# Ontwerp MJPB 2025-2028 BVO DRAN

(inclusief gewijzigde begroting 2024)

Versie: 21 februari 2024

regio arnhem nijmegen
VERVOERSORGANISATIE

# Inhoudsopgave


1. Inleiding 3

1.1. Procedure begroting 5
1.2. Uitgangspunten MJPB 2025-2028 5
1.3. Uitgangspunten gewijzigde begroting 2024 9
1.4. Afwijkende uitgangspunten gemeenten 12

2. Beleidsbegroting 14

2.1. Programmaplan 14
2.1.1. Programma vraagafhankelijk vervoer 15
2.1.2. Programma routevervoer 16
2.1.3. Overzicht overhead 18
2.2. Paragrafen 18
2.2.1. Weerstandsvermogen en risicobeheersing 19
2.2.2. Financiering 21
2.2.3. Bedrijfsvoering 22

3. Financiële begroting 23

3.1. Overzicht baten en lasten 23
3.2. Toelichting baten en lasten 24
3.3. Reserves en voorzieningen 24

Bijlage 1: Overzicht baten en lasten per taakveld 27

Bijlage 2: Overzicht gemeentelijke bijdragen 28

Bijlage 3: Geprognosticeerde balans 30

# 1. Inleiding

Hierbij treft u de Meerjarenprogrammabegroting (MJPB) 2025-2028, inclusief de gewijzigde begroting 2024, van de Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem Nijmegen (BVO DRAN) aan.

Het Algemeen Bestuur heeft met vaststelling van de Kaderbrief 2025 de algemene financiële uitgangspunten voor de opbouw van de meerjarige begroting bepaald. Deze uitgangspunten zijn door de BVO DRAN gehanteerd, tenzij een deelnemende gemeente het verzoek heeft ingediend hiervan af te wijken of er op basis van nadere analyses door de BVO DRAN is gekozen voor een afwijkend algemeen uitgangspunt. In paragraaf 1.2 en 1.3 wordt ingegaan op de algemene financiële uitgangspunten van deze MJPB. Door gemeenten gewenste afwijkingen worden in paragraaf 1.4 toegelicht.

Vanaf medio maart 2020 heeft de Coronacrisis forse impact gehad op het feitelijk gebruik van het vervoer. Aansluitend aan de Coronacrisis zien we een herstel van de vervoersvolumes en naar de huidige inschatting is er momenteel geen sprake meer van zogenaamde Coronaeffecten op het vervoer. Bij het opstellen van de MJPB 2025-2028 en de gewijzigde begroting 2024 wordt geen rekening meer gehouden met Coronaeffecten. Als uitgangspunt voor de hoeveelheden vervoer wordt enkel nog gekeken naar recente periodes en worden die gegevens als zogenaamd nulpunt gehanteerd voor het opstellen van de begroting.

**Besluit Begroting en Verantwoording**
Bij het opstellen van een meerjarige begroting voor Gemeenschappelijke Regelingen (GR) dient te worden geconformeerd aan het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV). Dit zorgt voor de volgende opzet van de MJPB van de BVO DRAN.

In de basis bestaat de begroting uit 2 onderdelen (art. 7 lid 1 BBV):
- de beleidsbegroting (hoofdstuk 2)
- de financiële begroting (hoofdstuk 3)

De beleidsbegroting bestaat ook uit 2 onderdelen (art. 7 lid 2 BBV):
- het programmaplan (paragraaf 2.1)
- de paragrafen (paragraaf 2.2)

De financiële begroting bestaat uit 3 onderdelen (art. 7 lid 3 BBV):
- het overzicht baten en lasten (paragraaf 3.1)
- de financiële positie (paragraaf 3.2)
- de reserves en voorzieningen (paragraaf 3.3)

*Taakvelden*
Naast de indeling van de begroting naar programma's moet de begroting ook worden ingedeeld naar taakvelden. De voorgeschreven taakvelden zijn opgenomen in het Iv3 informatievoorschift Gemeenten en Gemeenschappelijke regelingen. Daarnaast is in het BBV (art. 7 lid 3) voorgeschreven dat er een overzicht van lasten en baten per taakveld als bijlage in de begroting opgenomen moet worden (bijlage 1).

*Beleidsindicatoren*
De commissie BBV heeft aangegeven (vraag en antwoord BBV 2018.12.4) dat de opname van beleidsindicatoren in de begroting voor een GR op grond van het BBV verplicht is gesteld. Het ministerie van BZK heeft daarbij aangegeven dat een GR alleen die indicatoren hoeft op te nemen die behoren bij de taakvelden waarbinnen de GR haar activiteiten uitvoert. Beleidsindicatoren die buiten de taakvelden van de GR vallen, kunnen worden weggelaten. De BVO DRAN zijn geen door deelnemende gemeenten opgelegde beleidsindicatoren bekend.

*Overhead*
Op de programma's mogen alleen de direct toe te rekenen lasten worden verantwoord. Het is niet toegestaan om overheadkosten in een programma te verantwoorden. Overheadkosten moeten op aparte overzichten worden gepresenteerd. Dit heeft tot gevolg dat alle kosten van de BVO DRAN in de meerjarige begroting als "Overhead" moeten worden gelabeld. Het overzicht overhead is opgenomen in paragraaf 2.1.4 van deze begroting.

*Ambtelijke voorbereiding*
Samen met de financials en contactambtenaren van de deelnemende gemeenten is deze meerjaren begroting tot stand gekomen.

**Btw routegebonden vervoer**
De kosten die samenhangen met het vraagafhankelijk vervoer worden in de MJPB exclusief Btw verantwoord. De deelnemende gemeenten hebben volledig recht op aftrek voor de aan deze prestatie gerelateerde Btw. Kosten die samenhangen met het routevervoer worden daarentegen inclusief Btw verantwoord. Deze Btw is namelijk niet aftrekbaar en ook niet compensabel in het Btw-compensatiefonds. Hierdoor is de Btw-component in het routevervoer kostenverhogend voor de gemeenten.

**'open einde' systematiek**
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.

Binnen de bedragen in deze MJPB is zeer beperkt rekening gehouden met dergelijke onvoorziene wijzigingen in de kosten van vervoer of callcenter. De verantwoordelijkheid voor het vormen van een extra post onvoorzien volgend uit de risico's van een open einde systematiek, ligt daardoor bij de deelnemers. Deze extra post onvoorzien komt dan bovenop de in deze MJPB meerjarig begrote bijdragen van de deelnemers.

## 1.1. Procedure begroting

Voor de aanbieding en vaststelling van de MJPB 2025-2028 (inclusief de gewijzigde begroting 2024) gelden de volgende processtappen. Om te komen tot tijdige vaststelling van de MJPB 2025-2028 en rekening te houden met de wettelijke termijn uit de Wgr (art. 35, lid 1), wordt de volgende planning gehanteerd. In de planning is een ruimere zienswijzeperiode voor de gemeenteraden beschikbaar dan wettelijk voorgeschreven.

| Processtap | Datum |
|---|---|
| 1. Vaststelling ontwerp MJPB 2025-2028 door Algemeen Bestuur | 7 maart 2024 |
| 2. Verzending ontwerp MJPB 2025-2028 aan gemeenten | 8 maart 2024 |
| 3. Deadline indienen zienswijze door gemeenteraden | 31 mei 2024 |
| 4. Vaststelling MJPB 2025-2028 door Algemeen Bestuur | 27 juni 2024 |
| 5. Verzending MJPB 2025-2028 aan gemeenten | 28 juni 2024 |

## 1.2. Uitgangspunten MJPB 2025-2028

Voor het opstellen van de MJPB 2025-2028 worden per begrotingspost uitgangspunten gekozen ten aanzien van prijs en hoeveelheid. Op basis van deze uitgangspunten worden per jaar de verwachte lasten en baten bepaald. Met behulp van verwachte vervoersvolumes en reeds vastgestelde verdeelsleutels worden vervolgens de meerjarige bijdragen per deelnemer bepaald. In onderstaande opsomming worden de uitgangspunten benoemd.

