Raadsvoorstel
Openbaar

Onderwerp
Zienswijze Meerjaren Programmabegroting 2025-2028 Bedrijfsvoering organisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem-Nijmegen (BVO DRAN)

Opsteller	Reinout Heutink	**Collegebesluit**	14 mei 2024
Programma	Welzijn, Wijkontwikkeling en Zorg	**Behandeldatum Raad**	
Portefeuillehouder	C.M.H. Daemen en G. Visser	**Status**	Openbaar

---

Samenvatting
In dit voorstel krijgt u een overzicht van de begrote kosten van de BVO DRAN voor de aankomende jaren. U krijgt inzicht in de achterliggende redenen van deze ontwikkelingen en u wordt gevraagd om bijgevoegde conceptzienswijze vast te stellen en voor de uiterste reactiedatum van 31 mei 2024 aan het bestuur van de BVO DRAN te verzenden.

Voorstel

1. De zienswijze over de voorliggende ontwerp- meerjarenprogrammabegroting 2025 – 2028 (inclusief de gewijzigde begroting 2024) van Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer regio Arnhem Nijmegen (BVO DRAN) vast te stellen, waarin we aangeven dat, we instemmen met de Meerjarenprogrammabegroting 2025 – 2028 (inclusief de gewijzigde begroting 2024).
2. De brief aan het bestuur van de BVO DRAN betreffende de zienswijze vast te stellen.

Aanleiding
Op dit voorstel is de Wet gemeenschappelijke regelingen van toepassing. De Bedrijfsvoeringsorganisatie Regio Arnhem-Nijmegen (BVO DRAN) is een gemeenschappelijke regeling die verantwoordelijk is voor het contractmanagement en (financieel) beheer van de uitvoering van het doelgroepenvervoer van de 18 gemeenten in regio Arnhem en Nijmegen. Voor Nijmegen gaat het om de uitvoering van het Wmo-vervoer (vraagafhankelijk vervoer), het Leerlingen- en een stukje jeugdwetvervoer(routevervoer). De deelnemende gemeenten hebben de ontwerp meerjarenprogrammabegroting 2025-2028, zoals vastgesteld door het algemeen bestuur van BVO DRAN op 7 maart 2024, ontvangen. Zij kunnen nu hun zienswijze kenbaar maken.

U wordt nu voorgesteld de zienswijze op de begroting van deze gemeenschappelijke regeling te geven. Deze zienswijze kan daarna worden ingebracht in het algemeen bestuur van BVO DRAN 27 juni 2024, bij de definitieve vaststelling van deze begroting.

Bij het voorstel is de zienswijze gevoegd, welke is gebaseerd op de hierna genoemde argumenten, kanttekeningen en risico's.

Beoogde impact
Uw raad inzicht geven in de ontwerp meerjarenprogrammabegroting 2025-2028 (inclusief gewijzigde begroting 2024) van BVO DRAN en de financiële consequenties hiervan voor de gemeente Nijmegen. Daarnaast stellen wij u in de gelegenheid om voor 31 mei 2024 uw

zienswijze hierop te geven, zodat deze kan worden ingebracht op de vergadering van het algemeen bestuur op 27 juni 2024.

Doelenboom:
We zorgen dat inwoners eigen regie kunnen voeren over hun leven, gezin en gezondheid en actief deel kunnen nemen aan de maatschappij. Men heeft respect voor elkaar en ondersteunt elkaar.

