

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

Uw kenmerk
Ons kenmerk
Behandeld door H.H. Meijer
Doorkiesnummer
Datum 5 september 2024
Kopie aan RAOB

Betreft Beantwoording zienswijzen en definitieve meerjarenbegroting 2025-2028

Geacht college, geachte raadsleden,

Begin april ontving u de concept meerjarenbegroting 2025-2028 van Vervoerscentrale Stedendriehoek / PlusOV, waarbij u de gelegenheid kreeg om een zienswijze in te dienen. De gemeenten Apeldoorn, Epe, Hattem en Heerde hebben hier gebruik van gemaakt.

In deze brief worden opmerkingen weergegeven en vragen beantwoord die in de zienswijzen zijn gesteld. De zienswijzen vormen geen aanleiding om de conceptbegroting 2025-2028 aan te passen. De door het bestuur op 5 september 2024 vastgestelde begroting treft u als bijlage aan.

Zienswijze gemeente Apeldoorn

Zienswijze 1: 'De beleidsvrije bedrijfsvoeringsorganisatie PlusOV kan gemeenten geen taakstelling opleggen.'

Het bestuur van PlusOV geeft in de begroting een taakstelling aan de gemeenten mee om de volumestijging te beperken naar 3.5%. Dit is een opdracht die in onze ogen de beleidsvrije uitvoeringsorganisatie PlusOV de negen verschillende gemeenten niet kan meegeven. In de dienstverleningsovereenkomst die de gemeente Apeldoorn heeft met PlusOV is afgesproken dat beleidskeuzes een verantwoordelijkheid zijn van de gemeente. Daarom kan de gemeente Apeldoorn ook niet meegaan in deze taakstelling. We verzoeken u de taakstelling uit de begroting te schrappen. Binnen Apeldoorn hebben we aandacht voor de volumestijging van het vervoer dat PlusOV uitvoert voor onze gemeente. We willen graag samen met u deze volumestijging analyseren en monitoren zodat we achterhalen waar de stijging vandaan komt. Op basis hiervan kunnen we weloverwogen beleidskeuzes voor Apeldoorn maken. Waarmee we ernaar streven het vervoer toegankelijk te houden voor de inwoners van Apeldoorn die PlusOV hard nodig hebben om te kunnen deelnemen aan de samenleving'.

Zienswijze 2: 'Een volumestijging van 3.5% is onvoldoende onderbouwd.'

De keuze van het bestuur van PlusOV om de volumestijging bij te stellen naar 3.5%, leidt in onze ogen tot een niet reële begroting aangezien er niet goed onderbouwd is waarom er afgeweken wordt naar deze volumestijging. De onderbouwing zouden we terug moeten zien in de kadernota, hierin staat echter een heldere onderbouwing voor 7% stijging. Daarom zien wij in de begroting graag ook deze volumestijging terug'.

Reactie PlusOV op de zienswijze van de gemeente Apeldoorn:

In de DVO is inderdaad opgenomen dat de opdrachtgever beleid inzake vervoersdiensten vaststelt, waaronder toegang, gebruik bestemmingen en bekostiging van de vervoersdiensten (indicatiebeleid).

In het door u genoemde artikel in de DVO onder 5^e en 5f staat echter ook de werkafpraak dat de opdrachtgever (gemeenten) ten behoeve van de aanbesteding van het vervoer de te verwachten vervoersvolumes aanlevert, inclusief een beschrijving van de te verwachten ontwikkeling hiervan gedurende de looptijd van de contracten.

Voorafgaand aan het opstellen van de begroting heeft PlusOV de deelnemende gemeenten verzocht om gegevens aan te leveren over de verwachte ontwikkeling van het vervoersvolume voor de meerjarenbegroting 2025 -2028 (aantal reizigers en het aantal ritten per reiziger). Een zorgvuldige onderbouwing voor het verwachte vervoersvolume kan in feite alleen door de gemeenten zelf worden gemaakt. De gemeente heeft het beste inzicht in bijv. demografische ontwikkelingen, beschikt over data en kent de impact op het doelgroepenvervoer van de door hen gemaakte beleidskeuzes.

Een aantal gemeenten heeft niet, of niet volledig, aan dit verzoek voldaan. Dit heeft als consequentie dat PlusOV genoodzaakt is om zelf, op basis van eigen inzichten, extrapolaties en aannames, de ontwikkeling van het totale vervoersvolume te begroten. PlusOV heeft 7% groei voor het totale vervoersvolume ingeschat, die groei zal zeer waarschijnlijk per gemeente verschillen. De bijstelling naar 3,5% geldt voor het totale vervoersvolume. De taakstelling is niet gespecificeerd per gemeente maar is het resultaat van de afzonderlijke inspanningen van de 9 gemeenten.

De bijstelling komt voort uit de aangekondigde korting op het gemeentefonds. Het kostenbewustzijn van het bestuur en de begrote 7% jaarlijkse groei gaf voortschrijdend inzicht en maakt dat het bestuur van mening is dat deze ontwikkeling financieel niet houdbaar is. Daarbij is het belang van het vervoer voor de kwetsbare doelgroep en het betaalbaar houden van het doelgroepenvervoer uitvoerig in het bestuur aan de orde geweest.

U geeft aan dat er binnen Apeldoorn aandacht is voor de volumestijging van het vervoer dat PlusOV uitvoert voor uw gemeente. Dit kunnen wij beamen, er is inmiddels een uitvoerige analyse gemaakt van het uitgevoerde vervoer door PlusOV en medewerkers van de gemeente Apeldoorn, de resultaten zijn bij u bekend.

PlusOV zal er alles aan doen om de deelnemende gemeenten te blijven motiveren onderbouwde vervoersvolumes aan te leveren voor toekomstige begrotingen. Dit zal bijdragen aan een kwalitatief betere en gedragen kadernota en meerjarenbegroting.

Zienswijze gemeente Epe

Onze gemeenteraad constateert dat de financiële documenten die u onze raad hebt aangeboden allen in het teken staan van een verbeterde financiële situatie bij PlusOV. In de financiële jaarrekening 2023 komt evenals de voorgaande jaren een positief resultaat naar voren. We willen u een compliment maken dat de organisatie op orde is en de bijbehorende kosten stabiliseren / beperkt stijgen. Temeer omdat de kwaliteit van de dienstverlening in het vraagafhankelijk vervoer zeer goed is. Tegelijkertijd, echter, scoort de kwaliteit van dienstverlening in het routegebonden vervoer nog onder de norm en baart de verwachte stijging in de vervoerskosten voor dit en de komende jaren onze gemeenteraad zorgen. Op deze twee punten wil onze gemeenteraad dan ook één en ander opmerken die u mogelijk een richting kunnen geven.

1. Kwaliteit dienstverlening routegebonden vervoer

De gemeenteraad realiseert zich dat verreweg de meeste (ouders van de) reizigers tevreden zijn over het vervoer via PlusOV en dat een (landelijk) tekort aan chauffeurs de hoofdoorzaak is voor ontevredenheid. En ook dat dit probleem niet door u maar door vervoerders zelf moet worden opgelost. Desalniettemin vindt onze gemeenteraad het van groot belang dat u maximale invloed uitoefent op de vervoerders zodat zij leveren conform de afgesproken dienstverlening. Onze gemeenteraad hoort dan ook graag welke inspanningen u hiertoe gaat doen.

2. Verwachte stijging vervoerskosten

Wanneer we naar de meerjarenbegroting kijken, maar ook de huidige situatie (NEA-index, geopolitiek, inflatie) in ogenschouw nemen dan stijgen de vervoerskosten de komende jaren flink. Het is de wens van onze gemeenteraad om het vervoer ook op termijn betaalbaar te houden. De verwachting is immers dat deze kosten ook autonoom zullen stijgen omdat er sprake is van een vergrijzende bevolkingsopbouw. Onze gemeenteraad realiseert zich dat er ook voor onze gemeente een taak ligt in het beheersbaar houden van de kosten: wij gaan immers over de toegang tot het vervoer. Onze gemeenteraad zou graag zien dat u, net als afgelopen jaar, samen met de gemeente Epe in overleg gaat om te onderzoeken op welke wijze de vervoerskosten ook in de toekomst beheersbaar blijven, waarbij uiteraard de kwaliteit van het vervoer op niveau moet blijven.

Reactie PlusOV op de zienswijze van de gemeente Epe:

PlusOV monitort structureel de gemaakte afspraken met vervoerders. Een aantal afspraken (met name de doelstellingen ten aanzien van stiptheid, de vaste chauffeurs op een route en het leveren van de door ons gevraagde chauffeurs met auto) worden niet altijd nagekomen mede als gevolg van een tekort aan chauffeurs. Dit speelt in zowel het vraagafhankelijk vervoer (WMO-vervoer) als het routegebonden vervoer (leerlingenvervoer, Jeugdwet- en dagbesteding). Bij het niet nakomen van afspraken worden boetes opgelegd. Hiermee geven we een signaal af dat we ontevreden zijn over de prestaties en is het tevens een financiële prikkel om de prestaties te verbeteren.

