# Ontwerp MJPB 2024-2027 BVO DRAN

**(inclusief gewijzigde begroting 2023)**

Versie: 13 maart 2023

regio arnhem nijmegen VERVOERSORGANISATIE

# Inhoudsopgave


1. Inleiding 3

1.1. Procedure begroting 5
1.2. Uitgangspunten MJPB 2024-2027 5
1.3. Uitgangspunten gewijzigde begroting 2023 8
1.4. Afwijkende uitgangspunten gemeenten 11

2. Beleidsbegroting 14

2.1. Programmaplan 14
2.1.1. Programma vraagafhankelijk vervoer 15
2.1.2. Programma routevervoer 17
2.1.3. Overzicht overhead 19
2.2. Paragrafen 20
2.2.1. Weerstandsvermogen en risicobeheersing 20
2.2.2. Financiering 22
2.2.3. Bedrijfsvoering 22

3. Financiële begroting 24

3.1. Overzicht baten en lasten 24
3.2. Toelichting baten en lasten 25
3.3. Reserves en voorzieningen 26

Bijlage 1: Overzicht baten en lasten per taakveld 28

Bijlage 2: Overzicht gemeentelijke bijdragen 29

Bijlage 3: Geprognosticeerde balans 31

# 1. Inleiding

Hierbij treft u de Meerjarenprogrammabegroting (MJPB) 2024-2027, inclusief de gewijzigde begroting 2023, van de Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem Nijmegen (BVO DRAN) aan.

Het Algemeen Bestuur heeft met vaststelling van de Kaderbrief 2024 (geactualiseerde versie, d.d. 23 februari 2023) 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 (eventueel gewijzigde) 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 op het feitelijk gebruik van het vervoer. Deze effecten zijn eind 2022 nog steeds merkbaar in met name het vraagafhankelijk vervoer en dagbestedings-vervoer. Het is niet uit te sluiten dat deze effecten ook nog in 2023 merkbaar blijven. Bij het opstellen van de MJPB 2024-2027 en de gewijzigde begroting 2023 wordt, voor zover mogelijk en van toepassing, rekening gehouden met verwachte structurele Coronaeffecten.

**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. Deze Btw is voor de deelnemers aftrekbaar. Kosten die samenhangen met het routegebonden vervoer worden daarentegen inclusief Btw verantwoord. Deze Btw is namelijk compensabel noch aftrekbaar en daardoor 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 2024-2027 (inclusief de gewijzigde begroting 2023) gelden de volgende processtappen. Om te komen tot tijdige vaststelling van de MJPB 2024-2027 en rekening te houden met de gemeentelijke raadsplanningen, wordt de volgende planning gehanteerd:

| Processtap | Datum |
|---|---|
| 1. Vaststelling ontwerp MJPB 2024-2027 door Algemeen Bestuur | 23 maart 2023 |
| 2. Verzending ontwerp MJPB 2024-2027 aan gemeenten | 24 maart 2023 |
| 3. Deadline indienen zienswijze door gemeenteraden | 16 juni 2023 |
| 4. Vaststelling MJPB 2024-2027 door Algemeen Bestuur | 6 juli 2023 |
| 5. Verzending MJPB 2024-2027 aan gemeenten | 7 juli 2023 |

## 1.2. Uitgangspunten MJPB 2024-2027

Voor het opstellen van de MJPB 2024-2027 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 de 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 (2024: +4,3% en 2025-2027: +2,0%)
- Hoeveelheid declarabele kilometers in de periode september tot en met december 2019, overeenkomstig de berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen vraagafhankelijk vervoer
- Vanaf 2023 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
- Vanaf medio 2024 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 (2024: +4,5% en 2025-2027: +3,4%)
- Hoeveelheid declarabele ritten in de periode september tot en met december 2019, overeenkomstig de berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen callcenter vraagafhankelijk vervoer
- Vanaf 2023 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 december 2019
- Bedragen zijn inclusief Btw, jaarlijks rekening houdend met OV indexatie (2024: +2,2% en 2025-2027: +2,1%)
- Vanaf 2023 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 jeugdwet en leerlingenvervoer (lasten)**

- Contractueel overeengekomen tarief per beladen uur per perceel verhoogd met het starttarief per route, jaarlijks rekening houdend met NEA indexatie (2024: +4,3% en 2025-2027: +2,0%)
- Hoeveelheid beladen uren in de periode september tot en met december 2022, overeenkomstig de berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen routegebonden vervoer
- Jaarlijkse toename van de hoeveelheid routegebonden vervoer in het tweede half jaar van een begrotingsjaar met +15% (jeugdwet) en +5% (leerlingenvervoer) ten opzichte van het eerste half jaar in dat begrotingsjaar
- Vanaf medio 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

**Vervoer routegebonden dagbesteding (lasten)**

- Contractueel overeengekomen tarief per beladen uur per perceel verhoogd met het starttarief per route, jaarlijks rekening houdend met NEA indexatie (2024: +4,3% en 2025-2027: +2,0%)
- Hoeveelheid beladen uren in de periode september tot en met december 2022, overeenkomstig de berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen routegebonden vervoer en vermeerderd met een opslag van +20% om het coronaeffect uit 2022 te corrigeren
- Jaarlijkse toename van de hoeveelheid routegebonden vervoer in het tweede half jaar van een begrotingsjaar met +5% ten opzichte van het eerste half jaar in dat begrotingsjaar
- Vanaf medio 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

**BVO (lasten)**

- Structurele en incidentele BVO lasten uit MJPB 2023-2026 geactualiseerd op basis van ervaringscijfers 2022, jaarlijks rekening houdend met CPI indexatie en Cao loonindexatie (2024: +3,1% en 2025-2027: +3,9%)
- Structurele BVO lasten jaarlijks rekening houdend met een taakstelling (2024-2027: -3%)
- Verdeling naar gemeenten op basis van het aantal inwoners per 1-1-2022
- Verdeling naar vraagafhankelijk en routegebonden vervoer op basis van verhouding bruto vervoerskosten

**Overige opmerkingen**

*Coronaeffecten vervoer*

In 2022 heeft de Coronacrisis nog steeds een aanzienlijke impact op het feitelijk gebruik van het vraagafhankelijk vervoer. Daardoor lijkt het hanteren van de vervoersvolumes uit 2022 voor het opstellen van de meerjarige begroting geen betrouwbare referentie. Voor het vraagafhankelijk vervoer wordt als uitgangspunt voor het opstellen van de MJPB 2024-2027 het werkelijk vervoer 2019 (periode september t/m december) gehanteerd. Dit is de meest recente periode zonder Coronaeffecten om als referentie te kunnen gebruiken.