**Vervoer vraagafhankelijk (lasten)**

- Contractueel overeengekomen tarief per declarabele kilometer per perceel, jaarlijks rekening houdend met NEA indexatie (2025-2028: +3,0%)
- Hoeveelheid declarabele kilometers in de periode september tot en met november 2023, overeenkomstig de berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen vraagafhankelijk vervoer
- Vanaf 2024 een jaarlijkse toename van de hoeveelheid vraagafhankelijk vervoer in het tweede half jaar van een begrotingsjaar met +10% ten opzichte van het eerste half jaar in dat begrotingsjaar
- Voor de verlengde contracten tot medio 2026 een budget voor meerkosten zero emissie ter grootte van 0% van de begroting bruto vraagafhankelijk vervoer, rekening houdend met het aandeel zero emissie gereden vervoer
- Vanaf medio 2026 een budget voor meerkosten zero emissie ter grootte van 5% van de begroting bruto vraagafhankelijk vervoer, rekening houdend met het aandeel zero emissie gereden vervoer

**Callcenter vraagafhankelijk (lasten)**

- Contractueel overeengekomen vaste component te verhogen met een tarief per declarabele rit, jaarlijks rekening houdend met CPI indexatie (2025-2028: +3,4%)
- Hoeveelheid declarabele ritten in de periode september tot en met november 2023, overeenkomstig de berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen callcenter vraagafhankelijk vervoer
- Vanaf 2024 een jaarlijkse toename van de hoeveelheid declarabele ritten in het tweede half jaar van een begrotingsjaar met +10% ten opzichte van het eerste half jaar in dat begrotingsjaar

**Eigen bijdrage vraagafhankelijk (baten)**

- Gemiddeld werkelijk maandbedrag eigen bijdrage per deelnemer in de periode september tot en met november 2023
- Bedragen zijn inclusief Btw, jaarlijks rekening houdend met OV indexatie (2025: +13,82% en 2026-2028: +2,1%)
- Vanaf 2024 een jaarlijkse toename van de hoeveelheid vraagafhankelijk vervoer in het tweede half jaar van een begrotingsjaar met +10% ten opzichte van het eerste half jaar in dat begrotingsjaar

**Vervoer routegebonden (lasten)**

- Contractueel overeengekomen tarief per beladen uur per perceel verhoogd met het starttarief per route, jaarlijks rekening houdend met NEA indexatie (2025-2028: +3,0%)
- Hoeveelheid beladen uren in de periode september tot en met november 2023, overeenkomstig de berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen routegebonden vervoer
- Vanaf 2024 een jaarlijkse toename van de hoeveelheid routegebonden vervoer in het tweede half jaar van een begrotingsjaar met +15% (jeugdwet) en +5% (leerlingenvervoer en dagbesteding) ten opzichte van het eerste half jaar in dat begrotingsjaar
- Voor de verlengde contracten een budget voor meerkosten zero emissie ter grootte van 15% van de begroting bruto routegebonden vervoer, rekening houdend met het aandeel zero emissie gereden vervoer

**BVO (lasten)**

- Structurele en incidentele BVO lasten uit MJPB 2024-2027 geactualiseerd op basis van ervaringscijfers 2023, jaarlijks rekening houdend met CPI indexatie en Cao loonindexatie (2025-2028: +3,9%)
- Structurele BVO lasten jaarlijks rekening houdend met een taakstelling (2025-2028: -3%)
- Verdeling naar gemeenten op basis van het aantal inwoners per 1-1-2023
- Verdeling naar vraagafhankelijk en routegebonden vervoer op basis van verhouding bruto vervoerskosten

**Overige opmerkingen**

*Coronaeffecten vervoer*

In voorafgaande jaren was sprake van een (deels) onvoorspelbare ontwikkeling van het vervoer ten gevolge van Corona. Inmiddels is sprake van een verdere stabilisatie van het vraagafhankelijk vervoer en vervoer naar dagbestedingslocaties, waardoor ook voor deze vervoerssoorten de vervoersvolumes van 2023 als referentie te hanteren zijn. Zowel voor het vraagafhankelijk vervoer als het routevervoer wordt nu als uitgangspunt voor het opstellen van de MJPB 2025-2028 het werkelijk vervoer 2023 (periode september t/m november) gehanteerd.

*Contractverlengingen*

In 2020 zijn met vervoerders contracten afgesloten met een looptijd van 10 jaar, opgedeeld in een initiële periode van 4 jaar en verlengingsmogelijkheden van 3 x 2 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.

*Aanbestedingen*
Een deel van de vervoerders heeft afgezien van contractverlening. Dit heeft betrekking op al het routevervoer verzorgd voor de gemeenten Arnhem, Doesburg, Renkum, Rheden en Rozendaal en op een beperkt deel van het routevervoer verzorgd voor de gemeenten Beuningen, Berg en Dal, Druten, Heumen, Mook en Middelaar, Nijmegen en Wijchen. Voor het vraagafhankelijk deel heeft het betrekking op het vervoer verzorgd voor de gemeenten Duiven, Montferland, Westervoort en Zevenaar.

In de eerste helft van januari 2024 is het aanbestedingsproces afgerond en heeft gunning plaats gevonden. De afgesloten contracten hebben een looptijd van 10 jaar, opgedeeld in een initiële periode van 6 jaar en verlengingsmogelijkheden van 2 x 2 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.

*NEA indexatie*
Op 1 augustus 2020 zijn de contracten met de huidige vervoerders ingegaan. Per 1 augustus 2024 gaan de nieuwe en verlengde contracten in. 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%. Vanaf 2025 wordt in de begroting rekening gehouden met een structurele indexatie van +3%.

*Callcenter*
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.

*CPI indexatie*
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 3 x 2 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%. Vanaf 2025 wordt in de begroting rekening gehouden met een structurele indexatie van +3,4%.

*Eigen bijdrage (Btw effect)*
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.

*Eigen bijdrage (indexatie)*
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%.

*BVO lasten (structureel)*
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.

*BVO lasten (indexatie)*
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%.

## 1.3. Uitgangspunten gewijzigde begroting 2024

Voor het opstellen van de gewijzigde begroting 2024 worden per begrotingspost uitgangspunten gekozen ten aanzien van prijs en hoeveelheid. Op basis van deze uitgangspunten worden de verwachte lasten en baten bepaald. Met behulp van verwachte vervoersvolumes en reeds vastgestelde verdeelsleutels worden vervolgens de meerjarige bijdragen per deelnemer bepaald. In onderstaande opsomming worden de uitgangspunten benoemd.

**Vervoer vraagafhankelijk (lasten)**

- Contractueel overeengekomen tarief per declarabele kilometer per perceel, rekening houdend met NEA indexatie +3,4%
- Hoeveelheid declarabele kilometers in de periode september tot en met november 2023, overeenkomstig de berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen vraagafhankelijk vervoer
- Toename van de hoeveelheid vraagafhankelijk vervoer in het tweede half jaar met +10% ten opzichte van het eerste half jaar van 2024
- Voor de verlengde contracten in het tweede half jaar van 2024 een budget voor meerkosten zero emissie ter grootte van 0% van de begroting bruto vraagafhankelijk vervoer, rekening houdend met een aandeel zero emissie gereden vervoer van 50%

**Callcenter vraagafhankelijk (lasten)**

- Contractueel overeengekomen vaste component te verhogen met een tarief per declarabele rit, rekening houdend met CPI indexatie -0,4%
- Hoeveelheid declarabele ritten in de periode september tot en met november 2023, overeenkomstig de berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen callcenter vraagafhankelijk vervoer
- Toename van de hoeveelheid declarabele ritten in het tweede half jaar met +10% ten opzichte van het eerste half jaar van 2024

**Eigen bijdrage vraagafhankelijk (baten)**

- Gemiddeld werkelijk maandbedrag eigen bijdrage per deelnemer in de periode september tot en met november 2023
- Bedragen zijn inclusief Btw, rekening houdend met OV indexatie +0,0%
- Toename van de hoeveelheid vraagafhankelijk vervoer in het tweede half jaar met +10% ten opzichte van het eerste half jaar van 2024

**Vervoer routegebonden (lasten)**

- Contractueel overeengekomen tarief per beladen uur per perceel verhoogd met het starttarief per route, rekening houdend met NEA indexatie +3,4%
- Hoeveelheid beladen uren in de periode september tot en met november 2023, overeenkomstig de berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen routegebonden vervoer
- Toename van de hoeveelheid routegebonden vervoer in het tweede half jaar met +15% (jeugdwet) en +5% (leerlingenvervoer en dagbesteding) ten opzichte van het eerste half jaar van 2024
- Voor de verlengde contracten in het tweede half jaar van 2024 een budget voor meerkosten zero emissie ter grootte van 15% van de begroting bruto routegebonden vervoer, rekening houdend met het aandeel zero emissie gereden vervoer van 50%

**BVO (lasten)**

- Structurele en incidentele BVO lasten uit de primitieve begroting 2024 geactualiseerd op basis van ervaringscijfers 2023, rekening houdend met CPI indexatie +1,6% en Cao loonindexatie +4,75%
- Structurele BVO lasten rekening houdend met een taakstelling -3%
- Verdeling naar gemeenten op basis van het aantal inwoners per 1-1-2023
- Verdeling naar vraagafhankelijk en routegebonden vervoer op basis van verhouding bruto vervoerskosten

**Overige opmerkingen**

*Coronaeffecten vervoer*

In voorafgaande jaren was sprake van een (deels) onvoorspelbare ontwikkeling van het vervoer ten gevolge van Corona. Inmiddels is sprake van een verdere stabilisatie van het vraagafhankelijk vervoer en vervoer naar dagbestedingslocaties, waardoor ook voor deze vervoerssoorten de vervoersvolumes van 2023 als referentie te hanteren zijn. Zowel voor het vraagafhankelijk vervoer als het routevervoer wordt nu als uitgangspunt voor het opstellen van de gewijzigde begroting 2024 het werkelijk vervoer 2023 (periode september t/m november) gehanteerd.