Argumenten
1.1 Er ligt nu een ontwerpbegroting inclusief een begrotingswijziging 2024. Met dit raadsvoorstel geven we uw raad inzicht in de meerjarenprogrammabegroting van BVO DRAN.
In de gewijzigde begroting 2024 en de ontwerpbegroting 2025-2028 zijn de volgende zaken meegenomen:

- In voorafgaande jaren was sprake van een (deels) onvoorspelbare ontwikkeling van het vervoer ten gevolge van Corona. Inmiddels is sprake van een verdere stabilisatie waardoor alle vervoersvolumes van 2023 als referentie te hanteren zijn. Zowel voor het vraagafhankelijk vervoer als het routevervoer wordt voor het opstellen van de MJPB 2025-2028 het werkelijk vervoer 2023 (periode september t/m november) gehanteerd.
- In 2020 zijn met vervoerders contracten afgesloten met een looptijd van 10 jaar, opgedeeld in een initiële periode van 4 jaar en verlengingsmogelijkheden van 3x2 jaar. Met een deel van de vervoerders zijn in 2023 eerste verlengingsovereenkomsten afgesloten voor de periode 2024-2026. Met de vervoerders routevervoer is bij de verlenging een additionele vergoeding afgesproken voor de inzet van zero emissie voertuigen vanaf 1 augustus 2024. Voor de verwachte meerkosten van deze additionele vergoeding is in de vorige meerjarige begroting voor de periode vanaf 2024 al een budget meerkosten zero emissie opgenomen. De gemaakte afspraken vallen binnen het hiervoor beschikbare budget. Voor het vraagafhankelijk vervoer is voor de eerste verlengingsperiode geen additionele vergoeding noodzakelijk gebleken. Binnen de vorige begroting is voor het vraagafhankelijk vervoer ook geen rekening gehouden met een budget meerkosten zero emissie voor de periode 2024-2026. Voor de jaren na 2026 wordt wel rekening gehouden met een budget meerkosten (+5%) voor zero emissie gereden vervoer. In het voorjaar van 2025 worden met deze vervoerders weer gesprekken gevoerd voor de eventuele volgende contractverlenging voor de periode 2026-2028.
- Een deel van de vervoerders heeft afgezien van contractverlening. In januari 2024 is het aanbestedingsproces afgerond. De afgesloten contracten hebben een looptijd van 10 jaar, opgedeeld in een initiële periode van 6 jaar en verlengingsmogelijkheden van 2x2 jaar. De financiële effecten van de aanbestedingsresultaten zijn verwerkt in de MJPB 2025-2028. De zero emissie kosten zijn onderdeel van het nieuwe integrale tarief voor zover het de inzet van personenauto’s en taxibusjes betreft. Infasering van zero emissie aangedreven rolstoelbussen vindt op een later moment plaats. Mede door de grote mate van onzekerheid over de omvang van de hiermee gepaard gaande meerkosten, is in de overeenkomsten afgesproken om een mogelijke additionele vergoeding op een later moment overeen te komen. Voor de jaren na 2026 wordt hierdoor rekening gehouden met een budget meerkosten (+5%) voor zero emissie

gereden vraagafhankelijk vervoer volgend uit de aanbesteding. Voor het routevervoer worden op dit moment geen dergelijke meerkosten verwacht.

