

## Nota voor Burgemeester en Wethouders

Team:

Onderwerp:

PlusOV begroting 2025-2028

### Notagegevens

Bestuursorgaan	: B-en-W 4-06-2024
Notanummer	: 2024-340
Datum	: 4-06-2024
Programma	: 08 - Meedoen
Portefeuillehouder	: Wethouder Wijnhoud,
Bijlage(n)	: Brief concept jaarrekening en begroting aan de raad en colleges.pdf, Concept begroting 2025-2028.pdf, Concept jaarrekening 2023_ (002).pdf, Kadernota 2025-2028 (002).pdf

### Parafering

<li>29-05-2024: Programmamanager Meedoen (Welzijn, Zorg en Sport)</li><li>29-05-2024: Wethouder</li>

### Agendering

\* 30-05-2024: Gemeentesecretaris/algemeen directeur

### Definitieve akkoord

4-06-2024

B & W d.d.: 4-06-2024

### Besluit

1. In te stemmen met de conceptbegroting 2025 - 2028 Vervoerscentrale Stedendriehoek / PlusOV
2. De raad te adviseren geen zienswijze in te dienen op de begroting
3. Het raadsvoorstel en ontwerp-raadsbesluit vast te stellen
4. De stukken aan te bieden aan de raad

De nota en het besluit openbaar te maken

### Inleiding

PlusOV is de regionale vervoerscentrale en voert voor de gemeente Deventer het Wmo vraagafhankelijk vervoer uit.

Met de brief van 10 april 2024 heeft de raad de volgende 3 documenten ontvangen van PlusOV:

- \* Concept jaarrekening 2023;
- \* Kadernota 2025 - 2028;
- \* Concept begroting 2025 - 2028.

Conform de Wet gemeenschappelijke regelingen biedt het bestuur van PlusOV de gemeente de mogelijkheid een zienswijze op de begroting in te dienen voorafgaand aan de bestuursvergadering van 5 september 2024.

### Jaarrekening 2023

Het jaar 2023 is positief afgesloten. Zowel de organisatiekosten als de vervoerskosten zijn binnen de begroting gebleven. De organisatiekosten zijn €179.000 lager dan begroot. De gezamenlijke bijdrage van alle gemeenten voor het

vervoer en organisatie was €350.000 lager dan begroot.

Het continu klanttevredenheidsonderzoek in het vraagafhankelijk vervoer is in 2023 uitgevoerd onder 1.423 reizigers en leverde een cijfer op voor algemene tevredenheid van een 8,3.

In 2023 was er ten opzichte van 2022 voor het vraagafhankelijk vervoer een stijging in het aantal ritten (+9%) en een groei in het aantal kilometers (+9%).

Het aantal unieke reizigers bleef stabiel op 7.593.

Voor Deventer zijn er in 2023 57.000 ritten afgelegd over 652.923 kilometer voor ruim 1.200 reizigers.

#### Kadernota 2025 - 2028

In de kadernota benoemt het bestuur van PlusOV voor de begroting 2025-2028 de financiële uitgangspunten en de verwachte vervoersvolumes. De kadernota is vastgesteld door het bestuur op 25 januari 2024. In 2023 was het aantal ritten nog steeds onder het niveau van vóór corona. Dit sluit aan bij het landelijk beeld. Het aantal ritten in 2023 is met ca 7% gestegen. Verwacht wordt dat deze stijging doorzet. In de kadernota 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 met 7%.

#### Concept begroting 2025 - 2028

De forse kostenontwikkeling als gevolg van de financiële uitgangspunten in de Kadernota 2025-2028 is inzichtelijk geworden in het proces van het opstellen van de concept begroting 2025-2028. Het bestuur heeft daarop, in afwijking op de kadernota, 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 concept begroting 2025-2028.

### **Beoogd maatschappelijk resultaat**

Prettig, betaalbaar en efficiënt vervoer voor inwoners die geen vervoersalternatief hebben.

### **Kader**

- \* Wet gemeenschappelijke regelingen
- \* GR Basismobiliteit

### **Betrokken partijen en participatie**

De concept jaarrekening 2023 en de kadernota 2025-2028 zijn ter kennisgeving aan de raad verzonden. Volgens de Wet Gemeenschappelijke Regelingen heeft de gemeenteraad de mogelijkheid een zienswijze in te dienen op de concept begroting 2025-2028 van PlusOV. Het bestuur van PlusOV zal de eventuele zienswijzen bespreken in de bestuursvergadering van 5 september 2024. Aan de raad wordt geadviseerd geen zienswijze in te dienen op de concept begroting.

### **Toelichting op participatiebeleid**

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

Argumenten voor:

- \* De concept begroting is opgesteld vanuit het uitgangspunt van het bestuur om binnen de begroting van PlusOV te blijven.

\* De bijdrage voor Deventer past binnen de gemeentelijke begroting.

Argumenten tegen:

\* In afwijking van de kadernota 2025-2028 is in de concept begroting het vervoersvolume aangepast van 7% naar 3,5%. De taakstelling die hierbij hoort ligt bij de afzonderlijke gemeenten. De volumestijging van 7% is gebaseerd op het regiobeeld. Als Deventer verwachten we door we sterker in te zetten op preventie de volumegroei te beperken.

### **Financiële consequenties en dekking**

De bijdrage van de gemeente Deventer aan PlusOV voor 2025 bedraagt €1.721.778 bestaande uit €1.266.424 vervoerskosten en €455.353 organisatiekosten. De bijdrage past binnen de begroting van de gemeente omdat hierin rekening is gehouden met een verwachte stijging van de vervoerskosten.

### **Openbaarmaking en communicatie**

Dit besluit is openbaar.

### **Aanpak en uitvoering**

Het bestuur van PlusOV zal de eventuele zienswijzen van de deelnemende gemeenten bespreken in de bestuursvergadering van 5 september 2024 en de definitieve begroting vaststellen.

## RAADSVOORSTEL

Onderwerp : PlusOV begroting 2025-2028  
Portefeuillehouder : Wethouder Wijnhoud,  
Voorstelnummer : 2024-340  
Datum B en W besluit : 4-06-2024  
Team : DEV-BLD-MO

### Inleiding

PlusOV is de regionale vervoerscentrale en voert voor de gemeente Deventer het Wmo vraagafhankelijk vervoer uit.

Met de brief van 10 april 2024 heeft de raad de volgende 3 documenten ontvangen van PlusOV:

- jaarrekening 2023;
- kadernota 2025 - 2028;
- concept begroting 2025 - 2028.

Conform de Wet gemeenschappelijke regelingen biedt het bestuur van PlusOV de gemeente de mogelijkheid een zienswijze op de begroting in te dienen voorafgaand aan de bestuursvergadering van 5 september 2024.

### Raadsvoorstel

1. In te stemmen met de conceptbegroting 2025 - 2028 van de Vervoerscentrale Stedendriehoek / PlusOV
2. Geen zienswijze in te dienen op de begroting

### Kern raadsvoorstel

#### Jaarrekening 2023

Het jaar 2023 is positief afgesloten. Zowel de organisatiekosten als de vervoerskosten zijn binnen de begroting gebleven. De organisatiekosten zijn €179.000 lager dan begroot. De gezamenlijke bijdrage van alle gemeenten voor het vervoer en organisatie was €350.000 lager dan begroot.

Het continu klanttevredenheidsonderzoek in het vraagafhankelijk vervoer is in 2023 uitgevoerd onder 1.423 reizigers en leverde een cijfer op voor algemene tevredenheid van een 8,3.

In 2023 was er ten opzichte van 2022 voor het vraagafhankelijk vervoer een stijging in het aantal ritten (+9%) en een groei in het aantal kilometers (+9%). Het aantal unieke reizigers bleef stabiel op 7.593. Voor Deventer zijn er in 2023 57.000 ritten afgelegd over 652.923 kilometer voor ruim 1.200 reizigers.

#### Kadernota 2025 - 2028

In de kadernota benoemt het bestuur van PlusOV voor de begroting 2025-2028 de financiële uitgangspunten en de verwachte vervoersvolumes. De kadernota is vastgesteld door het bestuur op 25 januari 2024. In 2023 was het aantal ritten nog steeds onder het niveau van vóór corona. Dit sluit aan bij het landelijk beeld. Het aantal ritten in 2023 is met ca 7% gestegen. Verwacht wordt dat deze stijging doorzet. In de kadernota 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 met 7%.

#### Concept begroting 2025 - 2028

De forse kostenontwikkeling als gevolg van de financiële uitgangspunten in de Kadernota 2025-2028 is inzichtelijk geworden in het proces van het opstellen van de concept begroting 2025-2028. Het bestuur heeft daarop, in afwijking op de kadernota, 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 concept begroting 2025-2028.

### Beoogd resultaat

- \* Prettig, betaalbaar en efficiënt vervoer voor inwoners die geen vervoersalternatief hebben.
- \* Vaststellen van de begroting 2025-2028 van PlusOV

## **Kader**

- \* Wet gemeenschappelijke regelingen
- \* GR Basismobiliteit

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

Argumenten voor:

- \* De concept begroting is opgesteld vanuit het uitgangspunt van het bestuur om binnen de begroting van PlusOV te blijven.
- \* De bijdrage voor Deventer past binnen de gemeentelijke begroting.

Argumenten tegen:

- \* In afwijking van de kadernota 2025-2028 is in de concept begroting het vervoersvolume aangepast van 7% naar 3,5%. De taakstelling die hierbij hoort ligt bij de afzonderlijke gemeenten. De volumestijging van 7% is gebaseerd op het regiobeeld. Als Deventer verwachten we door sterker in te zetten op preventie de volumegroei te beperken.

## **Betrokken partijen en participatie**

De jaarrekening en de kadernotitie zijn ter kennisgeving aan de raad verzonden.

Volgens de Wet Gemeenschappelijke Regelingen heeft de gemeenteraad de mogelijkheid een zienswijze in te dienen op de conceptbegroting 2025-2028 van PlusOV. Het bestuur van PlusOV zal de eventuele zienswijzen bespreken in de bestuursvergadering van 5 september 2024.

## **Financiële consequenties**

Geen. De bijdrage van de gemeente Deventer aan PlusOV voor 2025 past binnen de begroting omdat hierin rekening is gehouden met een verwachte stijging van de vervoerskosten.

## **Betrokkenheid raad**

De concept jaarrekening en de kadernota zijn ter kennisgeving aan de raad verzonden. Volgens de Wet Gemeenschappelijke Regelingen heeft de gemeenteraad de mogelijkheid een zienswijze in te dienen op de concept begroting 2025-2028 van PlusOV. Het bestuur van PlusOV zal eventuele zienswijzen bespreken in de vergadering van 5 september 2024. Aan de raad wordt geadviseerd geen zienswijze in te dienen op de concept begroting.

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



J.P. Wassens



R.C. König

## RAADSBESLUIT

Onderwerp : PlusOV begroting 2025-2028  
Voorstelnummer : 2024-340  
Raadstafel d.d. :  
Raadsvergadering :

De raad van de gemeente Deventer,  
Gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 4-06-2024, nummer 2024-340

### BESLUIT

1. In te stemmen met de conceptbegroting 2025 - 2028 van de Vervoerscentrale Stedendriehoek / PlusOV
2. Geen zienswijze in te dienen op de begroting

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

A. Kerver

R.C. König

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

Uw kenmerk  
Ons kenmerk  
Behandeld door H.H. Meijer

Datum 10 april 2024  
Kopie aan RaoB

Betreft Concept Jaarrekening 2023, Kadernota 2025-2028 en conceptbegroting 2025-2028

Geacht college, geachte raadsleden,

Hierbij ontvangt u de concept Jaarrekening 2023, de Kadernota 2025-2028 en de conceptbegroting 2025-2028 van Vervoerscentrale Stedendriehoek / PlusOV.

U heeft de gelegenheid om uw zienswijze op de conceptbegroting 2025-2028 uiterlijk vrijdag 5 juli 2024 aan ons kenbaar te maken. Het bestuur van PlusOV zal op 5 september de eventuele zienswijzen bespreken en de definitieve begroting vaststellen.

### **Jaarrekening 2023**

Het jaar 2023 sluiten we positief af. De organisatiekosten (de kosten voor regievoering door PlusOV) zijn beheersbaar en € 179.000 lager dan begroot. De totale vervoerskosten bleven eveneens binnen de begroting. De gezamenlijke bijdrage van alle gemeenten voor het vervoer en organisatie door PlusOV was € 350.000 lager dan begroot.

Het continu klanttevredenheidsonderzoek in het vraagafhankelijk vervoer onder 1.423 geïnterviewden in 2023 leverde een cijfer voor algemene tevredenheid op van 8,3. Het onderzoek in het leerlingenvervoer uitgevoerd in januari 2024 met een respons van 145 ouders/verzorgers (23%) leverde een algemene tevredenheid op van 7,3.

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

### **Kadernota 2025-2028**

Het is gebruikelijk dat samenwerkingsverbanden een kadernota aanbieden met beleidsmatige keuzes en financiële risico's, ter voorbereiding op de begrotingsbehandeling. PlusOV is hier, op basis van de huidige GR, een uitzondering op, omdat ze een bedrijfsvoeringsorganisatie is en geen eigen beleid maakt.

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

### Conceptbegroting 2025-2028

De vervoerskosten bepalen in belangrijke mate de kosten van PlusOV. We verwachten dat de vervoerskosten komende jaren stijgen door een toename in vervoersvolume van 3,5% en een stijging van de NEA-index met 5,1% per jaar. In het vraagafhankelijk vervoer (WMO-vervoer) was in 2023 het aantal ritten 264.300 en daarmee 69% van het aantal ritten in 2019 (voor corona). In het routegebonden vervoer zien we een trend in de afgelopen jaren dat meer deelnemers gebruik maken van het leerlingenvervoer en Jeugdwetvervoer. In het dagbestedingsvervoer zien we een afname van het aantal deelnemers.

Ook de komende jaren zien we met vertrouwen tegemoet voor het uitvoeren van onze missie: 'Mensen prettig, betaalbaar en efficiënt vervoeren wanneer er geen vervoersalternatief is'.

Met vriendelijke groet,

H.H. Meijer  
Directeur PlusOV



# **CONCEPT Jaarstukken**

## **Vervoerscentrale Stedendriehoek**

**2023**

CONCEPT

## Inhoudsopgave

<b>JAARVERSLAG</b> .....	4
Voorwoord .....	4
1. Overzicht van baten en lasten .....	5
1.1 Personeelskosten .....	7
1.2 Bedrijfsvoering .....	7
1.3 Direct materiële kosten .....	8
1.4 Facilitaire diensten .....	9
1.5 Bestuurskosten .....	9
1.6 Optimalisatiekosten .....	9
1.7 Vervoerskosten .....	10
2. Programmaverantwoording .....	13
3. Paragrafen .....	16
3.1 Weerstandsvermogen .....	16
3.2 Financiering .....	18
3.3 Bedrijfsvoering .....	19
3.4 Verbonden partijen .....	21
<b>JAARREKENING</b> .....	22
1. Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling .....	22
2. Balans per 31 december 2023 .....	24
3. Balanstoelichting .....	25
4. Overzicht van baten en lasten .....	31
5. Rechtmatigheidsverantwoording .....	32
<b>ACCOUNTANTSVERKLARING</b> .....	33
Bijlage 1: Bijdrage per gemeente .....	34
Bijlage 2: Saldo bijdrage per gemeente .....	35

CONCEPT

## JAARVERSLAG

### Voorwoord

Voor u ligt het jaarverslag en de jaarrekening 2023 van PlusOV, de vervoerscentrale Stedendriehoek.

#### *Het vraagafhankelijk vervoer (Wmo-vervoer)*

Reizigers gaven in het continu klanttevredenheidsonderzoek een waardering van 8,3 (8,2 in 2022) als algemeen rapportcijfer voor het vervoer door PlusOV in 2023.

Vergeleken met 2022 steeg het aantal ritten (+9%) in 2023. Ook groeide het aantal kilometers (+9%). Het aantal unieke reizigers bleef stabiel op 7.593.

Met de toename van het vervoersvolume stegen ook de vervoerskosten voor het vraagafhankelijk vervoer vergeleken met 2022 (circa 25%). Dit komt voor 13,7% door een stijging van de NEA-index. De overige stijging komt door de stijging in het vervoersvolume.

