ 2.018.182	€ 186.136	€ 1.226.192	€ 388.856	€ 88.206	€ 138.884	€ 332.067	€ 381.925	€ 510.293	€ 565.325	€ 5.836.066
* vervoer	€ 1.505.414	€ 121.262	€ 880.900	€ 285.006	€ 49.990	€ 80.698	€ 226.492	€ 305.075	€ 360.255	€ 459.557	€ 4.274.649
* Organisatie	€ 512.768	€ 64.875	€ 345.292	€ 103.851	€ 38.215	€ 58.186	€ 105.575	€ 76.850	€ 150.039	€ 105.768	€ 1.561.418
2. Leerlingenvervoer (onderwijsbeleid en leerlingzaken)		€ 421.875		€ 648.626	€ 247.123	€ 567.356	€ 569.480	€ 466.734			€ 2.921.194
* vervoer		€ 386.830		€ 592.527	€ 226.479	€ 535.924	€ 512.449	€ 425.220			€ 2.679.429
* Organisatie	€ -	€ 35.045	€ -	€ 56.099	€ 20.644	€ 31.431	€ 57.031	€ 41.514	€ -	€ -	€ 241.764
3. Dagbestedingsvervoer (maatwerkdienstverlening 18+)		€ 140.012		€ 126.834	€ 45.677	€ 65.601	€ 202.337	€ 94.285			€ 674.747
* Vervoer		€ 126.639		€ 105.426	€ 37.800	€ 53.607	€ 180.574	€ 78.444			€ 582.489
* Organisatie	€ -	€ 13.373	€ -	€ 21.408	€ 7.878	€ 11.994	€ 21.763	€ 15.842	€ -	€ -	€ 92.258
4. Jeugdwetvervoer (maatwerkdienstverlening 18-)		€ 79.434		€ 84.584	€ 15.283	€ 48.758	€ 87.441	€ 52.115			€ 367.614
* Jeugdvervoer		€ 76.031		€ 79.137	€ 13.278	€ 45.706	€ 81.903	€ 48.083			€ 344.138
* Organisatie	€ -	€ 3.403	€ -	€ 5.447	€ 2.005	€ 3.052	€ 5.538	€ 4.031	€ -	€ -	€ 23.476
Totale bijdrage per gemeente	€ 2.018.182	€ 827.457	€ 1.226.192	€ 1.248.901	€ 396.288	€ 820.599	€ 1.191.325	€ 995.059	€ 510.293	€ 565.325	€ 9.799.621

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
Vraagafhankelijk vervoer											
* Begroot	€ 3.022.605	€ 316.292	€ 1.800.342	€ 617.842	€ 149.164	€ 217.310	€ 571.282	€ 637.653	€ 797.097	€ 528.171	€ 8.657.757
* Werkelijk	€ 2.018.182	€ 186.136	€ 1.226.192	€ 388.856	€ 88.206	€ 138.884	€ 332.067	€ 381.925	€ 510.293	€ 565.325	€ 5.836.066
* Saldo	€ 1.004.423	€ 130.155	€ 574.150	€ 228.985	€ 60.959	€ 78.426	€ 239.215	€ 255.728	€ 286.804	€ -37.154	€ 2.821.691
Leerlingenvervoer											
* Begroot	€ -	€ 509.427	€ -	€ 645.473	€ 256.664	€ 597.273	€ 622.709	€ 500.054	€ -	€ -	€ 3.131.601
* Werkelijk	€ -	€ 421.875	€ -	€ 648.626	€ 247.123	€ 567.356	€ 569.480	€ 466.734	€ -	€ -	€ 2.921.194
* Saldo	€ -	€ 87.552	€ -	€ -3.153	€ 9.542	€ 29.917	€ 53.229	€ 33.320	€ -	€ -	€ 210.407
Dagbestedingsvervoer											
* Begroot	€ -	€ 161.739	€ -	€ 151.107	€ 31.366	€ 84.703	€ 243.591	€ 153.038	€ -	€ -	€ 825.543
* Werkelijk	€ -	€ 140.012	€ -	€ 126.834	€ 45.677	€ 65.601	€ 202.337	€ 94.285	€ -	€ -	€ 674.747
* Saldo	€ -	€ 21.727	€ -	€ 24.273	€ -14.311	€ 19.102	€ 41.253	€ 58.753	€ -	€ -	€ 150.796
Jeugdvervoer											
* Begroot	€ -	€ 59.807	€ -	€ 79.509	€ 5.448	€ 50.843	€ 63.192	€ 77.629	€ -	€ -	€ 336.429
* Werkelijk	€ -	€ 79.434	€ -	€ 84.584	€ 15.283	€ 48.758	€ 87.441	€ 52.115	€ -	€ -	€ 367.614
* Saldo	€ -	€ -19.626	€ -	€ -5.075	€ -9.835	€ 2.085	€ -24.249	€ 25.514	€ -	€ -	€ -31.185
Totale bijdrage per gemeente											
* Begroot	€ 3.022.605	€ 1.047.265	€ 1.800.342	€ 1.493.931	€ 442.643	€ 950.128	€ 1.500.774	€ 1.368.375	€ 797.097	€ 528.171	€ 12.951.331
* Werkelijk	€ 2.018.182	€ 827.457	€ 1.226.192	€ 1.248.901	€ 396.288	€ 820.599	€ 1.191.325	€ 995.059	€ 510.293	€ 565.325	€ 9.799.621
* Saldo	€ 1.004.423	€ 219.808	€ 574.150	€ 245.029	€ 46.355	€ 129.530	€ 309.449	€ 373.315	€ 286.804	€ -37.154	€ 3.151.709



Kadernota begroting 2024-2027

Vervoerscentrale Stedendriehoek

Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	3
2. Financiële uitgangspunten	5
2.1 Indexering.....	5
2.2 Btw en vennootschapsbelasting.....	6
2.3 Kostenverdeelsystematiek	6
2.4 Reserves	7
3. Inhoudelijk en financieel perspectief	9
3.1 Organisatie	9
3.2 Het vervoer.....	10
4. Risico's en maatregelen.....	14
Bijlage 1: Huidige Kostenverdeelsystematiek	16

1. Inleiding

Voor u ligt de kadernota van PlusOV voor de begroting 2024-2027. Deze kadernota is bedoeld als voorbereiding op de behandeling van de begroting van PlusOV. PlusOV is een samenwerkingsverband van de gemeenten Apeldoorn, Brummen, Deventer, Epe, Hattem, Heerde, Lochem, Voorst en Zutphen. 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 het een bedrijfsvoeringsorganisatie is. PlusOV voert uit en maakt zelf geen beleid, dat doen de gemeenten. 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 2022. Daarna gaan we in op onze uitdagingen van de komende jaren 2024-2027.

Terugblik op 2022

Ook in 2022 werkte PlusOV aan het verder verbeteren van de dienstverlening en het verminderen van kosten mét behoud van de kwaliteit van ons vervoer.

De organisatiekosten zijn gedaald en blijven binnen de begroting. De personeelskosten vormen een belangrijk deel van de organisatiekosten. Er zijn, zoals voorgenomen, 2 fte minder aan planners en daarnaast zijn er minder inleenkrachten Frontoffice/Telefonie. Er zijn goede afspraken gemaakt over de uitstroom van mensen. PlusOV waakt ervoor dat dit op een menselijke manier gebeurt, in samenspraak met de betrokkenen.

De vervoerskosten bleven eveneens binnen de begroting. Dit kwam door het lagere vervoersvolume en de vaste prijsafspraken voor het jaar 2022. Het vervoer van leerlingen, dagbesteding en Jeugdwet (routegebonden vervoer) kwam na de laatste vervoersbeperking in januari 2022 al snel weer op het oude niveau. Het herstel van het vervoersvolume in het WMO-vervoer (vraagafhankelijk vervoer) verliep aanzienlijk trager. Dit vervoersvolume bij PlusOV in 2022 is ongeveer 70% van het volume in 2019 (voor corona). Bij andere regionale vervoersorganisaties is het beeld vergelijkbaar. Deze kadernota gaat in op de uitgangspunten voor het ingeschatte vervoersvolume in de komende jaren.

In 2022 heeft tekort aan taxichauffeurs (in combinatie met een hoog ziekteverzuim door werkdruk en corona) veel invloed gehad op het organiseren en uitvoeren van het doelgroepenvervoer. Ook voor de nabije toekomst blijft de vraag op welke manier we het doelgroepenvervoer beschikbaar houden voor de mensen die niet zonder kunnen, met het beperkte aanbod aan chauffeurs. De oplossing om de komende jaren met het absolute tekort aan chauffeurs om te gaan, ligt in een integrale en gezamenlijke aanpak. PlusOV heeft in 2022 samen met de gemeenten een aantal deeloplossingen geformuleerd. Deze oplossingen verminderen de impact van het chauffeurstekort voor de reizigers. We hebben daarvoor de samenwerking opgezocht met de vervoerders, scholen en instellingen en de reiziger. Het reizigerspanel, een klankbordgroep voor het vraagafhankelijk vervoer, is om advies gevraagd over de voorgestelde oplossingen.

Het leerlingenvervoer verliep, ondanks het tekort aan chauffeurs, goed. In een reguliere week vervoert PlusOV ruim 5.500 klanten naar en van een school, instelling of dagbesteding. Het vraagafhankelijke vervoer verliep eveneens goed. Per week maakten ruim 5.000 klanten een rit met een taxi van PlusOV. Op piektijden waren er op sommige momenten niet genoeg chauffeurs beschikbaar door het chauffeurstekort. In overleg met de reiziger werd dan een alternatief tijdstip gezocht.

Uitdagingen komende jaren

De grootste uitdaging de komende periode blijft het beheersen van de kosten voor organisatie en vervoer. De afbouw in subsidie van de provincie Gelderland, de inflatiecorrectie en de toepassing van de NEA-index zijn met kostenbesparingen niet te compenseren.

Het uitvoeren van alle ritaanvragen met behoud van een hoge klanttevredenheid is, mede gezien het tekort aan chauffeurs, wellicht een nog grotere uitdaging. De medewerkers van PlusOV gaan er onvoorwaardelijk voor om het evenwicht tussen de beschikbare vervoerscapaciteit en de vervoersvraag te bewaren. De missie van PlusOV blijft onze opdracht: 'Mensen prettig, betaalbaar en efficiënt vervoeren wanneer er geen vervoersalternatief is'.

Januari 2023

H.H. Meijer
Directeur PlusOV

2. Financiële uitgangspunten

2.1 Indexering

Inflatiepercentage

Het inflatiepercentage baseren we op de gegevens uit de gemeentefondscirculaire van september 2022. In de begroting hanteren we voor elk jaar de nationale consumentenprijsindex (cpi) zoals door het CPB is berekend en de basis is in de gemeentefondscirculaire. Het verwachte percentage voor de exploitatie in 2024 is 2,4%. Deze index passen we toe op de organisatiekosten exclusief de loonkosten.

Tabel 4.2.2 Prijsindexen CPB* MEV 2023 en CEP 2022***

mutaties per jaar in %	2022	2023	2024	2025	2026	2027**
Prijs bruto binnenlands product (pbbp)	3,4	4,9	2,5	2,5	2,2	2,2
Prijs nationale bestedingen (pnb)	3,8	4,9	2,5	2,5	2,1	2,1
Nationale consumentenprijsindex (cpi)	5,2	2,6	2,4	2,5	2,0	2,0
Loonvoet sector overheid	4,3	3,3	4,2	4,1	3,9	3,9
Prijs overheidsconsumptie, beloning werknemers	4,8	2,8	3,9	3,8	3,6	3,6
Prijs overheidsconsumptie, netto materieel (imoc)	4,1	5,9	2,4	2,4	1,9	1,9

* toelichting/ verduidelijking bij de kerngegevens is te vinden op: <https://www.cpb.nl/artikel/toelichting-bij-kerngegevenstabel>

** 2023 is op basis van de MEV 2023, 2022 en 2024 - 2026 is op basis van de CEP 2022

*** cijfers 2026 zijn doorgetrokken naar 2027

Ontwikkeling loonkosten gemeenten

Op het moment van schrijven van deze kadernota zijn de CAO-onderhandelingen bij gemeenten gestagneerd. Het laatste bod van de werkgevers is + 5% per 2023 en + 3% per 1 april 2024. De vraag van de werknemers ligt met 11,25% per 1 januari 2023 een stuk hoger.