Voor het routevervoer is het feitelijk gebruik in 2022 wel te gebruiken als uitgangspunt voor het opstellen van de MJPB. In deze periode wordt het vervoer, met uitzondering van het vervoer voor dagbestedingen, wel volledig uitgevoerd. Er is geen sprake meer van Coronaeffecten die de huidige omvang van het leerlingen- en jeugdwetvervoer beïnvloeden. Doordat dat bij dagbesteding nog wel het geval is, gebruiken we hier een opslag van +20% op de feitelijke realisatie in 2022 (periode september t/m december).

*Meerkosten zero emissie*
In 2022 is door de huidige vervoerders, in samenwerking met de vervoersorganisatie, een start gemaakt met de infaseringsplannen zero emissie. Naar aanleiding van onderhandelingen met vervoerders over de contractverlenging is inmiddels meer zicht gekregen op de feitelijke kostentoename zero emissie. Dit zorgt ervoor dat gedurende de eerste verlengingsperiode bij het vraagafhankelijk vervoer geen rekening gehouden hoeft te worden met meerkosten zero emissie. Vanaf het tweede halfjaar 2024 tot en met het eerste halfjaar 2026 zijn de begrote meerkosten zero emissie voor dit vervoer terug gebracht van 5% naar 0%.

Voor het routevervoer is tot nu toe rekening gehouden met meerkosten ten bedrage van 15%, uitgaande van 100% zero emissie gereden vervoer. Het met vervoerders afgesproken infaseringsplan gaat voor de eerste verlengingsperiode uit van 50% zero emissie gereden vervoer. De additioneel begrote kosten voor deze periode (medio 2024-medio 2026) worden daardoor terug gebracht van 15% naar 7,5%.

*NEA indexatie*
Op 1 augustus 2020 zijn de contracten met de huidige vervoerders ingegaan. 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 index wordt jaarlijks berekend door Panteia. De werkelijke indexatie vanaf 1 januari 2023 is vastgesteld op +13,7%. In december 2022 is een nieuwe Cao Zorgvervoer en Taxi overeen gekomen. Daarin is opgenomen dat per 1 januari 2024 een loonstijging van 4% plaats vindt. Met dit gegeven komt de prognose van de NEA voor 2024 uit op 4,3%. Vanaf 2025 wordt in de ontwerpbegroting weer rekening gehouden met het historisch gemiddelde van 2%.

*Callcenter*
Voor de kosten callcenter wordt het feitelijk gebruik in 2019 (periode september t/m december) gebruikt als uitgangspunt voor het opstellen van de nieuwe meerjarige begroting. Door de directe afhankelijkheid met het vraagafhankelijk vervoer, is dit voor de bepaling van de begroting callcenter ook de meest recente periode zonder Coronaeffecten om als referentie te kunnen gebruiken. De jaarlijkse toename vraagafhankelijk vervoer (+10%) wordt logischerwijs dan ook gebruikt voor de meerjarige begroting kosten callcenter.

*CPI indexatie*
Het contract met het callcenter is ingegaan op 1 augustus 2020. Ook hier is de prijs (P) contractueel 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 2023 is vastgesteld op +14,3%.

*Eigen bijdrage (Btw effect)*
De Wmo-reiziger betaalt een eigen bijdrage die als baten in de begroting 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. De werkelijke indexatie vanaf 1 januari 2023 is vastgesteld op +7,02%.

*BVO lasten (structureel)*
Op basis van de ervaringscijfers uit 2022 is de begroting BVO lasten vanaf 2023 geactualiseerd. Deze analyse heeft ervoor gezorgd dat de begroting van de vervoersorganisatie in 2023 structureel naar beneden is bijgesteld. Daar tegenover staat een aanpassing van hogere indexatie met een negatief effect op de begroting. Beide effecten heffen elkaar nagenoeg op waardoor de gewijzigde begroting BVO lasten in 2023 nagenoeg gelijk gebleven is ten opzichte van de primitieve begroting. Vanaf 2023 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 2023 is bepaald op +9,9%. Voor de indexatie in de jaren vanaf 2024 is vastgehouden aan de al in de MJPB verwerkte jaarlijkse CPI index van +3,9%.

## 1.3. Uitgangspunten gewijzigde begroting 2023

Voor het opstellen van de gewijzigde begroting 2023 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 de reeds vastgestelde verdeelsleutels worden vervolgens de 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 +13,7%
- Hoeveelheid declarabele kilometers in de periode september tot en met december 2019, 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 2023

**Callcenter vraagafhankelijk (lasten)**
- Contractueel overeengekomen vaste component te verhogen met een tarief per declarabele rit, rekening houdend met CPI indexatie +14,3%
- Hoeveelheid declarabele ritten in de periode september tot en met december 2019, 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 2023

**Eigen bijdrage vraagafhankelijk (baten)**

- Gemiddeld werkelijk maandbedrag eigen bijdrage per deelnemer in de periode september tot en met december 2019
- Bedragen zijn inclusief Btw, rekening houdend met OV indexatie +7,02%
- Toename van de hoeveelheid vraagafhankelijk vervoer in het tweede half jaar met +10% ten opzichte van het eerste half jaar van 2023

**Wmo subsidie provincie (baten)**

- Geïndexeerd jaarbedrag overeenkomstig de beschikking 2021-2023
- Verdeling naar gemeenten op basis van de begroting bruto vraagafhankelijk vervoer

**Vervoer routegebonden jeugdwet en leerlingenvervoer (lasten)**

- Contractueel overeengekomen tarief per beladen uur per perceel verhoogd met het starttarief per route, rekening houdend met NEA indexatie +13,7%
- Hoeveelheid beladen uren in de periode september tot en met december 2022, 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) ten opzichte van het eerste half jaar van 2023