#### *Het routegebonden vervoer (leerlingenvervoer, dagbesteding en Jeugdwet)*

Ouders/verzorgers gaven het leerlingenvervoer een waardering van een 7,3, een stijging van 0,1 ten opzichte van het vorige onderzoek. In het leerlingenvervoer zien we dat de trend van de afgelopen jaren zich in 2023 doorzet. Meer deelnemers maken gebruik van het leerlingenvervoer en het jeugdwetvervoer. We maken meer ritten en rijden meer kilometers. In het dagbestedingsvervoer zien we een afname van het aantal deelnemers en ritten.

Ook in het routegebonden vervoer stegen de vervoerskosten vergeleken met 2022 (13%). Dit kwam door de stijging van de NEA-index en de toename van het aantal ritten. De kostenstijging in 2023 dempen we door een efficiëntere routeplanning en uitvoering van de ritten. Het aandeel van het leerlingenvervoer is met 75% van de vervoerskosten en 90% van de kilometers sterk bepalend voor het totale routegebonden vervoer.

#### *De organisatie PlusOV*

De bezetting van PlusOV is eind 2023 23,1 fte, begroot was 23,3. Hiervan zijn 2,0 fte inleenkrachten. Er is extra inleen geweest als gevolg van een hoog ziekteverzuim bij de Frontoffice. We hebben eerst 22,9 fte begroot bij de start van 2024.

Het uitvoeren van alle ritaanvragen met behoud van een hoge klanttevredenheid is voor ons een steeds grotere uitdaging. De medewerkers van PlusOV ervaren deze druk dagelijks. Ze blijven zich echter steeds inzetten om de missie van PlusOV waar te maken. De missie van PlusOV is 'Mensen prettig, betaalbaar en efficiënt vervoeren wanneer er geen vervoersalternatief is'.

Henk Meijer  
Directeur PlusOV

## 1. Overzicht van baten en lasten

Uit het overzicht van baten en lasten blijkt dat zowel de organisatiekosten als de vervoerskosten in 2023 binnen de begroting blijven. Dit leidt tot een positief saldo.

### **Lasten**

De organisatiekosten zijn in 2023 € 179.000 lager dan begroot. Dit voordeel is hoofdzakelijk het gevolg van lagere bedrijfsvoeringskosten, direct materiele kosten en bestuurskosten. Door een lagere investering dan begroot vielen de optimalisatiekosten lager uit met een bedrag van € 14.200.

De totale vervoerskosten zijn € 27.500 lager dan begroot. De kosten voor het vraagafhankelijk vervoer 2023 (VAV) zijn € 298.000 lager dan begroot en de vervoerskosten voor het routegebonden vervoer (RGV) zijn € 270.000 hoger dan begroot. Het voordeel op de vervoerskosten in het VAV is het gevolg van minder ritten in het vraagafhankelijk vervoer dan eerder ingeschat. Na corona is er weer een stijging in het aantal ritten ontstaan. Dit zagen we ook in 2023. De reizigers maken steeds meer gebruik van PlusOV voor het vervoer voor sociaal/recreatieve activiteiten. Het niveau van het aantal ritten in 2023 is in vergelijking met 2019 68% (2019: 386.000 en 2023 264.000 ritten).

In de volgende paragrafen lichten we de lasten verder toe.

### **Baten**

De lagere lasten zorgen direct voor een lagere bijdrage van de gemeenten. Daarnaast zijn er een aantal voordelen aan de batenkant voor de organisatie. Zoals opbrengsten vervoerspassen en overige (rente) baten. Dit zorgt ook voor een lagere bijdrage van de gemeenten. De gezamenlijke bijdrage door de gemeenten aan organisatie- en vervoerskosten is € 350.000 lager dan begroot. Uiteindelijk resteert er een positief resultaat van bijna € 1.000

De eigen bijdrage van reizigers voor hun rit in het vraagafhankelijk vervoer ter grootte van € 590.000 (ca. 11% van de vervoerskosten) is niet in de baten opgenomen.

Lasten	Jaarrekening 2021	Jaarrekening 2022	Begroot 2023	Werkelijk 2023	Saldo 2023
<b>Organisatiekosten</b>					
1. Personeelskosten	€ 1.664.370	€ 1.604.470	€ 1.600.863	€ 1.678.979	€ -78.116
2. Bedrijfsvoering	€ 173.751	€ 134.794	€ 186.906	€ 142.172	€ 44.734
3. Direct materiële kosten	€ 133.948	€ 176.012	€ 342.694	€ 249.110	€ 93.584
4. Facilitaire diensten	€ 87.071	€ 77.499	€ 92.098	€ 94.779	€ -2.681
5. Bestuurskosten	€ 87.873	€ 63.064	€ 185.562	€ 63.856	€ 121.706
<b>Subtotaal organisatiekosten</b>	<b>€ 2.147.013</b>	<b>€ 2.055.840</b>	<b>€ 2.408.123</b>	<b>€ 2.228.895</b>	<b>€ 179.228</b>
<b>Optimalisatiekosten</b>					
Investing	€ 61.360	€ 34.490	€ 100.000	€ 85.734	€ 14.266
<b>Subtotaal optimalisatiekosten</b>	<b>€ 61.360</b>	<b>€ 34.490</b>	<b>€ 100.000</b>	<b>€ 85.734</b>	<b>€ 14.266</b>
<b>Vervoer</b>					
Vraagafhankelijk vervoer *	€ 3.827.026	€ 4.274.649	€ 5.692.005	€ 5.394.239	€ 297.766
Leerlingenvervoer **	€ 3.309.903	€ 2.679.429	€ 2.764.505	€ 3.124.368	€ -359.863
Dagbestedingsvervoer **	€ 735.729	€ 582.489	€ 734.003	€ 583.028	€ 150.975
Jeugdwet vervoer **	€ 357.119	€ 344.138	€ 325.189	€ 386.493	€ -61.304
Aanvullend OV	€ 83.979	€ 24.469	€ -	€ -	€ -
<b>Subtotaal vervoerskosten</b>	<b>€ 8.313.756</b>	<b>€ 7.905.175</b>	<b>€ 9.515.702</b>	<b>€ 9.488.129</b>	<b>€ 27.573</b>
<b>TOTAAL LASTEN</b>	<b>€ 10.522.129</b>	<b>€ 9.995.505</b>	<b>€ 12.023.825</b>	<b>€ 11.802.759</b>	<b>€ 221.066</b>

\* Werkelijke kosten 2021 VAV zijn inclusief corona tegemoetkoming

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

Baten	Jaarrekening 2021	Jaarrekening 2022	Begroot 2023	Werkelijk 2023	Saldo 2023
<b>Organisatie</b>					
Bijdr. Prov. Gelderland Wmo	€ 133.881	€ 105.768	€ 35.165	€ 35.165	€ -
Bijdragen gemeenten	€ 1.834.510	€ 1.813.148	€ 2.322.958	€ 2.000.186	€ -322.772
Opbr. Vervoerpassen/ritoverzichten	€ 13.801	€ 12.065	€ -	€ 12.346	€ 12.346
Overige baten	€ -	€ 20.541	€ -	€ 131.198	€ 131.198
Bijdr. Prov. Gelderland OV	€ 14.820	€ 4.318	€ -	€ -	€ -
<b>Subtotaal organisatie</b>	<b>€ 1.997.012</b>	<b>€ 1.955.840</b>	<b>€ 2.358.123</b>	<b>€ 2.178.895</b>	<b>€ -179.228</b>
<b>Optimalisatie</b>					
Bijdrage DAZ gemeenten	€ -	€ 300.469	€ -	€ -	€ -
<b>Subtotaal Optimalisatie</b>	<b>€ -</b>	<b>€ 300.469</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>
<b>Vervoer</b>					
Bijdrage provincie Wmo-vervoer	€ 672.521	€ 459.556	€ 235.522	€ 235.522	€ -
Bijdragen gemeenten Vraagafhankelijk verv.	€ 3.154.505	€ 3.815.093	€ 5.456.483	€ 5.158.722	€ -297.761
Bijdragen gemeenten Leerlingenvervoer	€ 3.309.903	€ 2.679.429	€ 2.764.505	€ 3.124.368	€ 359.863
Bijdragen gemeenten Dagbestedingsvervoer	€ 735.729	€ 582.489	€ 734.003	€ 583.028	€ -150.975
Bijdragen gemeenten Jeugdwetvervoer	€ 357.119	€ 344.138	€ 325.189	€ 386.493	€ 61.304
Bijdrage provincie aanvullend OV	€ 83.979	€ 24.469	€ -	€ -	€ -
<b>Subtotaal Vervoer</b>	<b>€ 8.313.756</b>	<b>€ 7.905.175</b>	<b>€ 9.515.702</b>	<b>€ 9.488.134</b>	<b>€ -27.568</b>
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b>€ 10.310.768</b>	<b>€ 10.161.484</b>	<b>€ 11.873.825</b>	<b>€ 11.667.029</b>	<b>€ -206.796</b>
<b>Saldo van baten en lasten</b>	<b>€ -211.361</b>	<b>€ 165.979</b>	<b>€ -150.001</b>	<b>€ -135.729</b>	<b>€ 14.271</b>

<b>Mutaties reserves</b>					
Onttrekking optimalisatiereserve (opt.kosten)	€ 85.000	€ 89.685	€ 100.000	€ 86.680	€ -13.320
Onttrekking optimalisatiereserve (eff. bijdrage)	€ 150.000	€ 100.000	€ 50.000	€ 50.000	€ -
Toevoeging aan reserve optimalisatiekosten		€ -300.469			
<b>Subtotaal</b>	<b>€ 235.000</b>	<b>€ -110.784</b>	<b>€ 150.000</b>	<b>€ 136.680</b>	<b>€ -13.320</b>
<b>Resultaat</b>	<b>€ 23.639</b>	<b>€ 55.195</b>	<b>€ -1</b>	<b>€ 951</b>	<b>€ 951</b>

## 1.1 Personeelskosten

	Werkelijk 2021	Werkelijk 2022	Begroot 2023	Werkelijk 2023	Saldo 2023
Loonkosten	€ 1.539.633	€ 1.482.046	€ 1.440.242	€ 1.501.920	€ -61.678
Externe inhuur	€ 96.588	€ 100.232	€ 114.790	€ 143.676	€ -28.886
Opleiding/training	€ 4.212	€ 3.462	€ 21.604	€ 14.604	€ 7.000
Alg personeelskosten	€ 23.937	€ 18.730	€ 24.227	€ 18.779	€ 5.449
<b>Totaal personeelskosten:</b>	<b>€ 1.664.370</b>	<b>€ 1.604.470</b>	<b>€ 1.600.863</b>	<b>€ 1.678.979</b>	<b>€ -78.116</b>

### Loonkosten (in dienst en inhuur)

Na het vaststellen van de begroting 2023 stegen, als gevolg van nieuwe CAO-afspraken, de loonkosten met 8% (€ 124.400). De hogere kosten van € 91.000 voor loonkosten en externe inhuur verklaren we hiermee.

#### *Verhouding directe loonkosten vraagafhankelijk en routegebonden vervoer*

Een groot gedeelte van de personeelskosten rekenen we direct toe aan het vraagafhankelijk of routegebonden vervoer. De medewerkers Frontoffice werken volledig voor het vraagafhankelijk vervoer. De planners werken óf voor het vraagafhankelijk óf voor het routegebonden vervoer. De verhouding tussen de direct toe te rekenen loonkosten gebruiken we om de organisatiekosten te verdelen die niet direct aan een vervoerssoort toe te rekenen zijn.

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

De verhouding is:

Vervoer	Begroting 2023:	Werkelijk 2023:
Vraagafhankelijk	85,34 %	78,22 %
Routegebonden	14,66 %	21,78 %

### Verdeelsleutel:

De organisatiekosten verdelen we naar de verschillende programma's. Een deel van de kosten rekenen we rechtstreeks toe aan het vraagafhankelijk of routegebonden vervoer. De overige kosten verdeelden we op basis van de verdeelsleutel directe loonkosten.

De loonkosten voor directie en staf verdelen we met deze verhouding over het vraagafhankelijk en routegebonden vervoer.

## 1.2 Bedrijfsvoering

	Werkelijk 2021	Werkelijk 2022	Begroot 2023	Werkelijk 2023	Saldo 2023
Ondersteuning PIOFACH	€ 167.649	€ 127.750	€ 170.923	€ 135.691	€ 35.232
Bankkosten	€ 3.354	€ 3.817	€ 5.328	€ 3.534	€ 1.794
Verzekeringen	€ 2.748	€ 3.228	€ 10.655	€ 2.947	€ 7.708
<b>Totaal lasten bedrijfsvoering</b>	<b>€ 173.751</b>	<b>€ 134.794</b>	<b>€ 186.906</b>	<b>€ 142.172</b>	<b>€ 44.734</b>

### Verdeelsleutel:

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

### 1.3 Direct materiële kosten

	Werkelijk 2021	Werkelijk 2022	Begroot 2023	Werkelijk 2023	Saldo 2023
Vervoerspassen VAV	€ 10.052	€ 12.049	€ 12.344	€ 13.003	€ -659
Klanttevredenheidsonderzoek VAV	€ 7.372	€ 5.250	€ 28.987	€ 783	€ 28.205
Klanttevredenheidsonderzoek RGV			€ 5.085	€ -	€ 5.085
ICT-Software VAV	€ 71.353	€ 116.496	€ 235.140	€ 158.886	€ 76.254
ICT-Software RGV	€ 28.938	€ 28.293	€ 42.374	€ 30.495	€ 11.879
ICT-Infra	€ 11.571	€ 12.672	€ 12.951	€ 27.597	€ -14.646
Communicatie	€ 4.664	€ 1.252	€ 5.813	€ 18.347	€ -12.534
<b>Totaal Direct materiële kosten</b>	<b>€ 133.948</b>	<b>€ 176.012</b>	<b>€ 342.694</b>	<b>€ 249.110</b>	<b>€ 93.584</b>

#### Klanttevredenheidsonderzoek

De kosten voor de het klanttevredenheidsonderzoek boekten we in 2023 als optimalisatiekosten. Een voordeel van € 33.000 op de direct materiele kosten.

#### ICT software VAV;

Het variabele deel van de licentiekosten voor de plannings-software VAV wordt bepaald door het aantal ritten. Door minder ritten dan oorspronkelijk begroot zijn deze variabele kosten ook lager. Een voordeel van € 76.000.

#### ICT Software RGV;

De kosten voor het regieportaal vallen lager uit. Dit wordt deels veroorzaakt doordat de reizigersapp halverwege 2023 in gebruik is genomen. Een voordeel van € 2.500

#### Communicatie;

De hogere kosten komen door een onvoorziene extra mailingactie naar de WMO-pashouders. Een incidenteel nadeel van € 12.000.

#### ICT-Infra

Microsoft 365 namen we in 2023 af bij een andere leverancier. Deze kosten zijn nu onderdeel van ICT-infra. Terwijl de kosten begroot waren op ICT onder facilitaire diensten. Dit levert een nadeel op van € 12.000 op ICT-infra.

#### Verdeelsleutel

De direct materiele kosten rekenen we allemaal direct toe aan het vraagafhankelijk of routegebonden vervoer. ICT-infra en communicatie verdelen we met de verhouding directe loonkosten naar RGV en VAV.



#### 1.4 Facilitaire diensten

	Werkelijk 2021	Werkelijk 2022	Begroot 2023	Werkelijk 2023	Saldo 2023
Huisvestingskosten	€ 57.275	€ 58.822	€ 58.072	€ 67.351	€ -9.279
Kantormiddelen	€ 6.756	€ 3.222	€ 10.655	€ 12.288	€ -1.633
ICT	€ 23.040	€ 15.456	€ 23.371	€ 15.140	€ 8.231
<b>Totaal lasten fac.diensten</b>	<b>€ 87.071</b>	<b>€ 77.499</b>	<b>€ 92.098</b>	<b>€ 94.779</b>	<b>€ -2.681</b>

#### Verdeelsleutel:

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

#### 1.5 Bestuurskosten

	Werkelijk 2021	Werkelijk 2022	Begroot 2023	Werkelijk 2023	Saldo 2023
Representatie/advies	€ 2.133	€ 6.231	€ 3.547	€ 2.224	€ 1.323
Accountantskosten	€ 27.000	€ 27.400	€ 30.510	€ 29.853	€ 658
Juridische ondersteuning	€ 43.740	€ 21.433	€ 51.505	€ 31.779	€ 19.726
Onvoorzien	€ 15.000	€ 8.000	€ 100.000	€ -	€ 100.000
<b>Totaal</b>	<b>€ 87.873</b>	<b>€ 63.064</b>	<b>€ 185.562</b>	<b>€ 63.856</b>	<b>€ 121.706</b>

#### Onvoorzien

Dit budget voor onvoorzien kosten gebruikten we niet.