- De prijs (P) per perceel is contractueel vastgelegd en is daarmee een gegeven en enkel nog onderhevig aan een jaarlijkse prijsindexatie (NEA-index). De NEA-indexatie wordt in opdracht van het Sociaal Fonds Mobiliteit door een onafhankelijke partij jaarlijks bepaald op basis van de meest recente gemiddelde kostenontwikkelingen in de branche. De werkelijke indexatie vanaf 1 januari 2024 is vastgesteld op +3,4%. In de primitieve begroting 2024 was rekening gehouden met +4,3%. Vanaf 2025 wordt in de begroting rekening gehouden met een structurele indexatie van +3%.
- Voor de kosten callcenter wordt het feitelijk gebruik in 2023 (periode september t/m november) gebruikt als uitgangspunt voor het opstellen van de nieuwe meerjarige begroting. Door de directe afhankelijkheid met het vraagafhankelijk vervoer wordt de jaarlijkse toename vraagafhankelijk vervoer (+10%) ook gebruikt voor de meerjarige begroting kosten callcenter.
- Het contract met het callcenter is ingegaan op 1 augustus 2020. Hierin is een looptijd van 9 jaar overeengekomen, opgedeeld in een initiële periode van 3 jaar en verlengingsmogelijkheden van 3x2 jaar. Met het callcenter is in 2022 een eerste verlengingsovereenkomst afgesloten voor de periode 2023-2025. Ook in dit contract is de prijs (P) vastgelegd en enkel nog onderhevig aan een jaarlijkse prijsindexatie (CPI-index). De CPI-index wordt periodiek bepaald door het CBS. De werkelijke indexatie vanaf 1 januari 2024 is vastgesteld op -0,4%. In de primitieve begroting 2024 was rekening gehouden met +4,5%. Vanaf 2025 wordt in de begroting rekening gehouden met een structurele indexatie van +3,4%.
- De Wmo-reiziger betaalt een eigen bijdrage die als baten in de begroting vraagafhankelijk vervoer zijn opgenomen. Verrekening door de BVO DRAN van deze eigen bijdragen met vervoerders en deelnemers gebeurt inclusief Btw. In de MJPB zijn daardoor alle eigen bedragen ook inclusief 9% Btw verantwoord. In de primitieve begroting 2024 was rekening gehouden met een indexatie van de eigen bijdragen van 2,2%. In de gewijzigde begroting 2024 is deze 0%.
- Jaarlijks worden de ov-tarieven van het reguliere busvervoer vastgesteld. De indexatie van de eigen bijdrage binnen Avan volgt deze ov-indexatie. Voor 1 januari 2024 bedroeg de werkelijke kostenontwikkeling ov-tarieven in het reguliere busvervoer +11,72%. Vanuit de rijksoverheid is er 300 miljoen gereserveerd (motie Bikker) met als doel de ov kosten voor de reiziger niet te verhogen. Ten gevolge daarvan heeft de provincie Gelderland besloten de reizigersbijdrage voor de ov-reiziger voor 2024 niet te verhogen. De werkelijke indexatie van de eigen bijdrage binnen Avan is hierdoor vanaf 1 januari 2024 vastgesteld op +0,0%. Naar verwachting blijft de financiering van de kostenontwikkeling binnen het reguliere busvervoer (motie Bikker) beperkt tot 2024. Hiervan uitgaande zal met ingang van 1 januari 2025 weer de reguliere indexatie toegepast worden op de ov-tarieven van het reguliere busvervoer. Deze reguliere indexatie zal naar verwachting worden verhoogd met de niet aan de reiziger doorbelaste kostenontwikkeling in 2024 van +11,72%. Als reguliere indexatie hanteert de BVO DRAN normaliter structureel +2,1%. Rekening houdende met de verwachte verhoging zal de totale indexatie in 2025 incidenteel uitkomen op +13,82%. Vanaf 2026 bedraagt de indexatie van de eigen bijdrage binnen Avan weer structureel +2,1%.
- Op basis van de ervaringscijfers uit 2023 is de begroting BVO lasten vanaf 2024 geactualiseerd. Deze analyse heeft ervoor gezorgd dat de begroting van de vervoersorganisatie in 2024, ondanks een hogere prijsindexatie op de looncomponent,

structureel naar beneden is bijgesteld. Vanaf 2024 is er een structurele taakstelling van -3% ingeboekt.
- De BVO lasten wordt jaarlijks geïndexeerd met de CPI-index. Door het aanzienlijke deel aan personeelskosten binnen de begroting BVO lasten kan de cao-loonindexatie voor een aanpassing van de CPI index zorgen. De CPI-index voor 2024 is bepaald op +1,6%. Voor de personeelskosten is rekening gehouden met de in de cao overeengekomen +4,75% per 1 januari 2024. Voor de indexatie in de jaren vanaf 2025 is vastgehouden aan de al in de MJPB verwerkte jaarlijkse CPI-index van +3,9%.