In deze begroting indexeren we de loonkosten conform het bod van de gemeenten als werkgevers. Dat is de minimale stijging die waarschijnlijk plaats gaat vinden.

Tevens worden de kosten voor de ondersteuning door de gemeente Lochem met deze percentages geïndexeerd. Deze kosten zijn ook gebaseerd op loonkosten.

Index vervoer

De kosten voor het vervoer indexeren we op basis van de NEA-index. De NEA-index voor de vervoerkosten in 2023 is vastgesteld op 13,7%.

De NEA-index heeft een grote invloed op de begroting. Het is belangrijk om een zo goed mogelijke inschatting te maken van de ontwikkeling in de komende jaren. De NEA-index van 13,7% voor 2023 staat vast en is sterk gestegen door met name de loon- en brandstofkosten.

Voor 2024 hanteren we een verwachte NEA-index van 6,0%. Dit is opgebouwd uit de verwachte cpi voor 2024 van 2,4% vermeerderd met de effecten op de NEA-index als gevolg van de afgesproken CAO-loonstijging in 2024.

Voor de begrotingsjaren na 2024 hanteren we een NEA-index van 3,4% en deze is afgeleid van het gemiddelde van de jaren 2019 t/m 2022.

Hieronder een overzicht met de historische en ingeschatte inflatiepercentages en NEA-index. De percentages van 2024 t/m 2027 worden toegepast op de budgetten in de begroting 2024-2027.

Jaar	Inflatie in %	NEA-index in %
2019	1,5	2,2
2020	1,8	6,7
2021	1,4	1,0
2022	1,7	3,5
2023	2,6	13,7
2024	2,4	6,0
2025	2,5	3,4
2026	2,0	3,4
2027	2,0	3,4

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 (de gemeenten) valt onder de belastingplicht. Doordat PlusOV niet meer het aanvullend OV uitvoert voor de Provincie, gaan we kijken of we vrijstelling kunnen aanvragen voor de vennootschapsbelasting.

2.3 Kostenverdeelstematiek

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

Niet in de begroting verwerkt is de opbrengst van de eigen bijdrage van de reizigers in het vraagafhankelijk vervoer. Deze eigen bijdrage is opgenomen in de begroting van de individuele gemeente. PlusOV incasseert deze bedragen namens de gemeenten, en stort ze vervolgens door naar de gemeenten.

Het totale bedrag aan eigen bijdrage is jaarlijks ongeveer € 500.000 en ongeveer 10% van de vervoerskosten van het vraagafhankelijke vervoer.

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 2024.

Algemene reserve

In 2020 is het saldo van de algemene reserve toegevoegd aan de optimalisatiereserve. De algemene reserve heeft op dit moment geen saldo. De bestemmingsreserves worden in 2024 opgeheven. Het eventuele saldo van beide reserves zal dan gestort worden in de algemene reserve.

Algemene reserve	Werkelijk 2022	Prognose 2023	Prognose 2024	Prognose 2025	Prognose 2026	Prognose 2027
Saldo 1-1	€ -	€ -	€ -	€ 370.343	€ 370.343	€ 370.343
Toevoegen	€ -	€ -	€ 370.343	€ -	€ -	€ -
Toevoeging saldo RG6 reserve			€ 301.389			
Toevoeging saldo optimalisatiereserve			€ 68.954			
Saldo 31-12	€ -	€ -	€ 370.343	€ 370.343	€ 370.343	€ 370.343

Bestemmingsreserves

1. Optimalisatiereserve

De optimalisatiereserve is gevormd om meer efficiency te bereiken. De middelen uit deze reserve worden gebruikt om de organisatie te hervormen in een efficiëntere en kwalitatief goede organisatie. Eind 2023 moet de beoogde efficiency behaald zijn. In 2024 wordt dan bepaald wat er met een eventueel resterend saldo gaat gebeuren. We gaan ervan uit dat het resterende saldo op dat moment overgeboekt wordt naar de algemene reserve. Het bestuur zal daar op dat moment een besluit over nemen.

In onderstaande tabel zijn de begrote toevoegingen en onttrekkingen opgenomen.

Reserve optimalisatiekosten	Werkelijk 2022	Prognose 2023	Prognose 2024	Prognose 2025	Prognose 2026	Prognose 2027
Saldo 1-1	€ 84.531	€ 218.954	€ 68.954	€ -	€ -	€ -
Toevoegen	€ 324.108	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Bijdrage DAZ-gemeenten	€ 300.469					
Resultaat jaarrekening 2021	€ 23.639					
Onttrekken	€ -189.685	€ -150.000	€ -68.954	€ -	€ -	€ -
Efficiency bijdrage	€ -100.000	€ -50.000				
Investeringsbijdrage	€ -89.685	€ -100.000				
Opheffen; saldo naar Algemene reserve			€ -68.954			
Saldo 31-12	€ 218.954	€ 68.954	€ -	€ -	€ -	€ -

2. RG6 reserve

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

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

RG6 reserve	Werkelijk 2022	Prognose 2023	Prognose 2024	Prognose 2025	Prognose 2026	Prognose 2027
Saldo 1-1	€ 301.389	€ 301.389	€ 301.389	€ -	€ -	€ -
Toevoegen	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Onttrekken	€ -	€ -	€ -301.389	€ -	€ -	€ -
Opheffen RG6 reserve ten gunste van algemene reserve			€ -301.389			
Saldo 31-12	€ 301.389	€ 301.389	€ -	€ -	€ -	€ -

3. Inhoudelijk en financieel perspectief

3.1 Organisatie

Plan van aanpak kostenreductie

Het Plan van Aanpak Kostenreductie wordt jaarlijks geactualiseerd en vastgesteld door het bestuur. Doel van deze actualisatie is om het bestuur inzicht te geven in de voortgang, wijzigingen in de planning en een besluit te vragen hier mee in te stemmen.

Initieel zijn 11 punten opgenomen die geoptimaliseerd moesten worden. Hiervan zijn er 5 gerealiseerd. De overige 6 punten worden in de begroting toegelicht. Deze staan gepland om in 2023 af te ronden en zijn de volgende:

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

Investerings

Voor 2023 heeft het bestuur de volgende investeringen goedgekeurd.

1. Een wijziging op een eerder in 2021 goedgekeurde investering voor het opzetten, uitvoeren en terugkoppelen van een continu klanttevredenheidsonderzoek (KTO) voor het vraagafhankelijke vervoer en een jaarlijks KTO voor het routegebonden vervoer voor een contractperiode van 2 jaar. Wijziging is de start van het onderzoek welke nu later in de tijd is gepland en loopt van november 2022 tot november 2024. De investering is een bedrag van € 14.500 in 2022, € 31.200 in 2023 en tot slot € 21.300 voor 2024. Over het laatste bedrag moet nog besloten worden of dit in de begroting wordt opgenomen of alsnog ten laste van de Optimalisatiereserve komt.
2. In 2023 onderzoekt PlusOV wat de toegevoegde waarde van een reizigersapp in het vraagafhankelijk vervoer kan zijn. Dit als vervolgstap nadat de software voor het plannen en het boeken van een reis (ook via internet) in het vraagafhankelijk vervoer in 2023 is geïmplementeerd en volledig werkt. Bij een positieve uitkomst komt er een nieuw voorstel in het bestuur over de voorgenomen investering.

Organisatieomvang

De gerealiseerde punten uit het Plan van Aanpak Kostenreductie hebben er mede aan bijgedragen dat de kosten zijn gedaald.

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

Aantal fte begin van jaar	2021 werkelijk	2022 werkelijk	2023 werkelijk	2024 gepland	2025 gepland	2026 gepland	2027 gepland
Aantal fte	26,8	24,8	23,9	22,9	22,5	22,1	22,1

3.2 Het vervoer

Subsidie provincie Gelderland

De subsidie voor het Wmo-vervoer (voor organisatiekosten en vervoerskosten) van de provincie Gelderland is afgebouwd van 2021 t/m 2023. Vanaf 2024 ontvangen we geen subsidie meer.

Het vervoersvolume en vervoerskosten

Het vervoersvolume is de afgelopen jaren gedaald door de invloed van corona. We constateren het volgende op basis van data:

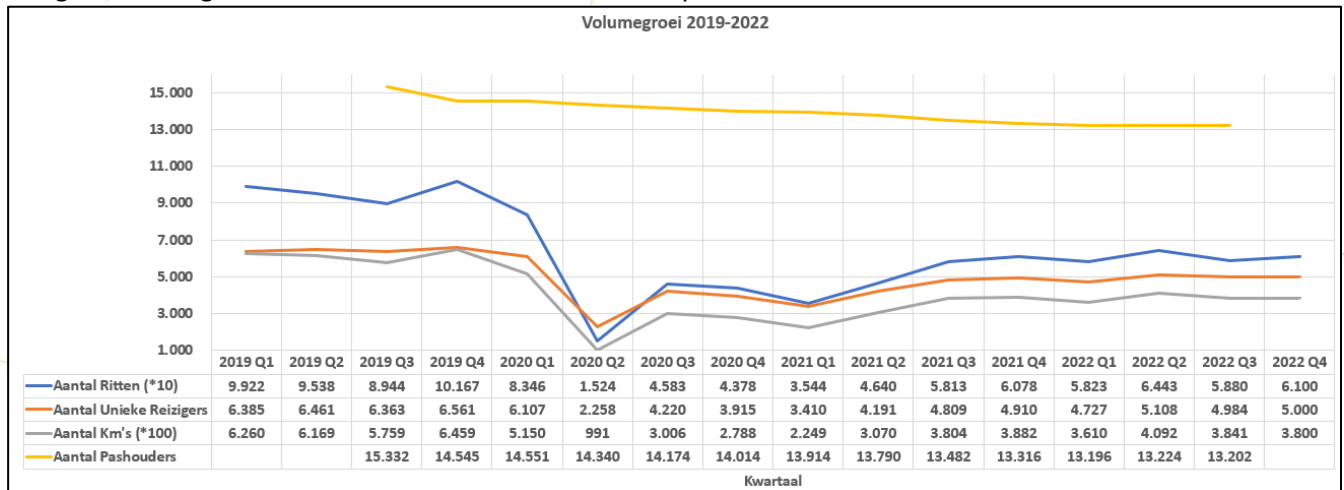
1. De daling in het routegebonden vervoer als gevolg van de sluiting van scholen en instellingen door een lockdown, is van tijdelijke aard geweest. Het vervoersvolume is inmiddels genormaliseerd en er is de afgelopen jaren zelfs een gestage stijging in aantallen deelnemers.
2. De daling in het volume bij het vraagafhankelijk vervoer lijkt structureler. Het vervoersvolume in 2022 is ongeveer 70% ten opzichte van 2019 (pre-corona). Het herstel van het vervoersvolume in de jaren daarna gaat langzamer dan verwacht en de stijging lijkt af te vlakken. Een vergelijkbaar beeld is ook te zien bij de andere vervoersorganisaties in Gelderland. De inschatting van de effecten door een veranderend reisgedrag op het vervoersvolume blijft moeilijk.

Voor de begroting 2024-2027 wordt de relatie met het vervoersvolume in 2019 losgelaten en vormen de jaren 2021 en 2022 de nieuwe basis. Echter ook in deze 2 jaren was er de invloed van corona. Eind januari 2022 zijn de laatste beperkingen opgeheven.

Onderstaand geven we een toelichting op de uitgangspunten en onderbouwing van de vervoerskosten in de begroting. De vervoerskosten zijn de resultante van volume maal prijs.

Het volume en de vervoerskosten in het vraagafhankelijk vervoer

Onderstaande grafiek geeft een beeld van de volumeontwikkeling in het aantal ritten, unieke reizigers, aantal gereden kilometers en het aantal WMO-pashouders



Hieronder is het volume per jaar weergegeven:

	2020 *	2021 *	2022 **
Aantal deelnemers	14.014	13.316	ca. 13.200
Aantal unieke reizigers	7.781	6.984	ca. 5.000
Aantal ritten	188.310	200.760	ca. 242.460
Aantal gereden km.	1.193.529	1.300.476	ca. 1.534.200

* Afwijkend vervoersvolume door coronamaatregelen, in 2022 was dit alleen in januari.

