CONCEPT Voorlopige Jaarstukken 2023

Versie: 15 april 2024

regio arnhem nijmegen VERVOERSORGANISATIE

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3

2. Jaarverslag 3

2.1. Inleiding 3

2.2. Programmaverantwoording 6

2.2.1. Programma vraagafhankelijk vervoer 6

2.2.2. Programma routevervoer 12

2.2.3. Overzicht overhead 16

2.3. Paragrafen 18

2.3.1. Weerstandsvermogen en risicobeheersing 18

2.3.2. Financiering 20

2.3.3. Bedrijfsvoering 23

3. Jaarrekening 26

3.1. Overzicht van baten en lasten 26

3.2. Specificatie BVO 26

3.3. Balans 27

3.3.1. Toelichting balansposten 28

3.3.2. Grondslagen jaarrekening 30

3.4. Gebeurtenissen na balansdatum 31

3.5. Wet Normering Topinkomens 31

3.5.1. Bezoldiging topfunctionarissen 32

3.5.2. Uitkeringen wegens beëindiging dienstverband aan topfunctionarissen 33

3.5.3. Overige rapportageverplichtingen op grond van de WNT 34

Bijlage 1: Totaaloverzicht vervoerskosten 36

Bijlage 2: Totaaloverzicht kosten callcenter 37

Bijlage 3: Afrekening 2023 deelnemers 38

Bijlage 4: Overzicht baten en lasten per taakveld 39

Bijlage 5: Overzicht baten en lasten BVO DRAN 40

Bijlage 6: Rechtmatigheidsverantwoording 41

1. Inleiding

Hierbij bieden we u het concept jaarverslag en de voorlopige jaarrekening 2023 van de Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem-Nijmegen (BVO DRAN) aan. Dit document is opgesteld volgens het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV). In de BBV staan de voorschriften waaraan de jaarrekening van een gemeenschappelijke regeling moet voldoen.

Arnhem, 15 april 2024

2. Jaarverslag

2.1. Inleiding

De BVO DRAN is opgericht op 14 april 2016, tijdens de eerste vergadering van het Algemeen Bestuur van de BVO DRAN. De BVO DRAN kent één bestuursorgaan: het Algemeen Bestuur. De voorzitter wordt uit het Algemeen Bestuur gekozen. Op 31 december 2023 bestond het Algemeen Bestuur uit:

Gemeente	Lid	Plaatsvervanger
Arnhem	De heer M. van der Wel	n.n.b.
Berg en Dal	Mevrouw M.A. Barber	n.n.b.
Beuningen	De heer F. Houben	De heer A. Steeg
Doesburg	De heer B. Elbers	De heer S. Hillenaar
Druten	De heer G. de Wildt	De heer R. Thoonen
Duiven	De heer J. Goossen	Mevrouw G. Tiedink
Heumen	De heer R. Engels	n.n.b.
Lingewaard	De heer A. Slob	De heer N. Hubers
Montferland	Mevrouw J. Derksen	n.n.b.
Mook en Middelaar	De heer F. Dillerop	De heer H. Rodoe
Nijmegen	Mevrouw C. Daemen	Mevrouw G. Visser
Overbetuwe	De heer R. Post	n.n.b.
Renkum	Mevrouw M. Mulder	n.n.b.

Gemeente	Lid	Plaatsvervanger
Rheden	Mevrouw G. Hofstede	n.n.b.
Rozendaal	Mevrouw T. van der Pas	De heer S. Warmerdam
Westervoort	De heer J. Derksen	n.n.b.
Wijchen	De heer M. Derks	Mevrouw B. Schouten
Zevenaar	De heer S. Bijl	n.n.b.

Algemene ontwikkelingen

Vervoersvolume

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 voor het routevervoer. Het vraagafhankelijk vervoer stabiliseert zich qua vervoersvolume in 2023 gemiddeld genomen op ongeveer 85% in vergelijking met de situatie voorafgaand aan de Coronacrisis.

De huidige inschatting is dat er momenteel sprake is van gestabiliseerde vervoersvolumes die niet meer beïnvloedt worden door zogenaamde Coronaeffecten. Bij het opstellen van de MJPB 2025-2028 en de gewijzigde begroting 2024 is daarom als uitgangspunt voor de hoeveelheden vervoer enkel nog gekeken naar recente periodes en worden die gegevens als zogenaamd nulpunt gehanteerd. Uitgaande van dit nulpunt wordt een inschatting gemaakt van verwachte vervoersontwikkelingen en vertaald naar financiële gevolgen die worden in de begroting.

Krapte arbeidsmarkt chauffeurs

Conform het landelijk beeld is ook in 2023 voor de Avan vervoerders nog steeds sprake van schaarste op de arbeidsmarkt. De tendens is dat er sprake is van enige verlichting maar ook voor komend jaar is de verwachting dat het moeizaam blijft chauffeurs vacatures (tijdig) in te vullen. Het in samenwerking met gemeenten, vervoerders, ouders en scholen naar oplossingen zoeken voor ontstane knelpunten blijft een voortdurend punt van aandacht voor de BVO DRAN.

Contractverlenging en aanbesteding vervoer

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.

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 en contractverlengingen zijn verwerkt in de MJPB 2025-2028.

Ambitie zero emissie
In het Algemeen Bestuur van de BVO DRAN is in maart 2022 de ambitie vanaf 2024 bepaald voor zero emissie gereden vervoer binnen de BVO DRAN. Vanaf 2020 is al sprake van een jaarlijks toenemende mate van duurzaamheid binnen het vraagafhankelijk vervoer en routevervoer. Vanaf medio 2024 wordt fors ingezet op de transitie naar volledig zero emissie gereden doelgroepenvervoer. De ambitie is om het vraagafhankelijk vervoer uiterlijk 1 januari 2027 en het routevervoer uiterlijk 1 januari 2028 volledig zero emissie uit te voeren.

Deze vastgestelde ambities zijn onderdeel van de recente contractverlengingen geweest. Met de vervoerders routevervoer is bij de verlenging een additionele vergoeding afgesproken voor de inzet van zero emissie voertuigen vanaf 1 augustus 2024. Voor het vraagafhankelijk vervoer is voor de eerste verlengingsperiode geen additionele vergoeding noodzakelijk gebleken. In het voorjaar van 2025 worden met deze vervoerders weer gesprekken gevoerd voor de eventuele volgende contractverlenging voor de periode 2026-2028.

De zero emissie ambitie is ook onderdeel geweest van het deel van het vervoer dat begin 2024 opnieuw is aanbesteed. Eventuele meerkosten zero emissie zijn onderdeel van het integrale tarief dat is overeengekomen voor zover het de inzet van personenauto’s en taxibusjes betreft. Vergoedingen voor de infasering van zero emissie aangedreven rolstoelbussen vindt, mede door de grote mate van onzekerheid over de omvang van de hiermee gepaard gaande meerkosten, op een later moment plaats.

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 dat op een later moment hierover besluitvorming plaatsvindt. Bij deze besluitvorming wordt ook de verwachte kostenontwikkeling meegewogen. In de overeenkomsten met vervoerders is een herzieningsclausule opgenomen waardoor het mogelijk is contractuele wijzigingen door te voeren zonder dat dit een nieuwe aanbesteding noodzaakt.

De financiële effecten van de vastgestelde ambitie zero emissie gereden doelgroepenvervoer zijn verwerkt in de MJPB 2025-2028.

Financieel resultaat
Het financiële resultaat van 2023 wordt bepaald door de programma's vraagafhankelijk vervoer (Wet maatschappelijke ondersteuning), routegebonden vervoer (leerlingen, jeugdwet en dagbesteding) en de overhead (kosten bedrijfsvoeringsorganisatie).

In vergelijking met de gewijzigde begroting 2023 heeft de BVO DRAN in werkelijkheid circa € 3,3 mln (2022: € -3,8 mln) minder besteed dan was voorzien. In 2023 is de impact van de coronacrisis op het feitelijk gebruik van met name het vraagafhankelijk vervoer nog steeds merkbaar geweest. Dit effect is de hoofdoorzaak voor de onderschrijding van de begroting. Door de hoogte van de verwachte onderbesteding heeft gedurende 2023 aan de gemeenten al een terugbetaling van € 1.867.527 plaatsgevonden.

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

In de volgende paragrafen wordt verder ingegaan op de uitvoering van de programma's en het onderdeel overhead.

2.2. Programmaverantwoording

Indeling en opzet programma's

De programma's zijn ingericht volgens de 3 W-vragen (art. 8 lid 3 BBV):

- Wat hebben we bereikt?
- Wat hebben we hiervoor gedaan?
- Wat heeft het gekost?

Onder het kopje "Wat wilden we bereiken?" wordt bij het vervoer naast een algemene beschrijving over wat we wilden bereiken ook ingegaan op specifieke prestatie indicatoren voor de uitvoering van Avan.

De programmaverantwoording bestaat uit de volgende programma's:

1. Vraagafhankelijk vervoer
2. Routevervoer
3. Bestedingsplan

En het overzicht:

4. Overhead

De indeling van de programma's in de jaarrekening is overeenkomstig de begroting.