#### Verdeelsleutel

De bestuurskosten worden met de verhouding directe loonkosten verdeeld over het vraagafhankelijk en routegebonden vervoer.

#### 1.6 Optimalisatiekosten

Optimalisatiekosten	Werkelijk 2021	Werkelijk 2022	Begroot 2023	Werkelijk 2023	Saldo 2023
Investering	€ 61.360	€ 34.490	€ 100.000	€ 85.734	€ 14.266

We gaven € 85.734 uit aan optimalisatiekosten. Dat is minder dan begroot.

Het bestuur besloot in november 2023 om € 86.680 te onttrekken uit de reserve voor de optimalisatiekosten. Het verschil van € 951 is het resultaat van deze jaarrekening.

## 1.7 Vervoerskosten

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

	Werkelijk 2021	Werkelijk 2022	Begroot 2023	Werkelijk 2023	Saldo 2023
Vraagafhankelijk	€ 3.911.005	€ 4.299.118	€ 5.692.005	€ 5.394.239	€ 297.766
Routegebonden	€ 4.402.751	€ 3.606.057	€ 3.823.697	€ 4.093.890	€ -270.193
<b>Totaal</b>	<b>€ 8.313.756</b>	<b>€ 7.905.175</b>	<b>€ 9.515.702</b>	<b>€ 9.488.129</b>	<b>€ 27.573</b>

### Vraagafhankelijk vervoer

#### *Wat hebben we bereikt?*

Mensen met een beperking in hun mobiliteit en waarvoor het openbaar vervoer geen alternatief is, reisden meer dan het jaar ervoor met PlusOV. We voerden 264.200 (2022: 245.200) ritten uit in 2023. Een stijging van 9%. Hiermee leverden we een belangrijke bijdrage aan de mobiliteit van deze kwetsbare inwoners van 9 gemeenten. Zij konden hierdoor naar eigen inzicht en behoefte deelnemen aan de maatschappij.

Dat klanten tevreden waren blijkt uit het klanttevredenheidsonderzoek. Elke week interviewen we ongeveer 35 reizigers via de telefoon over hun ervaring met het reizen met PlusOV. Ondanks het chauffeurstekort steeg de klanttevredenheid opnieuw. Klanten gaven een 8,3 (2022: 8,2) als algemene klanttevredenheid voor hun reis en de contacten met PlusOV. 97% van de ondervraagde klanten gaven aan tevreden of zeer tevreden te zijn met het vervoer door PlusOV. In 2023 was het klachtenpercentage 0,16% (2022: 0,13%). Ruim onder de norm van 0,30%.

#### *Wat hebben we gedaan?*

Het afgelopen jaar nam de vraag naar vervoer toe. De taxi's reden in het vraagafhankelijk vervoer in 2023 1.677.200 kilometer (2022 1.560.900). Het aantal unieke reizigers daalde van 7.638 in 2022 naar 7.593 in 2023.

Door een tekort aan chauffeurs kunnen we de vervoerscapaciteit minimaal verhogen. In de planning ligt de focus daarom op het uitvoeren van de aantallen ritten. Dat betekent meer ritten per uur en/of meer reizigers per voertuig. Dit maakt dat het risico op vertragingen groter wordt. Dat zien we terug in de stiptheid die over het hele jaar 92% was (2022: 94%) en daarmee net iets onder de norm van 95% bleef. Het chauffeurstekort samen met de toegenomen vraag naar vervoer is niet alleen zichtbaar in een lichte daling van de stiptheid. Het geeft in de interne organisatie van PlusOV ook meer dynamiek en een grotere werkdruk.

Om de kwaliteit van het vervoer op een goed niveau te houden spreken we zeer regelmatig met de taxibedrijven. We monitoren en sturen nadrukkelijk op kwaliteit en overleggen maandelijks over de uitvoering van het vervoer. Daarnaast gebruiken we de feedback van het Reizigerspanel, de ontvangen klachten en de uitkomsten van het klanttevredenheidsonderzoek om de interne organisatie en het vervoer steeds verder te verbeteren.

De service aan de telefoon voor het boeken van een rit en het geven van informatie verbeterde in 2023 verder. De gemiddelde wachttijd van de 178.300 inkomende telefoongesprekken was 24 seconden en 76% van de gesprekken beantwoorden we binnen 20 seconden. Om de service aan de klanten verder te verhogen namen we eind maart 2023 een nieuw boekingsportaal in gebruik. Daarmee boeken reizigers zelf, op een voor hun passend moment, online hun ritten. Sinds de start boekten reizigers al bijna 8% van de ritten online. Het Reizigerspanel heeft door hun ervaringen input

gegeven voor verdere verbeteringen in het online boeken. En werkten actief mee in een testperiode. De verbeterde versie gaan we begin 2024 gebruiken.

#### Wat heeft het gekost?

	Werkelijk 2021	Werkelijk 2022	Begroot 2023	Werkelijk 2023	Saldo 2023
<b>Aanvullend OV</b>	€ 83.979	€ 24.469			
Vervoer	€ 83.979	€ 24.469			
<b>Wmo vervoer</b>	€ 3.827.027	€ 4.274.649	€ 5.692.005	€ 5.394.239	€ 297.766
Vervoer	€ 3.558.183	€ 4.274.649	€ 5.692.005	€ 5.394.239	€ 297.766
Continuïteitsbijdrage	€ 248.733				
Mondkapjes/handgel	€ 20.111				
<b>Totaal vervoerskosten</b>	€ 3.911.006	€ 4.299.118	€ 5.692.005	€ 5.394.239	€ 297.766

De vervoerskosten voor het vraagafhankelijk vervoer zijn in 2023 lager dan begroot. Door de forse stijging van de NEA-index stegen de kosten met 13,7%. Begroot: 3,5% stijging. Deze extra kosten vangen we op door een lager vervoersvolume dan begroot.

#### Routegebonden vervoer

##### Wat hebben we bereikt?

Het routegebonden vervoer voeren we uit voor de gemeenten Brummen, Epe, Hattem, Heerde, Lochem, en Voorst. We vervoerden leerlingen, cliënten voor dagbesteding en jeugdigen naar hun dagelijkse bestemming. Het aantal unieke pashouders in 2023 was 1.236 waarvan 791 in het leerlingenvervoer, 296 voor dagbesteding en 149 vanuit de Jeugdwet.

We voerden 261.300 ritten uit. Een stijging van bijna 2% (2022: 256.400 ritten). Dat deden we zoveel mogelijk met vaste routes, waarbij we streven naar vaste chauffeurs met veilige en nette voertuigen. In het routegebonden vervoer bleef het percentage gegronde klachten met 0,12% (2022: 0,17%) ruim onder de norm van 0,3%. De stiptheid is gedurende het hele jaar voor de heenrit 79% en voor de terugrit 94% (2022 81% resp. 94%). Dat betekent dat we minder dan 5 minuten afwijken vergeleken met de door PlusOV geplande tijd. Hiermee blijven we onder de norm van 90%.

In januari 2024 voerden we een enquête onder de ouders/verzorgers van het leerlingenvervoer uit. We kregen een algemeen tevredenheidscijfer van een 7,3. Dit ondanks de invloed van het chauffeurstekort. Het vorige onderzoek in 2022 leverde een waardering van 7,2 op.

##### Wat hebben we gedaan?

De start van de planning, de afstemming met vervoerders en de communicatie naar ouders/verzorgers voor het nieuwe schoolseizoen '23/'24 verliep goed. De app voor het leerlingenvervoer verbetert de informatie en service naar de ouders/verzorgers. De app zorgt voor minder inkomende telefoon bij PlusOV. Hierdoor krijgen de planners meer aandacht voor de monitoring en regievoering van de taxi's. De 15.700 inkomende telefoongesprekken met vragen om informatie of het melden van een absentie kenden een wachttijd van 27 seconden en 77% van de gesprekken werd binnen 20 seconden beantwoord.

Als gevolg van het tekort aan chauffeurs samen met een hoog ziekteverzuim onder de chauffeurs is nog intensiever samengewerkt met de vervoerders om aan de vraag naar vervoer te kunnen voldoen. Resultaat is dat we de routes steeds optimaliseren. Daardoor is de bezetting in een voertuig op een route verder toegenomen maar komen er ook meer veranderingen in tijden, medepassagiers en chauffeur. Dit kon het effect van een tekort aan chauffeurs en een toenemende vraag naar vervoer niet volledig compenseren waardoor de stiptheid lager was.

Wat heeft het gekost?

	Werkelijk 2021	Werkelijk 2022	Begroot 2023	Werkelijk 2023	Saldo 2023
<b>Leerlingenvervoer</b>	€ 3.309.903	€ 2.679.429	€ 2.764.505	€ 3.124.368	€ -359.863
Vervoer	€ 2.419.345	€ 2.679.429	€ 2.764.505	€ 3.124.368	€ -359.863
Afrekening 2018-2019	€ 786.050				
Continuïteitsbijdrage	€ 104.508				
<b>Dagbestedingsvervoer</b>	€ 735.729	€ 582.489	€ 734.003	€ 583.028	€ 150.975
Vervoer	€ 642.359	€ 582.489	€ 734.003	€ 583.028	€ 150.975
Afrekening 2018-2019	€ 80.449				
Continuïteitsbijdrage	€ 12.921				
<b>Jeugdwetvervoer</b>	€ 357.119	€ 344.138	€ 325.189	€ 386.493	€ -61.304
Vervoer	€ 284.588	€ 344.138	€ 325.189	€ 386.493	€ -61.304
Afrekening 2018-2019	€ 70.670				
Continuïteitsbijdrage	€ 1.861				
<b>Totaal vervoerskosten</b>	€ 4.402.751	€ 3.606.057	€ 3.823.697	€ 4.093.890	€ -270.193

De kosten voor het routegebonden vervoer komen in 2023 hoger uit dan begroot. De kosten stegen door de forse stijging van de NEA-index met 13,7%. Begroot was 3,5% stijging. Daarnaast maakten we meer ritten voor het leerlingenvervoer en Jeugdwet. De vervoerskosten voor dagbesteding zijn lager door minder deelnemers dan ingeschat.

## 2. Programmaverantwoording

Deze jaarrekening bestaat uit de volgende vier programma's:

1. Vraagafhankelijk vervoer
2. Leerlingenvervoer
3. Wmo-dagbesteding
4. Jeugdwetvervoer

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

### Vervoerskosten

De vervoerskosten rekenen we rechtstreeks toe aan de verschillende programma's.

### Organisatiekosten

De organisatiekosten rekenen we deels direct toe aan het vraagafhankelijk of routegebonden vervoer. De kosten voor overhead belastingen rekenen we door aan de programma's met de verdeelsleutel "directe loonkosten vraagafhankelijk vervoer: directe loonkosten routegebonden vervoer".

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

### Optimalisatiekosten

De optimalisatiekosten rekenen we niet toe aan de programma's. Hier staat een onttrekking uit de reserve tegenover.

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

Totaal Overzicht Programma's	Jaarrekening 2021	Jaarrekening 2022	Begroting 2023	Werkelijk 2023	Saldo 2023
<b>Lasten</b>					
Pr. 1: Vraagafhankelijk vervoer	€ 5.542.063	€ 5.946.356	€ 7.746.616	€ 7.201.625	€ 544.991
Pr. 2: Leerlingenvervoer	€ 3.544.722	€ 2.936.286	€ 2.994.053	€ 3.386.531	€ -392.478
Pr. 3: Dagbestedingsvervoer	€ 876.233	€ 680.506	€ 830.202	€ 688.158	€ 142.044
Pr. 4: Jeugdwetvervoer	€ 392.972	€ 369.080	€ 352.954	€ 440.711	€ -87.757
Pr. 5: Aanvullend OV	€ 104.779	€ 28.788	€ -	€ -	€ -
Niet aan programma's toe te rekenen lasten (optimalisatiekosten)	€ 61.360	€ 34.490	€ 100.000	€ 85.734	€ 14.266
<b>Totaal lasten</b>	<b>€ 10.522.129</b>	<b>€ 9.995.506</b>	<b>€ 12.023.825</b>	<b>€ 11.802.759</b>	<b>€ 221.066</b>
<b>Baten</b>					
Pr. 1: Vraagafhankelijk vervoer	€ 5.542.062	€ 5.864.870	€ 7.746.616	€ 7.201.630	€ -544.986
Pr. 2: Leerlingenvervoer	€ 3.544.722	€ 2.923.766	€ 2.994.053	€ 3.386.530	€ 392.477
Pr. 3: Dagbestedingsvervoer	€ 876.233	€ 675.728	€ 830.202	€ 688.158	€ -142.044
Pr. 4: Jeugdwetvervoer	€ 392.972	€ 367.864	€ 352.954	€ 440.711	€ 87.757
Pr. 5: Aanvullend OV	€ 104.779	€ 28.787	€ -	€ -	€ -
Niet aan programma's toe te rekenen baten (uittreedsom DAZ gemeenten)	€ -	€ 300.469	€ 100.000	€ 86.680	€ -
<b>Totaal baten</b>	<b>€ 10.460.768</b>	<b>€ 10.161.484</b>	<b>€ 12.023.825</b>	<b>€ 11.803.709</b>	<b>€ -206.795</b>
<b>Saldo</b>	<b>€ -61.361</b>	<b>€ 165.978</b>	<b>€ -0</b>	<b>€ 951</b>	<b>€ 14.271</b>

Hieronder geven we per programma een overzicht van de baten en lasten (-/- = nadeel).  
In hoofdstuk 1 zijn de organisatie-, optimalisatie- en vervoerskosten gespecificeerd en de afwijkingen toegelicht.

### Programma 1: Vraagafhankelijk vervoer

	Jaarrekening 2021	Jaarrekening 2022	Begroting 2023	Werkelijk 2023	Saldo 2023
<b>Lasten</b>					
Organisatiekosten	€ 1.129.191	€ 1.111.200	€ 1.324.772	€ 1.193.075	€ 131.697
overhead	€ 585.846	€ 560.507	€ 729.839	€ 614.311	€ 115.528
vervoerskosten	€ 3.827.026	€ 4.274.649	€ 5.692.005	€ 5.394.239	€ 297.766
<b>Totaal lasten</b>	<b>€ 5.542.063</b>	<b>€ 5.946.356</b>	<b>€ 7.746.616</b>	<b>€ 7.201.625</b>	<b>€ 544.991</b>
<b>Baten</b>					
Bijdrage gemeente	€ 4.602.039	€ 5.270.743	€ 7.433.269	€ 6.771.666	€ -661.603
Bijdrage provincie	€ 806.402	€ 565.324	€ 270.687	€ 270.687	€ -
Overige baten	€ 133.621	€ 28.803	€ 42.660	€ 159.277	€ 116.617
<b>Totaal baten</b>	<b>€ 5.542.062</b>	<b>€ 5.864.870</b>	<b>€ 7.746.616</b>	<b>€ 7.201.630</b>	<b>€ -544.986</b>
<b>Resultaat</b>	<b>€ -1</b>	<b>€ -81.486</b>	<b>€ -</b>	<b>€ 5</b>	<b>€ 5</b>

### Programma 2: Leerlingenvervoer

	Jaarrekening 2021	Jaarrekening 2022	Begroting 2023	Werkelijk 2023	Saldo 2023
<b>Lasten</b>					
Organisatiekosten	€ 156.232	€ 170.222	€ 148.146	€ 170.771	€ -22.625
overhead	€ 78.587	€ 86.635	€ 81.402	€ 91.391	€ -9.989
vervoerskosten	€ 3.309.903	€ 2.679.429	€ 2.764.505	€ 3.124.368	€ -359.863
<b>Totaal lasten</b>	<b>€ 3.544.722</b>	<b>€ 2.936.286</b>	<b>€ 2.994.053</b>	<b>€ 3.386.531</b>	<b>€ -392.478</b>
<b>Baten</b>					
Bijdrage gemeente	€ 3.528.316	€ 2.921.194	€ 2.989.287	€ 3.365.218	€ 375.931
Overige baten	€ 16.406	€ 2.572	€ 4.766	€ 21.312	€ 16.546
<b>Totaal baten</b>	<b>€ 3.544.722</b>	<b>€ 2.923.766</b>	<b>€ 2.994.053</b>	<b>€ 3.386.530</b>	<b>€ 392.477</b>
<b>Resultaat</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -12.520</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -0</b>	<b>€ -0</b>