** voor december 2022 is een inschatting gemaakt.

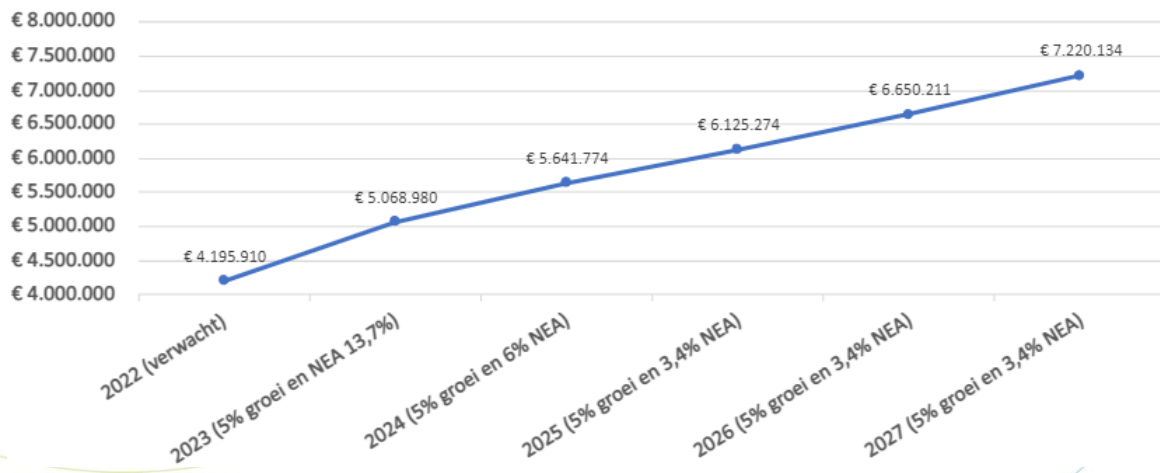
Het vervoersvolume begroten op basis van enkel extrapolatie is niet betrouwbaar omdat zowel 2020 als 2021 langere perioden kenden met vervoersbeperkingen door corona. In 2022 was het voorzichtige herstel van het volume zichtbaar. Voor 2021 en 2022 was alleen Q3 een vergelijkbaar kwartaal, beide kwartalen kenden geen coronamaatregelen. In deze periode was een groei te meten in zowel het aantal ritten als de gereden kilometers van 1%. Voor de begrotingsperiode gaan we ervan uit dat er geen vervoersbeperkingen komen, het vertrouwen toeneemt om weer veilig te kunnen reizen en de behoefte om te reizen ook terugkeert. Deze inschatting resulteert in een verwachte jaarlijkse stijging van het volume met 5%.

Uitgangspunt voor de financiële begroting is:

1. Het vervoersvolume stijgt jaarlijks met 5% plus de mutatie van de NEA-index
2. Voor 2023 is de NEA-index 13,7%
3. Voor 2024 gaan we uit van een NEA-index van 6,0%
4. Voor 2025 t/m 2027 hanteren we een jaarlijkse NEA-index van 3,4%.

In onderstaande grafiek is de ontwikkeling te zien in de vervoerskosten in de periode 2022-2027 in het vraagafhankelijk vervoer (excl. de uitgekeerde continuïteitsbijdrage i.v.m. corona).

Vervoerskosten per jaar VAV



Het volume in het routegebonden vervoer

Voor het routegebonden houden we in de begroting geen rekening met vervoersbeperkingen door de mogelijke impact van corona.

De cijfers over de afgelopen 4 jaren laten de volgende ontwikkelingen zien:

1. Het aantal unieke pashouders in het RGV stijgt vanaf 2019 met 2% per jaar.

	2019	2022	% mutatie
Jeugdwet	49	80	+ 63%
Leerlingenvervoer	562	620	+ 10%
Dagbesteding	232	191	- 18%
Totaal	843	891	+ 6%

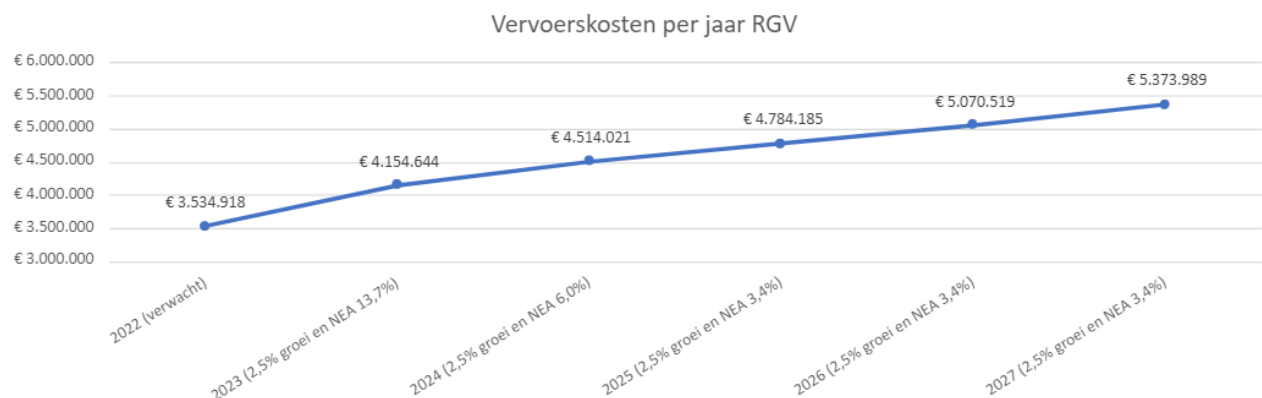
2. Het aantal gereden kilometers per rit stijgt met 2% van 14,5 kilometer naar 15,1 kilometer.
3. Het aantal gereden ritten in het gehele routegebonden vervoer stijgt sinds 2019 met 2,5% per jaar. Voor Jeugdwet-vervoer is dit de afgelopen 3 jaar +23%. Voor het leerlingenvervoer +3,5% en voor Dagbesteding – 6,1%.
4. Van alle routegebonden vervoer is de onderlinge verhouding: Ongeveer 84% van de ritten voor het leerlingenvervoer, 12% voor dagbesteding en 4% voor Jeugdwet.

Op basis van bovenstaande ontwikkelingen wordt voor de komende begrotingsjaren het aantal leerlingen en het aantal gereden ritten van de afgelopen jaren geëxtrapoleerd. Dit resulteert in een jaarlijkse groei van 2,5% in het vervoersvolume.

De vervoerskosten stijgen jaarlijks met:

1. 2,5% door de stijging in de volumegroei (gereden ritten en gereden km.)
2. Te vermeerderen met een stijging in de NEA-index van 13,7% voor 2023, 6,0% voor 2024 en daarna jaarlijks met 3,4%.

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



4. Risico's en maatregelen

In de bestuursrapportage 2022 benoemden we een aantal risico's. Deze hebben we geactualiseerd en toegelicht.

4.1 Nieuw systeem voor planning van het vraagafhankelijk vervoer

Het huidige planningsysteem moet vervangen worden omdat het niet voldoet aan de vereiste efficiency. 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 was dat we in Q1 2022 de eerste modules konden implementeren en dat in Q2 2022 het gehele softwarepakket werd opgeleverd. De softwareontwikkelaar geeft aan dat hij het pakket in het eerste kwartaal van 2023 oplevert. De beoogde personele besparing, die was gekoppeld aan de invoering van het nieuwe planningsysteem, is medio 2022 gerealiseerd.

4.2 Nieuw systeem voor het routegebonden vervoer

In 2020 is gestart met ontwikkeling van software voor het routegebonden vervoer. 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 is in 2021 in gebruik genomen. De 2 laatste modules leken eind 2021 opgeleverd te worden; de consultantsmodule en de module routebeheer. Dat was de reden om ze niet meer als risico voor 2022 op te nemen. Deze modules hebben helaas toch vertraging opgelopen. Daarom is dit risico opnieuw opgenomen. De later besloten extra investering in een API en de Reizigersapp, als onderdeel van deze software, zijn nu ook opgenomen.

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 (2021) hebben de besparingen op de personeelskosten ruim een jaar later effect. De beoogde personele besparing is medio 2022 gerealiseerd.

Op basis van de door de ontwikkelaar aangegeven planning nemen we de laatste modules (consultantenportaal en de Reizigersapp) in het eerste kwartaal van 2023 in gebruik. Daarmee hopen we dit project af te ronden.

4.3 Continuïteitsbijdrage i.v.m. corona voor vraagafhankelijk vervoer

Sinds 1 juli 2020 roepen Rijk en de VNG op in verband met de coronamaatregelen op, om in overleg met de gecontracteerde vervoerder, afspraken over continuïteit te maken. Dit hebben we in de voorgaande begroting aangemerkt als een risico.

De afgelopen tijd zien we minder ingrijpende maatschappelijke gevolgen van corona-besmettingen. De impact van corona wordt daardoor steeds meer tot de reguliere ondernemersrisico's gerekend. De kans dat door corona een budgetoverschrijding voordoet is zeer gering. Dit risico wordt niet meer opgenomen in de begroting 2024-2027.

4.4 Prijs- en volumerisico

Bij het opstellen van de begroting is er altijd een prijsrisico. Geopolitieke ontwikkelingen maken de prijseffecten moeilijk in te schatten. De onzekerheid van het prijsrisico is groter dan in voorgaande jaren. Personeelskosten en brandstofkosten vormen 72% van de vervoerskosten. De personeelskosten in de taxibranche (60% van de vervoerskosten) staan onder druk door schaarste op de arbeidsmarkt. De kosten voor brandstof (12% van de vervoerskosten) blijven waarschijnlijk hoog en volatiel. De verwachtingen van deskundigen over de inflatie variëren van 2,5 tot 5%. De prijsrisico's zijn zo goed mogelijk ingeschat en opgenomen maar er resteert altijd een (rest)prijsrisico.

Het vervoersvolume in het routegebonden vervoer laat al jaren een bestendig patroon zien. Het begrote vervoersvolume in het vraagafhankelijk vervoer heeft een jaarlijkse groei van 5% als uitgangspunt en zou over meerdere jaren voldoende moeten zijn. Het volumerisico voor het gehele doelgroepenvervoer schatten we met de gehanteerde begrotingsuitgangspunten als gering in.

Bijlage 1: Huidige Kostenverdeelssystematiek

In de begroting 2024 zijn twee verschillende soorten kosten te onderscheiden:

1. Organisatiekosten
2. Vervoerkosten

1. Organisatiekosten

De organisatiekosten van PlusOV bestaan uit:

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

De organisatiekosten bestaan voor een groot gedeelte uit de personeelskosten. Deze zijn voor het overgrote deel direct toe te rekenen aan het vraagafhankelijk of routegebonden vervoer. Ook andere kosten zijn duidelijk toe te wijzen aan het vraagafhankelijk of routegebonden vervoer, bv;

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

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

Tot slot worden de organisatiekosten per vervoerssoort verdeeld over de gemeenten. Dit gebeurt op basis van het aantal inwoners in 2022.

2. Vraagafhankelijk vervoer

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

3. Routegebonden vervoer

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

1. Het starttarief van een route verdelen we 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.

Begroting 2024-2027

Vervoerscentrale Stedendriehoek

CONCEPT

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Financiële uitgangspunten.....	4
2.1 Samenvatting kadernotitie	4
2.2 Effecten jaarrekening 2022.....	6
3. Organisatiekosten	8
3.1 Personeelskosten.....	8
3.2 Bedrijfsvoering.....	9
3.3 Direct materiële kosten	10
3.4 Facilitaire diensten.....	11
3.5 Bestuurskosten	12
3.6 Verdeling organisatiekosten naar vervoerssoorten en programma's.....	13
4. Programma's.....	15
4.1 Programma 1: Vraagafhankelijk vervoer (maatwerkdienstverlening 18+)	16
4.2 Programma 2: Leerlingenvervoer (onderwijsbeleid en leerlingzaken).....	17
4.3 Programma 3: Wmo-dagbesteding (maatwerkdienstverlening 18+).....	18
4.4 Programma 4: Jeugdwetvervoer (maatwerkdienstverlening 18-).....	19
4.6 Reserves.....	20
5. Overzicht van baten en lasten	22
6. Paragrafen.....	23
6.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing	23
6.2 Financiering.....	25
6.3 Bedrijfsvoering.....	26
6.4 Verbonden partijen.....	28
Bijlage 1: Bijdrage per gemeente 2024.....	29
Bijlage 2: Bijdrage per gemeente 2024-2027	30
Bijlage 3: Kostenverdeelssystematiek	31
Bijlage 4: Geprognosticeerde balans	32

1. Inleiding

Voor u ligt de meerjarenbegroting Vervoerscentrale Stedendriehoek 2024-2027.