2.2.1. Programma vraagafhankelijk vervoer

Wat wilden 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.
  Vraagafhankelijk vervoer
  a. Aantal dataritten per kwartaal > 95%;
  b. Aantal gegronde en verwijtbare klachten per kwartaal < 0,4%;
  c. Aantal verwijtbare loosmeldingen per kwartaal < 0,4%;
  d. Gemiddelde vertrekpunctualiteit ritten per maand > 95%;
  e. Gemiddelde individuele reistijd ritten per maand > 95%;
  f. Aantal ritten met ophaaltijden met een marge van meer dan 30 minuten (te vroeg/te laat) < 0,5%.
  Callcenter
  a. Aantal gegronde en verwijtbare klachten per kwartaal < 0,05%;
  b. Aantal verwijtbare loosmeldingen per kwartaal < 0,05%;
  c. Gemiddelde wachttijd inkomende gesprekken per maand < 26 seconden.
- Het realiseren van de gestelde doelen in het kader van duurzaamheid waarbij in 2023 voor het vraagafhankelijk vervoer sprake diende te zijn van een oplopend volume van 70% van duurzame kilometers in het eerste kwartaal van 2023 naar een volume van 95% in het vierde kwartaal. Voor geheel 2023 is dit gemiddeld 84,3%. Voor het zero emissie aandeel diende het gehel jaar sprake te zijn van tenminste 35% zero emissie kilometers.
- Een goede sturing en (financiële) beheersing van de uitvoering van het vraagafhankelijk vervoer met Avan.

Wat hebben we bereikt?

Vraagafhankelijk vervoer (kwaliteit)

Naar aanleiding van de gerealiseerde kwaliteit zijn in 2023 conform bestek malussen opgelegd aan de vervoerders van het vraagafhankelijk vervoer. De voortdurende problematiek om chauffeurs te werven zorgt er voor dat de kwaliteit van het vervoer blijvend onder druk staat en ook in 2023 coulance is toegepast.

a. Dataritten

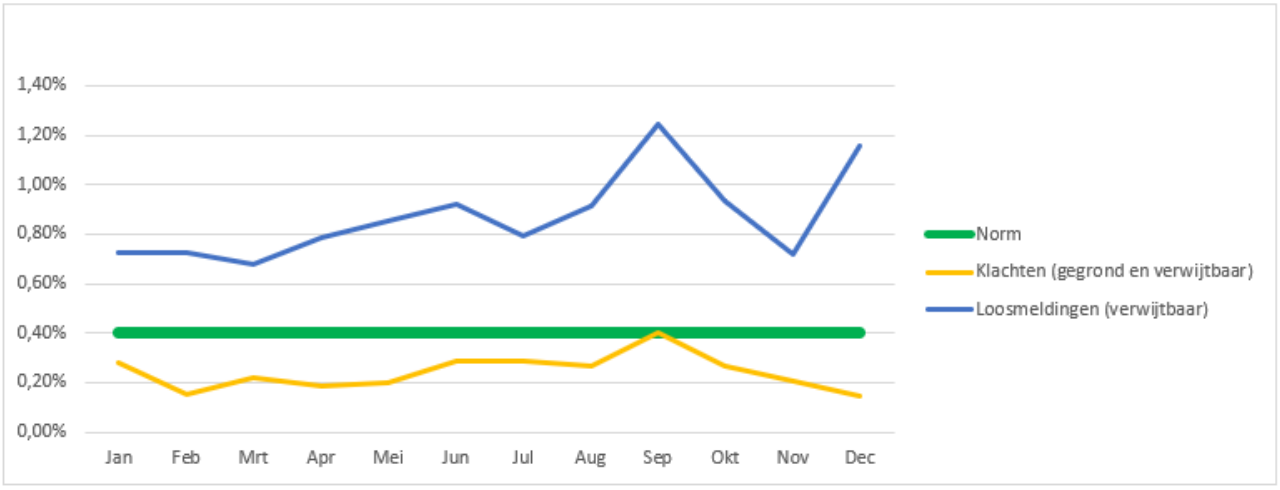
Door niet functionerende data-apparatuur of problemen in de verzending van data kan het incidenteel voorkomen dat ritgegevens niet worden geregistreerd. In 2023 was het percentage niet-dataritten 1,0% (2022: 1,7%) van het jaartotaal aantal ritten vraagafhankelijk vervoer. De realisatie per kwartaal lag tussen de 0,9% en 1,3% en daarmee ruim binnen de norm van 5,0% niet-dataritten.

b. Gegronde en verwijtbare klachten

Een klacht is gegrond indien de opdrachtnemer iets heeft gedaan wat ingaat tegen de regels, of heeft nagelaten wat had mogen worden verwacht op grond van de regels die voortkomen uit de aanbestedingsdocumenten. Is er sprake van een overmachtssituatie dan zou mogelijk de klacht als niet verwijtbaar kunnen worden geclassificeerd. Een voorbeeld hiervan zijn vertragingen door hevige sneeuwval of plotseling optredende gladheid. In 2023 was het percentage gegronde en verwijtbare klachten 0,3% (2022: 0,2%) van het jaartotaal aantal ritten vraagafhankelijk vervoer. Per kwartaal bekeken bleef het percentage gegronde en verwijtbare klachten ook binnen de gestelde norm van maximaal 0,4%.

c. Verwijtbare loosmeldingen

Een rit wordt loos gemeld nadat een reiziger niet wordt aangetroffen op het afgesproken adres/locatie. Wanneer de opdrachtnemer aan meerdere voorwaarden niet voldoet is er sprake van een verwijtbare loosmelding. Hierbij valt te denken aan het gebruik van de belservice, aantoonbare GPS positie voertuig en verplichte wachttijd. In 2023 was het percentage verwijtbare loosmeldingen 0,9% (2022: 0,9%) van het jaartotaal aantal ritten vraagafhankelijk vervoer. In alle kwartalen bleef het percentage verwijtbare loosmeldingen boven de gestelde norm van maximaal 0,4%.



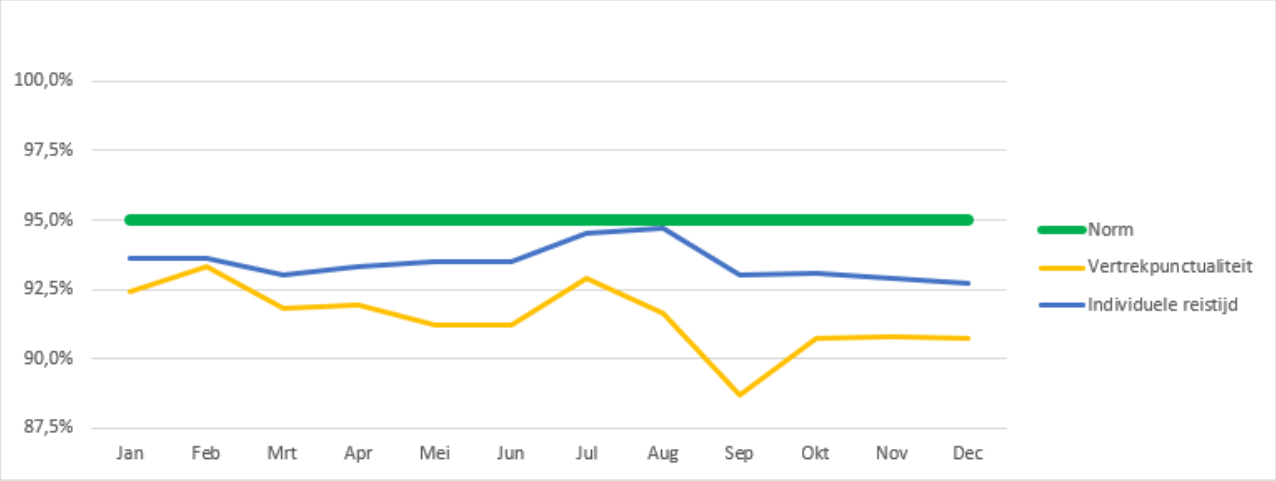
Grafiek 1: gegronde en verwijtbare klachten en verwijtbare loosmeldingen vraagafhankelijk vervoer 2023

d. Vertrekpunctualiteit

Binnen de bandbreedte van 15 minuten voor tot 15 minuten na de gewenste ophaaltijd moet een reiziger zijn ingestapt. Het gewenste vertrektijdstip van de reiziger wordt door het callcenter vastgelegd. De vertrekpunctualiteit in het vraagafhankelijk vervoer lag in 2023 op 91,4% (2022: 93,1%) en daarmee lager dan de gestelde norm van 95,0%. In geen enkel kwartaal is de gewenste kwaliteit behaald.

e. Individuele reistijd

Voor het combineren van verschillende reizigers is zogenaamde omrijdtijd toegestaan. Deze omrijdtijd is gemaximeerd. Per rit wordt deze maximale omrijdtijd bepaald en afgezet tegen de feitelijke individuele reistijd van de reiziger. De individuele reistijd wordt bepaald vanaf de geregistreerde instaptijd tot de geregistreerde uitstaptijd van de reiziger. Het percentage van de ritten dat in 2023 binnen de maximaal toegestane individuele reistijd is gereden is 93,4% (2022: 93,5%) en daarmee lager dan de gestelde norm van 95,0%.



Grafiek 2: vertrekpunctualiteit en individuele reistijd ritten vraagafhankelijk vervoer 2023

f. Ophaaltijden

Voor ritten met een ophaaltijd die meer dan 15 minuten te vroeg of te laat zijn wordt een boete opgelegd. Dit zijn ritten waarbij een reiziger dus 30 minuten voor of na de geboekte ophaaltijd vertrekt. In 2023 was het percentage ritten waarbij deze boete is opgelegd 2,1% (2022: 1,6%) van het jaartotaal aantal ritten vraagafhankelijk vervoer. In alle kwartalen bleef het percentage overschrijdingen ook boven de gestelde norm van maximaal 0,5%.