De werving van chauffeurs is primair de verantwoordelijkheid van de vervoerders, we laten ons over hun inspanningen informeren. We blijven constructief in gesprek met vervoerders om

samen de gevolgen van het aanhoudende chauffeurstekort te minimaliseren. Dit doen we bijvoorbeeld door routes te optimaliseren waardoor er minder chauffeurs nodig zijn.

We delen uw zorg over de stijging van de vervoerskosten. Er ligt een opdracht voor PlusOV om het vervoer efficiënt en op een kwalitatief goed niveau te organiseren tegen acceptabele organisatie- en vervoerskosten. Voor de gemeenten ligt er een opdracht om steeds een zorgvuldige afweging te maken bij het afgeven van een indicatie voor gebruik van het doelgroepenvervoer waarbij ook de kosten onderdeel kunnen zijn van die afweging. PlusOV en de medewerkers van de gemeente Epe werken op constructieve wijze samen om een juiste balans te vinden. Ik kan u toezeggen dat we dit ook blijven doen.

Zienswijze gemeente Hattem

Zienswijze 1: 'Wij maken gebruik van de mogelijkheid tot het indienen van een zienswijze

In de raadsvergadering is besloten een zienswijze te geven op de concept begroting 2025-2028. De concept begroting geeft weer dat de kosten fors stijgen. Van 2025 tot 2028 wordt er een stijging van ruim 24% van de totale kosten verwacht. Dit is het geval voor heel PlusOV als ook voor de gemeente Hattem. Als we kijken naar de kosten ten opzichte van 2023, is in 2028 voor heel PlusOV zelfs een kostenstijging te verwachten van 46% en voor de gemeente Hattem een stijging van 53%. De komende jaren is, vanwege korting op het gemeentefonds, voor de financiële situatie van de gemeente Hattem geen rooskleurig perspectief te verwachten. Deze stijging van kosten komt daar nog eens bij bovenop. Als raad zouden wij graag een nadere analyse van de oorzaken van de toename van deze kosten zien.

Het vervoer laat weer een toename in gebruik zien. Het vervoervolume stijgt. Er worden meer en langere ritten uitgevoerd. Het bestuur van PlusOV heeft, in tegenstelling tot de kadernota, bij de concept begroting ervoor gekozen om niet de 7% stijging in vervoersvolume door te rekenen, maar de helft (3,5%) en de overige 3,5% als taakstelling op te leggen. Wij ondersteunen deze keuze en hopen op een werkbare uitkomst om de kosten te beperken en tegelijkertijd de kwaliteit van het vervoer van PlusOV hoog te houden. Echter is ook hiervoor een grondige en nadere analyse van de cijfers nodig om te bepalen wat gedaan kan worden.

Nader onderzoek naar servicelevel telefonie

In paragraaf 6.3 'Bedrijfsvoering' van de concept begroting is opgenomen dat het de bedoeling is om de bezetting in de loop van 2024 te verhogen van 22,9 naar 23,8 fte. Dit is een uitbreiding van 0,9 fte. Als reden voor deze uitbreiding wordt aangegeven dat deze wijziging in de bezetting nodig is om de afspraken met betrekking tot het servicelevel telefonie te realiseren. Het servicelevel telefonie houdt in dat 80% van de inkomende telefoontjes binnen 20 seconden wordt opgenomen. In 2023 is 75% van de telefoontjes binnen 20 seconden opgenomen. De norm van 80% is daarmee niet gehaald.

Alhoewel het een logische reactie lijkt om de bezetting te vergroten om het servicelevel telefonie wel te behalen, vinden wij dit in het licht van de verwachte kostenstijging niet een passende oplossing. Naast de taakstelling van de 3,5% ten aanzien van het vervoersvolume is het logisch om ook op andere wijzen te bekijken hoe de kosten beperkt kunnen blijven.

Wellicht is het een mogelijkheid om nader te onderzoeken of het servicelevel aangepast kan worden zonder dat de dienstverlening van PlusOV daarmee verminderd in kwalitatief oogpunt en zodat een uitbreiding van de bezetting voorkomen kan worden. Uiteraard moet een dergelijke keuze onderbouwd worden. De gemeenteraad van Hattem stelt op prijs dat er nader onderzoek wordt gedaan naar de mogelijkheden voor aanpassing van het servicelevel telefonie en dat waar mogelijk de norm wordt bijgesteld zodat een uitbreiding van 0,9 fte van de bezetting niet nodig is'.

Reactie PlusOV op de zienswijze van de gemeente Hattem:

Uw vraag naar een analyse van de oorzaken van de toename van de kosten is beantwoord in de kadernota en conceptbegroting 2025-2028. Samengevat is de kostenstijging met name het resultaat van de ingeschatte stijging van het vervoersvolume, de NEA-index, de Cao-afspraken en de prijsindex (inflatie).

De door u genoemde werkbare uitkomst om de kosten te beperken en de kwaliteit van het vervoer hoog te houden rust op 2 pijlers. De totale lasten van PlusOV bestaan voor ongeveer 18% uit kosten voor de organisatie van PlusOV en de overige 82% bestaat uit vervoerskosten.

De stijging van de begrote organisatiekosten zijn voor een gedeelte gedempt door de ingezette kostenbesparingen binnen PlusOV.

De invloed op de vervoerskosten bestaat uit 2 componenten:

1. Het is de taak van PlusOV om het vervoer efficiënt te plannen binnen de door de gemeente gestelde kwaliteit en richtlijnen.
2. PlusOV is een uitvoeringsorganisatie. Het is aan de gemeente om de toegang tot het doelgroepenvervoer te bepalen. Het is de rol van de gemeente om, indien door hen gewenst, aanvullend beleid te vormen om daarmee de groei in het vervoersvolume te reguleren en de hieraan gerelateerde kostenstijging te beïnvloeden.

De door u genoemde analyse van de cijfers die nodig is om te bepalen waardoor de volumestijging is ontstaan is inmiddels uitgevoerd. Deze informatie is binnen uw gemeente beschikbaar.

Tot slot wordt in het najaar 2024 door de gemeenten de bestaande dienstverleningsovereenkomsten (DVO) geactualiseerd. Dan wordt ook bepaald wat het kwaliteitsniveau van telefonie moet zijn en het daarvan afgeleide servicelevel. Mocht dit lager worden dan de huidige norm van 80% dan zal onderzocht worden welke bezetting er moet komen om de nieuwe norm efficiënt te realiseren.

Zienswijze gemeente Heerde

Wij brengen een zienswijze naar voren op de concept begroting 2025-2028

U heeft ervoor gekozen de meerjarenbegroting op te stellen met een stijging van 3,5% voor wat betreft het vervoersvolume. Dit in tegenstelling tot het percentage van 7 dat is opgenomen in de Kadernota 2025-2028. Het aandeel van de gemeente Heerde in de kosten van PlusOV toont een stijgende trend over de afgelopen jaren en in het eerste kwartaal 2024. Wij verwachten die ook voor de komende jaren. Naar onze mening is onvoldoende onderbouwd, waarom voor een

stijging van 3,5% is gekozen. Enkel het zichzelf opleggen van een taakstelling, zonder dat hier een onderbouwing voor is gegeven, is een wankel uitgangspunt voor de verwachte kostendaling. Het is wenselijk een realistische begroting op te stellen. Wij menen daarom dat er bij de definitieve begroting uitgegaan moet worden van de eerder gestelde 7%. Daarnaast kunt u zichzelf alsnog de taakstelling opleggen om de beoogde 3,5% stijging te halen, zodat u de kostenontwikkeling voor de komende jaren in de hand kunt houden.

Daarnaast constateren wij het volgende. In de met u gesloten dienstverleningsovereenkomsten is een groot aantal kwalitatieve presentatie indicatoren opgenomen. Ten aanzien van de telefonie is overeengekomen dat 80% van de binnenkomende telefoontjes binnen 20 seconden moet zijn opgenomen. U geeft in de Kadernota aan, dat dit niet gehaald is. U komt uit op 75%. Om wel aan het percentage van 80 te voldoen, heeft u in de begroting extra personele inzet opgenomen. Wij begrijpen dat dit van uw kant nodig is om het gevraagde percentage te halen.

Wij hebben ook begrepen dat de dienstverleningsovereenkomsten binnenkort opnieuw moeten worden gesloten. Wij vragen u daarom kritisch te zijn op de daarin opgenomen kwalitatieve prestatie indicatoren. Het lijkt erop dat deze nu erg ambitieus zijn. Mogelijk kan bijstelling hiervan leiden tot een kostenbesparing, waarbij er nog steeds sprake is van een aanvaardbaar dienstverleningsniveau. Uitbreiding van het aantal personeelsleden is dan mogelijk niet nodig. Wij vragen u dit ook met de overige deelnemers aan de GR te delen.