Uitgangspunt in deze begroting is dat we de ingezette ontwikkeling van de afgelopen jaren voortzetten. Focus op het afronden van de taakstelling tot kostenreductie in personeelskosten, de interne organisatie stabiel maken en de kwaliteit van het vervoer verder verhogen. Door de al gerealiseerde kostenverlagingen worden de nieuwe kostenstijgingen door inflatie en CAO-verhogingen enigszins gedempt.

Het vervoersvolume in het routegebonden vervoer (leerlingenvervoer, dagbesteding en Jeugdwet) is vrij stabiel. De stijging van de kosten de komende jaren wordt met name veroorzaakt door de NEA-index die we op basis van contractafspraken doorberekend krijgen.

Het vervoersvolume in het vraagafhankelijk vervoer laat een duidelijke trendbreuk zien ten opzichte van het pre-corona tijdperk. Het vervoersvolume in 2022 was ongeveer 70% ten opzichte van 2019. Het herstel van het vervoersvolume gaat langzamer dan verwacht en de stijging lijkt af te vlakken. Voor de begroting 2024-2027 wordt ook hier de NEA-index toegepast. Het vervoersvolume van 2021 en 2022 vormt de nieuwe basis voor de begroting en daarmee wordt een realistisch budget gevraagd.

De strategie om te investeren in betere software om het vervoer te regisseren brengt een kostenverhoging met zich mee. Met de inzet van deze software kunnen we besparingen in de personeelskosten realiseren, verbetert de stabiliteit van de interne organisatie en draagt het bij aan het verhogen van de kwaliteit van uitvoering van het vervoer.

Het chauffeurstekort heeft de afgelopen tijd grote invloed gehad op de beschikbare vervoerscapaciteit. Dit heeft ook invloed gehad op de organisatie en uitvoering van het vervoer voor onze reizigers.

Samen met gemeenten, vervoerders en PlusOV is er een grote inspanning geleverd om de gevolgen voor de reizigers zo beperkt mogelijk te houden. De dienstverlening van PlusOV voor het routegebonden vervoer, in het onderzoek van januari 2023, kreeg een eindcijfer van een 7,2 (n=159). Het vraagafhankelijk vervoer kreeg een waardering van 8,3 (n=405 uitgevoerd in de periode november 2022 tot maart 2023).

Ook voor de komende begrotingsperiode blijven de medewerkers van PlusOV zich onverminderd inzetten om het doelgroepenvervoer beschikbaar en betaalbaar te houden voor de inwoners die niet zonder kunnen. De begroting 2024-2027 vormt de basis om dit te realiseren.

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

Henk Meijer
Directeur

2. Financiële uitgangspunten

2.1 Samenvatting kadernotitie

Algemeen:

De kadernotitie die als basis dient voor deze begroting is door het bestuur vastgesteld op 26 januari 2023.

Indexering

Inflatiepercentage

Het inflatiepercentage baseren we op de gegevens uit de gemeentefondscirculaire van september 2022. Het verwachte percentage voor onze exploitatie in 2024 is 2,4%. Voor 2025 is dit ingeschat op 2,5% en de jaren daarna 2,0%. Dit percentage passen we toe op de organisatiekosten exclusief de loonkosten.

Loonkosten

De loonkosten voor het personeel van PlusOV zijn berekend op basis van het gesloten CAO-principeakkoord (22-02-2023) welke geldt tot 2024. Tevens worden de kosten voor de ondersteuning door de gemeente Lochem met deze percentages geïndexeerd. Deze kosten zijn ook gebaseerd op loonkosten.

Vervoer

De kosten voor het vervoer indexeren we op basis van de NEA-index. De NEA-index voor de vervoerkosten in 2023 is vastgesteld op 13,7%. De NEA-index is sterk gestegen door met name de loon- en brandstofkosten.

Voor 2024 hanteren we een verwachte NEA-index van 6,0%. Dit is opgebouwd uit de verwachte cpi voor 2024 van 2,4% vermeerderd met de effecten op de NEA-index als gevolg van de afgesproken CAO-loonstijging in 2024. Voor de begrotingsjaren na 2024 hanteren we een NEA-index van 3,4% en deze is afgeleid van het gemiddelde van de jaren 2019 t/m 2022.

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. Doel van deze actualisatie is om het bestuur inzicht te geven in de voortgang, wijzigingen in de planning en een besluit te vragen hier mee in te stemmen.

Initieel zijn 11 punten opgenomen die geoptimaliseerd moesten worden. Hiervan zijn er 5 gerealiseerd. De overige 6 punten staan gepland om in 2023 af te ronden en zijn de volgende:

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

6. Onderzoek naar mogelijkheden van optimalisatie processen en producten doelgroepenvervoer Met de afronding van het plan van aanpak kostenreductie eind 2023 zal hier vanaf 2024 niet meer over worden gerapporteerd. De fase van kostenreductie gaat dan over naar de fase van kostenbeheersing om daarmee bij te dragen aan het betaalbaar houden van het doelgroepenvervoer. Met name de jaarlijks toe te passen inflatiecorrectie, de NEA-index, de CAO-stijgingen en de afbouw van de subsidie door de provincie werken de komende jaren kostenverhogend.

Investerings

In 2022 heeft het bestuur een geactualiseerd investeringsbedrag voor de investering in het uitvoeren van klanttevredenheidsonderzoeken goedgekeurd. De bovenstaande investering wordt in hoofdstuk 6.3 bedrijfsvoering beschreven.

Organisatieomvang

De gerealiseerde punten uit het Plan van Aanpak Kostenreductie hebben er mede aan bijgedragen dat de kosten zijn gedaald. Hieronder staat een overzicht met de werkelijke en geplande bezetting in fte aan het begin van het jaar (incl. Inleen).

Aantal fte begin van jaar	2021 werkelijk	2022 werkelijk	2023 werkelijk	2024 gepland	2025 gepland	2026 gepland	2027 gepland
Aantal fte	26,8	24,8	23,9	22,9	22,5	22,1	22,1

De geplande bezetting sluit aan bij de begrote personeelskosten voor komende jaren en daarmee wordt de taakstelling voor personeelskosten gerealiseerd.

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 2022

Vanuit de jaarrekening 2022 hebben we een aantal ontwikkelingen in de organisatie- en vervoerskosten in de begroting 2024-2027 opgenomen:

1. Juridische kosten.

Op basis van ervaringen schatten we in dat er minder disputen ontstaan en de juridische advieskosten lager zijn dan in het verleden.

2. Vervoerskosten algemeen

Het vervoersvolume is de afgelopen jaren gedaald door de invloed van corona. We constateren het volgende op basis van data:

- a. De daling in het routegebonden vervoer als gevolg van de sluiting van scholen en instellingen door een lockdown, is van tijdelijke aard geweest. Het vervoersvolume is inmiddels genormaliseerd en er is de afgelopen jaren zelfs een gestage stijging in aantallen deelnemers.
- b. De daling in het volume bij het vraagafhankelijk vervoer lijkt structureler. Het vervoersvolume in 2022 is ongeveer 70% ten opzichte van 2019 (pre-corona). Het herstel van het vervoersvolume in de jaren daarna gaat langzamer dan verwacht en de stijging lijkt af te vlakken. Een vergelijkbaar beeld is ook te zien bij de andere vervoersorganisaties in Gelderland. De inschatting van de effecten door een veranderend reisgedrag op het vervoersvolume blijft moeilijk.

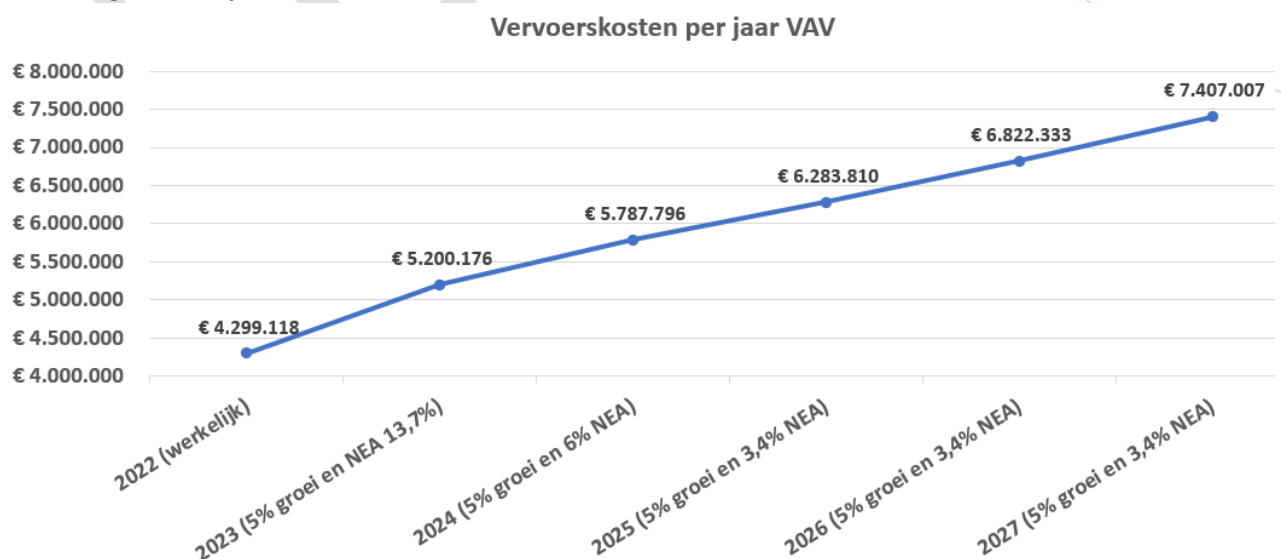
Voor de begroting 2024-2027 wordt de relatie met het vervoersvolume in 2019 losgelaten en vormen de jaren 2021 en 2022 de nieuwe basis. Er wordt geen rekening gehouden met vervoersbeperkingen of bijkomende kosten als gevolg van een nieuwe coronagolf.

2.a Vervoerskosten vraagafhankelijk vervoer.

Uitgangspunt voor de financiële begroting is:

- a. Het vervoersvolume stijgt jaarlijks met 5% plus de mutatie van de NEA-index
- b. Voor 2023 is de NEA-index 13,7%
- c. Voor 2024 gaan we uit van een NEA-index van 6,0%
- d. Voor 2025 t/m 2027 hanteren we een jaarlijkse NEA-index van 3,4%.

In onderstaande grafiek is de ontwikkeling te zien in de vervoerskosten in de periode 2022-2027 in het vraagafhankelijk vervoer.



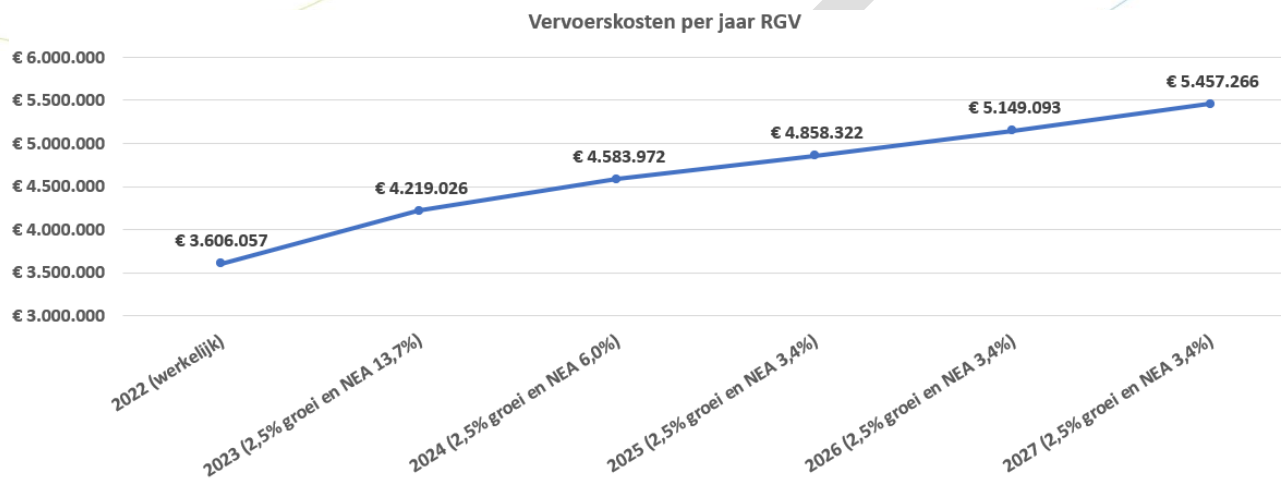
2.b Vervoerskosten routegebonden vervoer.