### Programma 3: Wmo-dagbesteding

	Jaarrekening 2021	Jaarrekening 2022	Begroting 2023	Werkelijk 2023	Saldo 2023
<b>Lasten</b>					
Organisatiekosten	€ 93.482	€ 64.957	€ 62.085	€ 68.481	€ -6.396
overhead	€ 47.022	€ 33.060	€ 34.114	€ 36.649	€ -2.535
vervoerskosten	€ 735.729	€ 582.489	€ 734.003	€ 583.028	€ 150.975
<b>Totaal lasten</b>	<b>€ 876.233</b>	<b>€ 680.506</b>	<b>€ 830.202</b>	<b>€ 688.158</b>	<b>€ 142.044</b>
<b>Baten</b>					
Bijdrage gemeente	€ 866.417	€ 674.747	€ 828.204	€ 679.611	€ -148.593
Overige baten	€ 9.816	€ 981	€ 1.997	€ 8.546	€ 6.549
<b>Totaal baten</b>	<b>€ 876.233</b>	<b>€ 675.728</b>	<b>€ 830.202</b>	<b>€ 688.158</b>	<b>€ -142.044</b>
<b>Resultaat</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -4.778</b>	<b>€ -0</b>	<b>€ -</b>	<b>€ 0</b>

**Programma 4: Jeugdwetvervoer**

	Jaarrekening 2021	Jaarrekening 2022	Begroting 2023	Werkelijk 2023	Saldo 2023
<b>Lasten</b>					
Organisatiekosten	€ 23.854	€ 16.529	€ 17.919	€ 35.317	€ -17.398
overhead	€ 11.999	€ 8.413	€ 9.846	€ 18.900	€ -9.054
vervoerskosten	€ 357.119	€ 344.138	€ 325.189	€ 386.493	€ -61.304
<b>Totaal lasten</b>	<b>€ 392.972</b>	<b>€ 369.080</b>	<b>€ 352.954</b>	<b>€ 440.711</b>	<b>€ -87.757</b>
<b>Baten</b>					
Bijdrage gemeente	€ 390.467	€ 367.614	€ 352.378	€ 436.303	€ 83.925
Overige baten	€ 2.505	€ 250	€ 576	€ 4.408	€ 3.832
<b>Totaal baten</b>	<b>€ 392.972</b>	<b>€ 367.864</b>	<b>€ 352.954</b>	<b>€ 440.711</b>	<b>€ 87.757</b>
<b>Resultaat</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -1.216</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -0</b>	<b>€ -0</b>

CONCEPT

### 3. Paragrafen

#### 3.1 Weerstandsvermogen

In de Gemeenschappelijke Regeling Basismobiliteit zijn de volgende taken en verplichtingen opgenomen:

- PlusOV heeft als doel de belangen te behartigen van de deelnemers over het tot stand brengen, ontwikkelen en in stand houden van een kwalitatief hoogwaardig, herkenbaar, efficiënt en eenvoudig te gebruiken stelsel van basismobiliteit. Hierbij moet de vervoerscentrale rekening te houden met de mogelijkheden van reizigers en hun sociale netwerk. We zien erop toe dat we het aanvullend openbaar vervoer ook in het buitengebied en de kleine kernen voldoende waarborgen. Het vervoer moet een zo goed mogelijke aansluiting hebben op de belangrijkste knooppunten van het openbaar vervoernetwerk.
- De bedrijfsvoeringsorganisatie heeft de volgende taken:
  - het organiseren, begeleiden en uitvoeren van het doelgroepenvervoer
  - het organiseren, begeleiden en uitvoeren van het aanvullend openbaar vervoer in Gelderland. Dit vervoer is op initiatief van de provincie Gelderland sinds april 2022 door de provincie zelf georganiseerd onder de naam HalteRRReis.
- Afspraken over de uit de taak voortvloeiende werkzaamheden legden we vast in een dienstverleningsovereenkomst tussen de bedrijfsvoeringsorganisatie en de betrokken deelnemers.
- De gemeenten dragen aan de bedrijfsvoeringsorganisatie en haar bestuur de bevoegdheden over, die nodig zijn voor de uitvoering van de taken.

De deelnemers zorgen ervoor dat PlusOV altijd over voldoende middelen beschikt om aan al haar verplichtingen tegenover derden te kunnen voldoen. Risico's die we niet in de begroting opnamen en niet gedekt kunnen worden uit de post onvoorzien of de algemene reserve worden gedragen door de deelnemende gemeenten. Dit houdt in dat de deelnemende gemeenten zelf ook maatregelen moeten treffen om eventuele risico's af te dekken.

#### **Risico's**

##### **Prijs- en volumerisico**

Bij het opstellen van de begroting is er vrijwel altijd een prijs- en of volumerisico. De huidige geopolitieke en economische ontwikkelingen maken dat prijseffecten (risico's) moeilijk zijn in te schatten. De onzekerheid van het prijsrisico is groter dan in voorgaande jaren. Personeelskosten en brandstofkosten vormen ongeveer 75% van de vervoerskosten. De personeelskosten in de taxibranche (67% van de vervoerskosten) staan onder druk door tekort 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 trend zien die we voor de toekomst volgen (+7%). Het begrote vervoersvolume in het vraagafhankelijk vervoer heeft een jaarlijkse groei van 7% als uitgangspunt. Dit zou over meerdere jaren voldoende moeten zijn. Het



volumerisico voor het gehele doelgroepenvervoer schatten we met de gehanteerde begrotingsuitgangspunten als gering in.

### Financiële kengetallen

PlusOV is verplicht om op basis van het BBV (verslaggevingsvoorschriften) een aantal financiële kengetallen op te nemen. Deze kengetallen nemen we zowel in de begroting als in de jaarrekening op. Met de kengetallen maken we de financiële positie inzichtelijk.

Kengetallen	Realisatie 2023
Netto schuldquote	3,2%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	3,2%
Solvabiliteitsratio	18,5%
Structurele exploitatieruimte	-1,2%

#### Netto schuldquote

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

#### Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen

Zie netto schuldquote. De vervoerscentrale verstrekt geen leningen, waardoor deze ratio niet wijzigt.

#### Solvabiliteitsratio

Dit kengetal geeft inzicht in de mate waarin de vervoerscentrale in staat is aan haar financiële verplichtingen te voldoen. In de gemeenschappelijke regeling is opgenomen dat de omvang van de reserves van PlusOV is gemaximeerd op 5% van de jaarlijkse exploitatielasten. De solvabiliteitsratio berekenen we door het eigen vermogen ten opzichte van het balanstotaal. Door de maximering van 5% zal de solvabiliteitsratio ook nooit heel hoog zijn.

#### Structurele exploitatieruimte

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

## 3.2 Financiering

### **Betalingsverkeer**

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

### **Vlottende financiering**

In 2023 waren er voldoende liquiditeiten om aan alle betalingsverplichtingen te voldoen.

### **Schatkistbankieren**

Decentrale overheden en ook gemeenschappelijke regelingen moeten geld dat ze niet direct nodig hebben, uitzetten bij de overheid. De overheid geeft hen rente over dat geld. Deze rentevergoeding is gelijk aan de rentes die de Nederlandse staat betaalt als ze geld leent. Alleen het geld van PlusOV boven een bepaald bedrag (drempelbedrag) uitkomt, moet bij de overheid worden bewaard. Het drempelbedrag in 2023 is € 1.000.000. Op 31 december 2023 was er € 1.116.194 gestald bij de overheid. De rente die daarover is ontvangen, was € 130.400.

### **Kasgeldlimiet**

De kasgeldlimiet voor het jaar 2023 bedraagt € 1.022.025. De kasgeldlimiet berekenen we door het totaalbedrag van de primitieve jaarbegroting te vermenigvuldigen met 8,5%. Tot het bedrag van de kasgeldlimiet mogen kortlopende geldleningen worden aangetrokken. In 2023 zijn geen kortlopende middelen opgenomen. Daardoor is de kasgeldlimiet niet overschreden.

### **Renterisiconorm**

De renterisiconorm is niet van toepassing omdat de Vervoerscentrale geen geldleningen mag opnemen.

### 3.3 Bedrijfsvoering

De directeur voert de bedrijfsvoering uit binnen het mandaat van de gemeenten.

#### Organisatieomvang PlusOV

Hieronder staat een overzicht van de werkelijke en geplande bezetting in fte aan het begin van het jaar (inclusief 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

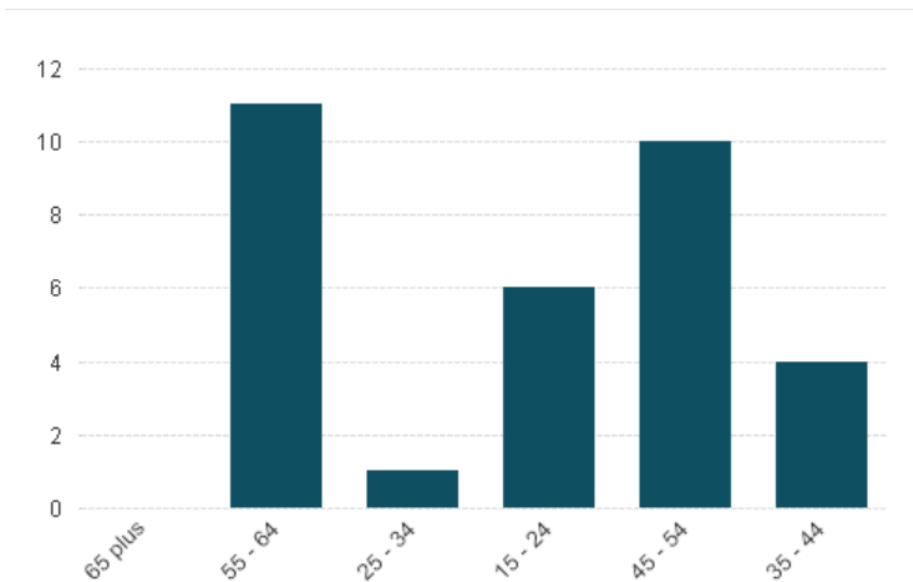
De geplande bezetting begin 2024 was 22,9 fte. De werkelijke bezetting is 23,1 fte (waarvan 2 fte inleenkrachten). Voor 2026 en 2027 begroten we een lichte daling in de bezetting (flexibele schil). We verwachten minder telefoon doordat klanten vaker ritten online zullen boeken.

Het ziekteverzuim in 2023 was 13% (2022: 6,25%). Het hoge ziekteverzuim komt voor het grootste deel door langdurig zieke medewerkers. De oorzaken van het verzuim zijn nagenoeg niet werk gerelateerd.

In 2023 voerden we een medewerkerstevredenheidsonderzoek uit. Dit onderzoek laat een verbetering zien van de tevredenheid. Medewerkers gaven een waardering van 8,0 (2021: 7,8). Samen hebben we invulling gegeven aan hun eigen plan van aanpak dat ze maakten naar aanleiding van het medewerkerstevredenheidsonderzoek van begin 2023.

De genderverdeling bij PlusOV is 55% vrouw en 45% man. In onderstaande grafiek is de leeftijdsopbouw van de medewerkers te zien.

Leeftijdsopbouw (21-02-2024)



## **Frauderisico**

De wet vereist dat in het verslag van de accountant bij de jaarrekening uitleg wordt gegeven over mogelijke fraude en hoe de accountant daarmee is omgegaan. Daarom heeft de directie van PlusOV haar zienswijze over frauderisico's opgenomen.

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

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

De directie van PlusOV is van mening dat er geen specifieke aanwijzingen zijn voor fraude of vermoedens van fraude ten aanzien van de 2 bovenstaande of andere frauderisico's. De omstandigheden die kunnen bijdragen aan het ontstaan van fraude, zoals stimulansen/druk, gelegenheden, zijn zeer beperkt aanwezig.

## **Rechtmatigheid (geconstateerde afwijkingen)**

In de paragraaf bedrijfsvoering de geconstateerde afwijkingen, indien sprake is van afwijkingen > 1% van de totale begrote lasten van de gemeenschappelijke regeling (fouten of onduidelijkheden) nader toegelicht wanneer ze groter zijn dan € 50.000. Dit conform door het bestuur vastgestelde verordening financieel beleid, beheer en organisatie GR Basismobiliteit (artikel 10).

Dit is van toepassing op de onderstaande afwijkende posten die reeds in hoofdstuk 1 zijn toegelicht:

1. Organisatiekosten:
  - a) Personeelskosten een nadeel van € 78.116
  - b) Directe materiële kosten een voordeel van € 93.584
  - c) Bestuurskosten een voordeel van € 121.706
2. Vervoerskosten:
  - a) Vraagafhankelijk vervoer een voordeel van € 297.766
  - b) Leerlingenvervoer een nadeel van € 359.863
  - c) Dagbestedingsvervoer een voordeel van € 150.975
  - d) Jeugdwetvervoer een nadeel van € 61.304

Een gevolg van deze afwijkingen in de kosten is dat deze ook zorgen voor een lagere bijdrage van de gemeenten. Dat levert eenzelfde voordeel op aan de batenkant.

Uitgangspunt is dat iedere afwijking van de begroting als onrechtmatig wordt beschouwd.

Afwijkingen worden als acceptabel aangemerkt in de volgende situaties:

- a. Er is sprake van een overschrijding waarbij direct gerelateerde inkomsten de overschrijding compenseren. Dit betreffen de vervoerskosten die direct doorbelast worden aan de gemeenten.
- b. De afwijking ten opzichte van de begroting gaat alleen over het onderdeel organisatiekosten van de Gemeenschappelijke Regeling Basismobiliteit.

- c. De overschrijding en/of onderschrijding is geautoriseerd door middel van de vaststelling van een tussentijdse rapportage door het bestuur voor het einde van het betreffende begrotingsjaar.

#### **Misbruik & oneigenlijk gebruik**

De directeur van PlusOV heeft het misbruik en oneigenlijk gebruik-beleid (M&O-beleid) vastgesteld. In 2023 werd een onjuistheid ontdekt in de software van het planningspakket voor het vraagafhankelijk vervoer. Dit leidde tot onbedoeld verkeerd gebruik van middelen en was niet in overeenstemming met de wetten en regels, in dit geval bij de aanbesteding. Hierdoor werd ongeveer € 67.000 meer betaald aan de vervoerders dan verschuldigd. Dit bedrag is 0,6 % van de totale begrote kosten van PlusOV en blijft onder de verantwoordingsgrens van 1% voor de rechtmatigheidsverantwoording. Het bedrag terugvorderen is juridisch gezien niet haalbaar. PlusOV heeft maatregelen genomen om vanaf 2024 deze fouten te voorkomen.

#### **3.4 Verbonden partijen**

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

## JAARREKENING

### 1. Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling

#### Algemeen

We hebben de jaarrekening opgesteld volgens de regels van het Besluit Begroting en Verantwoording Provincies en Gemeenten (BBV) en de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT).

#### Algemene grondslagen voor het opstellen van de jaarrekening

De waardering van wat we bezitten (activa) en wat we verschuldigd zijn (passiva), en het vaststellen van ons resultaat gebeurt in principe op basis van historische kosten. Activa en passiva nemen we op tegen nominale waarde.

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

Personeelslasten rekenen wij in principe toe aan het boekjaar waarop ze betrekking hebben. Maar vanwege het formele verbod op het opnemen van voorzieningen of schulden uit hoofde van jaarlijks terugkerende arbeidskosten gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume, worden sommige personeelslasten toegerekend aan de periode waarin uitbetaling plaatsvindt. Voorbeelden hiervan zijn ziektekostenpremie voor gepensioneerden en verlofaanspraken.

Voor jaarlijks terugkerende personeelslasten van ongeveer hetzelfde bedrag maken we geen voorziening of andere verplichting. Dit geldt voor een periode van 4 jaar net als onze meerjarenraming. Maar als er sprake is van (eenmalige) schokeffecten (reorganisaties) nemen we wel een verplichting op.

#### Balans

##### Vaste activa

De materiële vaste activa waarderen we tegen de verkrijgings- of vervaardigingsprijs. De investeringen schrijven wij vanaf het moment van ingebruikneming in beginsel lineair af in de verwachte gebruiksduur.

Voor de vaste activa hanteren we de volgende afschrijvingstermijnen:

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

##### Vlottende activa

##### *Vorderingen*

De vorderingen waarderen we tegen nominale waarde.

#### *Schatkistbankieren*

In principe moeten alle overtollige middelen in de schatkist worden gestald. Maar er zijn enkele uitzonderingen, waaronder het drempelbedrag. Dat is een minimumbedrag (afhankelijk van de omvang van de decentrale overheid) dat gemiddeld per kwartaal buiten de schatkist mag worden gehouden. Voor de Vervoerscentrale is dat € 1.000.000.