**Vervoer routegebonden dagbesteding (lasten)**

- Contractueel overeengekomen tarief per beladen uur per perceel verhoogd met het starttarief per route, rekening houdend met NEA indexatie +13,7%
- Hoeveelheid beladen uren in de periode september tot en met december 2022, overeenkomstig de berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen routegebonden vervoer en vermeerderd met een opslag van +20% om het coronaeffect uit 2022 te corrigeren
- Toename van de hoeveelheid routegebonden vervoer in het tweede half jaar met +5% ten opzichte van het eerste half jaar van 2023

**BVO (lasten)**

- Structurele en incidentele BVO lasten uit primitieve begroting 2023 geactualiseerd op basis van ervaringscijfers 2022, rekening houdend met CPI indexatie en Cao loonindexatie +9,9%
- Structurele BVO lasten rekening houdend met een taakstelling -3%
- Verdeling naar gemeenten op basis van het aantal inwoners per 1-1-2022
- Verdeling naar vraagafhankelijk en routegebonden vervoer op basis van verhouding bruto vervoerskosten

**Bijdrage beheerskosten provincie (baten)**

- Geïndexeerd jaarbedrag overeenkomstig de beschikking 2021-2023

**Overige opmerkingen**

*Coronaeffecten vervoer*

In 2022 heeft de Coronacrisis nog steeds een aanzienlijke impact op het feitelijk gebruik van het vraagafhankelijk vervoer. Daardoor lijkt het hanteren van de vervoersvolumes uit 2022 voor het opstellen van de meerjarige begroting geen betrouwbare referentie. Voor het vraagafhankelijk vervoer wordt als uitgangspunt voor het opstellen van de MJPB 2024-2027 het werkelijk vervoer 2019 (periode september t/m december) gehanteerd. Dit is de meest recente periode zonder Coronaeffecten om als referentie te kunnen gebruiken.

Voor het routevervoer is het feitelijk gebruik in 2022 wel te gebruiken als uitgangspunt voor het opstellen van de MJPB. In deze periode wordt het vervoer, met uitzondering van het vervoer voor dagbestedingen, wel volledig uitgevoerd. Er is geen sprake meer van Coronaeffecten die de huidige omvang van het leerlingen- en jeugdwetvervoer beïnvloeden. Doordat dat bij dagbesteding nog wel het geval is, gebruiken we hier een opslag van +20% op de feitelijke realisatie in 2022 (periode september t/m december).

*NEA indexatie*
Op 1 augustus 2020 zijn de contracten met de huidige vervoerders ingegaan. 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 index wordt jaarlijks berekend door Panteia. De werkelijke indexatie vanaf 1 januari 2023 is vastgesteld op +13,7%.

*Callcenter*
Voor de kosten callcenter wordt het feitelijk gebruik in 2019 (periode september t/m december) gebruikt als uitgangspunt voor het opstellen van de nieuwe meerjarige begroting. Door de directe afhankelijkheid met het vraagafhankelijk vervoer, is dit voor de bepaling van de begroting callcenter ook de meest recente periode zonder Coronaeffecten om als referentie te kunnen gebruiken. De jaarlijkse toename vraagafhankelijk vervoer (+10%) wordt logischerwijs dan ook gebruikt voor de meerjarige begroting kosten callcenter.

*CPI indexatie*
Het contract met het callcenter is ingegaan op 1 augustus 2020. Ook hier is de prijs (P) contractueel 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 2023 is vastgesteld op +14,3%.

*Eigen bijdrage (Btw effect)*
De Wmo-reiziger betaalt een eigen bijdrage die als baten in de begroting 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. De werkelijke indexatie vanaf 1 januari 2023 is vastgesteld op +7,02%.

*BVO lasten (structureel)*
Op basis van de ervaringscijfers uit 2022 is de begroting BVO lasten vanaf 2023 geactualiseerd. Deze analyse heeft ervoor gezorgd dat de begroting van de vervoersorganisatie in 2023 structureel naar beneden is bijgesteld. Daar tegenover staat een aanpassing van hogere indexatie met een negatief effect op de begroting. Beide effecten heffen elkaar nagenoeg op waardoor de gewijzigde begroting BVO lasten in 2023 nagenoeg gelijk gebleven is ten opzichte van de primitieve begroting. Vanaf 2023 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 2023 is bepaald op +9,9%. Vanuit de Cao SGO 2023 blijkt geen aanpassing van de CPI index voor 2023 noodzakelijk.

## 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 2024-2027 en gewijzigde begroting 2023 worden in deze paragraaf toegelicht.

**Gemeente Arnhem**
De gemeente Arnhem heeft de verwachting uitgesproken dat het vervoersvolume van het vraagafhankelijk vervoer binnen deze gemeente in 2023 niet meer uit zal komen op het niveau van 2019, vanuit de Kaderbrief 2024 het algemene uitgangspunt voor de gewijzigde begroting 2023 vraagafhankelijk vervoer. Door de gemeente Arnhem is daardoor verzocht om een taakstelling van € 500.000 door te voeren op de begroting 2023 vraagafhankelijk vervoer volgens de algemene uitgangspunten.

**Gemeente Berg en Dal**
Op basis van een gemeentelijke analyse van de ontwikkelingen in de afgelopen jaren binnen het vervoer voor de gemeente Berg en Dal is door de gemeente geconcludeerd dat de 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**
De gemeente Heumen heeft het bestaand lokaal vrijwilligersvervoer, het zgn. Buurtvervoer Heumen, vanaf 2021 nieuwe impulsen gegeven. De verwachting is dat het gebruik van dit vervoer gaat 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 in 2022 in gebruik nemen van de dorpsauto Bemmel als aanvulling op het bestaande vrijwilligersvervoer en het stapsgewijs verlagen van de kilometergrens in de jaren 2020-2021 is verzocht om de gewijzigde begroting 2023 vraagafhankelijk vervoer voor de gemeente Lingewaard bij te stellen. Het verzoek is om de begroting vraagafhankelijk vervoer die gebaseerd is op de algemene uitgangspunten naar beneden bij te stellen met een bedrag van € 85.000. Daarnaast wordt de jaarlijkse toename van het vraagafhankelijk vervoer bijgesteld 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 wordt 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 2024 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 een tweetal beleidsontwikkelingen rondom vervoer naar jeugdhulplocaties wordt vanaf 2021 geen groei verwacht van 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 het vraagafhankelijk vervoer van de gemeente Overbetuwe over de periode 2018-2019 is door de gemeente geconcludeerd dat een jaarlijkse toename met +10% voor Overbetuwe een te hoge aanname is. Daarnaast is door de gemeente besloten om vanaf 1 januari 2020 kilometerbudgetten voor het vraagafhankelijk vervoer in te voeren en vanaf 2021 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 0%.