Callcenter

Naar aanleiding van de gerealiseerde kwaliteit zijn in 2023 malussen opgelegd aan het callcenter. Met betrekking tot de wachttijden telefonie is sprake van een zorgelijke ontwikkeling. De gemiddelde wachttijd is vanaf het derde kwartaal van 2023 namelijk fors toenemend. Conform het landelijk beeld wordt ook dit callcenter geconfronteerd met een nijpend tekort aan callcentermedewerkers ondanks forse wervings-inspanningen. Door deze exogene factor is ook in 2023 coulance toegepast. Momenteel worden aan de hand van een opgesteld verbeterplan acties uitgevoerd die moeten leiden tot een verlaging van de wachttijden.

a. Gegronde en verwijtbare klachten

Een klacht is gegrond indien de opdrachtnemer iets heeft gedaan wat ingaat tegen de regels, of heeft nagelaten wat had mogen worden verwacht op grond van de regels die voortkomen uit de aanbestedingsdocumenten. Een klacht is verwijtbaar als de opdrachtnemer niet aan kan tonen dat er sprake is van overmacht. In 2023 was het percentage gegronde en verwijtbare klachten 0,04% (2022: 0,03%) van het jaartotaal aantal declarabele ritten vraagafhankelijk vervoer. Op het laatste kwartaal van 2023 na, bleef het percentage gegronde en verwijtbare klachten in elk kwartaal ook binnen de gestelde norm van maximaal 0,05%.

b. Verwijtbare loosmeldingen

Een rit wordt loos gemeld nadat een reiziger niet wordt aangetroffen op het afgesproken adres/locatie. Is de oorzaak van de loosmelding herleidbaar naar een fout van de opdrachtnemer dan is sprake van een verwijtbare loosmelding. Te denken valt aan het vergeten te annuleren van ritten of het maken van een foutieve ritboeking. In 2023 was het percentage verwijtbare loosmeldingen 0,01% (2022: 0,01%) van het jaartotaal aantal declarabele ritten vraagafhankelijk vervoer. In alle kwartalen bleef het percentage verwijtbare loosmeldingen ook ruim binnen de gestelde norm van maximaal 0,05%.

c. Wachttijd telefonie

De gemiddelde wachttijd van alle inkomende gesprekken mag over een periode van één maand niet meer bedragen dan 25 seconden. In 2023 was de gemiddelde wachttijd van de inkomende gesprekken 84 seconden (2022: 25 seconden). Met name vanaf het derde kwartaal zien we de wachttijden fors oplopen met een gemiddelde wachttijd van boven de 100 seconden bij een norm van maximaal 25 seconden. Met behulp van een verbeterplan loopt de gemiddelde wachttijd begin 2024 terug.

Vraagafhankelijk vervoer (duurzaamheid)

In 2023 is 88,0% (2022: 79,8%) van de gereden kilometers als duurzaam te beschouwen. Dit percentage ligt boven de gewenste duurzaamheidsambitie van (gemiddeld) 84,3% voor 2023. Van de totaal aantal kilometers is in 2023 al 41,6% (2022: 30,0%) gereden door zero emissie voertuigen. Ook dit percentage ligt boven de gestelde norm (35%) voor 2023.

Wat hebben we hiervoor gedaan?

Contractbeheersing/management informatie

In 2023 zijn continu analyses op de (realtime) rittenbakken, de managementinformatie en andere uitvoeringsinformatie uitgevoerd. De resultaten zijn periodiek besproken met de opdrachtnemers. Op basis daarvan is (bij)gestuurd op de uitvoering van Avan. Hierbij zijn de KPI's zoals beschreven in de PvE's het uitgangspunt voor de monitoring en controles. De bevindingen die hieruit volgen hebben invloed op de bonus/malus regeling die van toepassing is.

Continuïteitsbijdragen

Vanwege de achterblijvende vervoersvolumes ten gevolge van de Coronacrisis hebben de vervoerders in het vraagafhankelijk vervoer ook in de eerste twee kwartalen van 2023 continuïtsbijdragen ontvangen. Deze tijdelijke maatregel is ingaande 1 juli 2023 stopgezet.

Omdat het vraagafhankelijk vervoer zich na de Coronacrisis op een fors lager niveau heeft gestabileerd, was er voor de vervoerders geen sprake meer van een bedrijfseconomisch verantwoorde exploitatie van het vervoer. Om hieraan tegemoet te komen is vanaf het derde kwartaal van 2023 met de huidige vervoerders in het vraagafhankelijk vervoer een meer structurele oplossing overeengekomen ter vergoeding voor het risico op achterblijvende en fluctuerende vervoersvolumes, de zogenaamde kilometerstaffel.

Daarbij is de vergoeding aan vervoerders afhankelijk van de feitelijke vervoersvolume. Ligt het vervoersvolume onder een vooraf gestelde norm, wordt de vergoeding naar boven bijgesteld. Ligt het vervoersvolume echter hoger dan deze norm, dan wordt de vergoeding naar beneden bijgesteld.

Controleverklaring vervoerskosten

Voor de verantwoording over 2023 wordt van elke vervoerder vraagafhankelijk vervoer en het callcenter een controleverklaring ontvangen van respectievelijk het vervoer binnen het betreffende perceel en de kosten callcenter. Het laten uitvoeren van een jaarlijkse audit op de (financiële) processen en (financiële) systemen is een contractuele verplichting.

Afstemming BVO DRAN en deelnemende gemeenten

In 2023 hebben meerdere overleggen met gemeenten plaatsgevonden over vraagafhankelijk vervoer gerelateerde zaken via het overleg contactambtenaren Avan. Aanbestedingsdocumenten zijn in nauwe ambtelijke samenwerking tot stand gekomen, waarbij bestuurders periodiek zijn geïnfomeerd en besluitvorming binnen het Algemeen Bestuur van de BVO DRAN heeft plaatsgevonden. Periodiek zijn door de BVO DRAN financiële rapportages aan het algemeen bestuur verstrekt.

Regionale Adviesraad

In 2023 hebben meerdere overleggen van de Regionale Adviesraad (RAD) doelgroepenvervoer plaatsgevonden om ervaringen van gebruikers mee te nemen in de (bij)sturing van de uitvoering van Avan. De RAD heeft ook over de aanbestdingsdocumenten haar advies uitgebracht. Bij alle overleggen van de RAD is een afgevaardigde van de BVO DRAN aanwezig geweest.

Communicatie

Via de website www.avan-vervoer.nl wordt gecommuniceerd met reizigers. Op deze site worden door de BVO DRAN periodiek nieuwsbrieven gepubliceerd. Onder het kopje "Nieuws" worden reizigers geïnformeerd over recente ontwikkelingen en eventuele aanpassingen aan het vervoer. De nieuwsbrieven worden ook gemaild aan alle reizigers waarvan het mailadres bekend is bij het callcenter.

Daarnaast is er door gebruikers o.a. de volgende informatie te vinden: klantenservice, de kosten voor vervoer, reserverings- en klachtentelefoonnummers, reistijden, procedures, reglementen en afspraken. Tevens kunnen reizigers via de website een rit boeken, een klacht indienen of een opmerking/vraag sturen naar de BVO DRAN. Op basis van ervaringen en reacties van gebruikers wordt de website periodiek geoptimaliseerd en aangepast.

Klanttevredenheidsonderzoek

In 2023 zijn voor het vraagafhankelijk vervoer continu onafhankelijke klanttevredenheidsonderzoeken (KTO’s) uitgevoerd. Daarvoor worden dagelijks vijf reizigers gebeld die de afgelopen dagen gebruik hebben gemaakt van Avan en gevraagd naar hun ervaringen over dit recente gebruik. Deze ervaringen worden gebundeld in een kwartaalrapportage en vervolgens in een jaarrapportage.

In juli 2023 is de jaarrapportage 2022-2023 gepresenteerd. De overall score voor het vraagafhankelijk vervoer is net als voorgaand jaar 8,2 (norm: 7,7). De scores voor de afzonderlijke onderdelen: stiptheid van de vertrektijd, reservering van de taxirit, reisduur van de taxirit en communicatie over de ophaaltijd bij het boeken, scoren elk iets hoger dan een 8,0. Klachtafhandeling scoort een 6,4 (2021-2022: 6,3) en daarmee een ruime voldoende. De KTO’s over de resterende kwartalen van 2023 laten een vergelijkbaar beeld zien.

Wat heeft het gekost?

Programma 1: Vraagafhankelijk vervoer	Vervoer (bruto)	Bonus/ malus	Continuïteit	Klant- bijdragen (incl. Btw)	Wmo subsidie
	A	B	C	D	E
Arnhem	2.309.063	-68.864	66.619	-300.571	-145.006
Berg en Dal	351.898	-18.307	-	-53.472	-22.142
Beuningen	170.966	-9.613	18.680	-25.070	-10.890
Doesburg	53.358	-1.749	8.698	-5.890	-2.261
Druten	318.625	-16.851	8.886	-51.495	-16.673
Duiven	201.967	-3.558	22.593	-24.291	-11.632
Heumen	131.384	-6.746	-	-19.661	-8.349
Lingewaard	592.822	-19.257	70.019	-79.875	-29.637
Montferland	474.699	-7.815	9.245	-60.587	-24.310
Mook en Middelaar	73.681	-4.171	9.191	-11.440	-4.733
Nijmegen	1.359.137	-68.679	-	-203.250	-109.299
Overbetuwe	473.886	-14.570	24.750	-61.312	-22.466
Renkum	547.903	-17.364	57.788	-69.198	-29.587
Rheden	699.231	-20.181	1.480	-85.044	-37.885
Rozendaal	1.582	-169	4.303	-141	-129
Westervoort	111.967	-2.178	31.395	-13.720	-6.661
Wijchen	297.193	-15.809	4.250	-52.568	-16.890
Zevenaar	453.026	-7.498	12.831	-61.128	-23.866
TOTAAL	**8.622.385**	**-303.378**	**350.729**	**-1.178.714**	**-522.415**