Een ander punt dat aandacht vraagt is het chauffeurstekort. Duidelijk is, dat de vraag naar vervoer toeneemt en dat het aanbod van chauffeurs niet meestijgt. Dat leidt in de toekomst onherroepelijk tot problemen. Wij hebben begrepen dat u er samen met de vervoerders alles aan doet om het vervoer zo efficiënt mogelijk in te plannen. Dit leidt gedeeltelijk tot het terugdringen van de vraag naar chauffeurs. Maar er is meer nodig om vraag en aanbod op elkaar af te stemmen. Wij zijn daarom bereid te kijken naar de wijze waarop wij vanuit de gemeente Heerde onze bijdrage kunnen leveren aan het beter op elkaar afstemmen van deze vraag en het aanbod. We realiseren ons dat het niet gaat werken als de gemeente Heerde dit alleen doet. Volgens ons ligt hier een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Wij roepen de overige deelnemers aan de GR Basismobiliteit daarom op hier ook aandacht aan te besteden in hun organisatie. Alleen in gezamenlijkheid kunnen we de kwaliteit blijven bieden die de reiziger van PlusOV mag verwachten.

Reactie PlusOV op de zienswijze van de gemeente Heerde:

PlusOV is een uitvoeringsorganisatie. De vervoersopdracht aan PlusOV door gemeenten gegeven is veelal de uitwerking van wet- en regelgeving waar de gemeente aan heeft te voldoen. Zoals eerder in deze brief aangegeven kan alleen de gemeente een zorgvuldige onderbouwing voor het te begroten vervoersvolume maken. De gemeente heeft het beste inzicht in bijv. demografische ontwikkelingen, beschikt over data en kent de impact op het doelgroepenvervoer van de door hen gemaakte beleidskeuzes. Het is ook aan de gemeente om de (mate van) toegang tot het doelgroepenvervoer beleidsmatig te bepalen en indien gewenst zichzelf een taakstelling op te leggen welke zichtbaar wordt in het door de gemeente begrote vervoersvolume en daaruit

voortvloeiende vervoerskosten. Alle deelnemende gemeenten dragen op deze manier bouwstenen aan voor de totale begroting van PlusOV.

Het is de taak van PlusOV om de vervoersvraag efficiënt te plannen en binnen de door de gemeente gestelde kwaliteit en richtlijnen. De gemeente kan indien gewenst aan PlusOV een taakstelling opleggen voor de organisatiekosten. Welke impact dit heeft op de kwaliteit van regievoering, de efficiency en de continuïteit kan daarna onderzocht worden.

Met deze brief voldoe ik aan uw verzoek om een eventuele bijstelling van het servicelevel telefonie en ook uw oproep om aandacht aan te besteden aan vraag en aanbod in relatie tot het chauffeurstekort met de andere GR-leden te delen. We onderschrijven uw opmerking dat we alleen in gezamenlijkheid de kwaliteit kunnen blijven bieden die de reiziger van PlusOV mag verwachten.

Tot slot

Uw ingediende vragen en opmerkingen helpen PlusOV bij het verder verbeteren van de organisatie en resultaten, onze dank hiervoor.

Ik vertrouw erop hiermee uw vragen tot tevredenheid te hebben beantwoord.

Met vriendelijke groet,


H.H. Meijer
Directeur PlusOV

Begroting 2025-2028

Vervoerscentrale Stedendriehoek

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Financiële uitgangspunten.....	4
2.1 Samenvatting kadernotitie	4
2.2 Effecten jaarrekening 2023.....	6
3. Organisatiekosten.....	7
3.1 Personeelskosten.....	7
3.2 Bedrijfsvoering.....	8
3.3 Direct materiële kosten	9
3.4 Facilitaire diensten.....	9
3.5 Bestuurskosten	10
3.6 Verdeling organisatiekosten naar vervoerssoorten en programma's.....	11
4. Programma's.....	13
4.1 Programma 1: Vraagafhankelijk vervoer	14
4.2 Programma 2: Leerlingenvervoer	15
4.3 Programma 3: Wmo-dagbesteding.....	16
4.4 Programma 4: Jeugdwetvervoer (maatwerkdienstverlening 18-).....	17
4.6 Reserves.....	18
5. Overzicht van baten en lasten	19
6. Paragrafen.....	20
6.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing	20
6.2 Financiering.....	22
6.3 Bedrijfsvoering.....	23
6.4 Verbonden partijen.....	23
Bijlage 1: Bijdrage per gemeente 2025.....	24
Bijlage 2: Bijdrage per gemeente 2025-2028	25
Bijlage 3: Kostenverdeelssystematiek	26
Bijlage 4: Geprognosticeerde balans	27

1. Inleiding

Voor u ligt de meerjarenbegroting van de Vervoerscentrale Stedendriehoek 2025-2028. De begroting laat een beheerste kostenstijging zien voor de organisatiekosten, de begroting is taakstellend voor de vervoerskosten.

Het vraagafhankelijk vervoer (Wmo-vervoer) is er om de zelfredzaamheid en maatschappelijke participatie van mensen (met een functiebeperking) te bevorderen. Doel is mensen in staat te stellen zelfstandig deel te nemen aan het sociale en maatschappelijke leven. We zien de afgelopen jaren een toename in deze ritten. Het aantal ritten in het vraagafhankelijke vervoer is in 2023 69% ten opzichte van het aantal ritten van voor corona in 2019. Het Wmo-vervoer voorziet steeds meer in de behoefte van de klanten.

Met het routegebonden vervoer vult de gemeente haar wettelijke plicht in om leerlingen van scholen voor primair en (voortgezet) speciaal onderwijs vervoer aan te bieden en te bekostigen wanneer dit onderwijs niet in de (onmiddellijke) omgeving van de leerling wordt aangeboden. Daarnaast voorziet het routegebonden vervoer bij PlusOV in het vervoer naar de dagbesteding en vervoer op basis van de Jeugdwet.

Deze waardevolle voorzieningen, voor de kwetsbare groep mensen in onze samenleving, hebben te maken met een jaarlijkse kostenstijging. Het is een opeenstapeling van de toe te passen NEA-index en de toename van het aantal ritten.

PlusOV is er om het doelgroepenvervoer met de beschikbare chauffeurs kwalitatief goed én zo efficiënt mogelijk te organiseren om daarmee ook een bijdrage te leveren aan de beschikbaarheid en betaalbaarheid van het doelgroepen vervoer.

In de uitvoering van het doelgroepenvervoer blijft het tekort aan chauffeurs een knelpunt, dit is overigens een landelijk vraagstuk. Komende jaren zal er focus moeten komen op welke manier we het doelgroepenvervoer beschikbaar houden voor de mensen die niet zonder kunnen, met het beperkte aanbod aan chauffeurs. Dit vraagt om een integrale aanpak ondersteund door een breed gedragen visie en daarop gebaseerd beleid van de deelnemende gemeenten, in afstemming met scholen, instellingen, reizigers, ouders/verzorgers.

Voor de medewerkers van PlusOV wordt het uitvoeren van alle ritaanvragen met behoud van een hoge klanttevredenheid een steeds grotere uitdaging. Maar de inzet blijft onverminderd om de missie van PlusOV te realiseren: '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 25 januari 2024.

Vervoersvolume

In de Kadernotitie is een verwachte toename van de vervoerskosten met 12,5% opgenomen. Dit is opgebouwd uit een verwachte stijging van de NEA-index met 5,1% plus een jaarlijkse groei van het vervoersvolume (vervoerskosten) van 7%. De daaruit voortkomende forse kostenontwikkeling werd inzichtelijk in het proces van het opstellen van de conceptbegroting. Het bestuur heeft daarop, als afwijking op de Kadernotitie, een taakstelling opgenomen om de toename in het vervoersvolume te reguleren tot maximaal 3,5% stijging per jaar. De kostenstijging kan hierdoor beperkt worden van 12,5% naar 8,8% per jaar in de conceptbegroting 2025-2028.

Indexering

Inflatiepercentage

Het inflatiepercentage baseren we op de gegevens uit de gemeentefondscirculaire van september 2023. Het verwachte percentage voor onze exploitatie in 2025 is 2,5%. Voor 2026 is de door het CPB verwachte inflatie 2,4% en de jaren daarna 2,3%. Dit percentage passen we toe op de organisatiekosten.

Loonkosten

De loonkosten voor het personeel van PlusOV zijn berekend op basis van de CAO tot en met 2023 en de opvolgende CAO 2024-2025. De lonen stijgen vanaf 1 januari 2024 met 4,75% en vanaf 1 oktober 2024 met 1,25%.

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 vervoerskosten in 2024 is vastgesteld op 3,4%.

Voor 2025 tot en met 2028 hanteren we een verwachte NEA-index van 5,1%, dit is de gemiddelde NEA-index van de jaren 2019 t/m 2024.

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 3 is de kostenverdeelsystematiek uitgewerkt.