#### *Liquide middelen en overlopende activa*

Deze activa worden tegen nominale waarde opgenomen.

#### Flottende passiva

De flottende passiva worden gewaardeerd tegen de nominale waarde.

CONCEPT

## 2. Balans per 31 december 2023

<b>Activa</b>	<b>Balans 01-01-2023</b>	<b>Balans 31-12-2023</b>
<b>Vaste Activa</b>		
<i>Materiële vaste activa</i>	9.816	45.175
- Machines, apparaten en installaties	1.788	38.248
- Overig	8.029	6.927
<b>Vlottende Activa</b>		
<i>Uitzettingen</i>	5.072.707	1.494.697
- Vorderingen op openbare lichamen	365.800	180.878
- Rekening courant verhouding met het Rijk	4.605.820	1.116.194
- Overige vorderingen	2.169	557
- Liquide middelen (kas, banksaldi)	98.918	197.068
<i>Overlopende activa</i>	124.155	834.231
- Nog te ontvangen bijdragen van overige overheid	88.836	765.534
- Overige overlopende activa	35.319	68.697
<b>Totaal Activa</b>	<b>5.206.678</b>	<b>2.374.103</b>

<b>Passiva</b>	<b>Balans 01-01-2023</b>	<b>Balans 31-12-2023</b>
<b>Vaste Passiva</b>		
<i>Eigen vermogen</i>	575.538	439.809
- Bestemmingsreserves	520.343	438.858
- Saldo van rekening	55.195	951
<b>Vlottende Passiva</b>		
<i>Vlottende schuld</i>	96.574	266.709
- Overige vlottende schulden	96.574	266.709
<i>Overlopende passiva</i>	4.534.566	1.667.585
- Overige overlopende passiva	4.534.566	1.667.585
<b>Totaal Passiva</b>	<b>5.206.678</b>	<b>2.374.103</b>



### 3. Balanstoelichting

#### Activa

##### Vaste activa

##### *Materiële vaste activa*

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

	Boekwaarde 01-01-2023	Investerings 2023	Afschrijvingen 2023	Boekwaarde 31-12-2023
<i>Machines apparaten installaties</i>				
• ICT werkplekken	1.788	36.972	513	38.248
<i>Overige materiële vaste activa</i>				
• Meubilair	8.029		1.102	6.927
<b>Totaal</b>	<b>9.816</b>	<b>36.972</b>	<b>1.614</b>	<b>45.175</b>

##### Vlottende activa

##### *Vorderingen op openbare lichamen*

De vorderingen op openbare lichamen van € 180.878 betreft geld dat we nog moeten ontvangen van de Belastingdienst voor de omzetbelasting die we hebben aangegeven.

##### *Rekening courant verhouding met het Rijk*

Gemeenschappelijke regelingen zijn net zoals gemeenten verplicht om overtollige financiële middelen bij het Rijk of bij andere overheden uit te zetten. Het saldo van de schatkistrekening met het Rijk is op 31 december 2023 € 1.116.194.

Het drempelbedrag voor het schatkistbankieren voor de PlusOV bedraagt € 1.000.000. De volgende tabel laat zien dat het drempelbedrag niet is overschreden.

Berekening benutting drempelbedrag schatkistbankieren (bedragen x € 1000)				
	Verslagjaar 2023			
Drempelbedrag	1000			
	Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
<b>Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen</b>	<b>160</b>	<b>124</b>	<b>121</b>	<b>170</b>
Ruimte onder het drempelbedrag	840	876	879	830
Overschrijding van het drempelbedrag	-	-	-	-
Berekening drempelbedrag				
Begrotingstotaal verslagjaar	12.024			
Het deel van het begrotingstotaal dat kleiner of gelijk is aan € 500 miljoen	12.024			
Het deel van het begrotingstotaal dat de € 500 miljoen te boven gaat				
Drempelbedrag	1.000			
Berekening kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen				
	Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
Som van de per dag buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	14.443	11.320	11.139	15.638
Dagen in het kwartaal	90	91	92	92
Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	160	124	121	170

##### *Liquide middelen*

Het saldo op de bankrekening van PlusOV bij de BNG is op 31 december 2023 € 197.068.

## Overlopende activa

### *Nog te ontvangen bedragen van overige Nederlandse overheidslichamen*

In het overzicht hieronder staat een specificatie van de nog te ontvangen bedragen overheidslichamen. De bedragen zijn weergegeven in euro's (€).

	Saldo 1-1-2023	Af 2023	Bij 2023	Saldo 31-12-2023
Bijdragen gemeenten LLV	-	-	359.860	359.860
WMO subsidie Provincie 2021-2023	43.669	-	270.687	314.356
Rente SKB	18.513	18.513	30.013	30.013
Bijdrage gemeenten Jeugdwet vervoer	26.654	26.654	61.305	61.305
<b>Totaal NTO overheidslichamen</b>	<b>88.836</b>	<b>45.167</b>	<b>721.865</b>	<b>765.534</b>

### *Overige overlopende activa*

De overige overlopende activa zijn opgebouwd uit nog te ontvangen en vooruitbetaalde bedragen. Op 31 december staan er geen bedragen open die wij nog moeten ontvangen.

De specificatie van de vooruitbetaalde bedragen staat in onderstaande tabel. Dit betreft diverse facturen die betrekking hebben op 2024, maar in 2023 zijn betaald.

	Saldo 01-01-2023	Af 2023	Bij 2023	Saldo 31-12-2023
Vooruitbetaalde btw afr. Vervoerder	8.393	8.393		-
Diverse crediteuren 2023	2.588	2.588		-
Huur gemeente Lochem 1e kwartaal	16.838	16.838	16.871	16.871
Diverse crediteuren 2024		-	51.826	51.826
<b>Totaal</b>	<b>27.819</b>	<b>27.819</b>	<b>68.697</b>	<b>68.697</b>

## Passiva

### **Vaste passiva**

Het positieve resultaat van de jaarrekening 2022 was € 55.195. Dit resultaat is toegevoegd aan de optimalisatiereserve.

In het overzicht hieronder staat het verloop van de reserves in 2023. De bedragen zijn weergegeven in euro's (€).

	Saldo 01-01-2023	Resultaat 2022	Dotatie	Onttrekking	Saldo 31-12-2023
<b>Algemene Reserve</b>			€ -	€ -	€ -
<b>Bestemmingsreserves</b>	€ 520.343	€ 55.195	€ 520.344	€ 136.680	€ 438.858
- <i>Optimalisatie</i>	€ 218.954	€ 55.195		€ 136.680	€ 137.469
- <i>RG6</i>	€ 301.389				€ 301.389
Totaal Reserves	€ 520.343	€ 55.195	€ 520.344	€ 136.680	€ 438.858
Resultaat na bestemming	€ 55.195				€ 951
Totaal Eigen Vermogen	€ 575.538	€ 55.195	€ 520.344	€ 136.680	€ 439.809

### Optimalisatie reserve

#### *Doel:*

De organisatie was nog niet efficiënt genoeg. Om meer efficiency te bereiken zal er geïnvesteerd moeten worden. Hier zijn financiële middelen voor nodig. De middelen uit deze reserve gebruiken we om de organisatie te hervormen tot een efficiëntere en kwalitatief goede organisatie.

#### *Vorming reserve:*

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

#### *Onttrekkingen en toevoegingen:*

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

De onttrekking in 2023 betreft € 50.000 voor de efficiency en € 86.680 om de optimalisatiekosten te dekken.

Het resultaat van de jaarrekening 2022 € 55.195 is toegevoegd aan deze reserve.

#### RG6-reserve

##### *Doel:*

Er is bij de start van PlusOV afgesproken dat uittreding van gemeenten geen financiële gevolgen mogen hebben voor de andere gemeenten. Door de uittreding van de DAZ-gemeenten voor het routegebonden vervoer mogen de RG6 gemeenten dus geen hogere kosten krijgen dan wanneer de DAZ-gemeenten gewoon hadden deelgenomen aan het routegebonden vervoer. PlusOV heeft al direct wat kosten naar beneden kunnen bijstellen. Dit zijn vooral personeelskosten: minder fte's voor planning en frontoffice.

Deze reserve is bedoeld om eventuele extra kosten te dekken voor de RG6-gemeenten als gevolg van het vertrek van de DAZ-gemeenten.

#### *Vorming reserve:*

In deze reserve hebben de DAZ-gemeenten geld gestort toen ze zijn uitgetreden, dat hebben ze in 2020 hebben betaald. Bij vaststellen van de jaarrekening 2020 is besloten dit te storten in de RG6-reserve. Dat is in 2021 gebeurd.

#### *Onttrekkingen en toevoegingen*

In 2023 waren er geen mutaties in de RG6-reserve.

### **Vlottende passiva**

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

Het saldo van deze schulden is € 266.709.

Dit betreffen de facturen 2023 die op 31 december nog niet zijn betaald. En de te betalen loonheffing en afdracht ABP over de maand december. Deze bedragen zijn allemaal in 2024 betaald.

## Overlopende passiva

### Vooruit ontvangen bedragen

In 2023 hebben we geen vooruit ontvangen bedragen.

### Overige overlopende passiva

Het gaat hier om bedragen die we in 2024 nog moeten betalen en die betrekking hebben op 2023. Hieronder staat een specificatie van de nog te betalen bedragen. De bedragen zijn weergegeven in euro's (€).

	Saldo 1-1-2023	Af 2023	Bij 2023	Saldo 31-12-2023
RGV (vervoerders)	€ 766.045	€ 766.045	€ 320.200	€ 320.200
RGV (gemeenten)	€ 425.665	€ 425.665	€ 150.976	€ 150.976
VAV (vervoerders)	€ 402.886	€ 402.886	€ 317.848	€ 317.848
VAV (gemeenten)	€ 2.463.739	€ 2.463.739	€ 297.766	€ 297.766
Diverse crediteuren	€ 22.120	€ 22.120	€ 15.663	€ 15.663
PIOFAH Lochem 4e kwartaal	€ 30.111	€ 29.479	€ 117.994	€ 118.626
Ontvangen reizigersbijdragen	€ 97.860	€ 97.860	€ 124.362	€ 124.362
Organisatiekosten (gemeenten)	€ 326.140	€ 326.140	€ 322.778	€ 322.778
Totaal	€ 4.534.566	€ 4.533.934	€ 1.667.585	€ 1.668.217

## Niet uit de balans blijvende verplichtingen

### Langlopende contracten

- Voor het vraagafhankelijk vervoer is een overeenkomst aangegaan voor een planpakket. De overeenkomst ging 11 juni 2021 in met een onbepaalde looptijd en een garantie van afname tot 1 augustus 2025 (onder voorbehoud van verzuim door de leverancier). Na deze periode geldt een opzegtermijn van 12 maanden. De jaarlijkse licentiekosten bevatten een vast en variabel gedeelte. De besparingen uit het planpakket zie je terug in lagere personeelskosten en lagere vervoerskosten. De jaarlijkse kosten kunnen oplopen tot € 200.000.
- Voor het vraagafhankelijk vervoer is met vier vervoerders een overeenkomst aangegaan van 1 augustus 2021 tot en met 31 juli 2025. Daarna is de mogelijkheid om tweemaal te verlengen met twee jaar, met een opzegtermijn van 12 maanden. De jaarlijkse kosten zijn afhankelijk van het vervoersvolume.
- Voor het routegebonden vervoer is met vijf vervoerders een overeenkomst aangegaan. Deze is verlengd van 31 juli 2023 tot en met 31 juli -7-2025.

### Wet Normering Topinkomens (WNT)

De WNT regelt dat topfunctionarissen in de (semi-) publieke sector niet meer mogen verdienen dan 130% van het salaris van een minister. Dit wordt normering van topinkomens genoemd.

De WNT is van toepassing op de Vervoerscentrale Stedendriehoek. De directeur moet worden aangemerkt als topfunctionaris als bedoeld in de WNT.

Het voor de Vervoerscentrale Stedendriehoek toepasselijke bezoldigingsmaximum is in 2023 € 223.000. Dit betreft het algemeen WNT-bezoldigingsmaximum. In 2023 zijn door Vervoerscentrale Stedendriehoek geen salarissen betaald die boven deze norm uitkomen.

## 1. Bezoldiging topfunctionarissen

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

*Leidinggevende topfunctionarissen met dienstbetrekking en leidinggevende topfunctionarissen zonder dienstbetrekking vanaf de 13<sup>e</sup> maand van de functievervulling inclusief degenen die op grond van hun voormalige functie nog 4 jaar als topfunctionaris worden aangemerkt<sup>3</sup>*

Gegevens 2023	
bedragen x € 1	H.H. Meijer
<b>Functiegegevens</b>	Directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2023	01/01 t/m 31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1,0
Dienstbetrekking?	Ja
<b>Bezoldiging</b>	
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	108.221
Beloningen betaalbaar op termijn	17.575
<i>Subtotaal</i>	<i>125.796</i>
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	223.000
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	N.v.t.
<b>Bezoldiging</b>	<b>125.796</b>
Het bedrag van de overschrijding en de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	N.v.t.

Gegevens 2022	
bedragen x € 1	H.H. Meijer
<b>Functiegegevens</b>	Directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2022	01/01 t/m 31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1,0
Dienstbetrekking?	ja
<b>Bezoldiging</b>	
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	102.110
Beloningen betaalbaar op termijn	18.212
<i>Subtotaal</i>	<i>120.322</i>
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	216.000
<b>Bezoldiging</b>	<b>120.322</b>

1d. Topfunctionarissen met een totale bezoldiging van € 1.900 of minder

*Topfunctionarissen inclusief degenen die op grond van hun voormalige functie nog 4 jaar als topfunctionaris worden aangemerkt met een totale bezoldiging van € 1.900 of minder*

Gegevens 2023	
NAAM TOPFUNCTIONARIS	FUNCTIE
L. de Waard	Voorzitter <sup>1</sup>
A. Prins	Lid
I. Timmer	Lid
E.G. Grijsen	Lid
T. Siderius	Lid
W. van Ommen	Lid
W. Goodin	Lid
P. Wormskamp	Lid
E. Boswinkel	Lid
L.H. Wijnhoud	Lid
G. van den Berg	Voorzitter <sup>2</sup>
J. Bloem	Lid

### 3. Overige rapportageverplichtingen op grond van de WNT

Naast de hierboven vermelde topfunctionarissen zijn er geen overige functionarissen met een dienstbetrekking die in 2023 een bezoldiging boven het individueel toepasselijke drempelbedrag hebben ontvangen.