Programma 1: Vraagafhankelijk vervoer	Vervoer (netto)	Callcenter	Overige kosten vervoer	Totaal
	A t/m E = F	G	H	F t/m H
Arnhem	1.861.241	134.435	-11.320	1.984.356
Berg en Dal	257.976	25.538	-2.293	281.222
Beuningen	144.073	15.514	-2.419	157.169
Doesburg	52.156	6.632	-907	57.881
Druten	242.491	20.430	-2.256	260.665
Duiven	185.079	16.143	-2.576	198.647
Heumen	96.627	10.479	-1.316	105.790
Lingewaard	534.071	31.824	-5.905	559.990
Montferland	391.232	27.273	-2.547	415.957
Mook en Middelaar	62.528	7.585	-876	69.237
Nijmegen	977.909	102.319	-4.949	1.075.279
Overbetuwe	400.288	25.633	-4.351	421.571
Renkum	489.543	32.212	-3.149	518.606
Rheden	557.601	39.379	-3.642	593.337
Rozendaal	5.446	5.877	-93	11.229
Westervoort	120.804	8.715	-1.865	127.654
Wijchen	216.175	20.621	-1.268	235.528
Zevenaar	373.366	27.088	-2.863	397.591
TOTAAL	**6.968.606**	**557.696**	**-54.595**	**7.471.708**

Toelichting

Bestedingen

In 2023 is de impact van de coronacrisis op het feitelijk gebruik van het vraagafhankelijk vervoer nog steeds merkbaar geweest. Omdat bij de bepaling van de begroting is uitgegaan van vervoersvolumes zonder coronaeffecten, zijn de bruto vervoerskosten in 2023 daardoor ruim 15% lager (2022: -20%) uitgevallen dan in de begroting (€ 10,6 mln) voorzien. De huidige inschatting is dat er momenteel geen sprake meer is van enige coronaeffecten op het vervoer. De begroting vanaf 2024 is hierdoor gebaseerd op vervoersvolumes van de meest recente periodes.

In lijn met de VNG adviezen heeft de BVO DRAN ook in het eerste half jaar van 2023 aan vervoerders continuïteitsbijdragen uitgekeerd. In het kader van vraagafhankelijk vervoer is een totale continuïteitsbijdrage van € 350.729 (2022: € 798.712) aan vervoerders uitgekeerd. De totale bruto vervoerskosten vraagafhankelijk vervoer komen daardoor in 2023 uit op € 8.973.114 (€ 8.622.385 + € 350.729), dit was in 2022 nog een bedrag van € 7,8 mln.

Voor de kosten callcenter is een zelfde trend te zien, circa 16% onderschrijding (2022: -18%) van de begroting. Het percentage ligt wat lager dan bij de vervoerskosten doordat een groot van de vergoeding aan het callcenter een vast bedrag betreft en daarmee niet afhankelijk is van de hoeveelheid vervoer.

Financiering

De ontvangen klantbijdragen zijn in 2023 circa 15% lager (2022: -24%) uitgevallen dan begroot, de toegekende Wmo subsidie is wel gelijk aan de begrote bijdrage. De werkelijke bijdrage vanuit gemeenten is aanzienlijk lager uitgevallen dan in de begroting voorzien. De totale bijdrage van € 7.471.708 (2022: € 5,9 mln) valt 20% lager (2022: -30%) uit dan de begrote bijdrage van € 9,4 mln.

Doordat de ontvangen Wmo subsidie gelijk blijft aan het begrote subsidiebedrag, is de onderschrijding van de gemeentelijke bijdrage voor het vraagafhankelijk vervoer hoger dan de begrotingsonderschrijding van de bestedingen.

2.2.2. Programma routevervoer

Wat wilden 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.
  a. Aantal dataritten per kwartaal > 95%;
  b. Aantal gegronde en verwijtbare klachten per kwartaal < 0,3%;
  c. Gemiddelde aankomstpunctualiteit ritten per maand > 95%;
  d. Gemiddelde vertrekpunctualiteit ritten per maand > 95%;
  e. Aantal ritten met vertrektijd met een marge van meer dan 30 minuten (te laat) < 0,5%.

- Het realiseren van de gestelde doelen in het kader van duurzaamheid waarbij in 2023 voor het routevervoer sprake diende te zijn van een oplopend volume van 70% van duurzame kilometers in het eerste kwartaal van 2023 naar een volume van 95% in het vierde kwartaal. Voor geheel 2023 is dit gemiddeld 84,3%. Voor het zero emissie aandeel diende het gehel jaar sprake te zijn van tenminste 5% zero emissie kilometers.
- Een goede sturing en (financiële) beheersing van de uitvoering van het routevervoer met Avan.

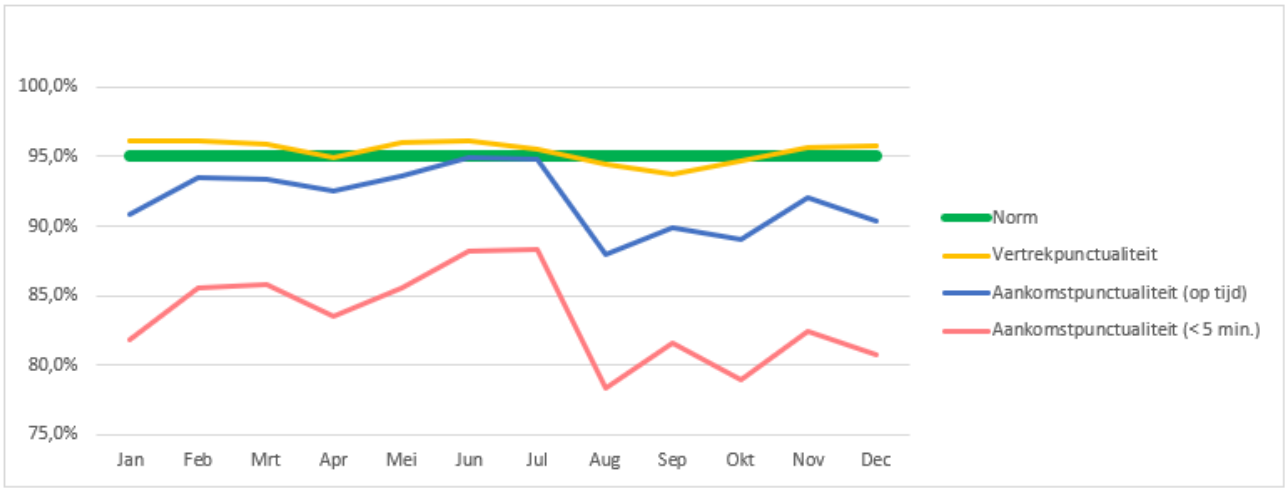
Wat hebben we bereikt?
Naar aanleiding van de gerealiseerde kwaliteit zijn in 2023 conform bestek malussen opgelegd aan de vervoerders van het routevervoer. De voortdurende problematiek om chauffeurs te werven zorgt er voor dat de kwaliteit van het vervoer blijvend onder druk staat en ook in 2023 coulance is toegepast.

a. Dataritten
Door niet functionerende data-apparatuur of problemen in de verzending van data kan het incidenteel voorkomen dat ritgegevens niet worden geregistreerd. In 2023 was het percentage niet-dataritten 1,9% (2022: 2,4%) van het jaartotaal aantal ritten routevervoer. De realisatie per kwartaal lag tussen de 1,8% en 2,1% en daarmee ruim binnen de norm van 5,0% niet-dataritten.

b. Gegronde en verwijtbare klachten
Een klacht is gegrond indien de opdrachtnemer iets heeft gedaan wat ingaat tegen de regels, of heeft nagelaten wat had mogen worden verwacht op grond van de regels die voortkomen uit de aanbestedingsdocumenten. Is er sprake van een overmachtssituatie dan zou mogelijk de klacht als niet verwijtbaar kunnen worden geclassificeerd. Een voorbeeld hiervan zijn vertragingen door hevige sneeuwval of plotseling optredende gladheid. In 2023 was het percentage gegronde en verwijtbare klachten 0,05% (2022: 0,05%) van het jaartotaal aantal ritten routevervoer. Per kwartaal bekeken bleef het percentage gegronde en verwijtbare klachten ook ruim binnen de gestelde norm van maximaal 0,3%.

c. Aankomstpunctualiteit
Het huidige uitgangspunt is dat reizigers op tijd op de locatie aanwezig zijn, dat is voor aanvang van de activiteit. De aankomstpunctualiteit (op tijd) in het routevervoer lag in 2023 op 91,9% (2022: 91,7%) en daarmee lager dan de gestelde norm van 95,0%. In de overeenkomsten met de vervoerders is opgenomen dat reizigers tenminste 5 minuten voor aanvang van de activiteit dienen aan te komen op locatie. Gelet op de chauffeurskrapte is tot nu toe de focus gelegd op het op tijd op locatie aankomen. Weliswaar is er nog steeds sprake van chauffeurskrapte, maar de ergste spanning lijkt af te nemen. Met vervoerders is inmiddels de weg ingezet dat er gekoerst dient te worden op de eis van tenminste 5 minuten voor aanvang aanwezig op locatie. Voor de volledigheid is ook deze aankomstpunctualiteit (< 5 min.) aan de grafiek toegevoegd, in 2023 83,4%.

d. Vertrekpunctualiteit
Binnen 15 minuten na afloop van een activiteit moeten alle reizigers vanaf de locatie zijn vertrokken. Op basis van geregistreerde voorrijdtijd, instaptijd en GPS locatie vindt monitoring plaats. De vertrekpunctualiteit in het routevervoer lag in 2023 op 95,5% (2022: 95,6%) en daarmee binnen de gestelde norm van 95,0%.



Grafiek 3: aankomstpunctualiteit en vertrekpunctualiteit routevervoer 2023

e. Vertrektijden

Voor ritten met een vertrektijd vanaf een locatie later dan 30 minuten na einde van de activiteit wordt een boete opgelegd. In 2023 was het percentage ritten waarbij deze boete is opgelegd 0,2% (2022: 0,2%) van het jaartotaal aantal ritten routevervoer. In alle kwartalen bleef het percentage overschrijdingen binnen de gestelde norm van maximaal 0,5%.