Voor de komende begrotingsjaren wordt het aantal leerlingen en het aantal gereden ritten van de afgelopen jaren geëxtrapoleerd. Dit resulteert in een jaarlijkse groei van 2,5% in het vervoersvolume.

De vervoerskosten stijgen jaarlijks met:

- 2,5% door de stijging in de volumegroei (gereden ritten en gereden km.)
- Te vermeerderen met een stijging in de NEA-index van 13,7% voor 2023, 6,0% voor 2024 en daarna jaarlijks met 3,4%.

In onderstaande grafiek is de ontwikkeling te zien van de vervoerskosten in de periode 2022-2027 in het routegebonden vervoer.



3. Organisatiekosten

In dit hoofdstuk lichten we de totale organisatiekosten toe. De kosten zijn standaard verhoogd met de eerder genoemde indexeringen. 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 voor personeelskosten 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 2021	Jaarrekening 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Organisatiekosten							
1. Personeelskosten	€ 1.664.370	€ 1.604.470	€ 1.600.863	€ 1.696.529	€ 1.648.750	€ 1.646.930	€ 1.646.931
2. Bedrijfsvoering	€ 173.751	€ 134.794	€ 186.906	€ 172.476	€ 172.740	€ 172.957	€ 173.178
3. Direct materiële kosten	€ 133.948	€ 176.012	€ 342.693	€ 337.200	€ 345.630	€ 352.543	€ 359.593
4. Facilitaire diensten	€ 87.071	€ 77.499	€ 92.099	€ 94.309	€ 96.667	€ 98.600	€ 100.572
5. Bestuurskosten	€ 87.873	€ 63.064	€ 185.562	€ 178.858	€ 180.830	€ 182.446	€ 184.095
Subtotaal organisatiekosten	€ 2.147.013	€ 2.055.839	€ 2.408.123	€ 2.479.372	€ 2.444.617	€ 2.453.476	€ 2.464.370

3.1 Personeelskosten

	Jaarrekening 2021	Jaarrekening 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Loonkosten (incl. inhuur)	€ 1.636.221	€ 1.582.278	€ 1.555.032	€ 1.645.831	€ 1.598.570	€ 1.596.777	€ 1.596.778
Opleiding / training	€ 4.212	€ 3.462	€ 21.604	€ 24.687	€ 23.979	€ 23.952	€ 23.952
Algemene personeelskosten	€ 23.937	€ 18.730	€ 24.227	€ 26.011	€ 26.202	€ 26.202	€ 26.202
Totaal Personeelskosten	€ 1.664.370	€ 1.604.470	€ 1.600.863	€ 1.696.529	€ 1.648.750	€ 1.646.930	€ 1.646.931

Loonkosten (incl. externe inhuur)

De totale begrote personeelskosten liggen in lijn met de door het bestuur in 2019 vastgestelde taakstelling.

De aanschaf van de software voor het vraagafhankelijk vervoer brengt hogere ICT-kosten met zich mee. Met de inzet van de nieuwe software kunnen we de ambitieuze taakstellingen in de begroting realiseren. Het levert een besparing op in de personeelskosten en vervoerskosten. Daarnaast wordt de kwaliteit van het vervoer beter. Voor de klant ontstaat er een betere service via een klantvriendelijk boekingsportaal.

In 2022 waren de personeelskosten € 1.604.000,-. Voor 2024 is een bedrag begroot van € 1.696.000 (+ 5,7%). De gerealiseerde daling in fte's maken dat de stijging in de personeelskosten door CAO stijgingen in 2023 en 2024 voor een gedeelte worden gedempt.

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 kersttenties 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 2024:

- 81 % vraagafhankelijk vervoer
- 19 % routegebonden vervoer.

Deze verhouding wordt jaarlijks opnieuw berekend.

De volledige kostenverdeelssystematiek is toegelicht in "bijlage 3: Kostenverdeelssystematiek."

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 2021	Jaarrekening 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
HRM	€ 23.255	€ 20.046	€ 30.112	€ 23.320	€ 23.320	€ 23.320	€ 23.320
Financiën (incl. inkoop)	€ 95.804	€ 77.745	€ 98.463	€ 84.800	€ 84.800	€ 84.800	€ 84.800
Control	€ 8.440	€ 6.162	€ 9.776	€ 20.320	€ 20.320	€ 20.320	€ 20.320
ICT	€ 8.552	€ 6.615	€ 4.873	€ 11.660	€ 11.660	€ 11.660	€ 11.660
Communicatie	€ 31.600	€ 17.183	€ 27.699	€ 21.800	€ 21.800	€ 21.800	€ 21.800
Bankkosten	€ 3.354	€ 3.817	€ 5.328	€ 5.456	€ 5.592	€ 5.704	€ 5.818
Verzekeringen	€ 2.748	€ 3.228	€ 10.655	€ 5.120	€ 5.248	€ 5.353	€ 5.460
Totaal kosten bedrijfsvoering	€ 173.751	€ 134.794	€ 186.906	€ 172.476	€ 172.740	€ 172.957	€ 173.178

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 in 2022 geactualiseerd.

De stijging in de kosten voor control zijn te verklaren door het bestuursbesluit dat PlusOV verwerkersverantwoordelijke is geworden. Om in deze nieuwe rol te voldoen aan wet- en regelgeving van de AVG en privacy wordt de hiervoor benodigde specialistische kennis en ondersteuning extern ingehuurd. In 2023 zijn deze extra kosten € 15.000,- en daarna € 12.000,- per jaar.

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 2021	Jaarrekening 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Vervoerspassen VAV	€ 10.052	€ 12.049	€ 12.344	€ 12.640	€ 12.956	€ 13.215	€ 13.480
Klanttevredenheidsonderzoek VAV	€ 7.372	€ 5.250	€ 28.987	€ 13.824	€ 14.170	€ 14.453	€ 14.742
Klanttevredenheidsonderzoek RGV	€ -	€ -	€ 5.085	€ 5.632	€ 5.773	€ 5.888	€ 6.006
ICT-Software VAV	€ 71.353	€ 116.496	€ 235.140	€ 240.783	€ 246.803	€ 251.739	€ 256.774
ICT-Software RGV	€ 28.938	€ 28.293	€ 42.374	€ 35.840	€ 36.736	€ 37.471	€ 38.220
ICT-Infra	€ 11.571	€ 12.672	€ 12.951	€ 22.528	€ 23.091	€ 23.553	€ 24.024
Communicatie	€ 4.664	€ 1.252	€ 5.813	€ 5.953	€ 6.102	€ 6.224	€ 6.348
Totaal direct materiële kosten	€ 133.948	€ 176.012	€ 342.693	€ 337.200	€ 345.630	€ 352.543	€ 359.593

Vervoerspassen VAV;

Dit zijn de kosten voor beheer en uitgifte van vervoerspassen voor de ca. 13.000 deelnemers in het vraagafhankelijke vervoer.

Klanttevredenheidsonderzoek VAV/RGV

Er is gekozen voor een nieuwe opzet van het klanttevredenheidsonderzoek, dit is eind 2022 gestart. Dit brengt hogere kosten met zich mee. Voor het vraagafhankelijk vervoer worden elke week reizigers gevraagd naar hun ervaring. Voor het routegebonden vervoer houden we jaarlijks een onderzoek. 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.

De totale kosten vanaf 2024 voor het RGV en het VAV bedragen € 19.000 per jaar. Onderverdeeld voor het VAV € 13.800,- en voor het RGV € 5.600,-.

ICT-Software VAV

Door de ingebruikname van het nieuwe softwarepakket Opt1Route voor het vraagafhankelijk vervoer stijgen de kosten vanaf 2023.

ICT-software RGV

De ICT-kosten voor het routegebonden vervoer bestaan uit kosten voor de licentie en het gebruik van de reizigersapp en bedragen € 36.000,- per jaar.

ICT-Infra

Deze kosten van ruim € 23.000,- hebben betrekking op alle hardware-kosten die nodig zijn om de cloudapplicaties te bereiken (firewalls, switches, lijnverbindingen, fallback line en routers). Vanaf 2024 hebben we hier ook de licentiekosten van Microsoft opgenomen. Deze stonden voorheen bij de facilitaire diensten.

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 2021	Jaarrekening 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Huisvestingskosten	€ 57.275	€ 58.822	€ 58.072	€ 59.466	€ 60.953	€ 62.172	€ 63.415
Kantoormiddelen	€ 6.756	€ 3.222	€ 10.655	€ 10.911	€ 11.184	€ 11.408	€ 11.636
ICT-werkplek	€ 23.040	€ 15.456	€ 23.371	€ 23.932	€ 24.530	€ 25.021	€ 25.521
Totaal kosten fac. diensten	€ 87.071	€ 77.499	€ 92.099	€ 94.309	€ 96.667	€ 98.600	€ 100.572

We verwachten ten opzichte van de begroting 2023 geen wijzigingen bij de facilitaire diensten. Deze budgetten zijn alleen geïndexeerd.

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 2021	Jaarrekening 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Representatie/advies	€ 2.133	€ 6.231	€ 3.547	€ 6.656	€ 6.822	€ 6.959	€ 7.098
Accountantskosten	€ 27.000	€ 27.400	€ 30.510	€ 31.242	€ 32.023	€ 32.664	€ 33.317
Juridische ondersteuning	€ 43.740	€ 21.433	€ 51.505	€ 40.960	€ 41.984	€ 42.824	€ 43.680
Onvoorzien	€ 15.000	€ 8.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000
Totaal bestuurskosten	€ 87.873	€ 63.064	€ 185.562	€ 178.858	€ 180.830	€ 182.446	€ 184.095

Representatie/advies

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

Accountantskosten

De accountantskosten van €31.200,- zijn in overeenstemming met het contract.

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 € 41.000,- voldoende is.

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 2024	Programma 1: VAV	Programma 2: LLV	Programma 3: DB	Programma 4: JW	Overhead
1. Personeelskosten	€ 1.696.529	€ 1.068.277	€ 161.726	€ 64.898	€ 25.503	€ 376.125
2. Bedrijfsvoering	€ 172.476					€ 172.476
3. Direct materiele kosten	€ 337.200	€ 267.247	€ 26.602	€ 10.675	€ 4.195	€ 28.481
4. Facilitaire diensten	€ 94.309					€ 94.309
5. Bestuurskosten	€ 178.858					€ 178.858
	€ 2.479.372	€ 1.335.524	€ 188.329	€ 75.573	€ 29.698	€ 850.249
Overhead naar programma's;		€ 687.896	€ 104.141	€ 41.790	€ 16.422	€ 850.249

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 2022.

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 en een externe partij voor de rol van de Functionaris Gegevensbescherming (AVG en privacy). 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 2022. 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 vier programma's:

1. Vraagafhankelijk vervoer (maatwerkdienstverlening 18+)
2. Leerlingenvervoer (onderwijsbeleid en leerlingzaken)
3. Dagbestedingsvervoer (maatwerkdienstverlening 18+)
4. Jeugdvervoer (maatwerkdienstverlening 18-)

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.