*Contractverlengingen*

In 2020 zijn met vervoerders contracten afgesloten met een looptijd van 10 jaar, opgedeeld in een initiële periode van 4 jaar en verlengingsmogelijkheden van 3 x 2 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.

*Aanbestedingen*

Een deel van de vervoerders heeft afgezien van contractverlening. Dit heeft betrekking op al het routevervoer verzorgd voor de gemeenten Arnhem, Doesburg, Renkum, Rheden en Rozendaal en op een beperkt deel van het routevervoer verzorgd voor de gemeenten Beuningen, Berg en Dal, Druten, Heumen, Mook en Middelaar, Nijmegen en Wijchen. Voor het vraagafhankelijk deel heeft het betrekking op het vervoer verzorgd voor de gemeenten Duiven, Montferland, Westervoort en Zevenaar.

In de eerste helft van januari 2024 is het aanbestedingsproces afgerond en heeft gunning plaats gevonden. De afgesloten contracten hebben een looptijd van 10 jaar, opgedeeld in een initiële periode van 6 jaar en verlengingsmogelijkheden van 2 x 2 jaar. De financiële effecten van de aanbestedingsresultaten zijn verwerkt in de gewijzigde begroting 2024.

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.

*NEA indexatie*
Op 1 augustus 2020 zijn de contracten met de huidige vervoerders ingegaan. Per 1 augustus 2024 gaan de nieuwe en verlengde contracten in. 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%.

*Callcenter*
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.

*CPI indexatie*
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 3 x 2 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%.

*Eigen bijdrage (Btw effect)*
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.

*Eigen bijdrage (indexatie)*
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%.

*BVO lasten (structureel)*
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.

*BVO lasten (indexatie)*
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.

## 1.4. Afwijkende uitgangspunten gemeenten

Op verzoek van een gemeente kan worden afgeweken van de algemene uitgangspunten voor het opstellen van de meerjarige begroting. Bij voorkeur gaat dit verzoek gepaard met een (financiële) onderbouwing ten behoeve van toekomstige analyses.

Ten behoeve van het opstellen van eerdere MJPB zijn in de afgelopen jaren door meerdere gemeenten afwijkende uitgangspunten aangegeven. Deze gewijzigde uitgangspunten zijn in deze MJPB wederom verwerkt. Alle afwijkende uitgangspunten die nog relevant zijn voor het opstellen van de MJPB 2025-2028 en gewijzigde begroting 2024 worden in deze paragraaf toegelicht.

**Gemeente Berg en Dal**
Door de gemeente is een analyse uitgevoerd op de ontwikkelingen in de afgelopen jaren binnen het doelgroepenvervoer voor de gemeente Berg en Dal. Hieruit is door de gemeente geconcludeerd dat de in de kaderbrief opgenomen jaarlijkse toename van meerdere vervoersoorten naar beneden bijgesteld kunnen worden.

De jaarlijkse toename in de MJPB kan voor het vraagafhankelijk vervoer worden bijgesteld van +10% naar +5%, voor het vervoer jeugdwet van +15% naar +5% en voor het leerlingenvervoer van +5% naar +2%.

**Gemeente Beuningen**
Op basis van een gemeentelijke analyse van het aantal deelnemers in het leerlingenvervoer van de gemeente Beuningen is door de gemeente geconcludeerd dat een jaarlijkse toename met +5% een te hoge aanname is. Rekening houdend met demografische ontwikkelingen wordt door de gemeente gevraagd een jaarlijkse toename van +2% in de MJPB op te nemen.

**Gemeente Heumen**
Binnen de gemeente Heumen is lokaal vrijwilligersvervoer, het zgn. Buurtvervoer Heumen, beschikbaar. De verwachting is dat het gebruik van dit vervoer blijft toenemen. De jaarlijkse toename van het vraagafhankelijk vervoer kan hierdoor meerjarig bijgesteld worden van +10% naar 0%.

Op basis van een gemeentelijke analyse van het routevervoer van de gemeente Heumen is door de gemeente geconcludeerd dat de jaarlijkse toename in het routevervoer over de volle breedte naar beneden bijgesteld kan worden. De jaarlijkse toename routevervoer is in de MJPB op 0% bepaald.

**Gemeente Lingewaard**
Op basis van een gemeentelijke analyse van het vervoer heeft de gemeente Lingewaard gevraagd om voor meerdere vervoersoorten de uitgangspunten voor het bepalen van de begroting aan te passen.

Op basis van demografische verwachtingen, het gebruik van de dorpsauto Bemmel als aanvulling op het bestaande vrijwilligersvervoer en de invoer van een lagere kilometergrens vraagt de gemeente de jaarlijkse toename van het vraagafhankelijk vervoer bij te stellen van +10% naar +5%.

Doordat de gemeente Lingewaard actief stuurt op de inzet van andere vormen van vervoer en de verwachting is dat het aantal deelnemers in het jeugdwet vervoer minder toename zal laten zien dan de in de kaderbrief opgenomen +15%, is gevraagd de structurele toename van het jeugdwet vervoer in de MJPB naar +3% te actualiseren.

In 2023 is binnen de gemeente Lingewaard onderzocht op welke wijze alternatief vervoer van kinderen binnen het leerlingenvervoer kan worden gestimuleerd. Daarnaast is het aantal deelnemers in het leerlingenvervoer binnen de gemeente Lingewaard de laatste jaren stabiel gebleven. Beide constateringen hebben ertoe geleid dat de gemeente heeft verzocht om de meerjarige toename van het leerlingenvervoer naar 0% bij te stellen. Op basis van de Kaderbrief 2025 was dit +5%.

**Gemeente Nijmegen**
Op basis van een gemeentelijke analyse van het aantal deelnemers in het leerlingenvervoer van de gemeente Nijmegen is door de gemeente geconcludeerd dat een jaarlijkse toename met +5% een te hoge aanname is. Rekening houdend met demografische ontwikkelingen en wijzigend beleid is door de gemeente gevraagd een jaarlijkse toename van 0% in de MJPB op te nemen.

**Gemeente Overbetuwe**
Door beleidsontwikkelingen rondom vervoer naar jeugdhulplocaties wordt een lagere groei verwacht dan het algemeen uitgangspunt uit de kaderbrief voor het aantal deelnemers jeugdwet vervoer in de gemeente Overbetuwe. De gemeente Overbetuwe heeft daardoor aangegeven de jaarlijkse toename van het jeugdwet vervoer in de MJPB bij te stellen van +15% naar +5%.

Op basis van een gemeentelijke analyse van de ontwikkelingen binnen het vraagafhankelijk vervoer van de gemeente Overbetuwe is door de gemeente geconcludeerd dat een jaarlijkse toename met +10% voor Overbetuwe een te hoge aanname is. Er zijn bijvoorbeeld vanaf 1 januari 2020 kilometerbudgetten voor het vraagafhankelijk vervoer ingevoerd en vanaf 2021 is gekozen vrijwilligersvervoersdiensten te versterken en te benutten. De gemeente Overbetuwe heeft door deze constateringen aangegeven de jaarlijkse toename van het vraagafhankelijk vervoer in de MJPB bij te stellen van +10% naar 5%.

**Gemeente Renkum**
Op basis van een gemeentelijke analyse van het vraagafhankelijk en routevervoer van de gemeente Renkum is door de gemeente geconcludeerd dat een jaarlijkse toename met +10% (vraagafhankelijk vervoer) en +5% of +15% (routevervoer) te hoge aannames zijn. Daarnaast zijn er beleidsinitiatieven bepaald om de kosten van vraagafhankelijk vervoer te reduceren.

Hierdoor heeft de gemeente Renkum verzocht om de jaarlijkse toename van het vraagafhankelijk vervoer en het routevervoer structureel op 0% te zetten in de MJPB. Ook heeft de gemeente Renkum gevraagd om in de begroting rekening te houden met bedragen die door de gemeente zelf zijn bepaald en daarmee geen overeenkomst hebben met de algemene uitgangspunten uit de Kaderbrief 2025.

