

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.

Investeringsen

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:

- 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.
- 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.

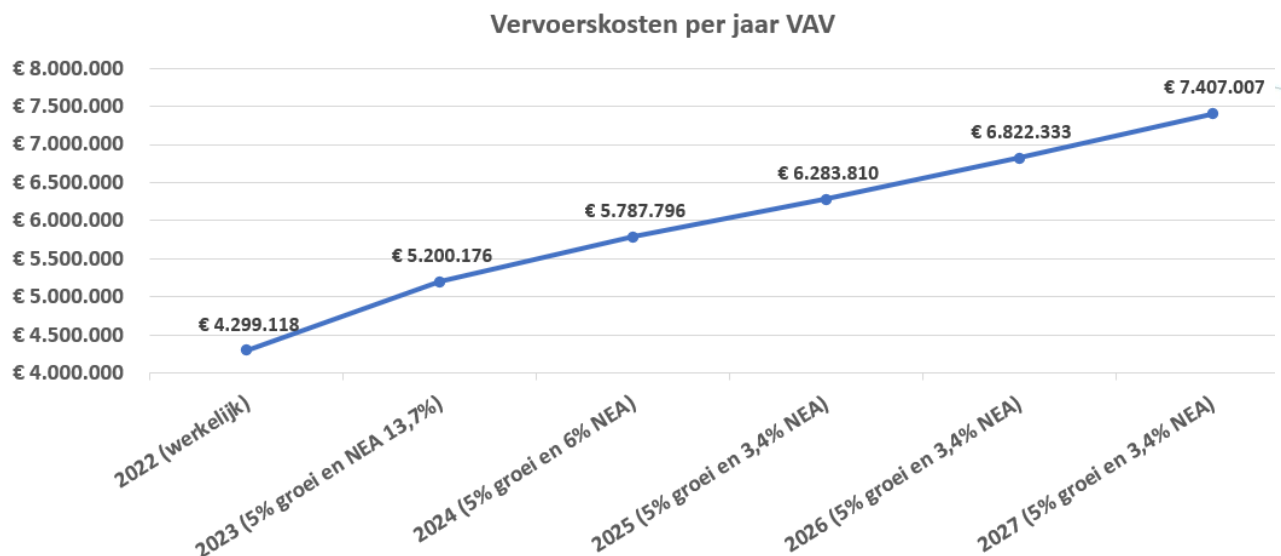
Voor de begroting 2024-2027 wordt de relatie met het vervoersvolume in 2019 losgelaten en vormen de jaren 2021 en 2022 de nieuwe basis. Er wordt geen rekening gehouden met vervoersbeperkingen of bijkomende kosten als gevolg van een nieuwe coronagolf.

2.a Vervoerskosten vraagafhankelijk vervoer.

Uitgangspunt voor de financiële begroting is:

- 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%.

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



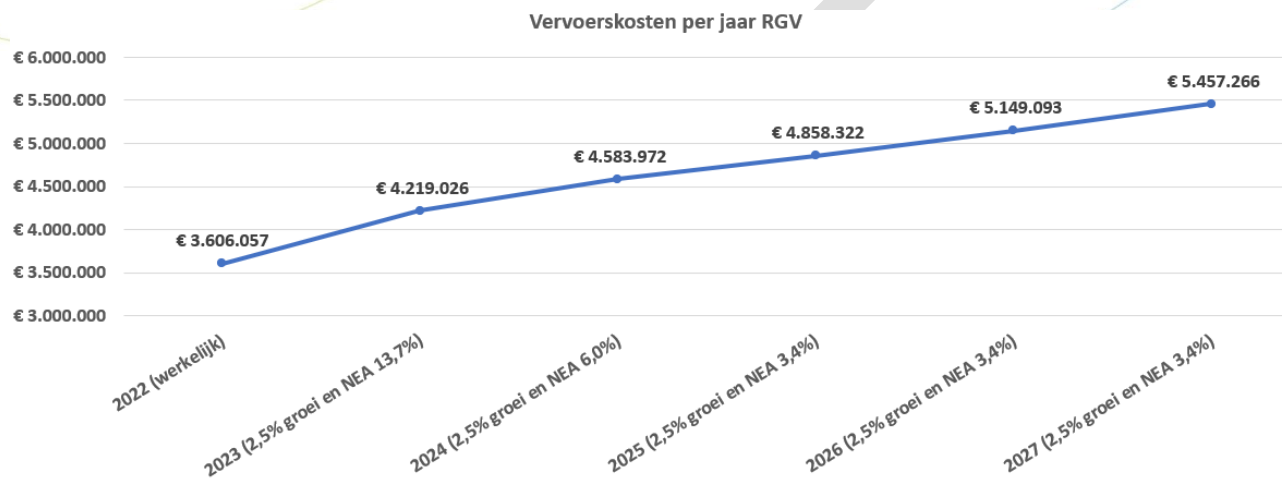
2.b Vervoerskosten routegebonden vervoer.

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 kerst attenties 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 materiële 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. Jeugdwetvervoer (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: Jeugdwetvervoer	€ 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: Jeugdwetvervoer	€ 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

	Werkelijk 2022	Prognose 2023	Prognose 2024	Prognose 2025	Prognose 2026	Prognose 2027
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	€ -	€ -	€ -	€ -

	Werkelijk 2022	Prognose 2023	Prognose 2024	Prognose 2025	Prognose 2026	Prognose 2027
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 verv.	€ 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: Klantinformatie 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. Jeugdwetvervoer (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	Hattem	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: Kostenverdeelssystematiek

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

1. Organisatiekosten
2. Vervoerkosten

1. Organisatiekosten

De organisatiekosten van PlusOV bestaan uit:

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

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: Geprognosticeerde 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