**Gemeente Renkum**
Op basis van een gemeentelijke analyse van het vraagafhankelijk en routevervoer van de gemeente Renkum over de periode 2019 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 vanaf 2022 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 2024.

**Gemeente Rheden**
Op basis van een gemeentelijke analyse van het vraagafhankelijk en routevervoer van de gemeente Rheden over de periode 2019 is door de gemeente geconcludeerd dat een jaarlijkse toename met +10% (vraagafhankelijk vervoer) en +5% of +15% (routevervoer) te hoge aannames zijn. Daarnaast wordt vanaf 2020 door de gemeente 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 Wijchen**
De gemeente Wijchen heeft gevraagd om vanaf 2024 in de MJPB geen rekening meer te houden met een jaarlijkse toename van het jeugdwet vervoer. De jaarlijkse toename is daardoor bijgesteld van +5% naar 0%. De reden om dit bij te stellen is bij de vervoersorganisatie niet bekend.

**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.

De gemeente Zevenaar heeft de verwachting uitgesproken dat het vervoersvolume van het vraagafhankelijk vervoer binnen deze gemeente vanaf 2022 niet meer uit zal komen op het niveau van 2019, het algemene uitgangspunt voor de gewijzigde begroting 2023 vraagafhankelijk vervoer. De gemeente Zevenaar heeft gevraagd om de begroting vraagafhankelijk vervoer gebaseerd op de algemene uitgangspunten structureel met € 115.000 naar beneden bij te stellen. De plannen om dit te realiseren zijn bij de vervoersorganisatie niet bekend.

Voor het vraagafhankelijk vervoer wordt vanaf 2023 een jaarlijkse toename van het vervoer van +5% verwacht (kaderbrief +10%). Dit gebaseerd op basis van geactualiseerde demografische gegevens. Voor het leerlingenvervoer wordt vanaf 2023 een jaarlijkse toename van +3% verwacht (kaderbrief +5%).

Op basis van een gemeentelijke analyse van de ontwikkelingen in de afgelopen jaren binnen het jeugdwet vervoer voor de gemeente Zevenaar is door de gemeente actualisatie van de begroting gevraagd. Bepaling van de gewijzigde begroting 2023 op basis van de algemene uitgangspunten uit de Kaderbrief 2024 zou resulteren in een te laag begrotingsbedrag. Ondanks dat in toenemende mate alternatief vervoer wordt gevonden voor deelnemers in het jeugdwet vervoer, is gevraagd de begroting in 2023 toch iets op te hogen naar circa € 105.000 inclusief Btw.