1.2 De ontwerpbegroting BVO DRAN is afgestemd met de gemeente Nijmegen
Op ambtelijk niveau is de ontwerpbegroting goed afgestemd met de beleids- en financiële ambtenaren. De portefeuillehouder zit namens de gemeente in de stuurgroep en het algemeen bestuur van BVO DRAN en is in die hoedanigheid betrokken bij de ontwerpbegroting.

2. Op grond van artikel 35 van de Wet Gemeenschappelijke Regelingen krijgt de raad de gelegenheid zijn zienswijze op de ontwerpbegroting kenbaar te maken aan de BVO DRAN.
We stellen uw raad met dit voorstel in de gelegenheid zijn zienswijze te geven. Bij voorliggend raadsvoorstel is de zienswijze bijgevoegd, welke is gebaseerd op de genoemde argumenten, kanttekeningen en risico's.

Kanttekeningen
- *Aanbesteding in het geval vervoerscontracten niet worden verlengd*
  Met vervoerders zijn in 2020 contracten afgesloten voor een initiële periode van 4 jaar en drie verlengingsopties van elk twee jaar. In 2023 is een deel van de contracten met 2 jaar verlengd. De huidige contractperiode eindigt daardoor op 31 juli 2026. Het lichten van verlengingsopties is een tweezijdig besluit dat tenminste één jaar voor expiratiedatum schriftelijk aan de andere partij kenbaar dient te worden gemaakt. Het is denkbaar dat partijen besluiten contracten niet te verlengen en dat daardoor moet worden aanbesteed. Met de huidige en, naar verwachting aanhoudende, marktomstandigheden (krapte arbeidsmarkt, energieprijzen, brandstofprijzen, investering zero emissie voertuigen) is het niet ondenkbaar dat een aanbesteding in 2025 zal leiden tot hogere tarieven dan de huidige contractueel overeengekomen tarieven. De huidige meerjarige begrotingen voor het vraagafhankelijk vervoer en routevervoer zijn deels gebaseerd op de afspraken uit de recent verlengde contracten, waarbij rekening is gehouden met additionele kosten voor de infasering van zero emissie. In het geval dat moet worden aanbesteed, is de verwachting dat er sprake zal zijn van meerkosten ten opzichte van de huidige meerjarige begrotingen vervoerskosten van betreffende gemeenten.
- *Infasering zero emissie rolstoelbussen*
  Alle huidige tarieven in het vraagafhankelijk vervoer en routevervoer zijn gebaseerd op vervoer met niet-zero emissie rolstoelbussen. Dit heeft naar verwachting een kostendrukkend effect op het huidige tarief doordat het risico en de onzekerheid hieromtrent bij de vervoerder wordt beperkt. Naar verwachting heeft toekomstige infasering van zero emissie rolstoelbussen een kosten stijgend effect. De mate van de kostenstijging is mede afhankelijk van de ontwikkeling en beschikbaarheid van de zero emissie rolstoelvoertuigen (voldoende actieradius)

en de beschikbaarheid van laadinfrastructuur. De infasering van zero emissie rolstoelbussen is onderdeel van de herzieningsclausule die is opgenomen in de huidige contracten. Door deze herzieningsclausule is de besluitvorming over de infasering van zero emissie rolstoelbussen op een toekomstig moment mogelijk, zonder dat dit leidt tot een nieuwe aanbesteding. Binnen de begroting is vanaf medio 2026 rekening gehouden met 5% meerkosten voor de infasering.