**Gemeente Rheden**
Op basis van een gemeentelijke analyse van het vraagafhankelijk en routevervoer van de gemeente Rheden is door de gemeente geconcludeerd dat een jaarlijkse toename met +10% (vraagafhankelijk vervoer) en +5% of +15% (routevervoer) te hoge aannames zijn. Door de gemeente wordt de omvang van het vervoer nog scherper gemonitord en indien noodzakelijk beleidsinitiatieven ingediend om de kosten van vervoer te reduceren.

Hierdoor heeft de gemeente Rheden verzocht om de jaarlijkse toename van het vraagafhankelijk vervoer op 0% te zetten in de MJPB. Voor al het routevervoer is ook gevraagd om rekening te houden met een jaarlijkse toename van het vervoer van 0%.

**Gemeente Zevenaar**
Op basis van een gemeentelijke analyse van het vraagafhankelijk en routevervoer van de gemeente Zevenaar is door de gemeente geconcludeerd dat enkele algemene uitgangspunten voor het opstellen van de begroting bijgesteld kunnen worden. Voor het vraagafhankelijk vervoer wordt vanaf 2024 een jaarlijkse toename van het vervoer van +5% verwacht (kaderbrief +10%). Dit gebaseerd op basis van geactualiseerde demografische gegevens. Voor het leerlingenvervoer wordt daardoor vanaf 2024 een jaarlijkse toename van +3% verwacht (kaderbrief +5%).

# 2. Beleidsbegroting

De beleidsbegroting bestaat uit 2 onderdelen (art. 7 lid 2 BBV):
- het programmaplan
- de paragrafen

## 2.1. Programmaplan

Hierna wordt per programma aangegeven wat onze uitgangspunten zijn bij de uitvoering van onze taken.

**Uit te voeren taken**
Door de deelnemers is de sturing en (financiële) beheersing van uitvoeringstaken en uitvoering van ondersteunende processen op het gebied van doelgroepenvervoer en aanvullend vervoer bij de BVO DRAN neergelegd

**Beleidskaders**
Bij de uitvoering van de taken op het gebied van doelgroepenvervoer gelden, naast de wettelijke voorschiften, de beleids- en/of toetsingskaders die worden aangegeven door de deelnemende gemeenten.

**Ontwikkelingen**
Het is van belang om tijdig in te spelen op veranderingen en voorspelbaar te blijven voor de deelnemende gemeenten. Het kan gaan om beleidsaanpassingen, maar ook om veranderende wet- en regelgeving voor gemeenten en gecontracteerde marktpartijen. Daarnaast is de instroom van nieuw vervoer een belangrijke factor die invloed heeft op de omvang van de werkzaamheden van de BVO DRAN.

**Indeling en opzet programma's**
De programma's zijn ingericht met de 3 W-vragen (art. 8 lid 3 BBV):
- Wat willen we bereiken?
- Wat gaan we daarvoor doen?
- Wat mag het kosten?

Onder "Wat willen we bereiken?" wordt bij het vervoer naast een algemene beschrijving over wat we willen bereiken ook ingegaan op specifieke prestatie indicatoren voor de uitvoering van Avan. Bij "Wat mag het kosten?" zijn naast de lasten ook de eigen bijdragen van reizigers en de bijdragen van de deelnemende gemeenten geraamd.

Het programmaplan bestaat uit de volgende programma's:

1. Vraagafhankelijk vervoer
2. Routevervoer

En het overzicht:

3. Overhead

De indeling van de programma's in de begroting beoogt de financiële inzichtelijkheid van het totale takenpakket zo goed mogelijk in beeld te brengen, te kunnen budgetteren en later in de jaarrekening over te kunnen verantwoorden.

### 2.1.1. Programma vraagafhankelijk vervoer

**Wat willen we bereiken?**

- Een kwalitatief goede uitvoering van het vraagafhankelijk vervoer met Avan door het callcenter en de vervoerders. De BVO DRAN monitort de kwaliteit van de dienstverlening aan de hand van kritische prestatie indicatoren (KPI's). In het Programma van Eisen (PvE) vraagafhankelijk vervoer en het PvE callcenter staat weergegeven welke KPI's zijn bepaald en naar welke normen wordt gestreefd.
- Gedurende de contractperiode met de vervoerders (augustus 2020 tot en met juli 2030) is de ambitie om uiterlijk 1 januari 2027 te komen tot een volledig emissieloos vraagafhankelijk vervoer binnen Avan. Een voorbehoud is gemaakt met betrekking tot het inzetten van zero emissie rolstoelbussen. Mede afhankelijk van de kostenontwikkeling en beschikbaarheid daarvan kan het AB van de BVO DRAN besluiten de infasering van zero emissie rolstoelbussen op te schorten.
- Een goede sturing en (financiële) beheersing van de uitvoering van het vraagafhankelijk vervoer met Avan.

**Wat gaan we daarvoor doen?**

- Afspraken omtrent het vraagafhankelijk vervoer zijn vastgelegd in de contracten met het callcenter en de vervoerders. Met behulp van systeemgerichte contractbeheersing wordt naleving van de contracten en daarmee de kwaliteit en de financiële afhandeling van de uitvoering gemonitord en geborgd.
- De vervoerders en het callcenter hebben de contractuele verplichting om jaarlijks een audit uit te laten voeren op hun (financiële) processen en (financiële) systemen.
- Analyseren van de (realtime) rittenbakken, zowel kwalitatief als financieel. Het verzorgen van periodieke managementinformatie en andere uitvoeringsinformatie en op basis daarvan rapporteren en (bij)sturen op de uitvoering van Avan. Hierbij zijn de KPI's zoals beschreven in de PvE's het uitgangspunt voor de monitoring en controles.
- Voorafgaand aan ieder bestuurlijk overleg (5x per jaar) is er minimaal één voorbereidend ambtelijk overleg om de onderwerpen van het bestuurlijk overleg voor te bespreken. Aanvullend worden de financiële aspecten separaat besproken met de financials van de gemeenten.
- Structureel, voorafgaand aan het voorbereidend ambtelijk overleg, afstemming met gemeenten over vraagafhankelijk vervoer gerelateerde zaken.
- Structurele aanwezigheid bij het overleg Regionale Adviesraad doelgroepenvervoer om ervaringen van gebruikers mee te nemen in de (bij)sturing van de uitvoering van Avan.
- Goede communicatie over de uitvoering van het vervoer met betrokken partijen en gebruikers Avan.

Wat mag het kosten?

| Programma 1: Vraagafhankelijk vervoer | Primitieve begroting 2024 | Gewijzigde begroting 2024 | Begroting 2025 | Begroting 2026 | Begroting 2027 | Begroting 2028 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Lasten** | | | | | | |
| Vervoer | 11.872.123 | 9.906.780 | 10.909.504 | 12.381.738 | 14.036.655 | 15.565.651 |
| Callcenter | 720.042 | 596.450 | 634.692 | 676.592 | 722.583 | 773.160 |
| Totaal lasten | 12.592.165 | 10.503.230 | 11.544.196 | 13.058.330 | 14.759.238 | 16.338.811 |
| **Baten** | | | | | | |
| Arnhem | 2.780.226 | 2.525.523 | 2.831.054 | 3.296.868 | 3.827.478 | 4.334.306 |
| Berg en Dal | 454.125 | 362.194 | 386.220 | 429.118 | 475.892 | 514.286 |
| Beuningen | 323.449 | 173.123 | 193.280 | 224.426 | 259.888 | 293.717 |
| Doesburg | 111.053 | 59.069 | 65.990 | 76.195 | 87.803 | 98.925 |
| Druten | 443.046 | 316.618 | 352.661 | 410.964 | 477.402 | 540.408 |
| Duiven | 338.889 | 218.793 | 233.834 | 271.563 | 314.518 | 355.592 |
| Heumen | 187.491 | 133.445 | 136.098 | 144.279 | 152.826 | 157.669 |
| Lingewaard | 881.164 | 624.515 | 667.260 | 741.947 | 823.385 | 890.275 |
| Montferland | 593.292 | 508.739 | 542.974 | 632.023 | 733.457 | 830.240 |
| Mook en Middelaar | 128.686 | 89.962 | 100.324 | 116.446 | 134.808 | 152.309 |
| Nijmegen | 1.616.589 | 1.416.396 | 1.583.778 | 1.843.406 | 2.139.115 | 2.421.305 |
| Overbetuwe | 627.528 | 507.840 | 543.672 | 604.097 | 669.970 | 724.267 |
| Renkum | 662.218 | 667.843 | 656.754 | 694.638 | 734.258 | 756.206 |
| Rheden | 770.904 | 752.136 | 768.027 | 812.128 | 858.253 | 883.810 |
| Rozendaal | 16.404 | 8.081 | 8.557 | 9.164 | 9.834 | 10.493 |
| Westervoort | 231.491 | 108.485 | 115.814 | 134.445 | 155.663 | 175.940 |
| Wijchen | 367.106 | 287.817 | 319.789 | 372.766 | 433.143 | 490.267 |
| Zevenaar | 535.318 | 443.930 | 450.442 | 500.749 | 555.605 | 600.592 |
| Eigen bijdrage | 1.523.186 | 1.298.721 | 1.587.668 | 1.743.108 | 1.915.940 | 2.108.204 |
| Totaal baten | 12.592.165 | 10.503.230 | 11.544.196 | 13.058.330 | 14.759.238 | 16.338.811 |
| **Mutaties reserves** | | | | | | |
| Onttrekking bestemmingsreserve | - | - | - | - | - | - |
| Dotatie bestemmingsreserve | - | - | - | - | - | - |
| Saldo | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