# 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, naast een algemene omschrijving, 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 bijdragen van de deelnemers en provincie 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.
- 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 2023 | Gewijzigde begroting 2023 | Begroting 2024 | Begroting 2025 | Begroting 2026 | Begroting 2027 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Lasten** | | | | | | |
| Vervoer | 11.084.128 | 10.620.201 | 11.872.123 | 12.956.523 | 14.176.691 | 15.532.897 |
| Zero emissie | - | - | - | - | 366.970 | 776.644 |
| Callcenter | 632.634 | 667.178 | 720.042 | 770.369 | 825.814 | 887.002 |
| Totaal lasten | 11.716.762 | 11.287.379 | 12.592.165 | 13.726.892 | 15.369.475 | 17.196.543 |
| **Baten** | | | | | | |
| Arnhem | 2.674.737 | 2.271.481 | 2.780.226 | 3.116.108 | 3.589.820 | 4.123.011 |
| Berg en Dal | 391.406 | 392.384 | 454.125 | 485.746 | 533.771 | 585.479 |
| Beuningen | 260.260 | 267.168 | 323.449 | 362.094 | 416.717 | 478.186 |
| Doesburg | 89.427 | 92.219 | 111.053 | 124.072 | 142.429 | 163.086 |
| Druten | 356.326 | 365.466 | 443.046 | 496.225 | 571.522 | 656.270 |
| Duiven | 273.595 | 280.437 | 338.889 | 379.437 | 436.453 | 500.617 |
| Heumen | 151.243 | 170.288 | 187.491 | 186.584 | 195.572 | 204.849 |
| Lingewaard | 840.808 | 759.512 | 881.164 | 942.873 | 1.036.383 | 1.137.068 |
| Montferland | 477.921 | 489.860 | 593.292 | 664.716 | 765.470 | 878.877 |
| Mook en Middelaar | 103.591 | 106.442 | 128.686 | 143.876 | 165.447 | 189.727 |
| Nijmegen | 1.303.916 | 1.335.069 | 1.616.589 | 1.811.722 | 2.086.142 | 2.395.003 |
| Overbetuwe | 553.475 | 568.232 | 627.528 | 639.774 | 669.939 | 701.089 |
| Renkum | 602.011 | 602.741 | 662.218 | 660.857 | 691.691 | 723.531 |
| Rheden | 678.771 | 699.465 | 770.904 | 785.882 | 822.315 | 859.941 |
| Rozendaal | 13.555 | 14.339 | 16.404 | 17.859 | 19.836 | 22.042 |
| Westervoort | 186.853 | 191.836 | 231.491 | 258.994 | 297.632 | 341.103 |
| Wijchen | 294.547 | 302.745 | 367.106 | 411.036 | 473.342 | 543.464 |
| Zevenaar | 456.549 | 462.356 | 535.318 | 572.627 | 629.348 | 690.420 |
| Eigen bijdrage | 1.485.359 | 1.392.923 | 1.523.186 | 1.666.410 | 1.825.646 | 2.002.780 |
| Subsidie provincie Wmo | 522.412 | 522.416 | - | - | - | - |
| Totaal baten | 11.716.762 | 11.287.379 | 12.592.165 | 13.726.892 | 15.369.475 | 17.196.543 |
| **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.
- 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 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 2: Routevervoer | Primitieve begroting 2023 | Gewijzigde begroting 2023 | Begroting 2024 | Begroting 2025 | Begroting 2026 | Begroting 2027 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Lasten** | | | | | | |
| Vervoer | 13.587.016 | 13.688.370 | 14.803.345 | 15.666.716 | 16.611.477 | 17.637.800 |
| Zero emissie | - | - | 516.815 | 1.175.004 | 1.536.683 | 2.645.671 |
| Totaal lasten | 13.587.016 | 13.688.370 | 15.320.159 | 16.841.720 | 18.148.160 | 20.283.471 |
| **Baten** | | | | | | |
| Arnhem | 3.195.046 | 2.861.461 | 3.285.408 | 3.701.910 | 4.089.072 | 4.680.807 |
| Berg en Dal | 493.930 | 474.020 | 522.780 | 566.474 | 600.163 | 658.965 |
| Beuningen | 437.457 | 470.908 | 519.745 | 563.971 | 598.435 | 658.438 |
| Doesburg | 484.395 | 503.248 | 578.473 | 652.587 | 721.775 | 827.346 |
| Druten | 295.640 | 303.361 | 345.289 | 385.903 | 422.144 | 478.535 |
| Duiven | 350.672 | 466.583 | 540.448 | 614.133 | 684.900 | 791.602 |
| Heumen | 195.332 | 215.328 | 232.242 | 246.260 | 255.168 | 274.084 |
| Lingewaard | 1.314.936 | 1.282.555 | 1.393.354 | 1.488.070 | 1.553.780 | 1.681.972 |
| Montferland | - | 88.375 | 100.194 | 111.429 | 121.295 | 136.731 |
| Mook en Middelaar | 117.553 | 121.667 | 143.199 | 165.137 | 187.231 | 219.899 |
| Nijmegen | 1.527.480 | 1.668.780 | 1.815.821 | 1.944.519 | 2.038.011 | 2.217.241 |
| Overbetuwe | 1.555.516 | 1.569.593 | 1.778.889 | 1.979.059 | 2.153.952 | 2.428.437 |
| Renkum | 394.580 | 394.580 | 424.388 | 440.578 | 456.809 | 490.356 |
| Rheden | 1.138.222 | 1.178.292 | 1.271.085 | 1.347.554 | 1.396.416 | 1.499.807 |
| Rozendaal | 41.016 | 28.857 | 34.216 | 39.726 | 45.375 | 53.666 |
| Westervoort | 326.379 | 320.631 | 367.159 | 412.740 | 454.596 | 518.920 |
| Wijchen | 656.339 | 659.753 | 748.451 | 830.520 | 901.607 | 1.014.091 |
| Zevenaar | 1.062.523 | 1.080.376 | 1.219.019 | 1.351.149 | 1.467.430 | 1.652.574 |
| Totaal baten | 13.587.016 | 13.688.370 | 15.320.159 | 16.841.720 | 18.148.160 | 20.283.471 |
| **Mutaties reserves** | | | | | | |
| Onttrekking bestemmingsreserve | - | - | - | - | - | - |
| Dotatie bestemmingsreserve | - | - | - | - | - | - |
| Saldo | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

## 2.1.3. Overzicht overhead

| Overzicht Overhead | Primitieve begroting 2023 | Gewijzigde begroting 2023 | Begroting 2024 | Begroting 2025 | Begroting 2026 | Begroting 2027 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Lasten** | | | | | | |
| BVO | 1.084.188 | 1.105.802 | 1.130.070 | 1.159.091 | 1.202.624 | 1.249.695 |
| Totaal lasten | 1.084.188 | 1.105.802 | 1.130.070 | 1.159.091 | 1.202.624 | 1.249.695 |
| **Baten** | | | | | | |
| Arnhem | 195.056 | 198.702 | 217.074 | 222.421 | 230.766 | 239.802 |
| Berg en Dal | 46.480 | 47.086 | 51.150 | 52.481 | 54.453 | 56.584 |
| Beuningen | 36.156 | 36.837 | 39.934 | 40.993 | 42.534 | 44.198 |
| Doesburg | 18.556 | 18.965 | 20.375 | 20.961 | 21.751 | 22.601 |
| Druten | 27.800 | 28.539 | 30.853 | 31.692 | 32.884 | 34.171 |
| Duiven | 34.884 | 35.321 | 38.275 | 39.294 | 40.772 | 42.367 |
| Heumen | 24.976 | 26.184 | 28.275 | 29.052 | 30.145 | 31.324 |
| Lingewaard | 60.253 | 61.211 | 66.608 | 68.313 | 70.878 | 73.653 |
| Montferland | 45.502 | 48.742 | 52.962 | 54.337 | 56.378 | 58.585 |
| Mook en Middelaar | 14.877 | 15.382 | 16.454 | 16.945 | 17.584 | 18.271 |
| Nijmegen | 212.471 | 216.589 | 236.649 | 242.471 | 251.567 | 261.418 |
| Overbetuwe | 61.877 | 62.743 | 68.285 | 70.030 | 72.660 | 75.504 |
| Renkum | 42.290 | 42.861 | 46.527 | 47.745 | 49.540 | 51.478 |
| Rheden | 56.409 | 57.062 | 62.068 | 63.663 | 66.054 | 68.640 |
| Rozendaal | 5.655 | 5.988 | 6.173 | 6.415 | 6.660 | 6.919 |
| Westervoort | 23.162 | 23.560 | 25.404 | 26.112 | 27.095 | 28.154 |
| Wijchen | 53.769 | 54.604 | 59.377 | 60.907 | 63.195 | 65.668 |
| Zevenaar | 57.075 | 58.485 | 63.625 | 65.258 | 67.709 | 70.359 |
| Provincie Gelderland | 66.941 | 66.941 | - | - | - | - |
| Totaal baten | 1.084.188 | 1.105.802 | 1.130.070 | 1.159.091 | 1.202.624 | 1.249.695 |
| **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 aansluitend aan de initiële periode*

Met vervoerders zijn in 2020 contracten afgesloten voor een initiële periode van 4 jaren en drie verlengingsopties van elk twee jaren. Het lichten van verlengingsopties is een tweezijdig besluit dat tenminste één jaar voor expiratiedatum schriftelijk aan de andere partij kenbaar dient te worden gemaakt. De initiële periode eindigt 31 juli 2024. Het besluitvormingsproces over de eerste verlenging loopt parallel aan het opstellen van deze MJPB. Het is denkbaar dat partijen besluiten contracten niet te verlengen en dat daardoor delen van het vervoer dienen te worden aanbesteed.