- *Clausule afwijkend vervoersvolume overeenkomsten vervoerders*
  Door invoering van beheersmaatregelen bestaat tijdens de contractperiode de mogelijkheid dat vervoervolumes schommelen. Binnen de verlengde contracten routevervoer zijn afspraken gemaakt voor het geval dat vervoervolumes structureel met meer dan 30% toe- of afnemen en dit leidt tot een onredelijke financiële situatie voor vervoerder of opdrachtgever. Beide partijen treden in dit geval tijdig in overleg. Bij de nieuwe contracten in het routevervoer bedraagt de overeengekomen clausule 20% toe- of afname van het vervoersvolume. Binnen de verlengde en nieuwe contracten vraagafhankelijk vervoer is een fluctuerende vergoeding op basis van een kilometerstaffel overeengekomen. Bij deze vervoerssoort bestaat dit risico dan ook niet. In het geval sprake is van het toepassen van de 20%-30% clausule zal de kostenontwikkeling, op basis van de huidige inzichten, naar alle waarschijnlijkheid passend zijn binnen de begroting van de BVO DRAN, rekening houdend met de algemene uitgangspunten uit de kaderbrief 2025.
- *Beleid omtrent de weerstandscapaciteit en risico's*
  De inrichting van het vervoer is gebaseerd op een ‘open einde’ systematiek. Dit betekent dat de kosten oplopen wanneer een deelnemer meer of aangepast gebruik inbrengt of dat er in een periode meer ritten hebben plaatsgevonden dan begroot. Dit brengt een financieel risico met zich mee voor betreffende deelnemer. Door periodiek inzicht te geven in het volume van het aantal ritten en de bijbehorende kosten worden de gevolgen van verwachtte toenames van ritten en/of kosten door de BVO DRAN gecommuniceerd met de gemeenten. De gemeenten streven naar het versterken van de eigen kracht van de reiziger en een toename van het gebruik van algemene voorzieningen in combinatie met een afname van het doelgroepenvervoer. Bijvoorbeeld het gebruik van openbaar vervoer en vrijwilligers. Daarnaast sturen vervoerders bij het plannen op efficiency. Bijvoorbeeld het afstemmen van verschillende vervoersvormen en slim koppelen van deze vervoersstromen binnen de planning.
- *Financiële kengetallen*
  Doordat de BVO DRAN niet over eigen vermogen, vaste activa en vaste passiva beschikt, kan er geen netto schuldquote en solvabiliteitsratio worden bepaald. Door de ‘open einde’ systematiek is de structurele exploitatieruimte gewaarborgd.

Financiën

Vraagafhankelijk vervoer (VAV)

De zienswijze heeft betrekking op de gewijzigde begroting BVO-DRAN 2024 en op de ontwerp meerjarenbegroting BVO DRAN 2025-2028. Door bijstellingen van indexaties daalt de gewijzigde begroting voor Nijmegen in 2024 met € 206.821. De begroting voor 2024 voor vraagafhankelijk vervoer na de wijziging bedraagt € 1.513.089 inclusief de BVO DRAN lasten.

In onze gemeentelijke begroting is in totaal €3,49 miljoen opgenomen voor vervoersvoorzieningen. Naast het vraagafhankelijke vervoer (AVAN) verwachten we ook nog circa € 1,7 miljoen aan uitgaven voor individuele vervoersvoorzieningen.

Hierdoor verwachten we in 2024 uit te komen met het budget. Vanaf 2025 zien we een tekort van €133.456 dat oploopt tot €990.055 in 2028. Een kanttekening hierbij is dat de begroting van de DRAN-rekening houdt met indexering en de gemeentelijke begroting niet. Hierdoor is de verwachting dat het gemeentelijk budget vanaf 2025 ontoereikend zal zijn als de verwachtingen van de BVO DRAN kloppen. Daarnaast gaan gemeenten in 2026 bijdragen aan emissie loos rijden. Dit zorgt voor een uitzetting van de DRAN-begroting en hier wordt in de gemeentelijke begroting geen rekening mee gehouden. Deze ontwikkeling past binnen de duurzaamheidsambitie van de gemeente maar passen niet binnen de begroting van het programma WWZ. Deze ontwikkelingen worden nauwgezet gevolgd.