Organisatieomvang

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 Werkelijk	2025 Gepland	2026 Gepland	2027 Gepland	2028 Gepland
Aantal fte	26,8	24,8	23,9	23,1	23,8	23,4	23,0	23,0

De geplande bezetting sluit aan bij de begrote personeelskosten voor komende jaren. In 2024 is het de bedoeling om de bezetting te verhogen naar 23,8 fte. Deze wijziging is nodig om de afspraken uit de DVO voor het servicelevel telefonie te kunnen realiseren. Voor 2026 en 2027 wordt een lichte daling in de bezetting (flexibele schil) begroot door een toename van het online boeken van een rit door de klant zelf.

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 2023

Vanuit de jaarrekening 2023 hebben we een aantal ontwikkelingen in de organisatie- en vervoerskosten in de begroting 2025-2028 opgenomen:

Ondersteuning PIOFACH

De kosten voor de ondersteuning van PlusOV door medewerkers van de gemeente Lochem zijn met € 30.000 maar beneden bijgesteld. De organisatie van PlusOV is stabiel geworden maar is ook in staat een aantal werkzaamheden te integreren in de eigen organisatie.

ICT-software VAV

De afgelopen jaren waren de kosten voor het planningspakket VAV gebaseerd op de aanbidding uit aanbesteding. De werkelijkheid was dat de variabele kosten (op basis van aantal ritten) structureel lager waren dan destijds de inschatting bij de aanbesteding. De kosten zijn in 2025 met € 40.000 neerwaarts bijgesteld en worden jaarlijks vermeerderd met de indexatie en de verwachte variabele kostenstijging als gevolg van de stijging in het aantal ritten.

Vervoerskosten vraagafhankelijk en routegebonden vervoer.

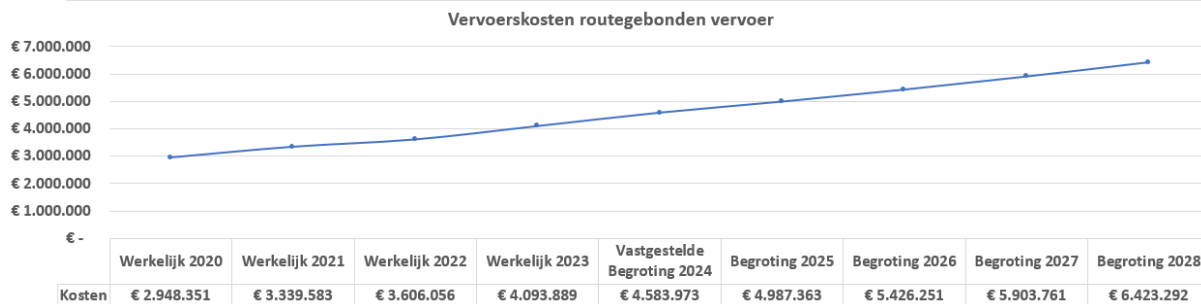
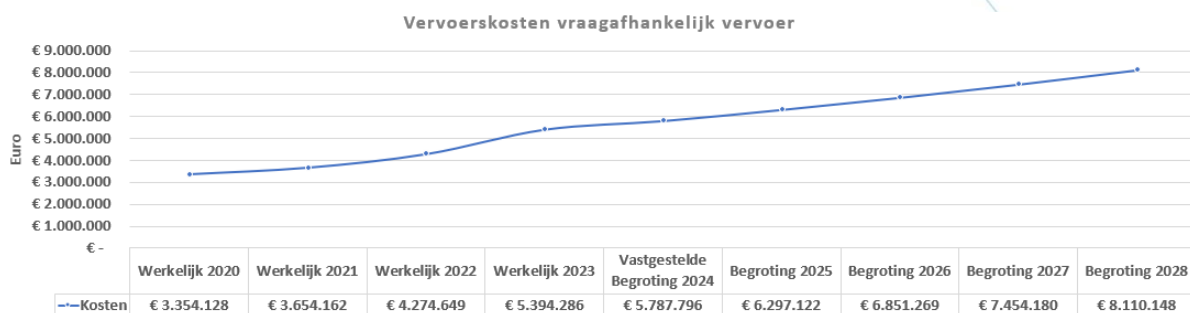
Uitgangspunt voor de begroting 2025-2028 is het besluit van de deelnemende gemeenten om binnen de begroting van PlusOV te blijven met als taakstelling een stijging in het vervoersvolume van maximaal 3,5%.

De vervoerskosten stijgen met 8,8% in de komende begrotingsjaren door de onderstaande ontwikkelingen:

1. Het vervoersvolume stijgt jaarlijks met 3,5%
2. Voor 2025 en de jaren daarna verwachten we een stijging van de NEA-index met 5,1% per jaar

In het leerlingenvervoer zien we de afgelopen jaren een trend dat meer deelnemers gebruik maken van het leerlingenvervoer en Jeugdwetvervoer. In het dagbestedingsvervoer zien we een afname van het aantal deelnemers.

In onderstaande grafieken is de ontwikkeling te zien in de historische en begrote vervoerskosten (excl. de uitgekeerde continuïteitsbijdrage i.v.m. corona).



3. Organisatiekosten

In dit hoofdstuk lichten we de totale organisatiekosten toe. De kosten zijn standaard verhoogd met de eerdergenoemde indexeringen. De begroting laat een stijging in de organisatiekosten zien vanaf 2023 tot en met 2028 van 23%. De kostenstijgingen worden deels gecompenseerd door personele krimp en het minder gebruik maken van ondersteuning door medewerkers van de gemeente Lochem.

Er hebben enkele verschuivingen plaatsgevonden waar de kosten worden geboekt en de kosten van een aantal contracten zijn geactualiseerd. Ook zijn de effecten uit de jaarrekening verwerkt. 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 2022	Jaarrekening 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Organisatiekosten							
1. Personeelskosten	€ 1.604.470	€ 1.678.979	€ 1.696.529	€ 1.866.316	€ 1.877.977	€ 1.887.035	€ 1.930.437
2. Bedrijfsvoering	€ 134.794	€ 142.172	€ 172.476	€ 152.822	€ 157.155	€ 161.414	€ 161.679
3. Direct materiële kosten	€ 176.012	€ 249.111	€ 337.200	€ 317.272	€ 330.004	€ 336.865	€ 345.326
4. Facilitaire diensten	€ 77.499	€ 94.779	€ 94.309	€ 105.779	€ 108.135	€ 110.473	€ 113.014
5. Bestuurskosten	€ 63.064	€ 63.856	€ 178.858	€ 182.850	€ 184.425	€ 186.029	€ 188.008
Subtotaal organisatiekosten	€ 2.055.839	€ 2.228.897	€ 2.479.372	€ 2.625.038	€ 2.657.695	€ 2.681.815	€ 2.738.463

3.1 Personeelskosten

	Jaarrekening 2022	Jaarrekening 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Loonkosten (incl. inhuur)	€ 1.582.278	€ 1.645.596	€ 1.645.831	€ 1.812.276	€ 1.823.791	€ 1.832.740	€ 1.874.893
Opleiding / training	€ 3.462	€ 14.604	€ 24.687	€ 27.184	€ 27.357	€ 27.491	€ 28.123
Algemene personeelskosten	€ 18.730	€ 18.779	€ 26.011	€ 26.856	€ 26.830	€ 26.804	€ 27.420
Totaal Personeelskosten	€ 1.604.470	€ 1.678.979	€ 1.696.529	€ 1.866.316	€ 1.877.977	€ 1.887.035	€ 1.930.437

Loonkosten (incl. externe inhuur)

De reductie in het aantal medewerkers van 24,8 fte in 2022 naar 23,0 fte in 2028 dempt de stijging van de personeelskosten tot 11% in deze periode. Een gedeelte van deze besparingen in personeelskosten komt overigens weer terug in hogere ICT-kosten. Met de investeringen in ICT is de continuïteit en de kwaliteit van het vervoer verbeterd.

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 kerstattenties en dergelijke. Om het ziekteverzuim te verlagen en inhoud te geven aan de nieuwe cao-afspraken wordt er in de begrotingsperiode geïnvesteerd in een vitaliteitsprogramma voor de medewerkers voor de komende jaren.

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 2025:

- 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 2022	Jaarrekening 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Ondersteuning PIOFACH	€ 127.749	€ 135.691	€ 161.900	€ 141.711	€ 145.832	€ 149.876	€ 149.876
Bankkosten	€ 3.817	€ 3.534	€ 5.456	€ 5.732	€ 5.841	€ 5.952	€ 6.089
Verzekeringen	€ 3.228	€ 2.947	€ 5.120	€ 5.379	€ 5.481	€ 5.586	€ 5.714
Totaal kosten bedrijfsvoering	€ 134.794	€ 142.172	€ 172.476	€ 152.822	€ 157.155	€ 161.414	€ 161.679

Ondersteuning PIOFACH

Dit betreft de ondersteuning door de gemeente Lochem en de inzet van de Functionaris Gegevensbescherming. Vanaf 2025 is dit budget met € 30.000 naar beneden bijgesteld. De interne organisatie bij PlusOV is de afgelopen jaren stabiel en zo ingericht dat er minder uren ondersteuning door de gemeente Lochem nodig zijn. In de Ondersteuning PIOFACH zijn ook de kosten van € 15.000 opgenomen van de externe Functionaris Gegevensbescherming. Deze kosten zijn nodig omdat PlusOV verwerkersverantwoordelijke is. Deze onafhankelijke en specialistische kennis is nodig om te voldoen aan de eisen van wet- en regelgeving met betrekking tot de AVG en privacy.