## 2.1.2. Programma routevervoer

**Wat willen we bereiken?**

- Een kwalitatief goede uitvoering van het routevervoer met Avan door de vervoerders. De BVO DRAN monitort de kwaliteit van de dienstverlening aan de hand van kritische prestatie indicatoren (KPI's). In het Programma van Eisen (PvE) routegebonden vervoer staat weergegeven welke KPI's zijn bepaald en naar welke normen wordt gestreefd.
- Gedurende de contractperiode met de vervoerders (augustus 2020 tot en met juli 2030) is de ambitie om uiterlijk 1 januari 2028 te komen tot een volledig emissieloos routevervoer binnen Avan. Een voorbehoud is gemaakt met betrekking tot het inzetten van zero emissie rolstoelbussen. Mede afhankelijk van de kostenontwikkeling en beschikbaarheid daarvan kan het AB van de BVO DRAN besluiten de infasering van zero emissie rolstoelbussen op te schorten.
- Een goede sturing en (financiële) beheersing van de uitvoering van het routevervoer met Avan.

**Wat gaan we daarvoor doen?**

- Afspraken omtrent het routevervoer zijn vastgelegd in de contracten met de vervoerders. Met behulp van systeemgerichte contractbeheersing wordt naleving van de contracten en daarmee de kwaliteit en de financiële afhandeling van de uitvoering gemonitord en geborgd.
- De vervoerders hebben de contractuele verplichting om jaarlijks een audit uit te laten voeren op hun (financiële) processen en (financiële) systemen.
- Analyseren van de (realtime) rittenbakken, zowel kwalitatief als financieel. Het verzorgen van periodieke managementinformatie en andere uitvoeringsinformatie en op basis daarvan rapporteren en (bij)sturen op de uitvoering van Avan. Hierbij zijn de KPI's zoals beschreven in het PvE het uitgangspunt voor de monitoring en controles.
- Voorafgaand aan ieder bestuurlijk overleg (5x per jaar) is er minimaal één voorbereidend ambtelijk overleg om de onderwerpen van het bestuurlijk overleg voor te bespreken. Aanvullend worden de financiële aspecten separaat besproken met de financials van de gemeenten.
- Structureel, voorafgaand aan het voorbereidend ambtelijk overleg, afstemming met gemeenten over routevervoer gerelateerde zaken.
- Structurele aanwezigheid bij het overleg Regionale Adviesraad doelgroepenvervoer om ervaringen van gebruikers mee te nemen in de (bij)sturing van de uitvoering van Avan.
- Goede communicatie over de uitvoering van het vervoer met betrokken partijen en gebruikers Avan.

**Wat mag het kosten?**

| Programma 2: Routevervoer | Primitieve begroting 2024 | Gewijzigde begroting 2024 | Begroting 2025 | Begroting 2026 | Begroting 2027 | Begroting 2028 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Lasten** | | | | | | |
| Vervoer | 15.320.159 | 14.077.027 | 15.689.373 | 16.919.205 | 18.638.790 | 19.968.182 |
| Totaal lasten | 15.320.159 | 14.077.027 | 15.689.373 | 16.919.205 | 18.638.790 | 19.968.182 |
| **Baten** | | | | | | |
| Arnhem | 3.285.408 | 3.075.321 | 3.553.571 | 3.891.641 | 4.266.206 | 4.681.886 |
| Berg en Dal | 522.780 | 633.687 | 690.161 | 736.388 | 807.400 | 851.312 |
| Beuningen | 519.745 | 491.902 | 536.908 | 574.354 | 633.464 | 669.491 |
| Doesburg | 578.473 | 459.257 | 551.538 | 601.461 | 656.369 | 716.837 |
| Druten | 345.289 | 333.865 | 374.119 | 411.907 | 465.610 | 507.254 |
| Duiven | 540.448 | 406.707 | 462.363 | 515.149 | 594.849 | 653.433 |
| Heumen | 232.242 | 232.411 | 247.188 | 257.693 | 276.317 | 284.607 |
| Lingewaard | 1.393.354 | 1.366.669 | 1.472.074 | 1.549.918 | 1.691.944 | 1.754.386 |
| Montferland | 100.194 | 65.580 | 73.645 | 80.953 | 92.148 | 99.657 |
| Mook en Middelaar | 143.199 | 120.582 | 135.326 | 149.948 | 168.443 | 186.038 |
| Nijmegen | 1.815.821 | 1.659.479 | 1.783.201 | 1.880.444 | 2.040.614 | 2.133.635 |
| Overbetuwe | 1.778.889 | 1.610.039 | 1.808.707 | 1.987.880 | 2.263.138 | 2.447.583 |
| Renkum | 424.388 | 409.840 | 409.840 | 422.135 | 434.800 | 447.843 |
| Rheden | 1.271.085 | 1.120.115 | 1.243.400 | 1.280.702 | 1.319.123 | 1.358.697 |
| Rozendaal | 34.216 | 35.485 | 41.716 | 45.487 | 49.634 | 54.198 |
| Westervoort | 367.159 | 326.427 | 370.321 | 411.585 | 474.085 | 519.361 |
| Wijchen | 748.451 | 683.963 | 766.343 | 842.181 | 952.584 | 1.034.003 |
| Zevenaar | 1.219.019 | 1.045.699 | 1.168.953 | 1.279.379 | 1.452.063 | 1.567.962 |
| Totaal baten | 15.320.159 | 14.077.027 | 15.689.373 | 16.919.205 | 18.638.790 | 19.968.182 |
| **Mutaties reserves** | | | | | | |
| Onttrekking bestemmingsreserve | - | - | - | - | - | - |
| Dotatie bestemmingsreserve | - | - | - | - | - | - |
| Saldo | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

### 2.1.3. Overzicht overhead

| Overzicht Overhead | Primitieve begroting 2024 | Gewijzigde begroting 2024 | Begroting 2025 | Begroting 2026 | Begroting 2027 | Begroting 2028 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Lasten** | | | | | | |
| BVO | 1.130.070 | 1.111.360 | 1.153.685 | 1.197.077 | 1.240.941 | 1.287.223 |
| Totaal lasten | 1.130.070 | 1.111.360 | 1.153.685 | 1.197.077 | 1.240.941 | 1.287.223 |
| **Baten** | | | | | | |
| Arnhem | 217.073 | 213.226 | 221.326 | 229.644 | 238.029 | 246.888 |
| Berg en Dal | 51.151 | 50.461 | 52.385 | 54.357 | 56.350 | 58.453 |
| Beuningen | 39.934 | 39.416 | 40.919 | 42.458 | 44.020 | 45.664 |
| Doesburg | 20.376 | 20.072 | 20.841 | 21.626 | 22.427 | 23.268 |
| Druten | 30.852 | 30.589 | 31.759 | 32.955 | 34.168 | 35.446 |
| Duiven | 38.276 | 37.372 | 38.799 | 40.260 | 41.739 | 43.299 |
| Heumen | 28.275 | 27.242 | 28.285 | 29.349 | 30.431 | 31.572 |
| Lingewaard | 66.608 | 65.197 | 67.680 | 70.224 | 72.797 | 75.512 |
| Montferland | 52.962 | 52.288 | 54.281 | 56.322 | 58.388 | 60.566 |
| Mook en Middelaar | 16.454 | 16.278 | 16.903 | 17.541 | 18.193 | 18.877 |
| Nijmegen | 236.650 | 234.090 | 242.983 | 252.116 | 261.319 | 271.043 |
| Overbetuwe | 68.285 | 67.053 | 69.606 | 72.223 | 74.868 | 77.661 |
| Renkum | 46.527 | 45.518 | 47.253 | 49.033 | 50.833 | 52.731 |
| Rheden | 62.068 | 60.639 | 62.948 | 65.316 | 67.709 | 70.236 |
| Rozendaal | 6.173 | 6.235 | 6.480 | 6.726 | 6.983 | 7.249 |
| Westervoort | 25.404 | 25.108 | 26.069 | 27.049 | 28.049 | 29.099 |
| Wijchen | 59.377 | 58.100 | 60.313 | 62.582 | 64.877 | 67.295 |
| Zevenaar | 63.626 | 62.477 | 64.856 | 67.296 | 69.761 | 72.364 |
| Totaal baten | 1.130.070 | 1.111.360 | 1.153.685 | 1.197.077 | 1.240.941 | 1.287.223 |
| **Mutaties reserves** | | | | | | |
| Onttrekking bestemmingsreserve | - | - | - | - | - | - |
| Dotatie bestemmingsreserve | - | - | - | - | - | - |
| Saldo | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