BVO DRAN Begrotingsoverzicht vraagafhankelijk vervoer Nijmegen

	2024	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**
Deelnemersbijdrage Vraagafhankelijk vervoer BVO DRAN (inclusief overhead kosten)	€ 1.513.089	€1.683.437	1.949.943	€2.251.372	€2.540.036
Budget Vraagafhankelijk vervoer stadsbegroting	€1.549.981	€1.549.981	€1.549.981	€1.549.981	€1.549.981
Overschot / tekort	€36.892	-/-€133.456	-/-€399.962	-/-€701.391	-/-€990.055

Routevervoer (RV)
Voor Nijmegen bestaat het routevervoer voor het overgrote deel uit het Leerlingenvervoer en voor een klein deel Jeugd GGZ-vervoer dat AVAN voor ons uitvoert. Ten opzichte van de primitieve begroting 2024 daalt de gewijzigde begroting 2024 met €146.364. De gewijzigde begroting 2024 bedraagt €1.672.004 inclusief BVO lasten en zero emissie reserveringen. Dit komt door lager uitgevallen indexaties en omdat er bij het opstellen van de gewijzigde begroting met de absolute vervoersaantallen van 2023 gerekend kon worden. Deze bleven achter bij de aantallen van 2022 die gehanteerd zijn bij het opmaken van de primitieve begroting 2024.

Als we verder inzoomen op de komende jaren zien we dat deze bijstelling ook de komende jaren doorwerkt. De gemeentelijke begroting is op basis van de huidige verwachtingen toereikend tot en met 2028. Dit met een aflopend overschot van € 208.492 in 2024 tot € 27.496 in 2028. Het overschot wordt kleiner doordat de reservering voor de uitrol van zero emissie vervoer groeit. Een kanttekening hierbij is dat de kosten voor de gemeente stijgen als de instroom groeit. In Nijmegen rekenen we met 0% groei omdat we de voorliggende voorzieningen beter willen benutten. Daarnaast is de begroting van AVAN al geïndexeerd tot en met 2028 en de begroting van de gemeente Nijmegen tot en met 2024. Dit brengt mogelijk nog verschillen met zich mee.

BVO DRAN Begrotingsoverzicht routevervoer Nijmegen

	2024	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**
Deelnemersbijdrage Leerlingenvervoer BVO DRAN (inclusief overhead kosten)	€1.672.004	€1.775.209	€1.845.010	€1.968.795	€2.024.720
Budget Leerlingenvervoer stadsbegroting	€1.880.496	€2.033.856	€2.052.216	€2.052.216	€2.052.216
Overschot	€208.492	€258.647	€207.206	€83.421	€27.496

Doordat bij er in de stadsbegroting rekening is gehouden met indexeringseffecten en de invoering van zero emissie vervoer tegen over de lagere vervoersaantallen dan bij de primitieve begroting zien we nu een voordeel in plaats een tekort.

Het betreft hier alleen de kosten voor het Leerlingenvervoer dat AVAN voor ons uitvoert. In onze gemeentelijke begroting vallen onder het Leerlingenvervoer ook nog een stuk uitvoeringskosten van onze eigen organisatie en de aan ouders uitbetaalde vergoedingen voor het Leerlingenvervoer. Dit heeft geen invloed op AVAN maar wel op ons gemeentelijke begroting waarin deze kosten apart gebudgetteerd zijn.

Vervolg
Na behandeling in de raad op 5 juni wordt de zienswijze zo spoedig mogelijk per mail aan het algemeen bestuur van de BVO DRAN verstuurd. De BVO DRAN is op de hoogte dat de uiterste reactie datum van 31 mei 2024 niet gehaald kan worden maar ontvangt graag zo spoedig als mogelijk reactie na behandeling in de raad. Dit zodat deze kan worden betrokken bij de voorbereiding en definitieve vaststelling van de begroting in de vergadering van het algemeen bestuur op 27 juni 2024.

Bijlagen
1. Ontwerp-meerjarenprogrammabegroting 2025-2028 (inclusief de gewijzigde begroting 2024) Bedrijfvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem-Nijmegen (BVO DRAN).
2. Aanbiedingsbrief bij ontwerpbegroting (MJPB) BVO DRAN
3. Brief Zienswijze raad Nijmegen.