Met de huidige marktomstandigheden (krapte arbeidsmarkt, energieprijzen, brandstofprijzen, investering zero emissie voertuigen) is het zeer reëel om te verwachten dat een aanbesteding zal leiden tot hogere tarieven dan de huidige contractueel overeen gekomen tarieven.

De huidige meerjarige begrotingen voor het vraagafhankelijk vervoer en routevervoer zijn gebaseerd op de tarieven uit de huidige contracten, waarbij deels rekening is gehouden met additionele kosten voor de infasering van zero emissie. In geval besloten dient te worden tot een nieuwe aanbesteding (van een deel van het vervoer) is de verwachting dat sprake is van meerkosten ten opzichte van de huidige meerjarige begrotingen vervoerskosten van betreffende gemeenten.

*30% clausule overeenkomsten vervoerders*

Door invoering van beheersmaatregelen bestaat tijdens de contractperiode de mogelijkheid dat vervoervolumes schommelen. Binnen het contract 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.

In het geval sprake is van een noodzakelijke tariefverhoging ten gevolge van de 30% clausule zal deze in alle gevallen passend zijn binnen de begroting van de BVO DRAN, rekening houdend met de algemene uitgangspunten uit de kaderbrief 2024.

**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. De meeste bedrijfsvoerings-onderdelen 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.

**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.

**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 financiële positie 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.

**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 voor de deelnemers. De sturing en (financiële) beheersing van uitvoeringstaken en uitvoering van ondersteunende processen op het gebied van doelgroepenvervoer 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 en geregistreerde OV-reisadviezen.

**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.

# 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 2023 | Gewijzigde begroting 2023 | Begroting 2024 | Begroting 2025 | Begroting 2026 | Begroting 2027 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Lasten deelnemers (BVO, callcenter en vervoer) | | | | | | |
| **BVO** | | | | | | |
| Personeelskosten | 737.560 | 799.942 | 825.921 | 857.518 | 888.212 | 922.207 |
| Ondersteunende taken | 46.912 | 62.741 | 65.549 | 65.559 | 68.122 | 68.118 |
| Huisvesting | 28.668 | 28.756 | 28.842 | 31.469 | 31.441 | 34.059 |
| Accountant en fiscaal advies | 23.456 | 23.528 | 23.598 | 23.601 | 26.201 | 26.199 |
| Platform opdrachtgevers doelgroepenvervoer | 20.850 | 13.071 | 15.732 | 15.734 | 15.721 | 18.339 |
| Kantoorkosten, ICT | 117.280 | 86.268 | 89.147 | 94.406 | 99.564 | 104.796 |
| Consumenten, klachten | 88.612 | 75.811 | 78.659 | 83.916 | 86.463 | 89.077 |
| Onvoorzien | 27.513 | 22.935 | 24.057 | 22.736 | 24.094 | 25.550 |
| Taakstelling BVO | -32.726 | -33.392 | -34.545 | -35.848 | -37.195 | -38.650 |
| Incidentele kosten BVO | 26.062 | 26.142 | 13.110 | 0 | 0 | 0 |
| **Callcenter** | | | | | | |
| Vraagafhankelijk WMO | 632.634 | 667.178 | 720.042 | 770.369 | 825.814 | 887.002 |
| **Vervoer** | | | | | | |
| Vraagafhankelijk WMO | 11.084.128 | 10.620.201 | 11.872.123 | 12.956.523 | 14.176.691 | 15.532.897 |
| Vraagafhankelijk zero emissie | 0 | 0 | 0 | 0 | 366.970 | 776.644 |
| Routegebonden | 13.587.016 | 13.688.370 | 14.803.345 | 15.666.716 | 16.611.477 | 17.637.800 |
| Routegebonden zero emissie | 0 | 0 | 516.815 | 1.175.004 | 1.536.683 | 2.645.671 |
| **Onvoorzien** | | | | | | |
| Onvoorzien | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Lasten | 26.387.966 | 26.081.552 | 29.042.394 | 31.727.703 | 34.720.259 | 38.729.710 |
| Baten deelnemers (BVO, callcenter en vervoer) | | | | | | |
| **BVO** | | | | | | |
| Vraagafhankelijk WMO en routegebonden | 1.017.247 | 1.038.861 | 1.130.070 | 1.159.091 | 1.202.624 | 1.249.695 |
| Vraagafhankelijk OV (subsidie provincie) | 66.941 | 66.941 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Callcenter** | | | | | | |
| Vraagafhankelijk WMO | 632.634 | 667.178 | 720.042 | 770.369 | 825.814 | 887.002 |
| **Vervoer** | | | | | | |
| Vraagafhankelijk WMO | 9.076.357 | 8.704.862 | 10.348.937 | 11.290.113 | 12.718.015 | 14.306.761 |
| Vraagafhankelijk WMO (subsidie prov.) | 522.412 | 522.416 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Routegebonden | 13.587.016 | 13.688.370 | 15.320.159 | 16.841.720 | 18.148.160 | 20.283.471 |
| **Reizigersbijdrage** | | | | | | |
| Reizigersbijdrage WMO (regie en vervoer) | 1.485.359 | 1.392.923 | 1.523.186 | 1.666.410 | 1.825.646 | 2.002.780 |
| **Onvoorzien** | | | | | | |
| Onvoorzien | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Baten | 26.387.966 | 26.081.552 | 29.042.394 | 31.727.703 | 34.720.259 | 38.729.710 |
| 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*

Bij de personeelskosten wordt uitgegaan van de feitelijke personeelslasten voor functies die zijn bezet. Voor niet bezette functies wordt uitgegaan van gebruikelijke normbedragen. 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.