Duurzaamheid

In 2023 is 84,3% (2022: 69,4%) van de gereden kilometers als duurzaam te beschouwen. Dit percentage is gelijk aan de gewenste duurzaamheidsambitie van (gemiddeld) 84,3% voor 2023. Van de totaal aantal kilometers is in 2023 al 25,8% (2022: 7,6%) gereden door zero emissie voertuigen. Dit terwijl de gestelde norm voor 2023 nog op 5% zero emissie kilometers lag.

Wat hebben we hiervoor gedaan?

Contractbeheersing/management informatie

In 2023 zijn continu analyses op de (realtime) rittenbakken, de managementinformatie en andere uitvoeringsinformatie uitgevoerd. De resultaten zijn periodiek besproken met de opdrachtnemers. Op basis daarvan is (bij)gestuurd op de uitvoering van Avan. Hierbij zijn de KPI's zoals beschreven in de PvE's het uitgangspunt voor de monitoring en controles. De bevindingen die hieruit volgen hebben invloed op de bonus/malus regeling die van toepassing is.

Controleverklaring vervoerskosten

Voor de verantwoording over 2023 wordt van elke vervoerder routevervoer een controleverklaring ontvangen van het vervoer binnen het betreffende perceel. Het laten uitvoeren van een jaarlijkse audit op de (financiële) processen en (financiële) systemen is een contractuele verplichting.

Afstemming BVO DRAN en deelnemende gemeenten

In 2023 hebben meerdere overleggen met gemeenten plaatsgevonden over routevervoer gerelateerde zaken via het overleg contactambtenaren Avan. Aanbestedingsdocumenten zijn in nauwe ambtelijke samenwerking tot stand gekomen, waarbij bestuurders periodiek zijn geïnfomeerd en besluitvorming binnen het Algemeen Bestuur van de BVO DRAN heeft plaatsgevonden. Periodiek worden door de BVO DRAN financiële rapportages aan het algemeen bestuur verstrekt.

Regionale Adviesraad

In 2023 hebben meerdere overleggen van de Regionale Adviesraad (RAD) doelgroepenvervoer plaatsgevonden om ervaringen van gebruikers mee te nemen in de (bij)sturing van de uitvoering van Avan. De RAD heeft ook over de aanbestdingsdocumenten haar advies uitgebracht. Bij alle overleggen van de RAD is een afgevaardigde van de BVO DRAN aanwezig geweest.

Communicatie

Via de website www.avan-vervoer.nl wordt gecommuniceerd met reizigers. Op deze site worden door de BVO DRAN periodiek nieuwsbrieven gepubliceerd. Op de website kunnen reizigers uit het routevervoer ook de contactgegevens van de vervoerders vinden. Onder het kopje "Nieuws" worden reizigers geïnformeerd over recente ontwikkelingen en eventuele aanpassingen aan het vervoer. Ook kunnen reizigers via de website een klacht indienen of een opmerking/vraag sturen naar de BVO DRAN. Op basis van ervaringen en reacties van gebruikers wordt de website periodiek geoptimaliseerd en aangepast.

Nieuwe reizigers in het routevervoer worden na aanmelding per post geïnformeerd over het Avan vervoer. Communicatie over de ritten gebeurt via de betreffende vervoerders. Via het routevervoerportaal kunnen ouders en reizigers de laatste informatie vinden over bijvoorbeeld de ophaaltijden of kunnen zij indien nodig hun rit afmelden.

Klanttevredenheidsonderzoek

In 2023 is voor het routevervoer een onafhankelijk klanttevredenheidsonderzoek (KTO's) uitgevoerd. Door de aard van het vervoer wordt voor het routevervoer jaarlijks een KTO uitgevoerd. Het onderzoek heeft in maart, april en mei 2023 plaatsgevonden.

De overall score voor het routevervoer is 7,7 (2022: 7,7) en voldoet daarmee aan de gestelde norm. De scores voor de afzonderlijke onderdelen: beoordeling voertuigen, chauffeurs en het gemak van het tijdelijk afmelden, scoren een 8,0 of hoger. Klachtafhandeling scoort een 4,9 (2022: 5,4).

Wat heeft het gekost?

Programma 2: Routevervoer	Vervoer (bruto)	Bonus/ malus	Vervoer (netto)	Overige kosten vervoer	Totaal
	A	B	A t/m B = C	D	C t/m D
Arnhem	2.487.815	-41.524	2.446.291	-13.406	2.432.884
Berg en Dal	511.666	-5.565	506.102	3.236	509.338
Beuningen	413.556	-4.185	409.371	-3.353	406.018
Doesburg	384.237	-7.594	376.642	-5.700	370.943
Druten	267.687	-2.580	265.108	-1.791	263.317
Duiven	356.846	-1.951	354.895	-4.590	350.305
Heumen	190.390	-1.971	188.419	-367	188.052
Lingewaard	1.160.507	-2.974	1.157.533	-5.355	1.152.178
Montferland	67.367	-158	67.210	-622	66.588
Mook en Middelaar	92.414	-1.102	91.312	-670	90.643
Nijmegen	1.398.757	-15.712	1.383.046	-15.987	1.367.059
Overbetuwe	1.341.687	-3.418	1.338.269	-11.626	1.326.643
Renkum	190.737	-3.524	187.214	-3.052	184.161
Rheden	965.048	-19.360	945.688	-9.957	935.731
Rozendaal	28.306	-592	27.713	327	28.040
Westervoort	284.972	-1.822	283.149	-1.970	281.179
Wijchen	565.658	-5.551	560.107	-4.798	555.310
Zevenaar	877.625	-4.390	873.235	-7.008	866.227
TOTAAL	**11.585.276**	**-123.972**	**11.461.303**	**-86.688**	**11.374.615**

Toelichting

Bestedingen

In 2023 zijn er nauwelijks nog effecten volgend uit de coronacrisis merkbaar geweest binnen het routevervoer. Enkel binnen het dagbestedingsvervoer zijn deze effecten nog beperkt zichtbaar. De bruto vervoerskosten zijn in 2023 ongeveer 8% lager (2022: -8%) uitgevallen dan in de begroting (€ 12,6 mln) voorzien. De totale bruto vervoerskosten routevervoer komen in 2023 uit op € 11.585.276, dit was in 2022 nog een bedrag van € 10,7 mln.

Financiering

Doordat de gemeentelijke bijdrage de enige financieringsbron is voor de kosten van het routevervoer, ligt de afwijking van de werkelijke bijdrage ten opzichte van de begroting volledig in lijn met de procentueel lagere bestedingen in 2023.

2.2.3. Overzicht overhead

Wat hebben we bereikt?

Sturing en (financiële) beheersing van uitvoering van het vervoer met Avan

In 2023 zijn elk kwartaal financiële managementrapportages aan het bestuur verstrekt. In deze rapportage wordt de voortgang van de (geprognosticeerde) bestedingen en verstrekte continuïteitsbijdragen per vervoerssoort en per gemeente inzichtelijk gemaakt. Op basis van de verwachte onderschrijding vervoerskosten uit deze rapportages heeft in 2023 al een tussentijdse afrekening (terugbetaling) met de gemeenten plaatsgevonden.

Een doorlopend proces blijft de gezamenlijke zoektocht van de BVO DRAN en gemeenten om de kosten van het vervoer zo veel mogelijk te beperken door het doorvoeren van optimalisaties en invoeren van beheersmaatregelen.

Ondersteunen en faciliteren van het bestuur in haar taakuitvoering

Om te komen tot gedegen besluitvorming worden alle onderwerpen die door de BVO DRAN zijn geagendeerd voorbesproken in het voorbereidend ambtelijk overleg (VAO). Op de momenten dat specifieke detail toelichting noodzakelijk wordt geacht, worden er door de BVO DRAN naast dit VAO nog extra (financiële) bijeenkomsten georganiseerd. De BVO DRAN is in de bestuurlijke overleggen aangesloten en geeft toelichting op de door hen geagendeerde onderwerpen. De BVO DRAN zorgt ook voor de verslaglegging van de bestuurlijk overleggen.

Wat hebben we hiervoor gedaan?

Afstemming BVO DRAN en callcenter/vervoerders

Frequent worden er overleggen gevoerd met de vervoerders en het callcenter over operationele aspecten van de samenwerking. Binnen deze overleggen worden aan de hand van de contractueel overeengekomen KPI’s de prestaties van de opdrachtnemers besproken. Hierdoor heeft een goede bewaking plaats kunnen vinden ten aanzien van het behalen van de normen van in paragraaf 2.2.1 en 2.2.2 opgesomde KPI's.

Inrichting vervoer en callcenter

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.

Vergoeding vervoer en callcenter

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

Monitoren van (landelijke) ontwikkelingen

De BVO DRAN neemt deel aan het bovenregionaal overleg. Hierin zijn de Gelderse vervoersregio's vertegenwoordigd waarbij ontwikkelingen worden besproken, kennis en ervaringen worden gedeeld en de samenwerking wordt gezocht voor de aanpak van eventuele knelpunten in het doelgroepenvervoer.

De BVO DRAN is vertegenwoordigd in het bestuur van de landelijke vereniging doelgroepenvervoer (VDVN). Een vereniging die zich inzet voor de belangen van gemeentelijke opdrachtgevers in het doelgroepenvervoer en in nauw contact staat met de VNG en vertegenwoordigers van de Rijksoverheid.

De BVO DRAN neemt actief deel aan regionale bijeenkomsten, georganiseerd door de griffierskringen, met als doel informatievoorziening aan raadsleden door diverse gemeenschappelijke regelingen.

De BVO DRAN is actief betrokken bij het oplossen van (reizigers)problemen binnen het doelgroepenvervoer en ondersteund daarbij de ambtelijke organisatie.