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 2022	Jaarrekening 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Vervoerspassen VAV	€ 12.049	€ 13.003	€ 12.640	€ 13.280	€ 13.532	€ 13.790	€ 14.107
Klanttevredenheidsonderzoek VAV	€ 5.250	€ 783	€ 13.824	€ 14.524	€ 14.800	€ 15.081	€ 15.428
Klanttevredenheidsonderzoek RGV	€ -	€ -	€ 5.632	€ 5.917	€ 6.029	€ 6.144	€ 6.285
ICT-Software VAV	€ 116.496	€ 158.886	€ 240.783	€ 212.973	€ 223.781	€ 228.680	€ 234.721
ICT-Software RGV	€ 28.293	€ 30.495	€ 35.840	€ 37.654	€ 38.370	€ 39.099	€ 39.998
ICT-Infra	€ 12.672	€ 27.597	€ 22.528	€ 26.668	€ 27.118	€ 27.577	€ 28.142
Communicatie	€ 1.252	€ 18.347	€ 5.953	€ 6.255	€ 6.373	€ 6.494	€ 6.643
Totaal direct materiële kosten	€ 176.012	€ 249.111	€ 337.200	€ 317.272	€ 330.004	€ 336.865	€ 345.326

Vervoerspassen VAV;

Dit zijn de kosten voor beheer en uitgifte van vervoerspassen voor de ca. 13.500 deelnemers in het vraagafhankelijke vervoer.

Klanttevredenheidsonderzoek VAV/RGV

Voor het vraagafhankelijk vervoer worden elke week 35 reizigers gevraagd naar hun ervaring met een recente rit. Voor het routegebonden vervoer houden we één keer per jaar een onderzoek naar de ervaringen van ouders /verzorgers van kinderen in het leerlingenvervoer.

Met de uitkomsten over de klantbeleving sturen we in de organisatie bij om het vervoer steeds maar weer te verbeteren.

ICT-Software VAV

De kosten van de planningssoftware kent een variabel deel welke was gebaseerd op de hogere rit-aantallen van voor corona. De begrote kosten zijn nu met € 40.000 lager bijgesteld en gebaseerd op lagere maar wel stijgende aantallen ritten in de komende jaren. De intentie is om in 2025 een app voor het vraagafhankelijk vervoer te introduceren. De WMO-reiziger heeft daarmee actuele informatie over de taxirit en kan ook een rit boeken met de app. De inschatting is dat deze verbeterde service ongeveer € 20.000 per jaar aan extra kosten met zich meebrengt.

Verdeelsleutel

De kosten voor ICT-infra en communicatie 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 2022	Jaarrekening 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Huisvestingskosten	€ 58.822	€ 67.351	€ 59.466	€ 69.172	€ 70.832	€ 72.461	€ 74.128
Kantoomiddelen	€ 3.222	€ 12.288	€ 10.911	€ 11.464	€ 11.681	€ 11.904	€ 12.177
ICT-werkplek	€ 15.456	€ 15.140	€ 23.932	€ 25.143	€ 25.622	€ 26.108	€ 26.708
Totaal kosten fac. diensten	€ 77.499	€ 94.779	€ 94.309	€ 105.779	€ 108.135	€ 110.473	€ 113.014

Huisvestingskosten

De huurstijgingen zijn geïndexeerd en de afgelopen jaren meer gestegen dan begroot. Reden om dit budget € 10.000 te verhogen om daarmee aansluiting te krijgen met de actuele huurkosten van de gemeente Lochem.

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 2022	Jaarrekening 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Representatie/advies	€ 6.231	€ 2.224	€ 6.656	€ 6.993	€ 7.125	€ 7.261	€ 7.428
Accountantskosten	€ 27.400	€ 29.853	€ 31.242	€ 32.824	€ 33.448	€ 34.083	€ 34.867
Juridische ondersteuning	€ 21.433	€ 31.779	€ 40.960	€ 43.034	€ 43.852	€ 44.685	€ 45.712
Onvoorzien	€ 8.000	€ -	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000
Totaal bestuurskosten	€ 63.064	€ 63.856	€ 178.858	€ 182.850	€ 184.425	€ 186.029	€ 188.008

Representatie/advies

De begroting is wordt verhoogd met de jaarlijks indexatie

Accountantskosten

De accountantskosten zijn geactualiseerd met het contract.

Juridische ondersteuning;

Op basis van ervaringen is de inschatting is dat het begrote budget van € 43.000 plus de indexatie 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 2025	Programma 1: VAV	Programma 2: LLV	Programma 3: DB	Programma 4: JW	Overhead
1. Personeelskosten	€ 1.866.316	€ 1.156.246	€ 167.248	€ 67.068	€ 34.588	€ 441.166
2. Bedrijfsvoering	€ 152.822					€ 152.822
3. Direct materiële kosten	€ 317.272	€ 240.777	€ 27.100	€ 10.867	€ 5.605	€ 32.923
4. Facilitaire diensten	€ 105.779					€ 105.779
5. Bestuurskosten	€ 182.850					€ 182.850
	€ 2.625.038	€ 1.397.023	€ 194.348	€ 77.935	€ 40.193	€ 915.540
Overhead naar programma's;		€ 742.791	€ 107.443	€ 43.085	€ 22.220	€ 915.540

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 2023.

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 2023. 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 de kosten van accountant, juridische ondersteuning en representatie. 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).

4. Programma's

Deze begroting bestaat uit vier programma's:

1. Vraagafhankelijk vervoer
2. Leerlingenvervoer
3. Dagbestedingsvervoer
4. Jeugdwetvervoer

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 2022	Jaarrekening 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Lasten							
Pr. 1: Vraagafhankelijk vervoer	€ 5.946.356	€ 7.201.625	€ 7.811.216	€ 8.436.936	€ 9.017.704	€ 9.640.277	€ 10.342.421
Pr. 2: Leerlingenvervoer	€ 2.936.286	€ 3.386.531	€ 3.698.524	€ 4.191.933	€ 4.538.020	€ 4.913.251	€ 5.324.998
Pr. 3: Dagbestedingsvervoer	€ 680.506	€ 688.158	€ 857.816	€ 769.378	€ 827.939	€ 891.127	€ 961.278
Pr. 4: Jeugdwetvervoer	€ 369.080	€ 440.711	€ 483.584	€ 511.276	€ 551.552	€ 595.102	€ 643.206
Pr. 5: Aanvullend OV	€ 28.787	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Niet aan programma's toe te rekenen lasten	€ 334.959	€ 85.734	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Totaal lasten	€ 10.295.974	€ 11.802.759	€ 12.851.140	€ 13.909.523	€ 14.935.215	€ 16.039.756	€ 17.271.903
Baten							
Pr. 1: Vraagafhankelijk vervoer	€ 5.946.356	€ 7.201.630	€ 7.811.216	€ 8.436.936	€ 9.017.704	€ 9.640.277	€ 10.342.421
Pr. 2: Leerlingenvervoer	€ 2.936.286	€ 3.386.530	€ 3.698.524	€ 4.191.933	€ 4.538.020	€ 4.913.251	€ 5.324.998
Pr. 3: Dagbestedingsvervoer	€ 680.506	€ 688.158	€ 857.816	€ 769.378	€ 827.939	€ 891.127	€ 961.278
Pr. 4: Jeugdwetvervoer	€ 369.080	€ 440.711	€ 483.584	€ 511.276	€ 551.552	€ 595.102	€ 643.206
Pr. 5: Aanvullend OV	€ 28.787	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Niet aan programma's toe te rekenen baten	€ 390.154	€ 86.680					
Totaal baten	€ 10.351.169	€ 11.803.709	€ 12.851.140	€ 13.909.523	€ 14.935.215	€ 16.039.756	€ 17.271.903
Saldo	€ 55.195	€ 951	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -

4.1 Programma 1: Vraagafhankelijk vervoer

Wat willen we bereiken?

We willen mensen die een beperking ervaren in hun mobiliteit en niet meer in staat zijn om zelfstandig met het reguliere openbaar vervoer te reizen, in staat stellen lokaal te kunnen reizen en deel te nemen aan de maatschappij. Deze voorziening voor sociaal-recreatief vervoer stelt de hulpvrager in staat zijn zelfredzaamheid te verbeteren of te handhaven, dan wel te participeren in de samenleving.

Wat gaan we daarvoor doen?