*Platform opdrachtgevers doelgroepenvervoer*

Kosten zijn gebaseerd op de meerjarige begroting van het in oprichting zijnde platform.

*Kantoorkosten, ICT*

Kosten zijn gebaseerd op ervaringen vanuit voorgaande jaren.

*Consumenten, klachten*

Kosten zijn gebaseerd op ervaringen vanuit voorgaande jaren.

*Onvoorzien*

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

*Taakstelling*

Het Algemeen Bestuur heeft besloten om vanaf 2023 een structurele taakstelling van -3% te leggen op het budget voor de BVO lasten.

**Callcenter**

Kosten zijn gebaseerd op contractueel overeen gekomen tarieven en verwachte hoeveelheden vervoer.

**Vervoer**

Kosten zijn gebaseerd op contractueel overeen gekomen tarieven en verwachte hoeveelheden vervoer.

**Baten deelnemers**

**Algemeen**

De baten zijn verdeeld over de onderdelen BVO, callcenter, vervoer, reizigersbijdrage en de Wmo subsidie. Binnen de meerjarige begroting is de subsidie van de provincie opgenomen onder BVO (bijdrage beheerkosten) en het vraagafhankelijk vervoer.

**Subsidie en bijdrage beheerkosten provincie Gelderland**

De Wmo subsidie van de provincie voor het vraagafhankelijk Wmo vervoer is voor het jaar 2023 opgenomen conform de ontvangen beschikking voor de jaren 2021 tot en met 2023. Vanaf 2021 wordt de subsidie in drie jaren afgebouwd tot nul (75%, 50% en 25%, basisjaar 2020). Deze afbouw is ook van toepassing op de vaste bijdrage van de provincie op de beheerkosten.

## 3.3. Reserves en voorzieningen

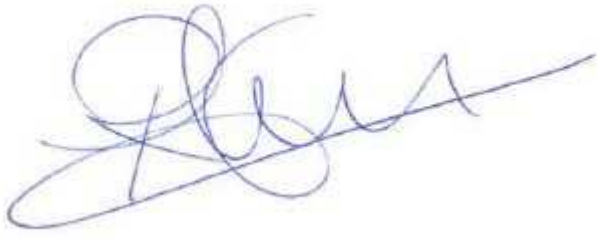
Doordat jaarlijks het geraamde saldo van baten en lasten wordt verrekend met de deelnemers, worden er geen onttrekking of dotaties aan een bestemmingsreserve voorzien.

Aldus vastgesteld in de vergadering van het Algemeen Bestuur van de Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem Nijmegen van 23 maart 2023,

de secretaris,

M. van den Beucken

de voorzitter,



R.W.M. Engels

# Bijlage 1: Overzicht baten en lasten per taakveld

| Overzicht lasten en baten per taakveld | | | Primitieve begroting 2023 | Gewijzigde begroting 2023 | Begroting 2024 | Begroting 2025 | Begroting 2026 | Begroting 2027 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Programmaplan** | **Taakveld** | | | | | | | |
| P1 Vraagafhankelijk vervoer | Taakveld 6.6 - Vervoersdiensten (WMO) | Lasten | 11.084.128 | 10.620.201 | 11.872.123 | 12.956.523 | 14.543.661 | 16.309.541 |
| | | Baten | 11.084.128 | 10.620.201 | 11.872.123 | 12.956.523 | 14.543.661 | 16.309.541 |
| | Taakveld 6.6 - Vervoersvoorzieningen (WMO) | Lasten | 632.634 | 667.178 | 720.042 | 770.369 | 825.814 | 887.002 |
| | | Baten | 632.634 | 667.178 | 720.042 | 770.369 | 825.814 | 887.002 |
| | Totaal | Lasten | 11.716.762 | 11.287.379 | 12.592.165 | 13.726.892 | 15.369.475 | 17.196.543 |
| | | Baten | 11.716.762 | 11.287.379 | 12.592.165 | 13.726.892 | 15.369.475 | 17.196.543 |
| | | Saldo | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| P2 Routevervoer | Taakveld 4.3 - Leerlingenvervoer | Lasten | 10.540.720 | 10.709.239 | 11.885.878 | 12.970.617 | 13.842.196 | 15.317.871 |
| | | Baten | 10.540.720 | 10.709.239 | 11.885.878 | 12.970.617 | 13.842.196 | 15.317.871 |
| | Taakveld 6.71c - Dagbesteding (WMO) | Lasten | 1.679.020 | 1.588.166 | 1.775.007 | 1.943.299 | 2.089.082 | 2.327.053 |
| | | Baten | 1.679.020 | 1.588.166 | 1.775.007 | 1.943.299 | 2.089.082 | 2.327.053 |
| | Taakveld 6.72c - Jeugdhulp dagbesteding | Lasten | 1.367.276 | 1.390.965 | 1.659.274 | 1.927.803 | 2.216.882 | 2.638.547 |
| | | Baten | 1.367.276 | 1.390.965 | 1.659.274 | 1.927.803 | 2.216.882 | 2.638.547 |
| | Totaal | Lasten | 13.587.016 | 13.688.370 | 15.320.159 | 16.841.720 | 18.148.160 | 20.283.471 |
| | | Baten | 13.587.016 | 13.688.370 | 15.320.159 | 16.841.720 | 18.148.160 | 20.283.471 |
| | | Saldo | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| **Overzichten** | | | | | | | | |
| Overhead | Taakveld 0.4 - Overhead bedrijfsvoeringsorganisatie | Lasten | 1.084.188 | 1.105.802 | 1.130.070 | 1.159.091 | 1.202.624 | 1.249.695 |
| | | Baten | 1.084.188 | 1.105.802 | 1.130.070 | 1.159.091 | 1.202.624 | 1.249.695 |
| | | 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 2023 (gewijzigde begroting) en 2024 (primitieve begroting).