<sup>1</sup> L. de Waard was voorzitter t/m juli 2023

<sup>2</sup> G. van den Berg is voorzitter vanaf september 2023

## 4. Overzicht van baten en lasten

Lasten	Jaarrekening 2021	Jaarrekening 2022	Begroot 2023	Werkelijk 2023	Saldo 2023
<b>Organisatiekosten</b>					
1. Personeelskosten	€ 1.664.370	€ 1.604.470	€ 1.600.863	€ 1.678.979	€ -78.116
2. Bedrijfsvoering	€ 173.751	€ 134.794	€ 186.906	€ 142.172	€ 44.734
3. Direct materiële kosten	€ 133.948	€ 176.012	€ 342.694	€ 249.110	€ 93.584
4. Facilitaire diensten	€ 87.071	€ 77.499	€ 92.098	€ 94.779	€ -2.681
5. Bestuurskosten	€ 87.873	€ 63.064	€ 185.562	€ 63.856	€ 121.706
<b>Subtotaal organisatiekosten</b>	<b>€ 2.147.013</b>	<b>€ 2.055.840</b>	<b>€ 2.408.123</b>	<b>€ 2.228.895</b>	<b>€ 179.228</b>
<b>Optimalisatiekosten</b>					
Investering	€ 61.360	€ 34.490	€ 100.000	€ 85.734	€ 14.266
<b>Subtotaal optimalisatiekosten</b>	<b>€ 61.360</b>	<b>€ 34.490</b>	<b>€ 100.000</b>	<b>€ 85.734</b>	<b>€ 14.266</b>
<b>Vervoer</b>					
Vraagafhankelijk vervoer *	€ 3.827.026	€ 4.274.649	€ 5.692.005	€ 5.394.239	€ 297.766
Leerlingenvervoer **	€ 3.309.903	€ 2.679.429	€ 2.764.505	€ 3.124.368	€ -359.863
Dagbestedingsvervoer **	€ 735.729	€ 582.489	€ 734.003	€ 583.028	€ 150.975
Jeugdwet vervoer **	€ 357.119	€ 344.138	€ 325.189	€ 386.493	€ -61.304
Aanvullend OV	€ 83.979	€ 24.469	€ -	€ -	€ -
<b>Subtotaal vervoerskosten</b>	<b>€ 8.313.756</b>	<b>€ 7.905.175</b>	<b>€ 9.515.702</b>	<b>€ 9.488.129</b>	<b>€ 27.573</b>
<b>TOTAAL LASTEN</b>	<b>€ 10.522.129</b>	<b>€ 9.995.505</b>	<b>€ 12.023.825</b>	<b>€ 11.802.759</b>	<b>€ 221.066</b>

\* Werkelijke kosten 2021 VAV zijn inclusief corona tegemoetkoming

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

Baten	Jaarrekening 2021	Jaarrekening 2022	Begroot 2023	Werkelijk 2023	Saldo 2023
<b>Organisatie</b>					
Bijdr. Prov. Gelderland Wmo	€ 133.881	€ 105.768	€ 35.165	€ 35.165	€ -
Bijdragen gemeenten	€ 1.834.510	€ 1.813.148	€ 2.322.958	€ 2.000.186	€ -322.772
Opbr. Vervoerpassen/ritoverzichten	€ 13.801	€ 12.065	€ -	€ 12.346	€ 12.346
Overige baten	€ -	€ 20.541	€ -	€ 131.198	€ 131.198
Bijdr. Prov. Gelderland OV	€ 14.820	€ 4.318	€ -	€ -	€ -
<b>Subtotaal organisatie</b>	<b>€ 1.997.012</b>	<b>€ 1.955.840</b>	<b>€ 2.358.123</b>	<b>€ 2.178.895</b>	<b>€ -179.228</b>
<b>Optimalisatie</b>					
Bijdrage DAZ gemeenten	€ -	€ 300.469	€ -	€ -	€ -
<b>Subtotaal Optimalisatie</b>	<b>€ -</b>	<b>€ 300.469</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>
<b>Vervoer</b>					
Bijdrage provincie Wmo-vervoer	€ 672.521	€ 459.556	€ 235.522	€ 235.522	€ -
Bijdragen gemeenten Vraagafhankelijk vervoer	€ 3.154.505	€ 3.815.093	€ 5.456.483	€ 5.158.722	€ -297.761
Bijdragen gemeenten Leerlingenvervoer	€ 3.309.903	€ 2.679.429	€ 2.764.505	€ 3.124.368	€ 359.863
Bijdragen gemeenten Dagbestedingsvervoer	€ 735.729	€ 582.489	€ 734.003	€ 583.028	€ -150.975
Bijdragen gemeenten Jeugdwetvervoer	€ 357.119	€ 344.138	€ 325.189	€ 386.493	€ 61.304
Bijdrage provincie aanvullend OV	€ 83.979	€ 24.469	€ -	€ -	€ -
<b>Subtotaal Vervoer</b>	<b>€ 8.313.756</b>	<b>€ 7.905.175</b>	<b>€ 9.515.702</b>	<b>€ 9.488.134</b>	<b>€ -27.568</b>
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b>€ 10.310.768</b>	<b>€ 10.161.484</b>	<b>€ 11.873.825</b>	<b>€ 11.667.029</b>	<b>€ -206.796</b>
<b>Saldo van baten en lasten</b>	<b>€ -211.361</b>	<b>€ 165.979</b>	<b>€ -150.001</b>	<b>€ -135.729</b>	<b>€ 14.271</b>

<b>Mutaties reserves</b>					
Onttrekking optimalisatiereserve (opt.kosten)	€ 85.000	€ 89.685	€ 100.000	€ 86.680	€ -13.320
Onttrekking optimalisatiereserve (eff. bijdrage)	€ 150.000	€ 100.000	€ 50.000	€ 50.000	€ -
Toevoeging aan reserve optimalisatiekosten		€ -300.469			
<b>Subtotaal</b>	<b>€ 235.000</b>	<b>€ -110.784</b>	<b>€ 150.000</b>	<b>€ 136.680</b>	<b>€ -13.320</b>
<b>Resultaat</b>	<b>€ 23.639</b>	<b>€ 55.195</b>	<b>€ -1</b>	<b>€ 951</b>	<b>€ 951</b>

## 5. Rechtmatigheidsverantwoording

### **Inleiding:**

De baten en lasten alsmede de balansmutaties moeten getrouw in de jaarrekening worden opgenomen. Uit het getrouw opnemen van de baten en lasten alsmede de balansmutaties, blijken een drietal rechtmatigheidscriteria niet expliciet. Dit betreffen het begrotings-, voorwaarden-, en misbruik- en oneigenlijk gebruik criterium. In deze rechtmatigheidsverantwoording licht de directie van Plus OV toe in hoeverre bij de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties het begrotings-, voorwaarden-, en misbruik- en oneigenlijk gebruik criterium zijn nageleefd. Dit houdt in dat de verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties in overeenstemming zijn met door het bestuur vastgestelde kaders zoals de begroting en met bepalingen in de relevante wet- en regelgeving. Bij de waarderingsgrondslagen in de jaarrekening is het door het bestuur op 28 maart 2024 vastgestelde normenkader van de relevante wet- en regelgeving verder toegelicht.

Deze verantwoording hanteert een grensbedrag omdat alleen de van belang zijnde aspecten in de verantwoording hoeven te worden betrokken. Deze grens is door het bestuur bepaald en bedraagt 1% van de totale lasten inclusief toevoegingen aan de reserves en is daarmee vastgesteld op € 120.238.

### **Bevinding**

De directeur is van mening dat de in deze jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties rechtmatig tot stand zijn gekomen binnen de daarvoor gestelde grens.



## ACCOUNTANTSVERKLARING

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

CONCEPT

## Bijlage 1: Bijdrage per gemeente

In dit overzicht staat de totale bijdrage per gemeente voor PlusOV in 2023..

- Alle bedragen zijn weergegeven in euro's (€) exclusief btw.
- De gemeenten moeten in hun eigen jaarrekening rekening houden met een extra last voor de btw-kosten op het routegebonden vervoer. Hiervoor geldt het lage btw-percentage van 9%.

Programma/taakveld	Apeldoorn	Brummen	Deventer	Epe	Hattem	Heerde	Lochem	Voorst	Zutphen	Provincie	Totaal
<b>1. Vraagafhankelijk vervoer</b> (Maatwerkdienstverlening 18+)	€ 2.624.348	€ 247.426	€ 1.449.179	€ 499.527	€ 129.619	€ 213.691	€ 455.153	€ 521.193	€ 631.524	€ 270.687	€ 7.042.348
* vervoer	€ 2.047.568	€ 174.326	€ 1.084.844	€ 383.325	€ 86.817	€ 147.970	€ 336.325	€ 434.421	€ 463.122	€ 235.522	€ 5.394.239
* Organisatie	€ 576.781	€ 73.100	€ 364.335	€ 116.203	€ 42.802	€ 65.721	€ 118.828	€ 86.772	€ 168.402	€ 35.165	€ 1.648.109
<b>2. Leerlingenvervoer</b> (onderwijsbeleid en leerlingzaken)		€ 450.119		€ 745.355	€ 251.514	€ 653.320	€ 725.973	€ 538.938			€ 3.365.218
* vervoer		€ 415.146		€ 689.761	€ 231.037	€ 621.877	€ 669.123	€ 497.424			€ 3.124.368
* Organisatie	€ -	€ 34.973	€ -	€ 55.594	€ 20.477	€ 31.443	€ 56.850	€ 41.514	€ -	€ -	€ 240.850
<b>3. Dagbestedingsvervoer</b> (maatwerkdienstverlening 18+)		€ 128.178		€ 157.492	€ 51.184	€ 57.482	€ 198.267	€ 87.009			€ 679.611
* Vervoer		€ 114.153		€ 135.198	€ 42.972	€ 44.873	€ 175.469	€ 70.362			€ 583.028
* Organisatie	€ -	€ 14.024	€ -	€ 22.294	€ 8.212	€ 12.609	€ 22.797	€ 16.647	€ -	€ -	€ 96.583
<b>4. Jeugdvervoer</b> (maatwerkdienstverlening 18-)		€ 70.610		€ 90.016	€ 27.890	€ 78.944	€ 111.780	€ 57.064			€ 436.303
* Jeugdvervoer		€ 63.377		€ 78.519	€ 23.655	€ 72.441	€ 100.023	€ 48.479			€ 386.493
* Organisatie	€ -	€ 7.233	€ -	€ 11.497	€ 4.235	€ 6.503	€ 11.757	€ 8.585	€ -	€ -	€ 49.810
<b>Totale bijdrage per gemeente</b>	<b>€ 2.624.348</b>	<b>€ 896.332</b>	<b>€ 1.449.179</b>	<b>€ 1.492.390</b>	<b>€ 460.207</b>	<b>€ 1.003.436</b>	<b>€ 1.491.172</b>	<b>€ 1.204.204</b>	<b>€ 631.524</b>	<b>€ 270.687</b>	<b>€ 11.523.481</b>

## Bijlage 2: Saldo bijdrage per gemeente

In het volgende overzicht staan de begrote en werkelijke bijdragen per gemeente.

Taakveld:	Apeldoorn	Brummen	Deventer	Epe	Hatterm	Heerde	Lochem	Voorst	Zutphen	Provincie	Totaal
<b>Vraagafhankelijk vervoer</b>											
* Begroot	€ 2.921.990	€ 305.600	€ 1.614.333	€ 536.562	€ 124.584	€ 197.642	€ 481.376	€ 487.781	€ 763.401	€ 270.687	€ 7.703.956
* Werkelijk	€ 2.624.348	€ 247.426	€ 1.449.179	€ 499.527	€ 129.619	€ 213.691	€ 455.153	€ 521.193	€ 631.524	€ 270.687	€ 7.042.348
* Saldo	€ 297.641	€ 58.174	€ 165.154	€ 37.035	€ -5.035	€ -16.049	€ 26.224	€ -33.412	€ 131.877	€ -	€ 661.608
<b>Leerlingenvervoer</b>											
* Begroot	€ -	€ 476.899	€ -	€ 667.695	€ 256.127	€ 563.901	€ 586.001	€ 438.665	€ -	€ -	€ 2.989.287
* Werkelijk	€ -	€ 450.119	€ -	€ 745.355	€ 251.514	€ 653.320	€ 725.973	€ 538.938	€ -	€ -	€ 3.365.218
* Saldo	€ -	€ 26.780	€ -	€ -77.660	€ 4.612	€ -89.419	€ -139.971	€ -100.273	€ -	€ -	€ -375.931
<b>Dagbestedingsvervoer</b>											
* Begroot	€ -	€ 169.767	€ -	€ 136.021	€ 44.141	€ 96.267	€ 256.238	€ 125.771	€ -	€ -	€ 828.204
* Werkelijk	€ -	€ 128.178	€ -	€ 157.492	€ 51.184	€ 57.482	€ 198.267	€ 87.009	€ -	€ -	€ 679.611
* Saldo	€ -	€ 41.589	€ -	€ -21.471	€ -7.043	€ 38.785	€ 57.971	€ 38.761	€ -	€ -	€ 148.593
<b>Jeugdvervoer</b>											
* Begroot	€ -	€ 79.720	€ -	€ 95.603	€ 6.713	€ 34.222	€ 57.297	€ 78.823	€ -	€ -	€ 352.378
* Werkelijk	€ -	€ 70.610	€ -	€ 90.016	€ 27.890	€ 78.944	€ 111.780	€ 57.064	€ -	€ -	€ 436.303
* Saldo	€ -	€ 9.111	€ -	€ 5.588	€ -21.177	€ -44.722	€ -54.484	€ 21.759	€ -	€ -	€ -83.926
<b>Totale bijdrage per gemeente</b>											
* Begroot	€ 2.921.990	€ 1.031.986	€ 1.614.333	€ 1.435.882	€ 431.564	€ 892.032	€ 1.380.912	€ 1.131.039	€ 763.401	€ 270.687	€ 11.873.825
* Werkelijk	€ 2.624.348	€ 896.332	€ 1.449.179	€ 1.492.390	€ 460.207	€ 1.003.436	€ 1.491.172	€ 1.204.204	€ 631.524	€ 270.687	€ 11.523.481
* Saldo	€ 297.641	€ 135.654	€ 165.154	€ -56.508	€ -28.643	€ -111.405	€ -110.260	€ -73.166	€ 131.877	€ -	€ 350.345

# Begroting 2025-2028

## Vervoerscentrale Stedendriehoek

CONCEPT

## 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: Kostenverdeelsystematiek .....	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%.

CONCEPT



## 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 aanbieding 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.

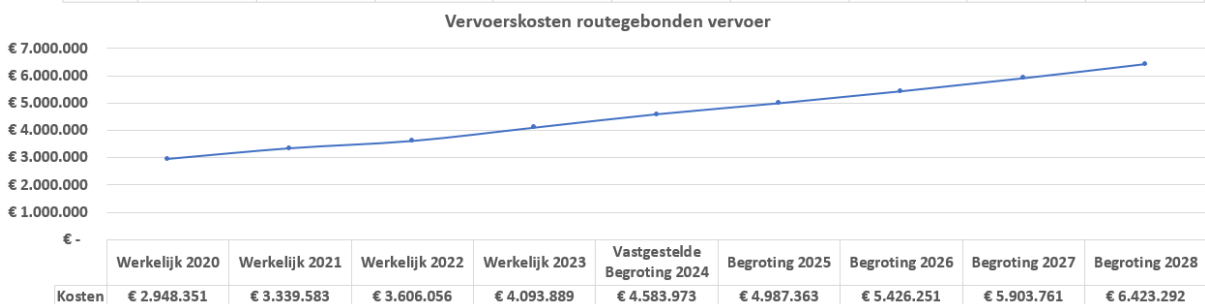
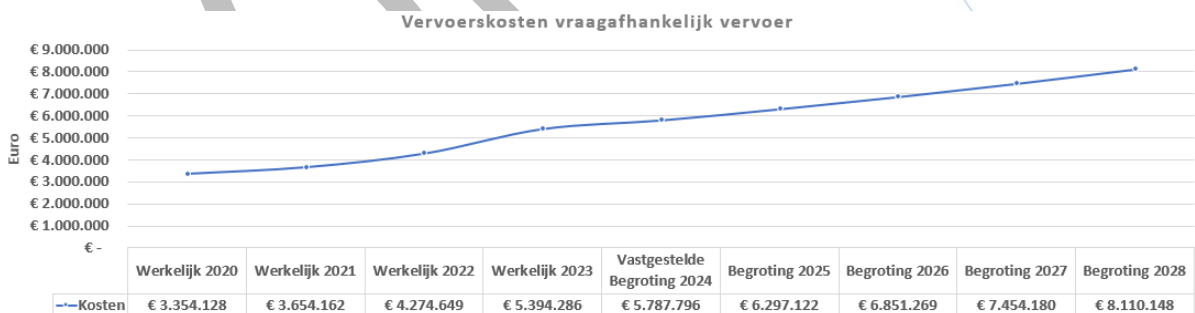
Uitgangspunt voor de begroting 2025-2028 is het besluit van de deelnemende gemeenten om binnen de begroting van PlusOV te blijven met als taakstelling een stijging in het vervoersvolume van maximaal 3,5%.

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
<b>Organisatiekosten</b>							
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
<b>Subtotaal organisatiekosten</b>	<b>€ 2.055.839</b>	<b>€ 2.228.897</b>	<b>€ 2.479.372</b>	<b>€ 2.625.038</b>	<b>€ 2.657.695</b>	<b>€ 2.681.815</b>	<b>€ 2.738.463</b>

#### 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
<b>Totaal Personeelskosten</b>	<b>€ 1.604.470</b>	<b>€ 1.678.979</b>	<b>€ 1.696.529</b>	<b>€ 1.866.316</b>	<b>€ 1.877.977</b>	<b>€ 1.887.035</b>	<b>€ 1.930.437</b>

##### 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 kersttenties 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
<b>Totaal kosten bedrijfsvoering</b>	<b>€ 134.794</b>	<b>€ 142.172</b>	<b>€ 172.476</b>	<b>€ 152.822</b>	<b>€ 157.155</b>	<b>€ 161.414</b>	<b>€ 161.679</b>

### 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
<b>Totaal direct materiële kosten</b>	<b>€ 176.012</b>	<b>€ 249.111</b>	<b>€ 337.200</b>	<b>€ 317.272</b>	<b>€ 330.004</b>	<b>€ 336.865</b>	<b>€ 345.326</b>

#### 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
Kantoormiddelen	€ 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
<b>Totaal kosten fac. diensten</b>	<b>€ 77.499</b>	<b>€ 94.779</b>	<b>€ 94.309</b>	<b>€ 105.779</b>	<b>€ 108.135</b>	<b>€ 110.473</b>	<b>€ 113.014</b>

#### 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
<b>Totaal bestuurskosten</b>	<b>€ 63.064</b>	<b>€ 63.856</b>	<b>€ 178.858</b>	<b>€ 182.850</b>	<b>€ 184.425</b>	<b>€ 186.029</b>	<b>€ 188.008</b>

#### **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 materiele 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).