We bieden taxivervoer aan mensen die op basis van een mobiliteitsbeperking hiervoor door de gemeente zijn 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 2022	Jaarrekening 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Lasten							
Organisatiekosten	€ 1.111.200	€ 1.193.075	€ 1.335.524	€ 1.397.023	€ 1.414.403	€ 1.427.239	€ 1.457.387
overhead	€ 560.507	€ 614.311	€ 687.896	€ 742.791	€ 752.032	€ 758.857	€ 774.886
vervoerskosten	€ 4.274.649	€ 5.394.239	€ 5.787.796	€ 6.297.122	€ 6.851.269	€ 7.454.180	€ 8.110.148
Totaal lasten	€ 5.946.356	€ 7.201.625	€ 7.811.216	€ 8.436.936	€ 9.017.704	€ 9.640.277	€ 10.342.421
Baten							
Bijdrage gemeente	€ 5.270.743	€ 6.771.666	€ 7.768.572	€ 8.353.572	€ 8.934.340	€ 9.556.913	€ 10.259.057
Overige baten	€ 110.290	€ 159.277	€ 42.644	€ 83.364	€ 83.364	€ 83.364	€ 83.364
Bijdrage provincie	€ 565.324	€ 270.687	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Totaal baten	€ 5.946.356	€ 7.201.630	€ 7.811.216	€ 8.436.936	€ 9.017.704	€ 9.640.277	€ 10.342.421
Resultaat	€ 0	€ 5	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -

Lasten

Organisatiekosten

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de organisatiekosten.

Overhead

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de overhead.

Vervoerskosten

Het aantal ritten stijgt elk jaar gestaag en is in 2023 69% van de aantallen ritten van voor corona in 2019. De vervoerskosten zijn de afgelopen jaren gestegen door de toename in het aantal ritten en een stijging van de kosten die geïndexeerd zijn.

De vervoerskosten stijgen met 8,8% in de komende begrotingsjaren door de onderstaande ontwikkelingen:

1. Het vervoersvolume stijgt jaarlijks met 3,5%
2. Voor 2025 en de jaren daarna verwachten we een stijging van de NEA-index met 5,1% per jaar

Baten

Vanaf 2025 is er structureel € 100.000 begroot aan algemene baten. Dit betreffen opbrengsten paskosten (€ 10.000) en rentebaten (€ 90.000). De rentebaten worden verdeeld naar de vier programma's. De opbrengsten paskosten komen volledig ten gunste van programma 1 vraagafhankelijk vervoer.

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

Wat willen we bereiken?

We willen alle leerlingen dagelijks veilig en op tijd op school en weer thuisbrengen. Dit met professionele 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 2022	Jaarrekening 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Lasten							
Organisatiekosten	€ 170.222	€ 170.771	€ 188.329	€ 194.348	€ 196.765	€ 198.551	€ 202.745
overhead	€ 86.635	€ 91.391	€ 104.141	€ 107.443	€ 108.779	€ 109.767	€ 112.085
vervoerskosten	€ 2.679.429	€ 3.124.368	€ 3.406.055	€ 3.890.143	€ 4.232.476	€ 4.604.934	€ 5.010.168
Totaal lasten	€ 2.936.286	€ 3.386.531	€ 3.698.524	€ 4.191.933	€ 4.538.020	€ 4.913.251	€ 5.324.998
Baten							
Bijdrage gemeente	€ 2.921.194	€ 3.365.218	€ 3.693.805	€ 4.181.586	€ 4.527.674	€ 4.902.904	€ 5.314.651
Overige baten	€ 15.092	€ 21.312	€ 4.718	€ 10.347	€ 10.347	€ 10.347	€ 10.347
Totaal baten	€ 2.936.286	€ 3.386.530	€ 3.698.524	€ 4.191.933	€ 4.538.020	€ 4.913.251	€ 5.324.998
Resultaat	€ -	€ -0	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -

Lasten

Organisatiekosten

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de organisatiekosten.

Overhead

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de overhead.

Vervoerskosten

Vervoerskosten routegebonden vervoer.

In het leerlingenvervoer zien we een trend in de afgelopen jaren dat meer deelnemers gebruik maken van het leerlingenvervoer.

De vervoerskosten stijgen met 8,8% in de komende begrotingsjaren door de onderstaande ontwikkelingen:

1. 3,5% door de stijging in de volumegroei (gereden ritten en gereden km.)
2. 5,1% als gevolg van een stijging van de NEA-index

Baten

Vanaf 2025 is er structureel € 90.000 begroot aan rentebaten.

Deze baten worden 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

Wat willen we bereiken?

We willen alle dagbestedingscliënten veilig en op tijd op hun bestemming en weer thuisbrengen. Dit met professionele 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 2022	Jaarrekening 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Lasten							
Organisatiekosten	€ 64.957	€ 68.481	€ 75.573	€ 77.935	€ 78.905	€ 79.621	€ 81.303
overhead	€ 33.060	€ 36.649	€ 41.790	€ 43.085	€ 43.621	€ 44.017	€ 44.947
vervoerskosten	€ 582.489	€ 583.028	€ 740.454	€ 648.357	€ 705.413	€ 767.489	€ 835.028
Totaal lasten	€ 680.506	€ 688.158	€ 857.816	€ 769.378	€ 827.939	€ 891.127	€ 961.278
Baten							
Bijdrage gemeente	€ 674.747	€ 679.611	€ 855.923	€ 765.229	€ 823.790	€ 886.978	€ 957.128
Overige baten	€ 5.759	€ 8.546	€ 1.893	€ 4.149	€ 4.149	€ 4.149	€ 4.149
Totaal baten	€ 680.506	€ 688.158	€ 857.816	€ 769.378	€ 827.939	€ 891.127	€ 961.278
Resultaat	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -

Lasten

Organisatiekosten

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de organisatiekosten.

Overhead

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de overhead.

Vervoerskosten

In het vervoer voor dagbesteding zien we een daling in het aantal ritten. De vervoerskosten stijgen met 8,8% in de komende begrotingsjaren door de onderstaande ontwikkelingen:

- 3,5% door de stijging in de volumegroei (gereden ritten en gereden km.)
- 5,1% als gevolg van een stijging van de NEA-index

Baten

Vanaf 2025 is er structureel € 90.000 begroot aan rentebaten.

Deze baten worden 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 thuisbrengen. Dit met professionele 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 2022	Jaarrekening 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Lasten							
Organisatiekosten	€ 16.529	€ 35.317	€ 29.698	€ 40.193	€ 40.693	€ 41.062	€ 41.930
overhead	€ 8.413	€ 18.900	€ 16.422	€ 22.220	€ 22.497	€ 22.701	€ 23.180
vervoerskosten	€ 344.138	€ 386.493	€ 437.464	€ 448.863	€ 488.363	€ 531.338	€ 578.096
Totaal lasten	€ 369.080	€ 440.711	€ 483.584	€ 511.276	€ 551.552	€ 595.102	€ 643.206
Baten							
Bijdrage gemeente	€ 367.614	€ 436.303	€ 482.840	€ 509.136	€ 549.412	€ 592.962	€ 641.066
Overige baten	€ 1.466	€ 4.408	€ 744	€ 2.140	€ 2.140	€ 2.140	€ 2.140
Totaal baten	€ 369.080	€ 440.711	€ 483.584	€ 511.276	€ 551.552	€ 595.102	€ 643.206
Resultaat	€ -	€ -0	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -

Lasten

Organisatiekosten

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de organisatiekosten.

Overhead

Zie hoofdstuk 3 voor een toelichting op de overhead.

Vervoerskosten

In het Jeugdwetvervoer zien we een beperkte toename in het gebruik van het Jeugdwetvervoer. De vervoerskosten stijgen met 8,8%-in de komende begrotingsjaren door de onderstaande ontwikkelingen:

5. 3,5% door de stijging in de volumegroei (gereden ritten en gereden km.)
6. 5,1% als gevolg van een stijging van de NEA-index

Baten

Vanaf 2025 is er structureel € 90.000 begroot aan rentebaten.

Deze baten worden 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

In 2024 zijn de twee bestemmingsreserves (Optimalisatiekosten en RG6) opgeheven.

Het saldo wordt in 2024 overgeheveld naar de algemene reserve en een deel daarvan wordt uitbetaald aan de gemeenten.

PlusOV kan een reserve aanhouden van maximaal 5% van de organisatiekosten op basis van de laatst vastgestelde begroting. Dat komt neer op een maximum van ongeveer € 120.000.