## 2.2. Paragrafen

In de begroting wordt in afzonderlijke paragrafen ingegaan op de beleidslijnen met betrekking tot relevante beheersmatige aspecten van de organisatie. In de BBV (art. 9 lid 2) staat aangegeven dat in de begroting ten minste de volgende paragrafen opgenomen moeten zijn, tenzij het desbetreffende aspect niet aan de orde is:

- lokale heffingen
- weerstandsvermogen en risicobeheersing
- onderhoud kapitaalgoederen
- financiering
- bedrijfsvoering
- verbonden partijen
- grondbeleid

De paragrafen “lokale heffingen”, "onderhoud kapitaalgoederen", “verbonden partijen” en “grondbeleid” zijn niet op de BVO DRAN van toepassing. De overige paragrafen staan hieronder toegelicht.

## 2.2.1. Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Het weerstandsvermogen geeft aan in welke mate de BVO DRAN in staat is tegenvallers op te vangen. Bij het opstellen van de begroting en de jaarrekening dienen de voorzienbare en kwantificeerbare risico's zo goed mogelijk in beeld gebracht te worden.

In de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing dient ten minste te worden opgenomen:

- een inventarisatie van de weerstandscapaciteit
- een inventarisatie van de risico's
- het beleid omtrent de weerstandscapaciteit en risico's
- financiële kengetallen

**Inventarisatie van de weerstandscapaciteit**

De weerstandscapaciteit bestaat uit middelen en mogelijkheden om niet begrote kosten, die onverwachts en substantieel zijn, op te kunnen vangen. Binnen de financiën van de BVO DRAN zijn een tweetal posten te duiden als weerstandscapaciteit: reserves en posten onvoorzien.

Ten aanzien van alle bestedingen door de BVO DRAN is de 'open einde' systematiek van toepassing. Dit houdt in dat bij een tekort een deelnemer bij moet betalen en bij een overschot geld terug krijgt. Dit brengt een financieel risico met zich mee voor betreffende deelnemer. De verantwoordelijkheid voor het vormen van een additionele post onvoorzien ligt daardoor bij de deelnemers. Omdat jaarlijks het resultaat wordt verrekend met de deelnemers, wordt er door de BVO DRAN ook geen reserve opgebouwd.

In de MJPB zijn geen reserves en geen expliciete posten onvoorzien opgenomen. Binnen het saldo van de BVO lasten ("Overhead") is een post onvoorzien opgenomen om niet begrote BVO gerelateerde kosten te kunnen dekken.

**Inventarisatie van de risico's**

*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 delen van het vervoer dienen te 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 besloten dient te worden tot een nieuwe aanbesteding, 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 kostenstijgend 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 aanesteding. 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 solvabilteitsratio worden bepaald. Door de 'open einde' systematiek is de structurele exploitatieruimte gewaarborgd.

## 2.2.2. Financiering

Het financieringsvraagstuk van de BVO DRAN is van een beperkte omvang. Dit heeft vooral te maken met het feit dat de meeste bedrijfsvoeringsonderdelen worden afgenomen van de gemeente Arnhem en de Connectie. Daarnaast bestaat het grootste deel van de begroting BVO lasten uit personeelskosten of daaraan gerelateerde kosten. De financieringsrisico's zullen om die reden slechts beperkt zijn.

**Renterisicobeheer**
Algemene uitgangspunten met betrekking tot het renterisicobeheer zijn:

- Geen overschrijding van de renterisiconorm conform de Wet Fido.
- Nieuwe leningen/uitzettingen worden afgestemd op de bestaande financiële positie en de liquiditeitsplanning.
- De rentetypische looptijd en het renteniveau van de betreffende lening/uitzetting wordt zo veel mogelijk afgestemd op de actuele rentestand en de rentevisie.

**EMU saldo**
Het EMU saldo wordt berekend op transactiebasis. Deze berekeningswijze is in grote mate vergelijkbaar met het kasstelsel zoals dat voor het Rijk van toepassing is. De BBV schrijft voor decentrale overheden echter een administratie op basis van het baten/lastenstelsel voor. Het EMU saldo wordt dan berekend door - afhankelijk van de kasmutatie - enkele posten erbij te tellen dan wel eraf te trekken en dan de individuele referentie-waarde (wet HOF) hier tegen af te zetten. Voor een BVO is geen referentiewaarde vastgesteld waardoor het berekenen van het EMU saldo geen toegevoegde waarde heeft.

**Kasgeldlimiet**
De door het Rijk opgelegde kasgeldlimiet beperkt het risico van stijgende rentelasten voor de kortlopende financiering. Met het kasgeldlimiet is in de Wet Fido een norm gesteld voor het maximum bedrag waarop de organisatie haar financiële bedrijfsvoering met kortlopende middelen (looptijd < 1 jaar) mag financieren. De huidige financiële positie geeft geen aanleiding om op de korte termijn maatregelen voor te stellen. De verantwoording over de kasgeldlimiet gebeurt in de jaarrekening.

**Renterisiconorm**
De renterisiconorm beperkt het renterisico op de langlopende financiering. De norm bevordert de spreiding van de looptijd van de kapitaalmarktleningen (looptijd > 1 jaar) door de omvang te beperken van de leningen waarvoor de rente in een bepaald jaar moeten worden aangepast. Het Rijk heeft de maximale omvang van leningen met een renteaanpassing vastgesteld op 20% van het begrotingstotaal. De huidige stand van de langlopende schulden geeft geen aanleiding om op de korte termijn maatregelen voor te stellen.

**Schatkistbankieren**
Naast gemeenten, provincies en waterschappen zijn ook rechtspersonen (openbare lichamen) die zijn ingesteld op basis van de wet Gemeenschappelijke regelingen (Wgr) verplicht tot deelname aan schatkistbankieren. Voor decentrale overheden betekent schatkistbankieren dat zij al hun overtollige middelen aanhouden in de schatkist bij het ministerie van Financiën. De verantwoording van schatkistbankieren gebeurt in de jaarrekening.

**Relatiebeheer**
Het betalingsverkeer is belegd bij de Bank Nederlandse Gemeenten.

## 2.2.3. Bedrijfsvoering

**Waar staat de BVO DRAN voor?**
De BVO DRAN is ingesteld voor de gemeenschappelijke behartiging van de belangen van de deelnemers met betrekking tot het tot stand brengen, ontwikkelen en in stand houden van een kwalitatief hoogwaardig, herkenbaar, efficiënt en eenvoudig te gebruiken doelgroepenvervoer. Hierbij wordt rekening gehouden met de mogelijkheden van reizigers en hun sociale netwerk en wordt erop toegezien dat het aanvullend vervoer ook in het buitengebied en de kleine kernen voldoende gewaarborgd is. Tenslotte wordt een optimale aansluiting van het vervoer op het openbaar vervoer netwerk voorzien.

**Doelen en taken**
De BVO DRAN heeft tot doel de gezamenlijke sturing en (financiële) beheersing van uitvoeringstaken en uitvoering van ondersteunende processen op het gebied van doelgroepenvervoer en aanvullend vervoer voor de deelnemers. De sturing en (financiële) beheersing van uitvoeringstaken en uitvoering van ondersteunende processen op het gebied van doelgroepenvervoer en aanvullend vervoer worden daardoor overgedragen aan de BVO DRAN.

**Vervoersmodel**
In de huidige contracten wordt voor het vraagafhankelijk vervoer gewerkt volgens een callcentermodel. Hierbij is de ritaanname belegd bij een callcenter en wordt de feitelijke planning en uitvoering verzorgd door de vervoerders. Binnen het routevervoer zijn de callcentertaken ook belegd bij de vervoerder zelf.

De periodieke vergoeding aan vervoerders vraagafhankelijk vervoer is gebaseerd op het aantal beladen kilometers, voor het routevervoer op het aantal beladen uren verhoogd met een starttarief en de vergoeding aan het callcenter op het aantal declarabele ritten.

**Rapporteren**
Aan de deelnemers wordt per programma gerapporteerd. Het is een overzicht van de geleverde prestaties. De rapportages (inclusief financiën) worden halfjaarlijks opgesteld.