Wat heeft het gekost?

Overzicht Overhead	Vraagafhankelijk	Route	Totaal BVO (bruto)
Arnhem	70.772	76.251	147.023
Berg en Dal	14.607	21.239	35.846
Beuningen	8.286	20.044	28.330
Doesburg	1.856	13.368	15.225
Druten	12.089	10.156	22.245
Duiven	9.837	17.381	27.219
Heumen	8.378	12.140	20.518
Lingewaard	15.618	30.585	46.203
Montferland	32.454	4.606	37.060
Mook en Middelaar	5.588	7.009	12.598
Nijmegen	78.432	81.708	160.140
Overbetuwe	12.353	34.974	47.327
Renkum	24.291	8.456	32.748
Rheden	18.134	25.027	43.161
Rozendaal	302	5.407	5.709
Westervoort	5.245	13.349	18.595
Wijchen	14.245	27.113	41.358
Zevenaar	15.050	29.155	44.205
Provincie Gelderland	29.983	40.347	70.330
TOTAAL	**377.522**	**478.317**	**855.839**

2.3. Paragrafen

In de jaarstukken wordt in afzonderlijke paragrafen ingegaan op de beleidslijnen met betrekking tot relevante beheersmatige aspecten van de organisatie. In de BBV (art. 26) staat aangegeven dat in het jaarverslag de paragrafen opgenomen moeten zijn die ook in de begroting zijn opgenomen. Dit betreft voor de jaarstukken 2023 van BVO DRAN de volgende paragrafen:

- weerstandsvermogen en risicobeheersing
- financiering
- bedrijfsvoering

2.3.1. 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 moeten 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.

Inventarisatie van de risico's

Clausule afwijkend vervoersvolume overeenkomsten vervoerders

Door invoering van beheersmaatregelen bestaat tijdens de contractperiode de mogelijkheid dat vervoervolumes schommelen. Binnen de huidige en verlengde contracten routevervoer zijn afspraken gemaakt voor het geval dat vervoervolumes structureel en substantieel toe- of afnemen en dit leidt tot een onredelijke financiële situatie voor vervoerder of opdrachtgever. Beide partijen treden in dit geval tijdig in overleg. Binnen de huidige, 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 een noodzakelijke tariefverhoging ten gevolge van substantiële afwijkingen zal deze naar alle waarschijnlijkheid in alle gevallen passend zijn binnen de begroting van de BVO DRAN, rekening houdend met de algemene uitgangspunten uit de kaderbrief 2025.

Aanbesteding en implementatie
Ten gevolge van de recente aanbesteding (start vervoer 1 augustus 2024) is voor meerdere percelen vervoer gegund aan een andere partij dan de huidige vervoerder. Een deel van de chauffeurs zal conform de CAO uitgangspunten de overstap maken naar de nieuwe vervoerder. Voor de dan nog resterende personeelsbehoefte zullen chauffeurs uit de markt geworven dienen te worden. Mede gelet op de krapte op de arbeidsmarkt is er een reëel risico dat bij de start van het vervoer sprake is van onvoldoende chauffeurs. In samenwerking met de BVO DRAN wordt nagedacht over what-if scenario'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 de verwachting dat een toekomstige aanbesteding 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. De reden hiervan is dat naar verwachting de komende jaren de ontwikkelingen van deze voertuigen in combinatie met infasering van laadinfrastructuur tot een lagere kostentoename leidt.

De infasering van zero emissie rolstoelbussen is onderdeel van de herzieningsclausule die is opgenomen in de huidige contracten. Naar verwachting heeft infasering van zero emissie rolstoelbussen op termijn nog steeds een kostenstijgend effect. Binnen de begroting is vanaf medio 2026 rekening gehouden met 5% meerkosten voor de infasering.

Aanbesteding callcenter
Met het callcenter is in 2020 een contract afgesloten voor een initiële periode van 3 jaar en drie verlengingsopties van elk twee jaar. In 2023 is dit contract met 2 jaar verlengd. De huidige contractperiode eindigt daardoor op 31 juli 2025. De mogelijkheid bestaat om dit contract nog met 2 x 2 jaren te verlengen. Het lichten van verlengingsopties is een tweezijdig besluit dat tenminste één jaar voor expiratiedatum schriftelijk aan de andere partij kenbaar dient te worden gemaakt.

Uiterlijk 31 juli 2024 dient dit besluit genomen te worden. Het overleg daartoe is inmiddels opgestart. Mocht besloten worden tot het niet verlengen van dit contract dan vindt er een aanbesteding plaats. Naar verwachting zullen de kosten na aanbesteding toenemen.

Indexatie eigen bijdrage vraagafhankelijk vervoer
De reizigersbijdrage van het tarief Wmo met korting volgt de kostenontwikkeling van de reizigersbijdrage, zoals van toepassing binnen het reguliere busvervoer BRENG (LTI index). Voor 1 januari jl. bedroeg deze kostenontwikkeling +11,72%. Vanuit de Rijksoverheid is € 300 miljoen beschikbaar gesteld (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.

In het merendeel van de gemeentelijke verordeningen (Avan gemeenten) staat opgenomen dat de indexering van de reizigersbijdrage van het tarief Wmo met korting gelijk is aan de indexatie van de reizigersbijdrage in het reguliere OV. Het verhogen van de Wmo reizigersbijdrage in 2024 zou daardoor in strijd zijn met deze verordeningen. Op basis daarvan heeft het Algemeen Bestuur van de BVO DRAN op 30 november 2023 besloten om de feitelijke reizigersbijdrage van het tarief Wmo met korting voor 2024 niet te verhogen. Dit besluit is verwerkt in de gewijzigde begroting 2024.

Op dit moment is nog onzeker of, en zo ja in welke mate de provincie haar OV reizigersbijdrage indexeert ingaande 1 januari 2025. In de MJPB 2025-2028 is rekening gehouden met een indexatie op dat moment van +13,82%. Wanneer de indexatie lager uitvalt, zorgt dit voor een hogere gemeentelijke bijdrage in het vraagafhankelijk vervoer.

Beleid omtrent de weerstandscapaciteit en risico's
De inrichting van het vervoer is gebaseerd op een ‘open einde’ systematiek. Dit betekent dat de kosten oplopen wanneer een deelnemer meer of aangepast gebruik inbrengt of dat er in een periode meer ritten hebben plaatsgevonden dan begroot. Dit brengt een financieel risico met zich mee voor betreffende deelnemer. Door periodiek inzicht te geven in het volume van het aantal ritten en de bijbehorende kosten worden de gevolgen van verwachtte toenames van ritten en/of kosten door de BVO DRAN gecommuniceerd met de gemeenten.

De gemeenten streven naar het versterken van de eigen kracht van de reiziger en een toename van het gebruik van algemene voorzieningen in combinatie met een afname van het doelgroepenvervoer. Bijvoorbeeld het gebruik van openbaar vervoer en vrijwilligers. Daarnaast sturen vervoerders bij het plannen op efficiency. Bijvoorbeeld het afstemmen van verschillende vervoersvormen en slim koppelen van deze vervoersstromen binnen de planning.

Financiële kengetallen
Doordat de BVO DRAN niet over eigen vermogen, vaste activa en vaste passiva beschikt, kan er geen netto schuldquote en solvabiliteitsratio worden bepaald. Door de ‘open einde’ systematiek is de structurele exploitatieruimte gewaarborgd.

2.3.2. 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 bestedingen 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.

Geprognosticeerde balans

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

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. Deze norm bedraagt voor gemeenschappelijke regelingen in 2023 8,2% van het begrotingstotaal. De huidige stand van de netto-vlottende schuld geeft geen aanleiding om op de korte termijn maatregelen voor te stellen.

(bedragen x € 1.000,-)	Begroot	Werkelijk	Verschil	Analyse
Toegestane kasgeldlimiet				
Begrote lasten	€ 24.903	€ 21.403	€ -3.500	€ -
Percentage conform wet Fido, uitvoeringsregeling	8,2%	8,2%	8,2%	
Toegestane kasgeldlimiet	€ 2.042	€ 1.755	€ -287	€ -
Berekening netto vlottende schuld				
Vlottende schuld	€ 10.000	€ 10.691	€ 691	€ -
-/- Vlottende middelen	€ 10.000	€ 10.691	€ 691	€ -
Netto vlottende schuld	€ -	€ -	€ -	€ -
Ruimte kasgeldlimiet				
Toegestane kasgeldlimiet	€ 2.042	€ 1.755	€ -287	€ -
-/- Netto vlottende schuld	€ -	€ -	€ -	€ -
Ruimte (+) c.q. overschrijding (-)	€ 2.042	€ 1.755	€ -287	€ -

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. Om te bepalen wat overtollige middelen zijn, wordt een drempelbedrag gehanteerd. Het drempelbedrag is in 2023 gelijk aan 2,0% van het begrotingstotaal, waarbij het drempelbedrag minimaal € 1.000.000 bedraagt.

In 2023 resulteert dit voor de BVO DRAN tot een drempelbedrag van € 1.000.000 door een begrotingstotaal in de gewijzigde begroting 2023 van € 26.081.552. Gedurende 2023 vindt vanaf € 250.000 afroming van overtollige middelen plaats naar de schatkist bij het ministerie van Financiën. Hierdoor wordt het drempelbedrag niet overschreden.