	Werkelijk 2023	Prognose 2024	Prognose 2025	Prognose 2026	Prognose 2027	Prognose 2028
Algemene reserve						
Saldo 1-1	€ -	€ -	€ 88.858	€ 88.858	€ 88.858	€ 88.858
Toevoeging saldo RG6 reserve		€ 301.389				
Toevoeging saldo optimalisatiereserve		€ 137.469				
Uitbetaling aan gemeenten		€ -350.000				
Saldo 31-12	€ -	€ 88.858	€ 88.858	€ 88.858	€ 88.858	€ 88.858

	Werkelijk 2023	Prognose 2024	Prognose 2025	Prognose 2026	Prognose 2027	Prognose 2028
Reserve optimalisatiekosten						
Saldo 1-1	€ 218.954	€ 137.469	€ -	€ -	€ -	€ -
Resultaat jaarrekening	€ 55.195					
Efficiency bijdrage	€ -50.000					
Investeringsbijdrage	€ -86.680					
Opheffen; saldo naar Algemene reserve		€ -137.469				
Saldo 31-12	€ 137.469	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -

	Werkelijk 2023	Prognose 2024	Prognose 2025	Prognose 2026	Prognose 2027	Prognose 2028
RG6 reserve						
Saldo 1-1	€ 301.389	€ 301.389	€ -	€ -	€ -	€ -
Opheffen RG6 reserve ten gunste van algemene reserve		€ -301.389				
Saldo 31-12	€ 301.389	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -

Totaal saldo Reserves per 31-12	€ 438.858	€ 88.858	€ 88.858	€ 88.858	€ 88.858	€ 88.858
--	-----------	----------	----------	----------	----------	----------

5.Overzicht van baten en lasten

Lasten

	Jaarrekening 2022	Jaarrekening 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Organisatiekosten							
1. Personeelskosten	€ 1.604.470	€ 1.678.979	€ 1.696.529	€ 1.866.316	€ 1.877.977	€ 1.887.035	€ 1.930.437
2. Bedrijfsvoering	€ 134.794	€ 142.172	€ 172.476	€ 152.822	€ 157.155	€ 161.414	€ 161.679
3. Direct materiële kosten	€ 176.012	€ 249.111	€ 337.200	€ 317.272	€ 330.004	€ 336.865	€ 345.326
4. Facilitaire diensten	€ 77.499	€ 94.779	€ 94.309	€ 105.779	€ 108.135	€ 110.473	€ 113.014
5. Bestuurskosten	€ 63.064	€ 63.856	€ 178.858	€ 182.850	€ 184.425	€ 186.029	€ 188.008
Subtotaal organisatiekosten	€ 2.055.839	€ 2.228.897	€ 2.479.372	€ 2.625.038	€ 2.657.695	€ 2.681.815	€ 2.738.463
Optimalisatiekosten							
Investering	€ 34.490	€ 85.734	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Subtotaal optimalisatiekosten	€ 34.490	€ 85.734	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Vervoer							
Vraagafhankelijk vervoer	€ 4.274.649	€ 5.394.239	€ 5.787.796	€ 6.297.122	€ 6.851.269	€ 7.454.180	€ 8.110.148
Aanvullend OV	€ 24.469	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Leerlingenvervoer	€ 2.679.429	€ 3.124.368	€ 3.406.055	€ 3.890.143	€ 4.232.476	€ 4.604.934	€ 5.010.168
Dagbestedingsvervoer	€ 582.489	€ 583.028	€ 740.454	€ 648.357	€ 705.413	€ 767.489	€ 835.028
Jeugdwet vervoer	€ 344.138	€ 386.493	€ 437.464	€ 448.863	€ 488.363	€ 531.338	€ 578.096
Subtotaal vervoerskosten	€ 7.905.174	€ 9.488.128	€ 10.371.768	€ 11.284.485	€ 12.277.520	€ 13.357.941	€ 14.533.440
TOTAAL LASTEN	€ 9.995.503	€ 11.802.759	€ 12.851.140	€ 13.909.523	€ 14.935.215	€ 16.039.756	€ 17.271.903

Baten

	Jaarrekening 2022	Jaarrekening 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Organisatie							
Bijdragen gemeenten	€ 1.813.148	€ 2.000.186	€ 2.429.372	€ 2.525.038	€ 2.557.695	€ 2.581.815	€ 2.638.463
Overige baten	€ 32.606	€ 143.544	€ 50.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000
Bijdr. Prov. Gelderland OV	€ 4.318		€ -				
Bijdr. Prov. Gelderland Wmo	€ 105.768	€ 35.165	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Subtotaal organisatie	€ 1.955.840	€ 2.178.895	€ 2.479.372	€ 2.625.038	€ 2.657.695	€ 2.681.815	€ 2.738.463
Optimalisatie							
Bijdrage DAZ gemeenten	€ 300.469	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Subtotaal Optimalisatie	€ 300.469	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Vervoer							
Bijdragen gemeenten Vraagafhankelijk	€ 3.815.093	€ 5.158.722	€ 5.787.796	€ 6.297.122	€ 6.851.269	€ 7.454.180	€ 8.110.148
Bijdragen gemeenten Leerlingenvervoer	€ 2.679.429	€ 3.124.368	€ 3.406.055	€ 3.890.143	€ 4.232.476	€ 4.604.934	€ 5.010.168
Bijdragen gemeenten Dagbestedings	€ 582.489	€ 583.028	€ 740.454	€ 648.357	€ 705.413	€ 767.489	€ 835.028
Bijdragen gemeenten Jeugdwetvervoer	€ 344.138	€ 386.493	€ 437.464	€ 448.863	€ 488.363	€ 531.338	€ 578.096
Bijdrage provincie Wmo-vervoer	€ 459.556	€ 235.522	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Bijdrage provincie aanvullend OV	€ 24.469		€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Subtotaal Vervoer	€ 7.905.174	€ 9.488.134	€ 10.371.768	€ 11.284.485	€ 12.277.520	€ 13.357.941	€ 14.533.440
TOTAAL BATEN	€ 10.161.483	€ 11.667.030	€ 12.851.140	€ 13.909.523	€ 14.935.215	€ 16.039.756	€ 17.271.903
Saldo van Baten en lasten	€ 165.980	€ -135.729	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -

Mutaties Reserves							
Toevoeging aan reserve optimalisatie	€ -300.469						
Onttrekkingen uit reserve optimalisatie	€ 189.685	€ 136.680					
Subtotaal mutaties reserves	€ -110.784	€ 136.680	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Resultaat	€ 55.196	€ 951	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -

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%	-2%	0%	0%	0%	0%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-2%	-2%	0%	0%	0%	0%
Solvabiliteitsratio	8%	8%	4%	4%	4%	4%
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. Dit percentage loopt af 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.

Hierdoor zal dit kengetal altijd de nul procent benaderen.

Risico's

Elke organisatie kent risico's in de bedrijfsvoering.

In de kadernota hebben we een risico benoemd, deze behandelen we ook hieronder.

4.1 Prijs- en volumerisico

Bij het opstellen van de begroting is er altijd een prijsrisico. De huidige geopolitieke en economische ontwikkelingen maken dat prijseffecten moeilijk zijn in te schatten. De onzekerheid van het prijsrisico is groter dan in voorgaande jaren. Personeelskosten en brandstofkosten vormen ca. 75% van de vervoerskosten. De personeelskosten in de taxibranche (67% van de vervoerskosten) staan onder druk door schaarste op de arbeidsmarkt. De kosten voor brandstof (8% van de vervoerskosten) blijven waarschijnlijk hoog en onvoorspelbaar. 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 blijft altijd een (rest)prijsrisico.

Het vervoersvolume in het routegebonden vervoer laat al jaren een stijgende trend zien. Het reisgedrag laat zich niet vangen in een rekenmodel en heeft een bepaalde mate van onvoorspelbaarheid in zich. Het begrote vervoersvolume in het vraagafhankelijk vervoer heeft een jaarlijkse groei van 3,5% als uitgangspunt. Het volumerisico (en de daaraan gerelateerde vervoerskosten) voor het gehele doelgroepenvervoer schatten we met de gehanteerde begrotingsuitgangspunten als acceptabel 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 2025 bedraagt € 1.203.853. 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.

De organisatieomvang en de voorgenomen investeringen zoals genoemd in de kadernotitie lichten we hier toe.

Investeringen

In 2023 zijn de computers, beeldschermen, headsets en delen van de infra-structuur vervangen en waar nodig zijn werkplekken vernieuwd. De verwachting is dat er in de begrotingsperiode geen (grote) investeringen in activa nodig zijn. In de begroting is daarom geen investeringskrediet opgenomen.

Op basis van positieve ervaringen met de reizigersapp voor het leerlingenvervoer is de intentie om in 2025 een app aan te bieden voor de gebruikers van het vraagafhankelijk vervoer. Het serviceniveau wordt hiermee op een hoger plan gebracht. Klanten kunnen hun rit naast de website dan ook via de app boeken. Daarnaast geeft de app inzicht in het tijdstip van voorrijden van de taxi en de al geboekte ritten. Op basis van een indicatie zijn de jaarlijks gebruikskosten van € 20.000 kosten opgenomen onder ICT-software VAV. Deze kosten worden niet geactiveerd maar opgenomen als jaarlijkse exploitatielast.

Organisatieomvang

De geplande bezetting begin 2024 was 22,9 fte. De werkelijke bezetting is 23,1 fte (waarvan 1,3 fte inleenkrachten). De bezetting voor het plannen van het vraagafhankelijk vervoer was te laag om de dagelijkse continuïteit te kunnen waarborgen in geval van een zieke planner. Hiervoor heeft in 2023 een uitbreiding plaatsgevonden van 8 uur (0,2 fte) wat het verschil veroorzaakt. Daarnaast is het de bedoeling om de bezetting in de loop van 2024 te verhogen naar 23,8 fte. Ervaring leert dat deze wijziging in de bezetting nodig is om de afspraken uit de DVO voor het servicelevel telefonie te kunnen realiseren. Het servicelevel voor telefonie (80% van de gesprekken binnen 20 seconden opnemen) komt in 2023 uit op 75% waar 80% de norm is. Voor 2026 en 2027 wordt een lichte daling in de bezetting (flexibele schil) begroot door een toename van het online boeken van een rit door de klant zelf.