**Vennootschapsbelasting**
Het kabinet heeft eind 2014 wetgeving vastgesteld, die erop is gericht dat overheidsbedrijven, die economische activiteiten uitoefenen, op dezelfde wijze als private bedrijven aan vennootschapsbelasting (Vpb) zullen worden onderworpen. Deze wetswijziging is per 1 januari 2016 in werking getreden. Aangezien de BVO DRAN geen winstoogmerk heeft en in de GR is bepaald dat positieve rekeningresultaten aan de deelnemers worden terugbetaald, hoeft de BVO DRAN geen rekening te houden met Vpb.

**Rechtmatigheid**
In de rechtmatigheidsverantwoording geeft het bestuur aan in hoeverre verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties, rechtmatig tot stand zijn gekomen. Dit houdt in dat deze in overeenstemming zijn met de vastgestelde kaders zoals de begroting, het controleprotocol accountantsdiensten en bepalingen in de relevante wet- en regelgeving. De rechtmatigheidsverantwoording vindt plaats in de jaarrekening.

# 3. Financiële begroting

## 3.1. Overzicht baten en lasten

Onderstaand is de financiële meerjarenbegroting van de BVO DRAN weergegeven. Per onderdeel wordt in paragraaf 3.2 een toelichting gegeven.

| | Primitieve begroting 2024 | Gewijzigde begroting 2024 | Begroting 2025 | Begroting 2026 | Begroting 2027 | Begroting 2028 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Lasten deelnemers (BVO, callcenter en vervoer) | | | | | | |
| **BVO** | | | | | | |
| Personeelskosten | 825.921 | 840.745 | 872.493 | 903.056 | 936.614 | 970.008 |
| Ondersteunende taken | 65.549 | 70.938 | 73.584 | 76.130 | 78.707 | 81.271 |
| Huisvesting | 28.842 | 31.528 | 31.536 | 34.127 | 34.106 | 36.703 |
| Accountant en fiscaal advies | 23.598 | 21.019 | 23.652 | 23.626 | 23.612 | 26.216 |
| Platform opdrachtgevers doelgroepenvervoer | 15.732 | 13.137 | 13.140 | 13.126 | 15.741 | 15.730 |
| Kantoorkosten, ICT | 89.147 | 55.174 | 57.816 | 60.379 | 62.966 | 62.919 |
| Consumenten, klachten | 78.659 | 89.329 | 91.980 | 97.131 | 99.696 | 104.866 |
| Onvoorzien | 24.057 | 23.862 | 25.169 | 26.523 | 27.885 | 29.325 |
| Taakstelling BVO | -34.545 | -34.371 | -35.684 | -37.020 | -38.386 | -39.815 |
| Incidentele kosten BVO | 13.110 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Callcenter** | | | | | | |
| Vraagafhankelijk WMO | 720.042 | 596.450 | 634.692 | 676.592 | 722.583 | 773.160 |
| **Vervoer** | | | | | | |
| Vraagafhankelijk WMO | 11.872.123 | 9.906.780 | 10.909.504 | 12.381.738 | 14.036.655 | 15.565.651 |
| Routegebonden | 15.320.159 | 14.077.027 | 15.689.373 | 16.919.205 | 18.638.790 | 19.968.182 |
| **Onvoorzien** | | | | | | |
| Onvoorzien | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Lasten | 29.042.394 | 25.691.617 | 28.387.254 | 31.174.611 | 34.638.969 | 37.594.216 |
| Baten deelnemers (BVO, callcenter en vervoer) | | | | | | |
| **BVO** | | | | | | |
| Vraagafhankelijk WMO en routegebonden | 1.130.070 | 1.111.360 | 1.153.685 | 1.197.077 | 1.240.941 | 1.287.223 |
| **Callcenter** | | | | | | |
| Vraagafhankelijk WMO | 720.042 | 596.450 | 634.692 | 676.592 | 722.583 | 773.160 |
| **Vervoer** | | | | | | |
| Vraagafhankelijk WMO | 10.348.937 | 8.608.059 | 9.321.836 | 10.638.630 | 12.120.715 | 13.457.447 |
| Routegebonden | 15.320.159 | 14.077.027 | 15.689.373 | 16.919.205 | 18.638.790 | 19.968.182 |
| **Reizigersbijdrage** | | | | | | |
| Reizigersbijdrage WMO (regie en vervoer) | 1.523.186 | 1.298.721 | 1.587.668 | 1.743.108 | 1.915.940 | 2.108.204 |
| **Onvoorzien** | | | | | | |
| Onvoorzien | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Baten | 29.042.394 | 25.691.617 | 28.387.254 | 31.174.611 | 34.638.969 | 37.594.216 |
| Onttrekking bestemmingsreserve | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Dotatie bestemmingsreserve | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Geraamd resultaat | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

## 3.2. Toelichting baten en lasten

Lasten deelnemers

**BVO**

*Personeelskosten*

De personeelskosten zijn gebaseerd op de normbedragen behorend bij de functies binnen de beschikbare formatie. Daarnaast is binnen personeelskosten een bedrag voor de inhuur van derden opgenomen.

*Ondersteunende taken*

De kosten voor ondersteunende taken zijn gebaseerd op een dienstverleningsovereenkomst met de Connectie.

*Huisvesting*

De kosten voor huisvesting zijn gebaseerd op een huurovereenkomst met de gemeente Arnhem.

*Accountant en fiscaal advies*

Kosten zijn gebaseerd op ervaringen vanuit voorgaande jaren en de aan de accountant verstrekte opdracht.

*Platform opdrachtgevers doelgroepenvervoer*

Kosten zijn gebaseerd op de meerjarige begroting van de Vereniging voor Doelgroepenvervoer Nederland.

*Kantoorkosten, ICT*

Kosten zijn gebaseerd op ervaringen vanuit voorgaande jaren en aangegane verplichtingen.

*Consumenten, klachten*

Kosten zijn gebaseerd op ervaringen vanuit voorgaande jaren en aangegane verplichtingen.

*Onvoorzien*

De post onvoorzien bedraagt ongeveer 2,0% van de totale structurele BVO lasten.

*Taakstelling*

Het Algemeen Bestuur heeft besloten om vanaf 2024 een structurele taakstelling van -3% te leggen op het budget voor de BVO lasten.

**Callcenter**

Kosten zijn gebaseerd op contractueel overeengekomen tarieven en verwachte hoeveelheden vervoer.

**Vervoer**

Kosten zijn gebaseerd op contractueel overeengekomen tarieven en verwachte hoeveelheden vervoer.

Baten deelnemers

**Algemeen**

De baten zijn verdeeld over de onderdelen BVO, callcenter, vervoer en de reizigersbijdrage. De lasten worden na aftrek van de reizigersbijdragen volledig bekostigd door de gemeentelijke bijdragen.

## 3.3. Reserves en voorzieningen

Doordat jaarlijks het geraamde saldo van baten en lasten wordt verrekend met de deelnemers, worden er geen onttrekking of dotaties aan een bestemmingsreserve voorzien.

Aldus vastgesteld in de vergadering van het Algemeen Bestuur van de Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem Nijmegen van 7 maart 2024,

de secretaris,

M. van den Beucken

de voorzitter,

R.W.M. Engels

# Bijlagen

# Bijlage 1: Overzicht baten en lasten per taakveld

| Overzicht lasten en baten per taakveld | | | Primitieve begroting 2024 | Gewijzigde begroting 2024 | Begroting 2025 | Begroting 2026 | Begroting 2027 | Begroting 2028 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Programmaplan** | **Taakveld** | | | | | | | |
| P1 Vraagafhankelijk vervoer | Taakveld 6.6 - Vervoersdiensten (WMO) | Lasten | 11.872.123 | 9.906.780 | 10.909.504 | 12.381.738 | 14.036.655 | 15.565.651 |
| | | Baten | 11.872.123 | 9.906.780 | 10.909.504 | 12.381.738 | 14.036.655 | 15.565.651 |
| | Taakveld 6.6 - Vervoersvoorzieningen (WMO) | Lasten | 720.042 | 596.450 | 634.692 | 676.592 | 722.583 | 773.160 |
| | | Baten | 720.042 | 596.450 | 634.692 | 676.592 | 722.583 | 773.160 |
| | Totaal | Lasten | 12.592.165 | 10.503.230 | 11.544.196 | 13.058.330 | 14.759.238 | 16.338.811 |
| | | Baten | 12.592.165 | 10.503.230 | 11.544.196 | 13.058.330 | 14.759.238 | 16.338.811 |
| | | Saldo | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| P2 Routevervoer | Taakveld 4.3 - Leerlingenvervoer | Lasten | 11.885.878 | 11.410.779 | 12.649.791 | 13.545.758 | 14.832.912 | 15.745.887 |
| | | Baten | 11.885.878 | 11.410.779 | 12.649.791 | 13.545.758 | 14.832.912 | 15.745.887 |
| | Taakveld 6.71c - Dagbesteding (WMO) | Lasten | 1.775.007 | 1.318.669 | 1.460.195 | 1.568.366 | 1.710.029 | 1.827.228 |
| | | Baten | 1.775.007 | 1.318.669 | 1.460.195 | 1.568.366 | 1.710.029 | 1.827.228 |
| | Taakveld 6.72c - Jeugdhulp dagbesteding | Lasten | 1.659.274 | 1.347.579 | 1.579.387 | 1.805.080 | 2.095.849 | 2.395.067 |
| | | Baten | 1.659.274 | 1.347.579 | 1.579.387 | 1.805.080 | 2.095.849 | 2.395.067 |
| | Totaal | Lasten | 15.320.159 | 14.077.027 | 15.689.373 | 16.919.205 | 18.638.790 | 19.968.182 |
| | | Baten | 15.320.159 | 14.077.027 | 15.689.373 | 16.919.205 | 18.638.790 | 19.968.182 |
| | | Saldo | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Overzichten** | | | | | | | | |
| Overhead | Taakveld 0.4 - Overhead bedrijfsvoeringsorganisatie | Lasten | 1.130.070 | 1.111.360 | 1.153.685 | 1.197.077 | 1.240.941 | 1.287.223 |
| | | Baten | 1.130.070 | 1.111.360 | 1.153.685 | 1.197.077 | 1.240.941 | 1.287.223 |
| | | Saldo | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | | Saldo | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Geraamd saldo van baten en lasten | | | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