Totaal Overzicht Programma's	Jaarrekening 2021	Jaarrekening 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Lasten							
Pr. 1: Vraagafhankelijk vervoer	€ 5.542.063	€ 5.946.356	€ 7.746.616	€ 7.811.216	€ 8.278.866	€ 8.824.619	€ 9.418.184
Pr. 2: Leerlingenvervoer	€ 3.544.722	€ 2.936.286	€ 2.994.053	€ 3.698.524	€ 3.898.276	€ 4.115.374	€ 4.345.643
Pr. 3: Dagbestedingsvervoer	€ 876.233	€ 680.506	€ 830.202	€ 857.816	€ 900.487	€ 947.875	€ 998.170
Pr. 4: Jeugdvervoer	€ 392.972	€ 369.080	€ 352.954	€ 483.584	€ 509.119	€ 537.033	€ 566.646
Pr. 5: Aanvullend OV	€ 104.779	€ 28.787	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Niet aan programma's toe te rekenen lasten	€ 61.360	€ 334.959	€ 100.000	€ -	€ -	€ -	€ -
Totaal lasten	€ 10.522.129	€ 10.295.974	€ 12.023.825	€ 12.851.140	€ 13.586.749	€ 14.424.902	€ 15.328.643
Baten							
Pr. 1: Vraagafhankelijk vervoer	€ 5.542.063	€ 5.946.356	€ 7.746.616	€ 7.811.216	€ 8.278.866	€ 8.824.619	€ 9.418.184
Pr. 2: Leerlingenvervoer	€ 3.544.722	€ 2.936.286	€ 2.994.053	€ 3.698.524	€ 3.898.276	€ 4.115.374	€ 4.345.643
Pr. 3: Dagbestedingsvervoer	€ 876.233	€ 680.506	€ 830.202	€ 857.816	€ 900.487	€ 947.875	€ 998.170
Pr. 4: Jeugdvervoer	€ 392.972	€ 369.080	€ 352.954	€ 483.584	€ 509.119	€ 537.033	€ 566.646
Pr. 5: Aanvullend OV	€ 104.779	€ 28.787	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Niet aan programma's toe te rekenen baten	€ 85.000	€ 390.154	€ 100.000				
Totaal baten	€ 10.545.769	€ 10.351.169	€ 12.023.825	€ 12.851.140	€ 13.586.749	€ 14.424.902	€ 15.328.643
Saldo	€ 23.640	€ 55.195	€ -0	€ -	€ -	€ -	€ -

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 2021	Jaarrekening 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Lasten							
Organisatiekosten	€ 1.129.191	€ 1.111.200	€ 1.324.772	€ 1.335.524	€ 1.316.803	€ 1.321.575	€ 1.327.443
overhead	€ 585.846	€ 560.507	€ 729.839	€ 687.896	€ 678.253	€ 680.711	€ 683.734
vervoerskosten	€ 3.827.026	€ 4.274.649	€ 5.692.005	€ 5.787.796	€ 6.283.810	€ 6.822.333	€ 7.407.007
Totaal lasten	€ 5.542.063	€ 5.946.356	€ 7.746.616	€ 7.811.216	€ 8.278.866	€ 8.824.619	€ 9.418.184
Baten							
Bijdrage gemeente	€ 4.602.039	€ 5.270.743	€ 7.433.269	€ 7.768.572	€ 8.236.222	€ 8.781.975	€ 9.375.540
Bijdrage provincie	€ 806.402	€ 565.324	€ 270.687	€ -	€ -	€ -	€ -
Overige baten	€ 133.621	€ 110.290	€ 42.660	€ 42.644	€ 42.644	€ 42.644	€ 42.644
Totaal baten	€ 5.542.063	€ 5.946.356	€ 7.746.616	€ 7.811.216	€ 8.278.866	€ 8.824.619	€ 9.418.184
Resultaat	€ -0	€ 0	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -

Lasten

Organisatiekosten

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de organisatiekosten.

Overhead

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de overhead.

Vervoerskosten

Het vervoersvolume is de afgelopen jaren gedaald door de invloed van corona. Voor de begroting 2024-2027 wordt de relatie met het vervoersvolume in 2019 losgelaten en vormen de jaren 2021 en 2022 de nieuwe basis. Er wordt geen rekening gehouden met vervoersbeperkingen als gevolg van een nieuwe coronagolf.

Uitgangspunt voor de financiële begroting is:

- Het vervoersvolume stijgt jaarlijks met 5% plus de mutatie van de NEA-index
- Voor 2023 is de NEA-index 13,7%
- Voor 2024 gaan we uit van een NEA-index van 6,0%
- Voor 2025 t/m 2027 hanteren we een jaarlijkse NEA-index van 3,4%.

Baten

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

Vanaf 2024 is er structureel € 50.000 begroot aan algemene baten. Dit betreffen opbrengsten paskosten en ritoverzichten en rentebaten. 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, nette en veilige 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 2021	Jaarrekening 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Lasten							
Organisatiekosten	€ 156.232	€ 170.222	€ 148.146	€ 188.329	€ 185.689	€ 186.361	€ 187.189
overhead	€ 78.587	€ 86.635	€ 81.402	€ 104.141	€ 102.681	€ 103.053	€ 103.510
vervoerskosten	€ 3.309.903	€ 2.679.429	€ 2.764.505	€ 3.406.055	€ 3.609.907	€ 3.825.960	€ 4.054.943
Totaal lasten	€ 3.544.722	€ 2.936.286	€ 2.994.053	€ 3.698.524	€ 3.898.276	€ 4.115.374	€ 4.345.643
Baten							
Bijdrage gemeente	€ 3.528.316	€ 2.921.194	€ 2.989.287	€ 3.693.805	€ 3.893.557	€ 4.110.656	€ 4.340.924
Overige baten	€ 16.406	€ 15.092	€ 4.766	€ 4.718	€ 4.718	€ 4.718	€ 4.718
Totaal baten	€ 3.544.722	€ 2.936.286	€ 2.994.053	€ 3.698.524	€ 3.898.276	€ 4.115.374	€ 4.345.643
Resultaat	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -

Lasten

Organisatiekosten

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de organisatiekosten.

Overhead

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de overhead.

Vervoerskosten

Voor de komende begrotingsjaren wordt het aantal leerlingen en het aantal gereden ritten van de afgelopen jaren geëxtrapoleerd. Dit resulteert in een jaarlijkse groei van 2,5% in het vervoersvolume.

De vervoerskosten stijgen jaarlijks met:

- c. 2,5% door de stijging in de volumegroei (gereden ritten en gereden km.)
- d. Te vermeerderen met een stijging in de NEA-index van 13,7% voor 2023, 6,0% voor 2024 en daarna jaarlijks met 3,4%.

Baten

Vanaf 2024 is er structureel € 50.000 begroot aan algemene baten. Dit betreffen opbrengsten paskosten en reizigersbijdragen en rentebaten. 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, nette en veilige 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 2021	Jaarrekening 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Lasten							
Organisatiekosten	€ 93.482	€ 64.957	€ 62.085	€ 75.573	€ 74.513	€ 74.784	€ 75.116
overhead	€ 47.022	€ 33.060	€ 34.114	€ 41.790	€ 41.204	€ 41.353	€ 41.537
vervoerskosten	€ 735.729	€ 582.489	€ 734.003	€ 740.454	€ 784.770	€ 831.738	€ 881.518
Totaal lasten	€ 876.233	€ 680.506	€ 830.202	€ 857.816	€ 900.487	€ 947.875	€ 998.170
Baten							
Bijdrage gemeente	€ 866.417	€ 674.747	€ 828.204	€ 855.923	€ 898.594	€ 945.982	€ 996.277
Overige baten	€ 9.816	€ 5.759	€ 1.997	€ 1.893	€ 1.893	€ 1.893	€ 1.893
Totaal baten	€ 876.233	€ 680.506	€ 830.202	€ 857.816	€ 900.487	€ 947.875	€ 998.170
Resultaat	€ -	€ -	€ -0	€ -	€ -	€ -	€ -

Lasten

Organisatiekosten

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de organisatiekosten.

Overhead

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de overhead.

Vervoerskosten

Voor de komende begrotingsjaren wordt het aantal gereden ritten van de afgelopen jaren geëxtrapoleerd. Dit resulteert in een jaarlijkse groei van 2,5% in het vervoersvolume.

De vervoerskosten stijgen jaarlijks met:

- e. 2,5% door de stijging in de volumegroei (gereden ritten en gereden km.)
- f. Te vermeerderen met een stijging in de NEA-index van 13,7% voor 2023, 6,0% voor 2024 en daarna jaarlijks met 3,4%.

Baten

Vanaf 2024 is er structureel € 50.000 begroot aan algemene baten. Dit betreffen opbrengsten paskosten en reizigersbijdragen en rentebaten. 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, nette en veilige 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 2021	Jaarrekening 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Lasten							
Organisatiekosten	€ 23.854	€ 16.529	€ 17.919	€ 29.698	€ 29.282	€ 29.388	€ 29.518
overhead	€ 11.999	€ 8.413	€ 9.846	€ 16.422	€ 16.192	€ 16.251	€ 16.323
vervoerskosten	€ 357.119	€ 344.138	€ 325.189	€ 437.464	€ 463.646	€ 491.395	€ 520.805
Totaal lasten	€ 392.972	€ 369.080	€ 352.954	€ 483.584	€ 509.119	€ 537.033	€ 566.646
Baten							
Bijdrage gemeente	€ 390.467	€ 367.614	€ 352.378	€ 482.840	€ 508.375	€ 536.289	€ 565.902
Overige baten	€ 2.505	€ 1.466	€ 576	€ 744	€ 744	€ 744	€ 744
Totaal baten	€ 392.972	€ 369.080	€ 352.954	€ 483.584	€ 509.119	€ 537.033	€ 566.646
Resultaat	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -

Lasten

Organisatiekosten

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de organisatiekosten.

Overhead

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de overhead.

Vervoerskosten

Voor de komende begrotingsjaren wordt het kinderen in het Jeugdwetvervoer en het aantal gereden ritten van de afgelopen jaren geëxtrapoleerd. Dit resulteert in een jaarlijkse groei van 2,5% in het vervoersvolume.

De vervoerskosten stijgen jaarlijks met:

- g. 2,5% door de stijging in de volumegroei (gereden ritten en gereden km.)
- h. Te vermeerderen met een stijging in de NEA-index van 13,7% voor 2023, 6,0% voor 2024 en daarna jaarlijks met 3,4%.

Baten

Vanaf 2024 is er structureel € 50.000 begroot aan algemene baten. Dit betreffen opbrengsten paskosten en reizigersbijdragen en rentebaten. 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.

4.6 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. 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.

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.

Optimalisatie reserve

De optimalisatiereserve is gevormd om meer efficiency te bereiken. De middelen uit deze reserve worden gebruikt om de organisatie te hervormen in een efficiëntere en kwalitatief goede organisatie. Eind 2023 moet de beoogde efficiency behaald zijn. In 2024 wordt dan bepaald wat er met een eventueel resterend saldo gaat gebeuren. We gaan ervan uit dat het resterende saldo op dat moment overgeboekt wordt naar de algemene reserve. Het bestuur zal daar op dat moment een besluit over nemen.

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.

	Werkelijk 2022	Prognose 2023	Prognose 2024	Prognose 2025	Prognose 2026	Prognose 2027
Algemene reserve						
Saldo 1-1	€ -	€ -	€ -	€ 370.343	€ 370.343	€ 370.343
Toevoegen	€ -	€ -	€ 370.343	€ -	€ -	€ -
Toevoeging saldo RG6 reserve			€ 301.389			
Toevoeging saldo optimalisatiereserve			€ 68.954			
Saldo 31-12	€ -	€ -	€ 370.343	€ 370.343	€ 370.343	€ 370.343
Reserve optimalisatiekosten						
Saldo 1-1	€ 84.531	€ 218.954	€ 68.954	€ -	€ -	€ -
Toevoegen	€ 324.108	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Bijdrage DAZ-gemeenten	€ 300.469					
Resultaat jaarrekening 2021	€ 23.639					
Onttrekken	€ -189.685	€ -150.000	€ -68.954	€ -	€ -	€ -
Efficiency bijdrage	€ -100.000	€ -50.000				
Investeringsbijdrage	€ -89.685	€ -100.000				
Opheffen; saldo naar Algemene reserve			€ -68.954			
Saldo 31-12	€ 218.954	€ 68.954	€ -	€ -	€ -	€ -
RG6 reserve						
Saldo 1-1	€ 301.389	€ 301.389	€ 301.389	€ -	€ -	€ -
Toevoegen	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Onttrekken	€ -	€ -	€ -301.389	€ -	€ -	€ -
Opheffen RG6 reserve ten gunste van algemene reserve			€ -301.389			
Saldo 31-12	€ 301.389	€ 301.389	€ -	€ -	€ -	€ -
Totaal saldo Reserves per 31-12	€ 520.343	€ 370.343	€ 370.343	€ 370.343	€ 370.343	€ 370.343