Berekening benutting drempelbedrag schatkistbankieren (bedragen x € 1000)					
		Verslagjaar			
(1)	**Drempelbedrag**	**1.000**			
		Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
(2)	**Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen**	**250**	**250**	**250**	**250**
(3a) = (1) > (2)	Ruimte onder het drempelbedrag	750	750	750	750
(3b) = (2) > (1)	Overschrijding van het drempelbedrag	-	-	-	-
(1) Berekening drempelbedrag					
		Verslagjaar			
(4a)	Begrotingstotaal verslagjaar	26.082			
(4b)	Het deel van het begrotingstotaal dat kleiner of gelijk is aan € 500 miljoen	26.082			
(4c)	Het deel van het begrotingstotaal dat de € 500 miljoen te boven gaat				
(1) = (4b)*0,02 + (4c)*0,002 met een minimum van €1.000.000 als het begrotingstotaal kleiner of gelijk is aan 500 mln. En als begrotingstotaal groter dan € 500 miljoen is is het drempelbedrag gelijk aan € 10 miljoen, vermeerderd met 0,2% van het deel van het begrotingstotaal dat de € 500 miljoen te boven gaat.	Drempelbedrag	1.000			
(2) Berekening kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen					
		Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
(5a)	Som van de per dag buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen (negatieve bedragen tellen als nihil)	22.500	22.750	23.001	23.003
(5b)	Dagen in het kwartaal	90	91	92	92
(2) - (5a) / (5b)	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	250	250	250	250

Relatiebeheer

Het betalingsverkeer is belegd bij de Bank Nederlandse Gemeenten.

2.3.3. 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 en geregistreerde OV-reisadviezen.

Dienstverleningsovereenkomsten
Voor 2023 zijn met de Connectie en de gemeente Arnhem dienstverleningsovereenkomsten (DVO) afgesloten. De Connectie levert ingerichte werkplekken, diverse (financiële) applicaties en functioneel beheer, een volledig financieel administratieve verwerking (inclusief salarisadministratie) en archivering. Als bijlage bij de DVO met de Connectie is ook een verwerkersovereenkomst opgenomen. De DVO met de gemeente Arnhem betreft afspraken over inzet van specialistische expertise.

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

Beleidsindicatoren

Omschrijving	Eenheid	Waarde
Formatie	Fte per 1.000 inwoners	0,01
Bezetting	Fte per 1.000 inwoners	0,01
Apparaatskosten	Kosten per inwoner	1,07
Externe inhuur	Kosten als % van de totale loonsom + totale kosten inhuur externen	5,15%
Overhead	Kosten overhead als % van de totale lasten	4,00%

Fraude
Bij de BVO DRAN zijn geen gevallen van fraude of vermoedens daaromtrent bekend.

Duurzaamheid
Maatschappelijke ontwikkelingen zijn mede kaderstellend voor de uitvoering van het vervoer, waarbij binnen de huidige contracten met vervoerders en zeker ook de komende jaren onder meer de focus ligt op verduurzaming. In toenemende mate worden daartoe voertuigen ingezet waarbij sprake is van volledig elektrische aandrijving. De ambitie is dat uiterlijk in 2028 sprake is van volledig zero emissie gereden doelgroepenvervoer binnen de Avan gemeenten. In de programma's vraagafhankelijk vervoer en routevervoer worden de resultaten in het kader van duurzaamheid uit 2023 toegelicht.

Wet open overheid
In 2023 is door de BVO DRAN een aanvang gemaakt met het implementeren van de Wet open overheid (Woo). Er is een contactpersoon aangesteld en gestart met de voorbereidingen om de processen ingericht te hebben bij volledige inwerkingtreding van de wet.

Rechtmatigheid
Er zijn in 2023 geen onrechtmatigheden geweest die de rapportagegrens van € 10.000 hebben overschreden. De rapportagegrens is bepaald op 5% van de verantwoordingsgrens. De verantwoordingsgrens bedraagt 1% van de totale lasten in de jaarrekening (€ 21.403.291). In het controleprotocol voor de accountantscontrole BVO DRAN is vastgelegd hoe de rapportagegrens jaarlijks bepaald dient te worden.

3. Jaarrekening

3.1. Overzicht van baten en lasten

Overzicht van baten en lasten	Gewijzigde begroting 2023	Realisatie 2023	Realisatie 2022
Bedrijfsvoeringsorganisatie (BVO)			
Lasten	1.057.500	855.839	811.360
Baten	1.057.500	855.839	811.360
Saldo van baten en lasten	**0**	**0**	**0**

Toelichting
In 2023 zijn de bestedingen binnen de begroting gerealiseerd. In paragraaf 3.2 wordt verdere toelichting gegeven.

3.2. Specificatie BVO

Overzicht Overhead	Gewijzigde begroting 2023	Realisatie 2023	Resultaat 2023
Lasten			
Structureel			
Personeelskosten	765.000	649.422	115.577
Ondersteunende taken	60.000	52.541	7.459
Huisvesting	27.500	24.928	2.572
Accountant en fiscaal advies	22.500	18.756	3.744
Opdrachtgeversplatform doelgroepenvervoer	12.500	10.898	1.602
Kantoorkosten, ICT	82.500	39.037	43.463
Consumenten, klachten	72.500	70.617	1.883
Onvoorzien	-10.000	-13.826	3.826
Subtotaal	**1.032.500**	**852.372**	**180.128**
Incidenteel			
Systeemontwikkeling	25.000	3.467	21.533
Subtotaal	**25.000**	**3.467**	**21.533**
TOTAAL	**1.057.500**	**855.839**	**201.661**

Overzicht Overhead	Gewijzigde begroting 2023	Realisatie 2023	Resultaat 2023
Baten			
Bijdrage gemeenten	990.559	785.509	205.050
Beheerbijdrage provincie	66.941	70.330	-3.389
TOTAAL	**1.057.500**	**855.839**	**201.661**

Toelichting

In 2023 is een deel (€ 201.661) van het beschikbare budget niet besteed door de vervoersorganisatie. Invulling van een vacature heeft in 2023 niet plaatsgevonden. Daarnaast zijn enkele vacatures qua formatieomvang deeltijds ingevuld, waardoor het budget personeelskosten niet volledig wordt benut (circa € -115.000).

Ook het budget kantoorkosten is in 2023 niet volledig benut (circa € -45.000). Omdat een deel van de onderschrijding structureel van aard blijkt, is bij de begroting BVO lasten op dit onderdeel vanaf 2024 naar beneden bijgesteld.

3.3. Balans

Balans per 31-12-2023

ACTIVA		31-12-2023	31-12-2022
Vaste activa		0	0
Totaal vaste activa		**0**	**0**
Vlottende activa			
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar			
Vorderingen op openbare lichamen	(1)	4.433.988	5.875.772
Uitzettingen in 's Rijks schatkist		5.040.192	3.062.942
Overige vorderingen		4.088	1.125
		9.478.268	8.939.839
Liquide middelen			
Banksaldi		250.884	250.201
Overlopende activa			
Overige nog te ontvangen bedragen, en de vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen	(2)	961.739	1.123.716
Totaal vlottende activa		**10.690.891**	**10.313.756**
TOTAAL GENERAAL		**10.690.891**	**10.313.756**

PASSIVA		31-12-2023	31-12-2022
Vaste passiva		0	0
Totaal vaste passiva		**0**	**0**
Vlottende passiva			
Netto-vlottende schulden met een rentetypische looptijd korter dan één jaar			
Overige schulden	(3)	12.712	240.471
Overlopende passiva			
Verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen	(4)	2.706.382	2.564.964
Van overige Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren	(5)	6.550.418	6.260.996
Overige vooruitontvangen bedragen die ten bate van volgende begrotingsjaren komen	(6)	1.421.380	1.247.325
		10.678.180	10.073.285
Totaal vlottende passiva		**10.690.891**	**10.313.756**
TOTAAL GENERAAL		**10.690.891**	**10.313.756**

3.3.1. Toelichting balansposten

Vorderingen op openbare lichamen	(1)	4.433.988
Arnhem Q1-2024		792.546
Berg en Dal Q1-2024		269.282
Beuningen Q1-2024		229.516
Duiven Q1-2024		238.271
Heumen Q1-2024		117.074
Lingewaard Q1-2024		608.314
Montferland Q1-2024		202.126
Nijmegen Q1-2024		960.676
Rheden Q1-2024		546.148
Rozendaal Q1-2024		4.016
Westervoort Q1-2024		162.097
Zevenaar Q1-2024		303.920
		4.433.988

Overige nog te ontvangen bedragen, en de vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen	(2)	961.739
Nog te ontvangen bedragen		
Wmo subsidie provincie	(a)	688.374
Vervoerskosten	(b)	185.760
Overige kosten	(c)	85.171
Overige bedragen		
Vooruitbetaalde bedragen		2.434
		961.739

Wmo subsidie provincie	(a)	688.374
Subsidiebeschikking 2021		1.692.548
Ontvangen 80% voorschot		-1.354.038
Subsidiebeschikking 2022		1.156.575
Ontvangen 80% voorschot		-925.260
Subsidiebeschikking 2023		592.745
Ontvangen 80% voorschot		-474.196
		688.374

Nog te ontvangen vervoerskosten	(b)	185.760
Malus 2023		163.081
Nog te ontvangen creditnota's		5.151
Nog te factureren vervoerskosten		17.528
		185.760

Overige kosten	(c)	85.171
Callcenter 2023		26.006
Rente schatkistbankieren Q4-2023		54.575
Overige kosten		4.589
		85.171
Netto-vlottende schulden met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	(3)	12.712
Crediteuren		12.712
		12.712
Verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen	(4)	2.706.382
Nog te betalen bedragen		
Vervoerskosten	(d)	2.144.396
Omzetbelasting Q4-2023		499.553
Overige kosten	(e)	25.950
Overige bedragen		
Loonbelasting		36.482
		2.706.382
Nog te betalen vervoerskosten	(d)	2.144.396
Vervoer december 2023		1.605.492
Vervoer november 2023		522.053
Vervoer overige maanden 2023		16.851
		2.144.396
Nog te betalen overige kosten	(e)	25.950
BVO lasten 2022		17.066
Callcenter Q4-2023		671
Pensioenpremie december 2023		8.213
		25.950
Van overige Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren	(5)	6.550.418
Vooruitgefactureerde bijdrage gemeenten		6.550.418
		6.550.418

De deelnemende gemeenten hebben op 18 december 2023 voorschotfacturen voor het eerste kwartaal van 2024 ontvangen.