CONCEPT

## 4. Programma's

Deze begroting bestaat uit vier programma's:

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

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
<b>Lasten</b>							
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: Jeugdvervoer	€ 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	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
<b>Totaal lasten</b>	<b>€ 10.295.974</b>	<b>€ 11.802.759</b>	<b>€ 12.851.140</b>	<b>€ 13.909.523</b>	<b>€ 14.935.215</b>	<b>€ 16.039.756</b>	<b>€ 17.271.903</b>
<b>Baten</b>							
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: Jeugdvervoer	€ 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	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
<b>Totaal baten</b>	<b>€ 10.351.169</b>	<b>€ 11.803.709</b>	<b>€ 12.851.140</b>	<b>€ 13.909.523</b>	<b>€ 14.935.215</b>	<b>€ 16.039.756</b>	<b>€ 17.271.903</b>
<b>Saldo</b>	<b>€ 55.195</b>	<b>€ 951</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>



## 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 gisseert.

### Wat gaat het kosten?

Pr. 1 VAV	Jaarrekening 2022	Jaarrekening 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
<b>Lasten</b>							
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
<b>Totaal lasten</b>	€ 5.946.356	€ 7.201.625	€ 7.811.216	€ 8.436.936	€ 9.017.704	€ 9.640.277	€ 10.342.421
<b>Baten</b>							
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	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
<b>Totaal baten</b>	€ 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
<b>Lasten</b>							
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
<b>Totaal lasten</b>	<b>€ 2.936.286</b>	<b>€ 3.386.531</b>	<b>€ 3.698.524</b>	<b>€ 4.191.933</b>	<b>€ 4.538.020</b>	<b>€ 4.913.251</b>	<b>€ 5.324.998</b>
<b>Baten</b>							
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
<b>Totaal baten</b>	<b>€ 2.936.286</b>	<b>€ 3.386.530</b>	<b>€ 3.698.524</b>	<b>€ 4.191.933</b>	<b>€ 4.538.020</b>	<b>€ 4.913.251</b>	<b>€ 5.324.998</b>
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
<b>Lasten</b>							
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
<b>Totaal lasten</b>	<b>€ 680.506</b>	<b>€ 688.158</b>	<b>€ 857.816</b>	<b>€ 769.378</b>	<b>€ 827.939</b>	<b>€ 891.127</b>	<b>€ 961.278</b>
<b>Baten</b>							
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
<b>Totaal baten</b>	<b>€ 680.506</b>	<b>€ 688.158</b>	<b>€ 857.816</b>	<b>€ 769.378</b>	<b>€ 827.939</b>	<b>€ 891.127</b>	<b>€ 961.278</b>
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. 3,5% door de stijging in de volumegroei (gereden ritten en gereden km.)
4. 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
<b>Lasten</b>							
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
<b>Totaal lasten</b>	<b>€ 369.080</b>	<b>€ 440.711</b>	<b>€ 483.584</b>	<b>€ 511.276</b>	<b>€ 551.552</b>	<b>€ 595.102</b>	<b>€ 643.206</b>
<b>Baten</b>							
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
<b>Totaal baten</b>	<b>€ 369.080</b>	<b>€ 440.711</b>	<b>€ 483.584</b>	<b>€ 511.276</b>	<b>€ 551.552</b>	<b>€ 595.102</b>	<b>€ 643.206</b>
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.

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

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

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

<b>Totaal saldo Reserves per 31-12</b>	€ 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
<b>Organisatiekosten</b>							
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
<b>Subtotaal organisatiekosten</b>	<b>€ 2.055.839</b>	<b>€ 2.228.897</b>	<b>€ 2.479.372</b>	<b>€ 2.625.038</b>	<b>€ 2.657.695</b>	<b>€ 2.681.815</b>	<b>€ 2.738.463</b>
<b>Optimalisatiekosten</b>							
Investing	€ 34.490	€ 85.734	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
<b>Subtotaal optimalisatiekosten</b>	<b>€ 34.490</b>	<b>€ 85.734</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>
<b>Vervoer</b>							
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
<b>Subtotaal vervoerskosten</b>	<b>€ 7.905.174</b>	<b>€ 9.488.128</b>	<b>€ 10.371.768</b>	<b>€ 11.284.485</b>	<b>€ 12.277.520</b>	<b>€ 13.357.941</b>	<b>€ 14.533.440</b>
<b>TOTAAL LASTEN</b>	<b>€ 9.995.503</b>	<b>€ 11.802.759</b>	<b>€ 12.851.140</b>	<b>€ 13.909.523</b>	<b>€ 14.935.215</b>	<b>€ 16.039.756</b>	<b>€ 17.271.903</b>

### Baten

	Jaarrekening 2022	Jaarrekening 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
<b>Organisatie</b>							
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	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
<b>Subtotaal organisatie</b>	<b>€ 1.955.840</b>	<b>€ 2.178.895</b>	<b>€ 2.479.372</b>	<b>€ 2.625.038</b>	<b>€ 2.657.695</b>	<b>€ 2.681.815</b>	<b>€ 2.738.463</b>
<b>Optimalisatie</b>							
Bijdrage DAZ gemeenten	€ 300.469	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
<b>Subtotaal Optimalisatie</b>	<b>€ 300.469</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>
<b>Vervoer</b>							
Bijdragen gemeenten Vraagafhankelij	€ 3.815.093	€ 5.158.722	€ 5.787.796	€ 6.297.122	€ 6.851.269	€ 7.454.180	€ 8.110.148
Bijdragen gemeenten Leerlingenverv	€ 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 Jeugdwetvervo	€ 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	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
<b>Subtotaal Vervoer</b>	<b>€ 7.905.174</b>	<b>€ 9.488.134</b>	<b>€ 10.371.768</b>	<b>€ 11.284.485</b>	<b>€ 12.277.520</b>	<b>€ 13.357.941</b>	<b>€ 14.533.440</b>
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b>€ 10.161.483</b>	<b>€ 11.667.030</b>	<b>€ 12.851.140</b>	<b>€ 13.909.523</b>	<b>€ 14.935.215</b>	<b>€ 16.039.756</b>	<b>€ 17.271.903</b>
<b>Saldo van Baten en lasten</b>	<b>€ 165.980</b>	<b>€ -135.729</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>

Mutaties Reserves							
Toevoeging aan reserve optimalisati	€ -300.469	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen uit reserve optimalisa	€ 189.685	€ 136.680	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
<b>Subtotaal mutaties reserves</b>	<b>€ -110.784</b>	<b>€ 136.680</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>
<b>Resultaat</b>	<b>€ 55.196</b>	<b>€ 951</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>	<b>€ -</b>

## 6. Paragrafen

### 6.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing

#### Financiële kengetallen

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

kengetallen	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.

CONCEPT



## 6.2 Financiering

### **Betalingsverkeer**

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

### **Vlottende financiering**

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

### **Vaste financiering**

De vervoerscentrale heeft geen langlopende leningen afgesloten.

### **Schatkistbankieren**

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

### **Kasgeldlimiet**

De kasgeldlimiet voor het jaar 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	Hatterm	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. Jeugdvervoer (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
<b>Totale bijdrage per gemeente</b>	<b>€ 3.253.986</b>	<b>€ 1.098.387</b>	<b>€ 1.721.778</b>	<b>€ 1.839.163</b>	<b>€ 567.702</b>	<b>€ 1.238.091</b>	<b>€ 1.826.911</b>	<b>€ 1.476.195</b>	<b>€ 787.309</b>	<b>€ 13.809.523</b>

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
<b>1. Vraagafhankelijk vervoer</b>										
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
<b>2. Leerlingenvervoer</b>										
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
<b>3. Dagbestedingsvervoer</b>										
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
<b>4. Jeugdwetvervoer</b>										
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
<b>Totaal</b>										
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: Gepronosticeerde balans

Omschrijving	ultimo 2023	ultimo 2024	ultimo 2025	ultimo 2026	ultimo 2027	ultimo 2028
<b>Activa</b>						
<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
<b>Totaal</b>	<b>4.460.877</b>	<b>4.448.500</b>	<b>2.429.045</b>	<b>2.420.460</b>	<b>2.412.104</b>	<b>2.404.068</b>

Omschrijving	ultimo 2023	ultimo 2024	ultimo 2025	ultimo 2026	ultimo 2027	ultimo 2028
<b>Passiva</b>						
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
<b>Totaal</b>	<b>4.460.877</b>	<b>4.448.500</b>	<b>2.429.045</b>	<b>2.420.460</b>	<b>2.412.105</b>	<b>2.404.068</b>

# **Kadernota 2025-2028**

## **Vervoerscentrale Stedendriehoek**

## Inhoudsopgave

Inhoudsopgave .....	2
1. Inleiding .....	3
2. Financiële uitgangspunten .....	5
2.1 Indexering .....	5
2.2 Btw en vennootschapsbelasting .....	6
2.3 Kostenverdeelsystematiek .....	6
2.4 Reserves .....	7
3. Inhoudelijk en financieel perspectief .....	8
3.1 Organisatie .....	8
3.2 Het vervoer .....	8
4. Risico's en maatregelen .....	12
Bijlage 1: Kostenverdeelsystematiek .....	13



## 1. Inleiding

Voor u ligt de kadernota van PlusOV voor de begroting 2025-2028. Deze kadernota is bedoeld als voorbereiding op de behandeling van de begroting van PlusOV. PlusOV is een samenwerkingsverband van de gemeenten Apeldoorn, Brummen, Deventer, Epe, Hattem, Heerde, Lochem, Voorst en Zutphen. Het is gebruikelijk dat samenwerkingsverbanden een kadernota aanbieden. Hierin staan beleidsmatige keuzes en financiële risico's, ter voorbereiding op de begrotingsbehandeling. PlusOV is hier een uitzondering op, omdat het een bedrijfsvoeringsorganisatie is. PlusOV voert uit, maar maakt zelf geen beleid, dat doen de deelnemende gemeenten. Desondanks wil PlusOV u graag informeren over de hoofdlijnen voor de nog op te stellen begroting. Graag nemen we u eerst kort mee in de belangrijkste gebeurtenissen van het afgelopen jaar 2023. Daarna gaan we in op onze uitdagingen van de komende jaren 2025-2028.

### Terugblik op 2023

#### Het vraagafhankelijk vervoer (Wmo-vervoer)

Reizigers geven in het continu klanttevredenheidsonderzoek een waardering van 8,3 als algemeen rapportcijfer voor het vervoer door PlusOV.

In 2023 was er ten opzichte van voorgaand jaar een stijging in het aantal ritten (+7%) en een groei in het aantal km (+6%). Het aantal unieke reizigers steeg naar 7.646 (+2%).

Met de toename van het vervoersvolume stegen ook de vervoerskosten voor het vraagafhankelijk vervoer ten opzichte van 2022 (ca. 26%). Dit werd voor 13,7% veroorzaakt door een stijging van de NEA-index. De overige stijging komt door de stijging in het vervoersvolume.

#### Het routegebonden vervoer (leerlingenvervoer, dagbesteding en Jeugdwet)

Ouders/verzorgers gaven het leerlingenvervoer een waardering van een 7,2 (onderzoek januari 2023). In het leerlingenvervoer zien we dat de trend van de afgelopen jaren in 2023 doorzet; meer deelnemers maken gebruik van het leerlingenvervoer en jeugdwetvervoer met meer ritten en meer gereden kilometers. In het dagbestedingsvervoer zien we een afname van het aantal deelnemers en ritten. In hoofdstuk 3 gaan we hier verder op in.

Ook in het routegebonden vervoer stegen de vervoerskosten ten opzichte van 2022. Dit kwam door de stijging van de NEA-index en de toename van het vervoersvolume. De meerkosten van de 10% groei in het routegebonden vervoer zijn grotendeels opgevangen door een efficiëntere routeplanning en uitvoering van de ritten. Het aandeel van het leerlingenvervoer is met 75% van de vervoerskosten en 90% van de kilometers sterk bepalend voor het totale routegebonden vervoer.

#### De organisatie PlusOV

Er is extra inleen geweest als gevolg van een hoog ziekteverzuim bij de Frontoffice.

De bezetting is eind 2023 24,13 fte, hiervan zijn 2,34 fte inleenkrachten. De planning is om de inleen in januari met 1 fte te verminderen. Daarmee komt de bezetting op 23,13 fte. Initieel was 22,9 fte begroot bij de start van 2024.

### Uitdagingen komende jaren

De afgelopen jaren is er focus geweest op het investeren in nieuwe software en het verbeteren van de processen om de organisatie van PlusOV stabiel en efficiënter te maken.

De komende jaren ligt de focus op:

1. Het verbeteren van de processen in de keten van: Reizigers -> Gemeenten -> PlusOV -> Vervoerders.
2. Het beheersen van de organisatiekosten.

3. Het uitwerken van de vraag: Op welke manier houden we het doelgroepenvervoer beschikbaar voor de mensen die niet zonder kunnen met het beperkte aanbod aan chauffeurs? Dit is overigens een landelijk vraagstuk. Het tekort aan chauffeurs speelt zowel in het routegebonden als het vraagafhankelijke vervoer.

Vervoerders verwachten ook in de komende jaren niet te kunnen voldoen aan de gevraagde inzet van chauffeurs. PlusOV heeft maatregelen genomen zoals het optimaliseren van de routes, het spreiden van de reistijden in de ochtend en het later starten met het vervoer in de ochtend. Deze oplossingen hebben voor een gedeelte geholpen om de nadelige effecten van het chauffeurstekort op te vangen. Het zijn echter geen structurele oplossingen.

In het leerlingenvervoer ontstaat daarnaast extra druk op de organisatie door een toenemende vraag naar vervoer: meer deelnemers, meer ritten, meer gereden kilometers, vraag naar meer maatwerk en hogere verwachtingen van reizigers en ouders/verzorgers.

De toenemende vraag naar vervoer in combinatie met het tekort aan chauffeurs gaat knellen. 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.

Het uitvoeren van alle ritaanvragen met behoud van een hoge klanttevredenheid wordt een steeds grotere grote uitdaging. De medewerkers van PlusOV ervaren deze druk dagelijks maar blijven zich onverminderd inzetten om de missie van PlusOV te realiseren: 'Mensen prettig, betaalbaar en efficiënt vervoeren wanneer er geen vervoersalternatief is'.

Januari 2024

H.H. Meijer  
Directeur PlusOV

## 2. Financiële uitgangspunten

### 2.1 Indexering

#### Inflatiepercentage

Het inflatiepercentage baseren we op de gegevens uit de gemeentefondscirculaire van september 2023. In de begroting hanteren we voor elk jaar de nationale consumentenprijsindex (cpi) zoals door het CPB is berekend en de basis is in de gemeentefondscirculaire. Het verwachte percentage voor de exploitatie in 2025 is 2,5%. Deze index passen we toe op de organisatiekosten exclusief de loonkosten.

mutaties per jaar in %	2023	2024	2025	2026	2027	2028***
Prijs bruto binnenlands product (pbbp)	6,2	3,3	2,8	2,7	2,5	2,5
Prijs nationale bestedingen (pnb)	6,1	3,4	2,5	2,4	2,3	2,3
Nationale consumentenprijsindex (cpi)	3,0	3,4	2,5	2,4	2,3	2,3
Loonvoet sector overheid	4,0	6,7	5,8	4,8	4,2	4,2
Prijs overheidsconsumptie, beloning werknemers	3,5	6,3	5,4	4,5	3,9	3,9
Prijs bruto overheidsinvesteringen (iboi)	4,8	3,0	1,9	1,9	1,9	1,9
Prijs overheidsconsumptie, netto materieel (imoc)	5,9	3,5	1,6	1,6	1,6	1,6

\* toelichting/ verduidelijking bij de kerngegevens is te vinden op: <https://www.cpb.nl/artikel/toelichting-bij-kerngegevenstabel>  
 \*\* 2024 is op basis van de MEV 2024, 2023 en 2025 - 2027 is op basis van de CEP 2023  
 \*\*\* cijfers 2027 zijn doorgetrokken naar 2028

#### Ontwikkeling loonkosten gemeenten

Er is een onderhandelingsakkoord over de nieuwe CAO. De looptijd van deze CAO is van 1 januari 2024 t/m 31 maart 2025. De afspraken uit dit akkoord worden verwerkt in de loonkosten in deze begroting.

