

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-kerngevenstabel>

** 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 Kostenverdeelssystematiek

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 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 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

Investeringsen

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:

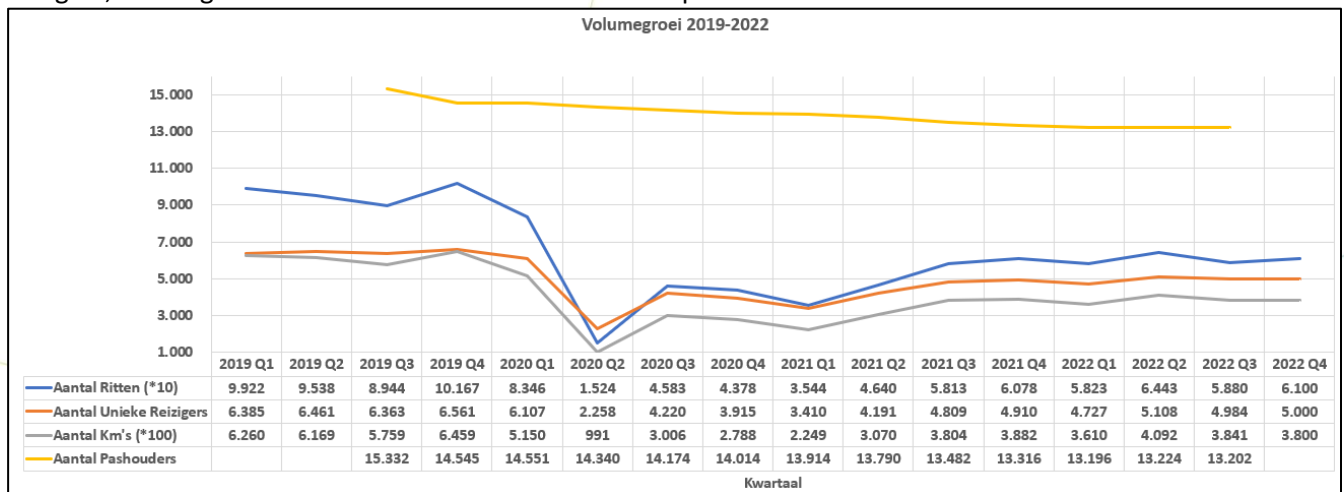
1. De daling in het routegebonden vervoer als gevolg van de sluiting van scholen en instellingen door een lockdown, is van tijdelijke aard geweest. Het vervoersvolume is inmiddels genormaliseerd en er is de afgelopen jaren zelfs een gestage stijging in aantallen deelnemers.
2. De daling in het volume 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.

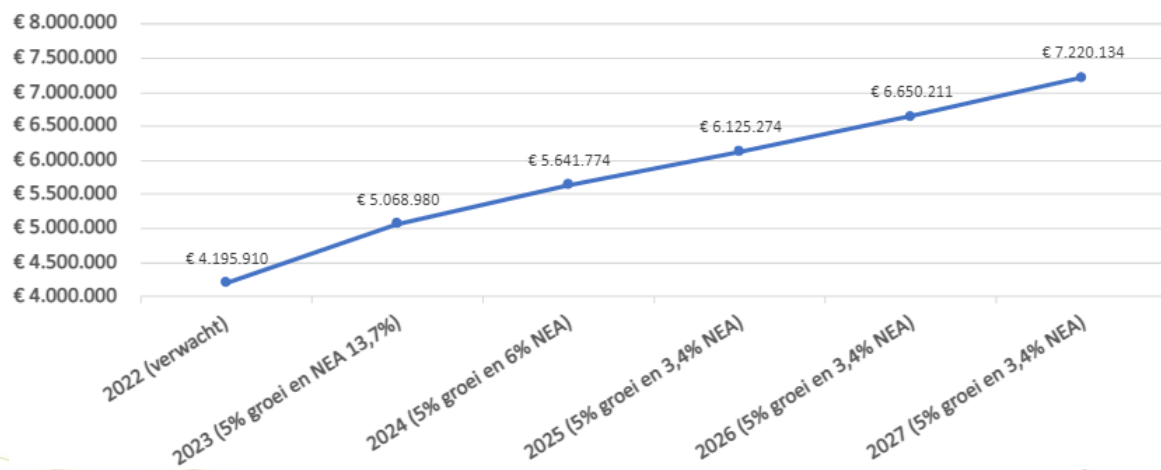
Het vervoersvolume begroten op basis van enkel extrapolatie is niet betrouwbaar omdat zowel 2020 als 2021 langere perioden kenden met vervoersbeperkingen door corona. In 2022 was het voorzichtige herstel van het volume zichtbaar. Voor 2021 en 2022 was alleen Q3 een vergelijkbaar kwartaal, beide kwartalen 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%

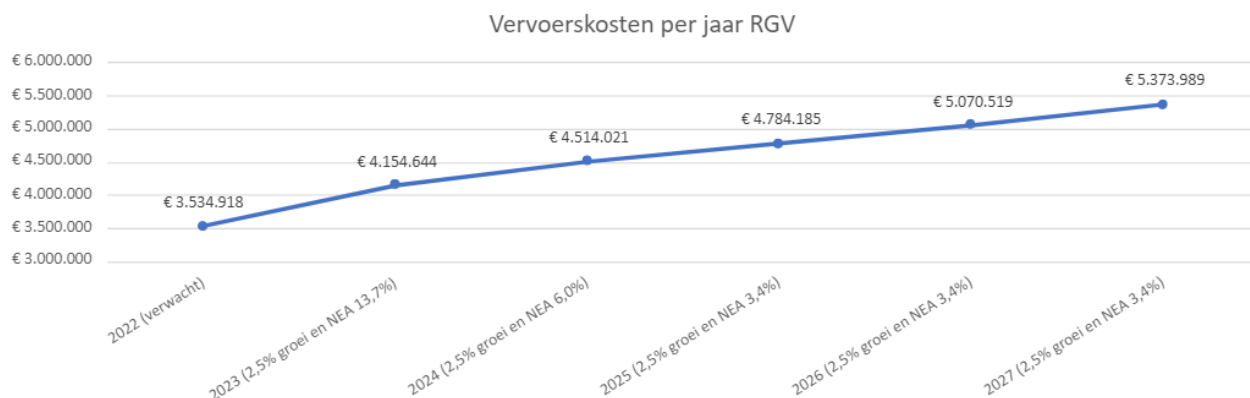
2. Het aantal gereden kilometers per rit stijgt met 2% van 14,5 kilometer naar 15,1 kilometer.
3. Het aantal gereden ritten in het gehele routegebonden vervoer stijgt sinds 2019 met 2,5% per jaar. Voor Jeugdwet-vervoer is dit de afgelopen 3 jaar +23%. Voor het leerlingenvervoer +3,5% en voor Dagbesteding – 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 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. 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 (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 vervoersplassen voor het vraagafhankelijk vervoer. De pasadministratie wordt alleen voor deze vervoerssoort gedaan en ten laste hiervan gebracht.

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