5. Overzicht van baten en lasten

Lasten

	Jaarrekening 2021	Jaarrekening 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Organisatiekosten							
1. Personeelskosten	€ 1.664.370	€ 1.604.470	€ 1.600.863	€ 1.696.529	€ 1.648.750	€ 1.646.930	€ 1.646.931
2. Bedrijfsvoering	€ 173.751	€ 134.794	€ 186.906	€ 172.476	€ 172.740	€ 172.957	€ 173.178
3. Direct materiële kosten	€ 133.948	€ 176.012	€ 342.693	€ 337.200	€ 345.630	€ 352.543	€ 359.593
4. Facilitaire diensten	€ 87.071	€ 77.499	€ 92.099	€ 94.309	€ 96.667	€ 98.600	€ 100.572
5. Bestuurskosten	€ 87.873	€ 63.064	€ 185.562	€ 178.858	€ 180.830	€ 182.446	€ 184.095
Subtotaal organisatiekosten	€ 2.147.013	€ 2.055.839	€ 2.408.123	€ 2.479.372	€ 2.444.617	€ 2.453.476	€ 2.464.370
Optimalisatiekosten							
Investering	€ 61.360	€ 34.490	€ 100.000	€ -	€ -	€ -	€ -
Toevoeging aan reserve optimalisatiekosten	€ -	€ 300.469	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Subtotaal optimalisatiekosten	€ 61.360	€ 334.959	€ 100.000	€ -	€ -	€ -	€ -
Vervoer							
Vraagafhankelijk vervoer	€ 3.827.027	€ 4.274.649	€ 5.692.005	€ 5.787.796	€ 6.283.810	€ 6.822.333	€ 7.407.007
Aanvullend OV	€ 83.979	€ 24.469	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Leerlingenvervoer *1	€ 3.309.903	€ 2.679.429	€ 2.764.505	€ 3.406.055	€ 3.609.907	€ 3.825.960	€ 4.054.943
Dagbestedingsvervoer *2	€ 735.729	€ 582.489	€ 734.003	€ 740.454	€ 784.770	€ 831.738	€ 881.518
Jeugdwet vervoer *3	€ 357.119	€ 344.138	€ 325.189	€ 437.464	€ 463.646	€ 491.395	€ 520.805
Subtotaal vervoerskosten	€ 8.313.757	€ 7.905.174	€ 9.515.702	€ 10.371.768	€ 11.142.132	€ 11.971.426	€ 12.864.273
TOTAAL LASTEN	€ 10.522.130	€ 10.295.972	€ 12.023.825	€ 12.851.140	€ 13.586.749	€ 14.424.902	€ 15.328.643

*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 2021	Jaarrekening 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027
Organisatie							
Bijdr. Prov. Gelderland Wmo	€ 133.881	€ 105.768	€ 35.165	€ -	€ -	€ -	€ -
Bijdragen gemeenten	€ 1.834.510	€ 1.813.148	€ 2.322.958	€ 2.429.372	€ 2.394.617	€ 2.403.476	€ 2.414.370
Bijdr. Prov. Gelderland OV	€ 14.820	€ 4.318	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Overige baten	€ 13.801	€ 32.606	€ -	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000
Onttrekking optimalisatiereserve	€ 150.000	€ 100.000	€ 50.000	€ -	€ -	€ -	€ -
Subtotaal organisatie	€ 2.147.012	€ 2.055.840	€ 2.408.123	€ 2.479.372	€ 2.444.617	€ 2.453.476	€ 2.464.370
Optimalisatie							
Onttrekking optimalisatiereserve	€ 85.000	€ 89.685	€ 100.000	€ -	€ -	€ -	€ -
Bijdrage DAZ gemeenten	€ -	€ 300.469	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Subtotaal Optimalisatie	€ 85.000	€ 390.154	€ 100.000	€ -	€ -	€ -	€ -
Vervoer							
Bijdrage provincie Wmo-vervoer	€ 672.521	€ 459.556	€ 235.522	€ -	€ -	€ -	€ -
Bijdragen gemeenten Vraagafhankelijk vervoer	€ 3.154.506	€ 3.815.093	€ 5.456.483	€ 5.787.796	€ 6.283.810	€ 6.822.333	€ 7.407.007
Bijdrage provincie aanvullend OV	€ 83.979	€ 24.469	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Bijdragen gemeenten Leerlingenvervoer	€ 3.309.903	€ 2.679.429	€ 2.764.505	€ 3.406.055	€ 3.609.907	€ 3.825.960	€ 4.054.943
Bijdragen gemeenten Dagbestedingsvervoer	€ 735.729	€ 582.489	€ 734.003	€ 740.454	€ 784.770	€ 831.738	€ 881.518
Bijdragen gemeenten Jeugdwetvervoer	€ 357.119	€ 344.138	€ 325.189	€ 437.464	€ 463.646	€ 491.395	€ 520.805
Subtotaal Vervoer	€ 8.313.757	€ 7.905.174	€ 9.515.702	€ 10.371.768	€ 11.142.132	€ 11.971.426	€ 12.864.273
TOTAAL BATEN	€ 10.545.769	€ 10.351.168	€ 12.023.825	€ 12.851.140	€ 13.586.749	€ 14.424.902	€ 15.328.643
Resultaat voor bestemming	€ 23.639	€ 55.196	€ 0	€ -	€ -	€ -	€ -

6. Paragrafen

6.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Financiële kengetallen

Wij zijn verplicht op basis van het BBV (verslaggevingsvoorschriften) om enkele financiële kengetallen op te nemen. Deze kengetallen nemen we zowel in de begroting als in de jaarrekening op. De kengetallen zijn met name bedoeld om de financiële positie inzichtelijker te maken.

kengetallen	Begroot 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027	Begroot 2028
Netto schuldquote	-2%	-3%	-2%	-2%	-2%	0%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-2%	-3%	-2%	-2%	-2%	0%
Solvabiliteitsratio	8%	9%	9%	9%	9%	0%
Structurele exploitatieruimte	-1%	0%	0%	0%	0%	0%

Netto schuldquote

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

Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen

Zie netto schuldquote.

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

Solvabiliteitsratio

Dit kengetal geeft inzicht in de mate waarin de Vervoerscentrale in staat is aan de financiële verplichtingen te voldoen. De solvabiliteitsratio wordt berekend op basis van het eigen vermogen ten opzichte van het balanstotaal. 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 ook hieronder.

4.1 Nieuw systeem voor planning van het vraagafhankelijk vervoer

Het huidige planningssysteem moet vervangen worden omdat het niet voldoet aan de vereiste efficiency. 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 was dat we in Q1 2022 de eerste modules konden implementeren en dat in Q2 2022 het gehele softwarepakket werd opgeleverd. De softwareontwikkelaar geeft aan dat hij het pakket in het eerste kwartaal van 2023 oplevert. In de loop van het jaar kunnen op verzoek van PlusOV nog eventuele verfijningen in de software worden aangebracht, dit overeenkomstig de afspraken. De beoogde personele besparing, die was gekoppeld aan de invoering van het nieuwe planningssysteem, is medio 2022 gerealiseerd.

4.2 Nieuw systeem voor het routegebonden vervoer

In 2020 is gestart met ontwikkeling van software voor het routegebonden vervoer. 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 is in 2021 in gebruik genomen. De 2 laatste modules leken eind 2021 opgeleverd te worden; de consultantsmodule en de module routebeheer. Dat was de reden om ze niet meer als risico voor 2022 op te nemen. Deze modules hebben helaas toch vertraging opgelopen. Daarom is dit risico opnieuw opgenomen. De later besloten extra investering in een API en de Reizigersapp, als onderdeel van deze software, zijn nu ook opgenomen.

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 (2021) hebben de besparingen op de personeelskosten ruim een jaar later effect. De beoogde personele besparing is medio 2022 gerealiseerd.

Op basis van de door de ontwikkelaar aangegeven planning nemen we de laatste modules in 2023 in gebruik. Het consultantsportaal is in Q1 in gebruik genomen en de Reizigersapp wordt vanaf Q2 gefaseerd uitgerold. Daarmee hopen we dit project af te ronden.

4.3 Prijs- en volumerisico

Bij het opstellen van de begroting is er altijd een prijsrisico. Geopolitieke ontwikkelingen maken de prijseffecten moeilijk in te schatten. De onzekerheid van het prijsrisico is groter dan in voorgaande jaren. Personeelskosten en brandstofkosten vormen 72% van de vervoerskosten. De personeelskosten in de taxibranche (60% van de vervoerskosten) staan onder druk door schaarste op de arbeidsmarkt. De kosten voor brandstof (12% van de vervoerskosten) blijven waarschijnlijk hoog en volatiel. De verwachtingen van deskundigen over de inflatie variëren van 2,5 tot 5%. De prijsrisico's zijn zo goed mogelijk ingeschat en opgenomen maar er resteert altijd een (rest)prijsrisico.

Het vervoersvolume in het routegebonden vervoer laat al jaren een bestendig patroon zien. Het begrote vervoersvolume in het vraagafhankelijk vervoer heeft een jaarlijkse groei van 5% als uitgangspunt en zou over meerdere jaren voldoende moeten zijn. Het volumerisico voor het gehele doelgroepenvervoer schatten we met de gehanteerde begrotingsuitgangspunten als gering in.

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 2024 bedraagt € 1.093.347. De kasgeldlimiet wordt berekend door het totaalbedrag van de primitieve jaarbegroting te vermenigvuldigen met 8,5 %. 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 en worden afgerond in 2023:

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

Doel: Kwaliteit van de planning verbeteren doordat de invoer van vervoersopdrachten door de gemeenten aan PlusOV vereenvoudigd wordt. Ook wordt voorkomen dat er invoerfouten ontstaan door het handmatig overnemen van de gegevens. Tevens willen we voorkomen dat er mutaties komen die niet mogelijk zijn.

Planning: Start 1 februari 2020 en realisatie 31 december 2022 (initiële planning 1 juni 2020) waarna de implementatie moet plaatsvinden.

Beoogd resultaat: vermindering formatie planners RGV (de punten 1 en 2 geven samen een besparing van 1 fte).

Realisatie: De oorspronkelijke planning om de activiteit volledig af te ronden op 1 juni 2020 is niet gehaald. Door corona, ziekte bij de softwareontwikkelaar, onvoorziene complexiteit en onverwachte noodzakelijke opschoning van data is er vertraging ontstaan. De besparing van 1 fte planner is in de zomer van 2022 gerealiseerd. Eind februari 2023 is het Consulentenportaal (vervanger van Mybility) opgeleverd en aan de consulenten beschikbaar gesteld en is deze activiteit afgerond.

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 agendapakketten van de vervoerders. Met een API-koppeling worden gegevens over en weer uitgewisseld. Resultaat is een actuele en foutloze uitwisseling van gegevens. De kwaliteit van het vervoer neemt toe en er wordt tijd bespaard bij vervoerder en PlusOV omdat er geen correcties nodig zijn.

Planning: start 1 januari 2020, realisatie 01-09-2022 (initiële planning 1 juni 2020).

Beoogd resultaat: vermindering formatie planners RGV (de punten 1 en 2 geven samen een besparing van 1 fte).

Realisatie: De oorspronkelijke planning om de activiteit af te ronden op 1 juni 2020 is niet gehaald. Door corona, ziekte bij de softwareontwikkelaar en onverwachte noodzakelijke opschoning van data is de implementatie vertraagd. De beoogde besparing van 1 fte is in de

zomer van 2022 gerealiseerd. De planmodule is met de start van het nieuwe schoolseizoen 21/22 operationeel geworden. De oplevering van de API en het volledig kunnen toepassen van de automatische planning is gerealiseerd. In september 2022 zijn nieuwe formele afspraken met de softwareontwikkelaar gemaakt met als deadline. In maart 2023 zijn de laatste verbeteringen in het Regieportaal opgeleverd en daarmee is deze activiteit afgerond.

3. Internetboekingen verhogen

Doel: Internetboekingsportaal verbeteren en stimuleren dat er online wordt geboekt zodat het aantal telefonische boekingen gaat afnemen. De zelfredzaamheid van de klanten om 24/7 hun rit te boeken wordt vergroot. Deze verbetering vergt implementatietijd en acceptatie bij onze klanten. We gaan de reizigers enthousiasmeren om ritboekingen via de website te doen. De nieuwe software voor het VAV (Opt1route) voorziet in het boeken van een rit via internet. Door boekingen via internet daalt het aantal telefonische boekingen. Verwachting is 40% minder telefonische boekingen in 2027 en een reductie van 0,4 fte in 2023 tot uiteindelijk 2,0 fte in 2027.

Planning: start: initieel juni 2021, implementatie: vanaf 1 juni 2021 tot 1 januari 2023.

Beoogd resultaat: vermindering formatie Front Office (minder inleenkrachten)

Realisatie: planning was het nieuwe boekingsportaal per 30-06-2022 te gaan gebruiken, dit is vertraagd maar in februari 2023 is de module opgeleverd. De mogelijkheid om 0,4 fte te besparen in 2023 is nog steeds haalbaar. In de begrotingen zijn de beoogde besparingen opgenomen in de formatie. Daarmee is dit actiepoint afgerond.