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.

#### Index vervoer

De kosten voor het vervoer volgen de NEA-index. De NEA-index voor de vervoerkosten in 2024 is vastgesteld op 3,4%, in de begroting voor 2024 was hier 6,0% voor opgenomen.

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

Hieronder een overzicht met de historische en verwachte inflatiepercentages en NEA-index. De percentages van 2025 t/m 2028 worden toegepast op de budgetten in de begroting 2025-2028

Jaar	Inflatie in %	NEA-index in % *
2019	1,5	2,2
2020	1,8	6,7
2021	1,4	1,0
2022	1,7	3,5
2023	3,0	13,7
2024	3,4	3,4
2025	2,5	5,1
2026	2,4	5,1
2027	2,3	5,1
2028	2,3	5,1

\* 2019 t/m 2024 zijn de werkelijke percentages

## 2.2 Btw en vennootschapsbelasting

### Belasting toegevoegde waarde (btw)

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

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

### Vennootschapsbelasting

PlusOV is sinds 2017 vennootschapsbelastingplichtig. Het vervoer voor andere instanties dan de deelnemers (de gemeenten) valt onder de belastingplicht. Doordat PlusOV niet meer het aanvullend OV uitvoert voor de Provincie, is er vrijstelling aangevraagd voor de vennootschapsbelasting.

## 2.3 Kostenverdeelssystematiek

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

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

Voor het vraagafhankelijk vervoer is het totale bedrag aan eigen bijdrage ongeveer € 575.000 per jaar en daarmee ongeveer 10% van de vervoerskosten voor het vraagafhankelijk vervoer.

## 2.4 Reserves

PlusOV heeft 2 bestemmingsreserves en een algemene reserve.

De verwachte dotaties en onttrekkingen zijn hieronder toegelicht en worden opgenomen in de begroting 2025.

### Algemene reserve

In 2020 is het saldo van de algemene reserve toegevoegd aan de optimalisatiereserve. De algemene reserve heeft op dit moment geen saldo. Uitgangspunt voor deze kadernota is dat de beide bestemmingsreserves in 2024 worden opgeheven en dat het saldo naar de algemene reserve gaat. Voor de optimalisatiereserve moet hiervoor nog wel een besluit genomen worden door het bestuur.

Algemene reserve	Werkelijk 2023	Prognose 2024	Prognose 2025	Prognose 2026	Prognose 2027	Prognose 2028
<b>Saldo 1-1</b>	€ -	€ -	€ 438.858	€ 438.858	€ 438.858	€ 438.858
Toevoegen	€ -	€ 438.858	€ -	€ -	€ -	€ -
Toevoeging saldo RG6 reserve		€ 301.389				
Toevoeging saldo optimalisatiereserve		€ 137.469				
<b>Saldo 31-12</b>	€ -	€ 438.858	€ 438.858	€ 438.858	€ 438.858	€ 438.858

### Bestemmingsreserves

#### 1. Optimalisatiereserve

De optimalisatiereserve is gevormd om meer efficiency te bereiken. De middelen uit deze reserve gebruikt PlusOV om de organisatie te hervormen in een efficiëntere en kwalitatief goede organisatie. Eind 2023 moet de beoogde efficiency behaald zijn. In 2024 bepalen we wat er met een eventueel resterend saldo gaat gebeuren. Het bestuur zal daar op dat moment een besluit over nemen.

In onderstaande tabel zijn de begrote toevoegingen en onttrekkingen opgenomen.

Reserve optimalisatiekosten	Werkelijk 2023	Prognose 2024	Prognose 2025	Prognose 2026	Prognose 2027	Prognose 2028
<b>Saldo 1-1</b>	€ 218.954	€ 137.469	€ -	€ -	€ -	€ -
Toevoegen	€ 55.195	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Bijdrage DAZ-gemeenten						
Resultaat jaarrekening	€ 55.195					
Onttrekken	€ -136.680	€ -137.469	€ -	€ -	€ -	€ -
Efficiency bijdrage	€ -50.000					
Investeringsbijdrage	€ -86.680					
Opheffen; saldo naar Algemene reserve		€ -137.469				
<b>Saldo 31-12</b>	€ 137.469	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -

#### 2. RG6 reserve

In januari 2020 heeft het bestuur besloten om naast de optimalisatiereserve een RG6-reserve te vormen. In deze reserve storten de uittreedende gemeenten de uittreedsom. Tevens is besloten dat de RG6-gemeenten (Brummen, Epe, Hattem, Heerde, Lochem en Voorst) vanuit deze reserve een dotatie doen aan de optimalisatiereserve. Het bestuur heeft destijds op 23-01-2020 besloten dat de reserve uiterlijk in 2024 wordt opgeheven of zoveel eerder als de reserve is uitgeput, en het saldo wordt toegevoegd aan de algemene reserve.

RG6 reserve	Werkelijk 2023	Prognose 2024	Prognose 2025	Prognose 2026	Prognose 2027	Prognose 2028
<b>Saldo 1-1</b>	€ 301.389	€ 301.389	€ -	€ -	€ -	€ -
Toevoegen	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Onttrekken	€ -	€ -301.389	€ -	€ -	€ -	€ -
Opheffen RG6 reserve ten gunste van algemene reserve		€ -301.389				
<b>Saldo 31-12</b>	€ 301.389	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -

### 3. Inhoudelijk en financieel perspectief

#### 3.1 Organisatie

##### 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 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 een uitbreiding plaatsgevonden van 8 uur (0,2 fte) wat het verschil veroorzaakt.

Daarnaast is het de bedoeling om de bezetting in 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. Zowel in 2021 als 2022 was het servicelevel 70%. 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.

#### 3.2 Het vervoer

##### Het verloop in het vervoersvolume en vervoerskosten op hoofdlijn de afgelopen jaren

Het vervoersvolume is in 2019 sterk gedaald door de invloed van corona.

De daling in het routegebonden vervoer, als gevolg van de sluiting van scholen en instellingen door een lockdown, is van tijdelijke aard geweest. Begin 2022 zijn de laatste beperkingen opgeheven. Daarna zien we een gestage stijging in de aantallen deelnemers, de ritten en afstand voor het leerlingenvervoer en Jeugdwetvervoer. Het aantal deelnemers in het vervoer voor dagbesteding daalt vanaf 2021.

In het vraagafhankelijk vervoer is het aantal ritten in 2023 nog steeds onder het niveau van voor corona, dit sluit aan bij het landelijk beeld. Het aantal gereden ritten en km stijgt in 2023 met ca. 7%. Het aantal unieke reizigers neemt met 2% toe, steeds meer mensen maken gebruik van het WMO-vervoer.

Voor de begroting 2025-2028 vormen de ontwikkelingen van de jaren 2022 en 2023 de basis voor de toekomstige begroting van het vervoersvolume en de vervoerskosten. Onderstaand geven we een toelichting op de uitgangspunten en onderbouwing van de vervoerskosten in de begroting.

## Het volume en de vervoerskosten in het vraagafhankelijk vervoer

Onderstaande grafiek geeft een beeld van de volumeontwikkeling in het vraagafhankelijk vervoer.

	2020 *	Groei	2021 *	Groei	2022	Groei	2023 **	Groei
Aantal pashouders	14.014	-4%	13.316	-5%	ca. 13.202	-1%	13.319	1%
Aantal unieke reizigers	7.634	-19%	6.811	-11%	7.505	10%	7.646	2%
Aantal ritten	186.330	-52%	196.513	5%	242.333	23%	258.276	7%
Aantal gereden km.	1.176.822	-51%	1.268.107	8%	1.544.581	22%	1.636.250	6%

\* afwijkend vervoersvolume door coronamaatregelen, in 2022 was dit alleen in de maand januari

\*\* voor Q4 2023 is een inschatting gemaakt.

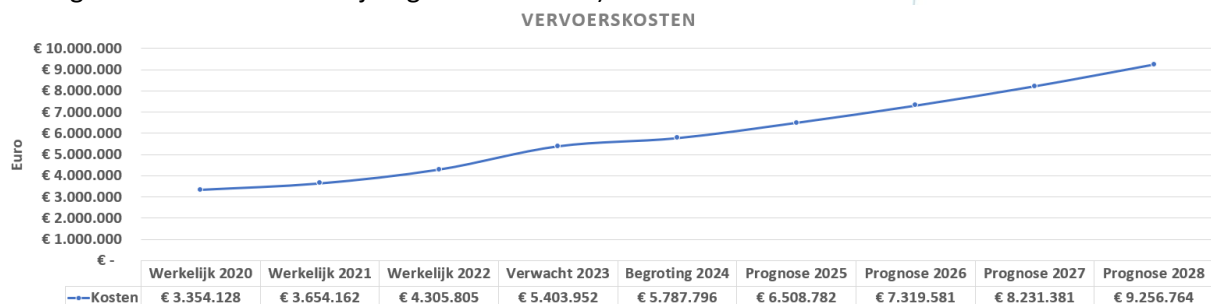
De ontwikkeling in het aantal geplande km in combinatie met het aantal ritten is een goede indicatie voor de ontwikkeling van de vervoerskosten.

We verwachten dat de vervoerskosten met 7% stijgen in de komende jaren.

Uitgangspunt voor de financiële begroting 2025-2028 is:

1. Het vervoersvolume stijgt jaarlijks met 7%
2. Voor 2025 en de jaren daarna verwachten we een stijging van de NEA-index met 5,1% per jaar

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



## Het volume in het routegebonden vervoer

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

Het aantal unieke pashouders

	2020	2021	2022	2023	% groei in 2023
Jeugdwet	101	104	123	149	+ 21%
Leerlingenvervoer	707	734	780	824	+ 6%
Dagbesteding	373	353	309	281	- 9%
<b>Totaal</b>	<b>1.181</b>	<b>1.189</b>	<b>1.212</b>	<b>1.254</b>	<b>+ 3%</b>

Het aantal geplande km in de afgelopen 4 jaren laten de volgende ontwikkelingen zien:

	2020 *	2021 *	Groei	2022	Groei	2023**	Groei
Totaal geplande km	2.842.132	3.257.139	15%	3.713.593	14%	4.079.527	10%
Waarvan LLV	2.481.384	2.824.334	14%	3.261.634	15%	3.643.673	12%
Waarvan JW	137.961	163.839	19%	217.525	33%	231.049	6%
Waarvan DB	222.786	268.966	21%	234.434	-13%	204.804	-13%

\* afwijkend vervoersvolume door coronamaatregelen, in 2022 was dit alleen in de maand januari.

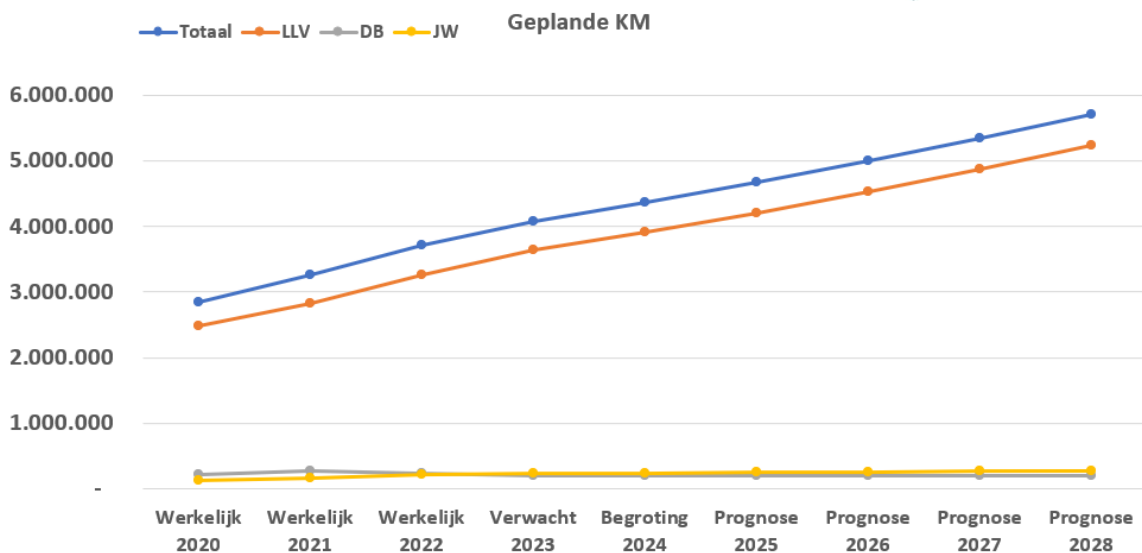
\*\* voor Q4 2023 is een inschatting gemaakt.

De verwachting voor het volume in de komende begrotingsjaren zijn:

1. Het aantal geplande kilometers stijgt met 7,0% per jaar. Dit is minder dan de 10% groei in 2023 omdat deze groei vertekend is door de beperkingen vanwege corona in januari 2022.
2. De afstand in km per rit stijgt van 15,4 km naar 15,9 km per rit in 2028.
3. Het aantal deelnemers stijgt met 1% per jaar
4. Van alle routegebonden geplande km is de onderlinge verhouding: Ongeveer 90% van de km voor het leerlingenvervoer, 5% voor dagbesteding en 5% voor Jeugdwet.

De ontwikkeling in het aantal geplande km in combinatie met het aantal ritten is een goede indicatie voor de ontwikkeling van de vervoerskosten. De groei van het aantal gereden km was in 2023 7%. We verwachten dat deze groei van 7% zich de komende jaren voortzet in het vervoersvolume en daarmee ook in de stijging van de vervoerskosten.

In onderstaande grafiek is de historische en begrote geplande afstand in km weergegeven

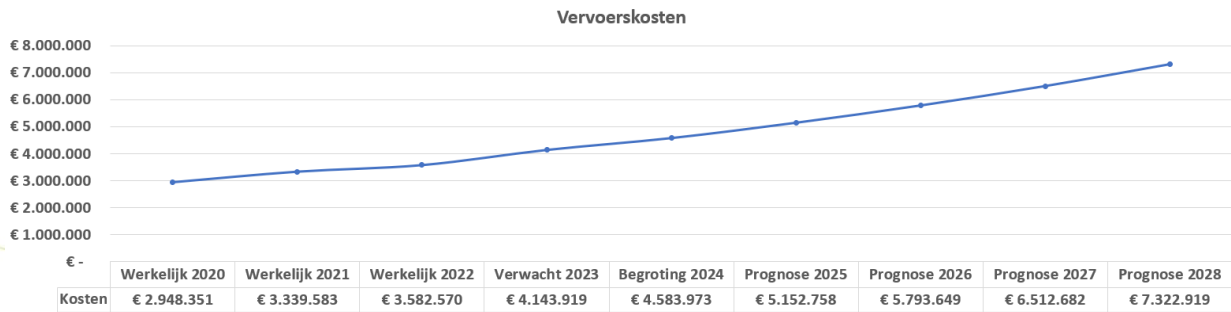




De vervoerskosten stijgen jaarlijks met:

1. 7,0% door de stijging in de volumegroei (gereden ritten en gereden km.)
2. 5,1% als gevolg van een stijging van de NEA-index

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



## 4. Risico's en maatregelen

In de bestuursrapportage 2023 benoemden we een aantal risico's. Deze hebben we geactualiseerd en toegelicht.

### 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 trend zien die we voor de toekomst volgen (+7%). Het begrote vervoersvolume in het vraagafhankelijk vervoer heeft een jaarlijkse groei van 7% als uitgangspunt en zou over meerdere jaren voldoende moeten zijn. Het volumerisico voor het gehele doelgroepenvervoer schatten we met de gehanteerde begrotingsuitgangspunten als gering in.

## Bijlage 1: Kostenverdeelsystematiek

In de begroting 2025 zijn twee verschillende soorten kosten te onderscheiden:

1. Organisatiekosten
2. Vervoerkosten

### 1. Organisatiekosten

De organisatiekosten van PlusOV bestaan uit:

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

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

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

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

Tot slot worden de organisatiekosten per vervoerssoort verdeeld over de gemeenten. Dit gebeurt op basis van het aantal inwoners op 1 januari 2024.

### 2. Vraagafhankelijk vervoer

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

### 3. Routegebonden vervoer

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

1. Het starttarief van een route verdelen we gelijkmatig over alle reizigers in die route.
2. De optimale individuele reizigersafstand (dit is de kortste route van het woonadres van de reiziger naar de bestemming) gebruiken we als basis voor de verdeling van de routekosten onder de reizigers in die route.