| Bijdragen deelnemers gewijzigde begroting 2023 | Programma 1 2023 | Programma 2 2023 | Overhead 2023 | Totaal 2023 |
|---|---|---|---|---|
| **Lasten** | | | | |
| Vervoer | 10.620.201 | 13.688.370 | 1.105.802 | 25.414.374 |
| Zero emissie | | | | |
| Callcenter vraagafhankelijk vervoer | 667.178 | | | 667.178 |
| Totaal lasten | 11.287.379 | 13.688.370 | 1.105.802 | 26.081.552 |
| **Baten** | | | | |
| Arnhem | 2.271.481 | 2.861.461 | 198.702 | 5.331.644 |
| Berg en Dal | 392.384 | 474.020 | 47.086 | 913.490 |
| Beuningen | 267.168 | 470.908 | 36.837 | 774.913 |
| Doesburg | 92.219 | 503.248 | 18.965 | 614.431 |
| Druten | 365.466 | 303.361 | 28.539 | 697.366 |
| Duiven | 280.437 | 466.583 | 35.321 | 782.342 |
| Heumen | 170.288 | 215.328 | 26.184 | 411.800 |
| Lingewaard | 759.512 | 1.282.555 | 61.211 | 2.103.278 |
| Montferland | 489.860 | 88.375 | 48.742 | 626.977 |
| Mook en Middelaar | 106.442 | 121.667 | 15.382 | 243.491 |
| Nijmegen | 1.335.069 | 1.668.780 | 216.589 | 3.220.439 |
| Overbetuwe | 568.232 | 1.569.593 | 62.743 | 2.200.569 |
| Renkum | 602.741 | 394.580 | 42.861 | 1.040.182 |
| Rheden | 699.465 | 1.178.292 | 57.062 | 1.934.820 |
| Rozendaal | 14.339 | 28.857 | 5.988 | 49.183 |
| Westervoort | 191.836 | 320.631 | 23.560 | 536.027 |
| Wijchen | 302.745 | 659.753 | 54.604 | 1.017.102 |
| Zevenaar | 462.356 | 1.080.376 | 58.485 | 1.601.218 |
| Provincie Gelderland | | | 66.941 | 66.941 |
| Eigen bijdrage | 1.392.923 | | | 1.392.923 |
| Subsidie provincie Wmo | 522.416 | | | 522.416 |
| Totaal baten | 11.287.379 | 13.688.370 | 1.105.802 | 26.081.552 |
| **Mutaties reserves** | | | | |
| Ontrekking bestemmingsreserve | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Dotatie bestemmingsreserve | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Saldo | 0 | 0 | 0 | 0 |

| Bijdragen deelnemers begroting 2024 | | Programma 1 2024 | Programma 2 2024 | Overhead 2024 | Totaal 2024 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Lasten** | | | | | |
| Vervoer | | 11.872.123 | 14.803.345 | 1.130.070 | 27.805.537 |
| Zero emissie | | - | 516.815 | | 516.815 |
| Callcenter vraagafhankelijk vervoer | | 720.042 | | | 720.042 |
| Totaal lasten | | 12.592.165 | 15.320.159 | 1.130.070 | 29.042.394 |
| **Baten** | | | | | |
| Arnhem | | 2.780.226 | 3.285.408 | 217.074 | 6.282.707 |
| Berg en Dal | | 454.125 | 522.780 | 51.150 | 1.028.056 |
| Beuningen | | 323.449 | 519.745 | 39.934 | 883.128 |
| Doesburg | | 111.053 | 578.473 | 20.375 | 709.901 |
| Druten | | 443.046 | 345.289 | 30.853 | 819.188 |
| Duiven | | 338.889 | 540.448 | 38.275 | 917.613 |
| Heumen | | 187.491 | 232.242 | 28.275 | 448.008 |
| Lingewaard | | 881.164 | 1.393.354 | 66.608 | 2.341.126 |
| Montferland | | 593.292 | 100.194 | 52.962 | 746.448 |
| Mook en Middelaar | | 128.686 | 143.199 | 16.454 | 288.339 |
| Nijmegen | | 1.616.589 | 1.815.821 | 236.649 | 3.669.059 |
| Overbetuwe | | 627.528 | 1.778.889 | 68.285 | 2.474.702 |
| Renkum | | 662.218 | 424.388 | 46.527 | 1.133.133 |
| Rheden | | 770.904 | 1.271.085 | 62.068 | 2.104.057 |
| Rozendaal | | 16.404 | 34.216 | 6.173 | 56.794 |
| Westervoort | | 231.491 | 367.159 | 25.404 | 624.054 |
| Wijchen | | 367.106 | 748.451 | 59.377 | 1.174.934 |
| Zevenaar | | 535.318 | 1.219.019 | 63.625 | 1.817.962 |
| Provincie Gelderland | | | | | |
| Eigen bijdrage | | 1.523.186 | | | 1.523.186 |
| Subsidie provincie Wmo | | - | | | - |
| Totaal baten | | 12.592.165 | 15.320.159 | 1.130.070 | 29.042.394 |
| **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 2021 | Begroting 2022 | Begroting 2023 | Begroting 2024 | Begroting 2025 | Begroting 2026 | Begroting 2027 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **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 | 9.811 | 9.500 | 10.000 | 11.250 | 12.250 | 13.500 | 14.500 |
| Liquide middelen | 238 | 250 | 250 | 250 | 250 | 250 | 250 |
| Overlopende activa | 559 | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 |
| **Totaal vlottende activa** | **10.608** | **10.250** | **10.750** | **12.000** | **13.000** | **14.250** | **15.250** |
| **Totaal activa** | **10.608** | **10.250** | **10.750** | **12.000** | **13.000** | **14.250** | **15.250** |
| **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 | 45 | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 | 500 |
| Nog te betalen bedragen | 1.473 | 2.750 | 2.750 | 3.000 | 3.250 | 3.750 | 4.000 |
| Vooruitgefactureerde bijdrage gemeenten | 7.376 | 6.000 | 6.750 | 7.750 | 8.500 | 9.250 | 10.000 |
| Overige schulden | 1.714 | 1.000 | 750 | 750 | 750 | 750 | 750 |
| **Totaal vlottende passiva** | **10.608** | **10.250** | **10.750** | **12.000** | **13.000** | **14.250** | **15.250** |
| **Totaal passiva** | **10.608** | **10.250** | **10.750** | **12.000** | **13.000** | **14.250** | **15.250** |
| | | | | | | | |
| **Saldo** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** | **0** |