# Bijlage 2: Overzicht gemeentelijke bijdragen

In onderstaande overzichten is per deelnemer te zien wat de totaal begrote bijdragen zijn voor de jaren 2024 (gewijzigde begroting) en 2025 (primitieve begroting).

| Bijdragen deelnemers gewijzigde begroting 2024 | Programma 1 2024 | Programma 2 2024 | Overhead 2024 | Totaal 2024 |
|---|---|---|---|---|
| **Lasten** | | | | |
| Vervoer | 9.906.780 | 14.077.027 | 1.111.360 | 25.095.167 |
| Callcenter vraagafhankelijk vervoer | 596.450 | | | 596.450 |
| Totaal lasten | 10.503.230 | 14.077.027 | 1.111.360 | 25.691.617 |
| **Baten** | | | | |
| Arnhem | 2.525.523 | 3.075.321 | 213.226 | 5.814.069 |
| Berg en Dal | 362.194 | 633.687 | 50.461 | 1.046.342 |
| Beuningen | 173.123 | 491.902 | 39.416 | 704.441 |
| Doesburg | 59.069 | 459.257 | 20.072 | 538.398 |
| Druten | 316.618 | 333.865 | 30.589 | 681.072 |
| Duiven | 218.793 | 406.707 | 37.372 | 662.873 |
| Heumen | 133.445 | 232.411 | 27.242 | 393.098 |
| Lingewaard | 624.515 | 1.366.669 | 65.197 | 2.056.381 |
| Montferland | 508.739 | 65.580 | 52.288 | 626.607 |
| Mook en Middelaar | 89.962 | 120.582 | 16.278 | 226.822 |
| Nijmegen | 1.416.396 | 1.659.479 | 234.090 | 3.309.965 |
| Overbetuwe | 507.840 | 1.610.039 | 67.053 | 2.184.932 |
| Renkum | 667.843 | 409.840 | 45.518 | 1.123.201 |
| Rheden | 752.136 | 1.120.115 | 60.639 | 1.932.889 |
| Rozendaal | 8.081 | 35.485 | 6.235 | 49.801 |
| Westervoort | 108.485 | 326.427 | 25.108 | 460.019 |
| Wijchen | 287.817 | 683.963 | 58.100 | 1.029.880 |
| Zevenaar | 443.930 | 1.045.699 | 62.477 | 1.552.106 |
| Eigen bijdrage | 1.298.721 | | | 1.298.721 |
| Totaal baten | 10.503.230 | 14.077.027 | 1.111.360 | 25.691.617 |
| **Mutaties reserves** | | | | |
| Ontrekking bestemmingsreserve | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Dotatie bestemmingsreserve | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Saldo | 0 | 0 | 0 | 0 |

| Bijdragen deelnemers begroting 2025 | Programma 1 2025 | Programma 2 2025 | Overhead 2025 | Totaal 2025 |
|---|---|---|---|---|
| **Lasten** | | | | |
| Vervoer | 10.909.504 | 15.689.373 | 1.153.685 | 27.752.562 |
| Callcenter vraagafhankelijk vervoer | 634.692 | | | 634.692 |
| Totaal lasten | 11.544.196 | 15.689.373 | 1.153.685 | 28.387.254 |
| **Baten** | | | | |
| Arnhem | 2.831.054 | 3.553.571 | 221.326 | 6.605.951 |
| Berg en Dal | 386.220 | 690.161 | 52.385 | 1.128.766 |
| Beuningen | 193.280 | 536.908 | 40.919 | 771.107 |
| Doesburg | 65.990 | 551.538 | 20.841 | 638.369 |
| Druten | 352.661 | 374.119 | 31.759 | 758.538 |
| Duiven | 233.834 | 462.363 | 38.799 | 734.995 |
| Heumen | 136.098 | 247.188 | 28.285 | 411.571 |
| Lingewaard | 667.260 | 1.472.074 | 67.680 | 2.207.015 |
| Montferland | 542.974 | 73.645 | 54.281 | 670.899 |
| Mook en Middelaar | 100.324 | 135.326 | 16.903 | 252.553 |
| Nijmegen | 1.583.778 | 1.783.201 | 242.983 | 3.609.962 |
| Overbetuwe | 543.672 | 1.808.707 | 69.606 | 2.421.985 |
| Renkum | 656.754 | 409.840 | 47.253 | 1.113.847 |
| Rheden | 768.027 | 1.243.400 | 62.948 | 2.074.375 |
| Rozendaal | 8.557 | 41.716 | 6.480 | 56.753 |
| Westervoort | 115.814 | 370.321 | 26.069 | 512.204 |
| Wijchen | 319.789 | 766.343 | 60.313 | 1.146.445 |
| Zevenaar | 450.442 | 1.168.953 | 64.856 | 1.684.251 |
| Eigen bijdrage | 1.587.668 | | | 1.587.668 |
| Totaal baten | 11.544.196 | 15.689.373 | 1.153.685 | 28.387.254 |
| **Mutaties reserves** | | | | |
| Ontrekking bestemmingsreserve | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Dotatie bestemmingsreserve | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Saldo | 0 | 0 | 0 | 0 |

# Bijlage 3: Geprognosticeerde balans

| Omschrijving (bedragen x € 1.000) | Realisatie 2022 | Begroting 2023 | Begroting 2024 | Begroting 2025 | Begroting 2026 | Begroting 2027 | Begroting 2028 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **ACTIVA** | | | | | | | |
| **Vaste activa** | | | | | | | |
| Materiële vaste activa | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Financiële vaste activa | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Totaal vaste activa** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Vlottende activa** | | | | | | | |
| Vorderingen met een looptijd < 1 jaar | 8.940 | 9.250 | 10.250 | 11.250 | 12.250 | 13.250 | 14.250 |
| Liquide middelen | 250 | 250 | 250 | 250 | 250 | 250 | 250 |
| Overlopende activa | 1.124 | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 |
| **Totaal vlottende activa** | **10.314** | **10.000** | **11.000** | **12.000** | **13.000** | **14.000** | **15.000** |
| **Totaal activa** | **10.314** | **10.000** | **11.000** | **12.000** | **13.000** | **14.000** | **15.000** |
| **PASSIVA** | | | | | | | |
| **Vaste passiva** | | | | | | | |
| Eigen vermogen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Voorzieningen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Schulden met een looptijd > 1 jaar | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Totaal vaste passiva** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** |
| **Vlottende passiva** | | | | | | | |
| Schulden met een looptijd < 1 jaar | 241 | 250 | 250 | 250 | 250 | 250 | 250 |
| Nog te betalen bedragen | 2.565 | 2.750 | 3.000 | 3.250 | 3.500 | 3.750 | 4.000 |
| Vooruitgefactureerde bijdrage gemeenten | 6.261 | 6.250 | 7.000 | 7.750 | 8.500 | 9.250 | 10.000 |
| Overige schulden | 1.247 | 750 | 750 | 750 | 750 | 750 | 750 |
| **Totaal vlottende passiva** | **10.314** | **10.000** | **11.000** | **12.000** | **13.000** | **14.000** | **15.000** |
| **Totaal passiva** | **10.314** | **10.000** | **11.000** | **12.000** | **13.000** | **14.000** | **15.000** |
| **Saldo** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** |