4. Route-app RGV

Doel: Klant informatie automatisch op maat verstrekken, zodat de ouder/verzorger (van de reiziger in het RGV) bijvoorbeeld kan zien waar de taxi zich bevindt, wie de chauffeur is en wat de verwachte/gerealiseerde aankomsttijd van de taxi is. In de bestuursvergadering van november 2021 is een besluit genomen over deze investering. De tijdsbesparing ontstaat door minder inkomende telefoontjes van ouders/verzorgers over absenties, vragen over de verwachte aankomsttijd en de chauffeur die rijdt.

Planning: start 1 januari 2022 en realisatie vierde kwartaal Q4 2022 (initiële start 1 september 2021).

Beoogd resultaat: een reductie in het aantal binnenkomende telefoontjes bij de planners RGV (nu 50 per dag met name tijdens de vervoerstijden) die zich dan kunnen focussen op hun kerntaak; het plannen en het voeren van de regie waardoor de kwaliteit van het vervoer toeneemt. De klant ervaart een grotere service en heeft inzage in zijn gegevens, kan reageren op mogelijke fouten, 24/7 absenties melden en heeft inzage in de meest actuele vertrek en aankomsttijden. Deze investering draagt mede bij aan de vermindering van de formatie planners RGV. Op basis van de huidige planning wordt de app in het tweede kwartaal opgeleverd waarna de app in het derde kwartaal 2023 gefaseerd beschikbaar wordt gesteld.

5. Onderzoek naar mogelijkheden van optimalisatie processen en producten doelgroepenvervoer

Doel: Optimaliseren van processen tussen gemeenten en PlusOV en maatregelen om de impact van het chauffeurstekort te verminderen. De inzet van taxicapaciteit in de vroege ochtenduren waarin veel stilstand is worden naar de drukke uren verplaatst. Dit vergroot de vervoerscapaciteit en er kunnen meer ritten met hetzelfde aantal chauffeurs worden uitgevoerd. De klanttevredenheid zal hierdoor verbeteren.

Planning: in 2022 zijn, in samenwerking met de gemeenten, een aantal maatregelen voorgesteld, de implementatie is medio 2023.

Beoogd resultaat: de inzet van taxicapaciteit in de vroege ochtenduren waarin veel stilstand is worden naar de drukke uren verplaatst. Dit vergroot de vervoerscapaciteit en er kunnen meer

ritten met hetzelfde aantal chauffeurs worden uitgevoerd. De klanttevredenheid zal hierdoor verbeteren.

Investeringsen

In 2022 heeft het bestuur een investering goedgekeurd. Het investeringsplan omvat een wijziging in het eerdere investeringsplan voor het opzetten, uitvoeren en terugkoppelen van een continu klanttevredenheidsonderzoek (KTO) voor het vraagafhankelijke vervoer en een jaarlijks KTO voor het routegebonden vervoer voor een contractperiode van 2 jaar (van november 2022 tot november 2024). Het totaalbedrag van € 31.200 komt ten laste van de optimalisatiereserve.

Daarnaast wordt door PlusOV een inventarisatie uitgevoerd naar de toegevoegde waarde van een reizigersapp in het vraagafhankelijke vervoer. Indien hier een investering uit voortkomt wordt er een nieuw voorstel ter besluitvorming aan het bestuur aangeboden.

Organisatieomvang

Begin 2023 was de bezetting 23,9 fte (incl. inleenkrachten). De geplande bezetting sluit aan bij de begrote personeelskosten voor komende jaren en daarmee worden de doelstellingen gerealiseerd. De gerealiseerde en geplande bezetting voor de komende jaren is weergegeven in onderstaande tabel.

Bezetting op 1 januari	FTE
2022	24,8
2023	23,9
2024	22,9
2025	22,5
2026	22,1
2027	22,1

6.4 Verbonden partijen

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

Bijlage 1: Bijdrage per gemeente 2024

Programma/taakveld	Apeldoorn	Brummen	Deventer	Epe	Hatterm	Heerde	Lochem	Voorst	Zutphen	Totaal
1. Vraagafhankelijk vervoer (Maatwerkdienstverlening 18+)	€ 3.029.954	€ 290.499	€ 1.629.667	€ 612.466	€ 137.365	€ 213.861	€ 515.620	€ 571.331	€ 767.808	€ 7.768.572
* vervoer	€ 2.316.641	€ 200.523	€ 1.192.723	€ 469.223	€ 84.357	€ 132.129	€ 368.879	€ 463.678	€ 559.643	€ 5.787.796
* Organisatie	€ 713.313	€ 89.977	€ 436.944	€ 143.243	€ 53.008	€ 81.733	€ 146.741	€ 107.653	€ 208.165	€ 1.980.776
2. Leerlingenvervoer (onderwijsbeleid en leerlingzaken)		€ 533.335		€ 819.442	€ 312.406	€ 719.049	€ 719.265	€ 590.308		€ 3.693.805
* vervoer		€ 491.733		€ 753.212	€ 287.897	€ 681.260	€ 651.418	€ 540.534		€ 3.406.055
* Organisatie		€ 41.601		€ 66.230	€ 24.509	€ 37.790	€ 67.847	€ 49.774		€ 287.751
3. Dagbestedingsvervoer (maatwerkdienstverlening 18+)		€ 177.676		€ 160.593	€ 57.886	€ 83.309	€ 256.769	€ 119.691		€ 855.923
* Vervoer		€ 160.982		€ 134.016	€ 48.051	€ 68.145	€ 229.543	€ 99.717		€ 740.454
* Organisatie		€ 16.694		€ 26.577	€ 9.835	€ 15.164	€ 27.226	€ 19.974		€ 115.469
4. Jeugdvervoer (maatwerkdienstverlening 18-)		€ 103.210		€ 111.042	€ 20.744	€ 64.060	€ 114.813	€ 68.972		€ 482.840
* Jeugdvervoer		€ 96.650		€ 100.598	€ 16.879	€ 58.101	€ 104.114	€ 61.122		€ 437.464
* Organisatie		€ 6.560		€ 10.444	€ 3.865	€ 5.959	€ 10.699	€ 7.849		€ 45.376
Totale bijdrage per gemeente	€ 3.029.954	€ 1.104.719	€ 1.629.667	€ 1.703.543	€ 528.401	€ 1.080.279	€ 1.606.467	€ 1.350.302	€ 767.808	€ 12.801.140

In bovenstaand overzicht vindt u de bijdrage per gemeente per taakveld over 2024.

De bedragen zijn exclusief btw. 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 2024-2027

Programma/taakveld	Apeldoorn	Brummen	Deventer	Epe	Hatterm	Heerde	Lochem	Voorst	Zutphen	Totaal
1. Vraagafhankelijk vervoer										
2024	€ 3.029.954	€ 290.499	€ 1.629.667	€ 612.466	€ 137.365	€ 213.861	€ 515.620	€ 571.331	€ 767.808	€ 7.768.572
2025	€ 3.218.285	€ 306.397	€ 1.725.632	€ 650.629	€ 143.836	€ 224.015	€ 545.133	€ 609.528	€ 812.792	€ 8.236.248
2026	€ 3.436.437	€ 325.382	€ 1.838.202	€ 694.810	€ 151.879	€ 236.607	€ 579.991	€ 653.064	€ 865.623	€ 8.781.995
2027	€ 3.673.659	€ 346.042	€ 1.960.648	€ 742.853	€ 160.638	€ 250.321	€ 617.912	€ 700.386	€ 923.090	€ 9.375.551
2. Leerlingenvervoer										
2024	€ -	€ 533.335	€ -	€ 819.442	€ 312.406	€ 719.049	€ 719.265	€ 590.308	€ -	€ 3.693.805
2025	€ -	€ 562.170	€ -	€ 863.574	€ 329.286	€ 759.282	€ 757.282	€ 621.947	€ -	€ 3.893.541
2026	€ -	€ 593.513	€ -	€ 911.594	€ 347.637	€ 802.633	€ 798.850	€ 656.416	€ -	€ 4.110.643
2027	€ -	€ 626.758	€ -	€ 962.528	€ 367.102	€ 848.603	€ 842.948	€ 692.978	€ -	€ 4.340.917
3. Dagbestedingsvervoer										
2024	€ -	€ 177.676	€ -	€ 160.593	€ 57.886	€ 83.309	€ 256.769	€ 119.691	€ -	€ 855.923
2025	€ -	€ 187.072	€ -	€ 168.234	€ 60.621	€ 87.170	€ 270.118	€ 125.373	€ -	€ 898.587
2026	€ -	€ 197.344	€ -	€ 176.831	€ 63.705	€ 91.548	€ 284.777	€ 131.771	€ -	€ 945.976
2027	€ -	€ 208.241	€ -	€ 185.960	€ 66.979	€ 96.197	€ 300.331	€ 138.564	€ -	€ 996.274
4. Jeugdwetvervoer										
2024	€ -	€ 103.210	€ -	€ 111.042	€ 20.744	€ 64.060	€ 114.813	€ 68.972	€ -	€ 482.840
2025	€ -	€ 108.900	€ -	€ 116.913	€ 21.699	€ 67.452	€ 120.891	€ 72.517	€ -	€ 508.373
2026	€ -	€ 115.055	€ -	€ 123.332	€ 22.783	€ 71.159	€ 127.534	€ 76.423	€ -	€ 536.287
2027	€ -	€ 121.582	€ -	€ 130.142	€ 23.935	€ 75.092	€ 134.582	€ 80.567	€ -	€ 565.901
Totaal										
2024	€ 3.029.954	€ 1.104.719	€ 1.629.667	€ 1.703.543	€ 528.401	€ 1.080.279	€ 1.606.467	€ 1.350.302	€ 767.808	€ 12.801.140
2025	€ 3.218.285	€ 1.164.538	€ 1.725.632	€ 1.799.350	€ 555.442	€ 1.137.920	€ 1.693.424	€ 1.429.366	€ 812.792	€ 13.536.749
2026	€ 3.436.437	€ 1.231.294	€ 1.838.202	€ 1.906.568	€ 586.004	€ 1.201.948	€ 1.791.152	€ 1.517.673	€ 865.623	€ 14.374.902
2027	€ 3.673.659	€ 1.302.624	€ 1.960.648	€ 2.021.483	€ 618.655	€ 1.270.214	€ 1.895.773	€ 1.612.496	€ 923.090	€ 15.278.643

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

De bedragen zijn exclusief btw. 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

Een groot gedeelte van de organisatiekosten (ongeveer 65%) is direct toe te rekenen aan het vraagafhankelijk of het routegebonden vervoer.

De overige organisatiekosten zijn niet direct te verdelen naar de vervoersoorten. Deze kosten zijn als overhead te beschouwen. De overhead wordt verdeeld naar de programma's 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 2022.

Bijdrage organisatiekosten provincie Gelderland

Vanaf 2024 ontvangt PlusOV geen subsidie meer van de Provincie Gelderland.

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

Vanaf 2024 ontvangt PlusOV geen subsidie meer van de Provincie Gelderland.

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.

Bijlage 4: Gepronosticeerde balans

Omschrijving	ultimo 2023	ultimo 2024	ultimo 2025	ultimo 2026	ultimo 2027
Activa					
<i>Materiele vaste activa</i>	59.377	44.222	33.441	22.891	12.570
<i>Uitzettingen korter dan een jaar</i>					
* Vorderingen op openbare lichamen	250.000	350.000	350.000	350.000	350.000
* Rekening courant verhouding met het Rijk	3.500.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000	3.000.000
* Overige vorderingen	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
* Liquide middelen	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000
<i>Overlopende activa</i>	450.000	450.000	450.000	450.000	450.000
Totaal	4.460.877	4.045.722	4.034.941	4.024.391	4.014.070

Omschrijving	ultimo 2023	ultimo 2024	ultimo 2025	ultimo 2025	ultimo 2025
Passiva					
Reserves	336.389	370.000	370.000	370.000	370.000
Resultaat	-	-	-	-	-
<i>Vlottende schulden korter dan een jaar</i>					
* Overige vlottende schulden	350.000	100.000	100.000	100.000	100.000
<i>Overlopende passiva</i>	3.774.488	3.575.722	3.564.941	3.554.391	3.544.070
Totaal	4.460.877	4.045.722	4.034.941	4.024.391	4.014.070