De geplande bezetting sluit aan bij de begrote personeelskosten voor komende jaren. De gerealiseerde en geplande bezetting voor de komende jaren is weergegeven in onderstaande tabel.

Bezetting op 1 januari	FTE
2023	23,9
2024	23,1
2025	23,8
2026	23,4
2027	23,0
2028	23,0

6.4 Verbonden partijen

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

Bijlage 1: Bijdrage per gemeente 2025

Programma/taakveld	Apeldoorn	Brummen	Deventer	Epe	Hattem	Heerde	Lochem	Voorst	Zutphen	Totaal
1. Vraagafhankelijk vervoer (Maatwerkdienstverlening 18+)	€ 3.253.986	€ 313.063	€ 1.721.778	€ 631.761	€ 164.373	€ 267.964	€ 572.131	€ 641.208	€ 787.309	€ 8.353.572
* vervoer	€ 2.513.275	€ 219.561	€ 1.266.424	€ 484.306	€ 108.715	€ 182.840	€ 420.109	€ 529.498	€ 572.394	€ 6.297.122
* Organisatie	€ 740.710	€ 93.502	€ 455.353	€ 147.455	€ 55.658	€ 85.124	€ 152.022	€ 111.711	€ 214.915	€ 2.056.450
2. Leerlingenvervoer (onderwijsbeleid en leerlingzaken)		€ 559.115		€ 925.398	€ 312.794	€ 812.733	€ 901.764	€ 669.781		€ 4.181.586
* vervoer		€ 516.897		€ 858.820	€ 287.664	€ 774.298	€ 833.123	€ 619.341		€ 3.890.143
* Organisatie		€ 42.218		€ 66.579	€ 25.131	€ 38.435	€ 68.641	€ 50.440		€ 291.443
3. Dagbestedingsvervoer (maatwerkdienstverlening 18+)		€ 143.874		€ 177.046	€ 57.865	€ 65.314	€ 222.656	€ 98.473		€ 765.229
* Vervoer		€ 126.944		€ 150.348	€ 47.787	€ 49.901	€ 195.131	€ 78.246		€ 648.357
* Organisatie		€ 16.930		€ 26.699	€ 10.078	€ 15.413	€ 27.526	€ 20.227		€ 116.871
4. Jeugdwetvervoer (maatwerkdienstverlening 18-)		€ 82.335		€ 104.958	€ 32.669	€ 92.080	€ 130.360	€ 66.733		€ 509.136
* Jeugdvervoer		€ 73.604		€ 91.189	€ 27.472	€ 84.131	€ 116.164	€ 56.302		€ 448.863
* Organisatie		€ 8.731		€ 13.769	€ 5.197	€ 7.949	€ 14.196	€ 10.431		€ 60.273
Totale bijdrage per gemeente	€ 3.253.986	€ 1.098.387	€ 1.721.778	€ 1.839.163	€ 567.702	€ 1.238.091	€ 1.826.911	€ 1.476.195	€ 787.309	€ 13.809.523

In bovenstaand overzicht vindt u de bijdrage per gemeente per taakveld over 2025

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 2025-2028

In onderstaand overzicht vindt u de bijdrage per gemeente per taakveld over de jaren 2025-2028.

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.

Programma/taakveld	Apeldoorn	Brummen	Deventer	Epe	Hattem	Heerde	Lochem	Voorst	Zutphen	Totaal
1. Vraagafhankelijk vervoer										
2025	€ 3.253.986	€ 313.063	€ 1.721.778	€ 631.761	€ 164.373	€ 267.964	€ 572.131	€ 641.208	€ 787.309	€ 8.353.572
2026	€ 3.484.734	€ 333.593	€ 1.839.112	€ 676.287	€ 174.660	€ 285.155	€ 611.066	€ 689.249	€ 840.459	€ 8.934.316
2027	€ 3.732.440	€ 355.508	€ 1.964.714	€ 724.064	€ 185.601	€ 303.474	€ 652.741	€ 741.012	€ 897.315	€ 9.556.871
2028	€ 4.010.864	€ 380.477	€ 2.106.853	€ 777.822	€ 198.174	€ 324.430	€ 699.914	€ 798.676	€ 961.763	€ 10.258.974
2. Leerlingenvervoer										
2025		€ 559.115		€ 925.398	€ 312.794	€ 812.733	€ 901.764	€ 669.781		€ 4.181.586
2026		€ 605.148		€ 1.001.836	€ 338.434	€ 881.368	€ 975.967	€ 724.935		€ 4.527.688
2027		€ 655.042		€ 1.084.698	€ 366.216	€ 955.870	€ 1.056.389	€ 784.715		€ 4.902.930
2028		€ 709.834		€ 1.175.655	€ 396.745	€ 1.037.390	€ 1.144.715	€ 850.364		€ 5.314.703
3. Dagbestedingsvervoer										
2025		€ 143.874		€ 177.046	€ 57.865	€ 65.314	€ 222.656	€ 98.473		€ 765.229
2026		€ 155.264		€ 190.622	€ 62.201	€ 69.904	€ 240.184	€ 105.620		€ 823.795
2027		€ 167.580		€ 205.272	€ 66.872	€ 74.829	€ 259.129	€ 113.305		€ 886.988
2028		€ 181.183		€ 221.533	€ 72.076	€ 80.373	€ 280.074	€ 121.910		€ 957.149
4. Jeugdwetvervoer										
2025		€ 82.335		€ 104.958	€ 32.669	€ 92.080	€ 130.360	€ 66.733		€ 509.136
2026		€ 88.925		€ 113.161	€ 35.154	€ 99.586	€ 140.766	€ 71.822		€ 549.415
2027		€ 96.056		€ 122.023	€ 37.834	€ 107.717	€ 152.024	€ 77.313		€ 592.967
2028		€ 103.919		€ 131.832	€ 40.812	€ 116.659	€ 164.443	€ 83.412		€ 641.077
Totaal										
2025	€ 3.253.986	€ 1.098.387	€ 1.721.778	€ 1.839.163	€ 567.702	€ 1.238.091	€ 1.826.911	€ 1.476.195	€ 787.309	€ 13.809.523
2026	€ 3.484.734	€ 1.182.931	€ 1.839.112	€ 1.981.905	€ 610.449	€ 1.336.014	€ 1.967.983	€ 1.591.627	€ 840.459	€ 14.835.215
2027	€ 3.732.440	€ 1.274.185	€ 1.964.714	€ 2.136.058	€ 656.523	€ 1.441.891	€ 2.120.283	€ 1.716.345	€ 897.315	€ 15.939.756
2028	€ 4.010.864	€ 1.375.413	€ 2.106.853	€ 2.306.841	€ 707.808	€ 1.558.853	€ 2.289.146	€ 1.854.361	€ 961.763	€ 17.171.903

Bijlage 3: Kostenverdeelsystematiek

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

1. Organisatiekosten
2. Vervoerkosten

1. Organisatiekosten

De organisatiekosten van PlusOV bestaan uit:

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

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

De overige organisatiekosten zijn niet direct te verdelen naar de vervoersoorten. Deze kosten zijn als overhead te beschouwen. De overhead wordt verdeeld naar de programma's op basis van de verdeelsleutel directe loonkosten.

Tot slot worden de organisatiekosten per vervoerssoort verdeeld over de gemeenten. Dit gebeurt op basis van het aantal inwoners in 2023.

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 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	ultimo 2028
Activa						
<i>Materiele vaste activa</i>	59.377	47.000	27.545	18.960	10.604	2.568
<i>Uitzettingen korter dan een jaar</i>						
* Vorderingen op openbare lichamen	250.000	250.000	250.000	250.000	250.000	250.000
* Rekening courant verhouding met het Rijk	3.500.000	3.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000
* Overige vorderingen	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
* Liquide middelen	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000
<i>Overlopende activa</i>	450.000	450.000	450.000	450.000	450.000	450.000
Totaal	4.460.877	4.448.500	2.429.045	2.420.460	2.412.104	2.404.068

Omschrijving	ultimo 2023	ultimo 2024	ultimo 2025	ultimo 2026	ultimo 2027	ultimo 2028
Passiva						
Reserves	336.389	336.389	88.858	88.858	88.858	88.858
Resultaat	-	-	-	-	-	-
<i>Vlottende schulden korter dan een jaar</i>						
* Overige vlottende schulden	350.000	350.000	350.000	350.000	350.000	350.000
<i>Overlopende passiva</i>	3.774.488	3.762.111	1.990.187	1.981.602	1.973.247	1.965.210
Totaal	4.460.877	4.448.500	2.429.045	2.420.460	2.412.105	2.404.068