Overige vooruitontvangen bedragen die ten bate van volgende begrotingsjaren komen	(6)	1.421.380
Nog te betalen bedragen		
Bijdrage gemeenten 2023	(g)	1.421.380
		1.421.380

Bijdrage gemeenten 2023	(g)	1.421.380
Arnhem		270.874
Berg en Dal		24.788
Beuningen		55.477
Doesburg		58.930
Druten		53.513
Duiven		67.440
Heumen		27.165
Lingewaard		82.916
Montferland		32.297
Mook en Middelaar		16.614
Nijmegen		288.229
Overbetuwe		88.102
Renkum		74.014
Rheden		101.203
Rozendaal		1.207
Westervoort		37.858
Wijchen		72.661
Zevenaar		68.093
		1.421.380

Per saldo moet er een bedrag worden terugbetaald aan de gemeenten. Gemeenten met een negatief saldo moeten echter nog bijbetalen.

Niet uit de balans blijkende rechten en verplichtingen

Wettelijke vakantie-uren

Het saldo van de openstaande verlofuren per 31 december 2023 die kunnen leiden tot uitbetaling is 141 uur. Rekening houdend met het bruto uurloon plus werkgeverslasten betreft het een maximaal bedrag van € 6.240.

3.3.2. Grondslagen jaarrekening

De jaarrekening is opgesteld met inachtneming van de voorschriften uit de BBV. Vorderingen worden gewaardeerd tegen de nominale waarde onder aftrek van een mogelijke voorziening wegens oninbaarheid. Liquide middelen, overlopende activa en schulden en kortlopende schulden zijn gewaardeerd tegen de nominale waarde.

Rechtmatigheid

De in de jaarrekening opgenomen rechtmatigheidsverantwoording is opgesteld op basis van de kaders zoals besloten in de financiële verordening, het controleprotocol voor de accountantscontrole en op basis van de kadernota rechtmatigheid. Dat betekent dat:

- De financiële rechtmatigheid het voorwaardencriterium, het begrotingscriterium en het misbruik & oneigenlijk gebruik criterium omvat:
  a. Voor het voorwaardencriterium bestaat de norm uit het normenkader zoals op 30 november 2023 door het algemeen bestuur is vastgesteld
  b. Voor het begrotingscriterium geldt dat alle overschrijdingen van lasten en onderschrijdingen van baten in beginsel onrechtmatig zijn, waarbij in het controleprotocol voor de accountantscontrole een aantal scenario's zijn beschreven wanneer deze overschrijdingen of onderschrijdingen acceptabel zijn. Voor over- en onderschrijdingen van baten, onderschrijdingen van lasten en onderschrijdingen van investeringskredieten geldt dat deze als onrechtmatig zijn aangemerkt indien ze niet tijdig aan het algemeen bestuur zijn gemeld.
  c. Ten aanzien van het M&O criterium worden worden door de bedrijfsvoeringsorganisatie maandelijkse controles uitgevoerd om verkregen rapportages en overige gegevens te toetsen aan bestekseisen en bepalingen uit afgesloten overeenkomst(en).
- De rechtmatigheidsverordening is opgesteld binnen de kaders van de kadernota rechtmatigheid 2023 van de commissie BBV alsmede onze eigen financiële verordening en het controleprotocol voor de accountantscontrole. Dit betekent dat:
  a. Een verantwoordingsgrens van 1% (€ 210.000) is gehanteerd waarboven cumulatieve fouten en onduidelijkheden in de rechtmatigheidsverantwoording worden opgenomen.
  b. Een rapporteringstolerantie van 5% (€ 10.000) is gehanteerd waarboven fouten en onduidelijkheden in de paragraaf bedrijfsvoering worden opgenomen.

3.4. Gebeurtenissen na balansdatum

Er zijn geen gebeurtenissen na balansdatum geweest die nadere informatie geven over de feitelijke situatie per balansdatum dan wel gebeurtenissen die van belang zijn voor de oordeelsvorming van de gebruikers van de jaarrekening.

3.5. Wet Normering Topinkomens

Per 1 januari 2013 legt de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT) beperkingen op aan de bezoldiging van topfunctionarissen in de publieke sector en de semipublieke sector.

WNT-verantwoording 2023 BVO DRAN
De WNT is van toepassing op de Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem-Nijmegen (BVO DRAN). Het voor de BVO DRAN toepasselijke bezoldigingsmaximum is in 2023 € 223.000 en betreft het algemeen bezoldigingsmaximum.

3.5.1. Bezoldiging topfunctionarissen

a. Leidinggevende topfunctionarissen met dienstbetrekking en leidinggevende topfunctionarissen zonder dienstbetrekking vanaf de 13e maand van de functievervulling

Gegevens 2023 **bedragen x € 1**	**M. van den Beucken**					
Functiegegevens	Directeur					
Aanvang en einde functievervulling in 2023	01/01 t/m 31/12					
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1,0					
Dienstbetrekking?	ja					
Bezoldiging						
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€ 110.868					
Beloningen betaalbaar op termijn	€ 18.209					
Subtotaal	*€ 129.077*					
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€ 223.000					
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	N.v.t.					
Bezoldiging	€ 129.077					
Het bedrag van de overschrijding en de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	N.v.t.	N.v.t.				
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	N.v.t.					
Gegevens 2022						
bedragen x € 1	**M. van den Beucken**					
Functiegegevens	Directeur					
Aanvang en einde functievervulling in 2022	01/01 t/m 31/12					
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1,0					
Dienstbetrekking?	ja					
Bezoldiging[9]						
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€ 108.610					
Beloningen betaalbaar op termijn	€ 15.858					
Subtotaal	*€ 124.468*					
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€ 216.000					
Bezoldiging	€ 124.468					

b. Leidinggevende topfunctionarissen zonder dienstbetrekking in de periode kalendermaand 1 t/m 12

Niet van toepassing voor de BVO DRAN in 2023.

c. Toezichthoudende topfunctionarissen

Niet van toepassing voor de BVO DRAN in 2023.

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

Gegevens 2023 NAAM TOPFUNCTIONARIS	FUNCTIE	VAN	TOT
R. Engels	Voorzitter	01-01-2023	31-12-2023
M. van der Wel	Lid	01-01-2023	31-12-2023
M. Barber	Lid	01-01-2023	31-12-2023
F. Houben	Lid	01-01-2023	31-12-2023
R. Gossink	Lid	01-01-2023	29-11-2023
B. Elbers	Lid	30-11-2023	31-12-2023
G. de Wildt	Lid	01-01-2023	31-12-2023
J. Goossen	Lid	01-01-2023	31-12-2023
A. Slob	Lid	01-01-2023	31-12-2023
Mevrouw J. Derksen	Lid	01-01-2023	31-12-2023
F. Dillerop	Lid	01-01-2023	31-12-2023
C. Daemen	Lid	01-01-2023	31-12-2023
W. Hol	Lid	01-01-2023	05-07-2023
R. Post	Lid	06-07-2023	31-12-2023
M. Mulder	Lid	01-01-2023	31-12-2023
G. Hofstede	Lid	01-01-2023	31-12-2023
T. van der Pas	Lid	01-01-2023	31-12-2023
De heer J. Derksen	Lid	01-01-2023	31-12-2023
N. Derks	Lid	01-01-2023	29-11-2023
M. Derks	Lid	30-11-2023	31-12-2023
S. Bijl	Lid	01-01-2023	31-12-2023

e. Topfunctionaris met een totale bezoldiging van meer dan € 1.900

Niet van toepassing voor de BVO DRAN in 2023.

f. Topfunctionaris met een totale bezoldiging van meer dan € 1.900 waarop de anticumulatie bepaling van toepassing is

Niet van toepassing voor de BVO DRAN in 2023.

g. Topfunctionaris met een totale bezoldiging van € 1.900 of minder waarop de anticumulatiebepaling van toepassing is

Niet van toepassing voor de BVO DRAN in 2023.

3.5.2. Uitkeringen wegens beëindiging dienstverband aan topfunctionarissen

Uitkeringen wegens beëindiging dienstverband aan topfunctionarissen met of zonder dienstbetrekking inclusief degenen die op grond van hun voormalige functie nog 4 jaar als topfunctionaris worden aangemerkt hebben in 2023 niet plaatsgevonden.

3.5.3. Overige rapportageverplichtingen op grond van de WNT

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

Bijlagen

Bijlage 1: Totaaloverzicht vervoerskosten

> alle bedragen zijn excl. Btw, m.u.v. klantbijdragen (incl. Btw)

Totale kosten vervoer	Vraagafhankelijk (bruto)	Bonus/ malus	Continuïteit	Klant- bijdragen (incl. Btw)	Wmo subsidie
	A	B	C	D	E
Arnhem	2.309.063	-68.864	66.619	-300.571	-145.006
Berg en Dal	351.898	-18.307	-	-53.472	-22.142
Beuningen	170.966	-9.613	18.680	-25.070	-10.890
Doesburg	53.358	-1.749	8.698	-5.890	-2.261
Druten	318.625	-16.851	8.886	-51.495	-16.673
Duiven	201.967	-3.558	22.593	-24.291	-11.632
Heumen	131.384	-6.746	-	-19.661	-8.349
Lingewaard	592.822	-19.257	70.019	-79.875	-29.637
Montferland	474.699	-7.815	9.245	-60.587	-24.310
Mook en Middelaar	73.681	-4.171	9.191	-11.440	-4.733
Nijmegen	1.359.137	-68.679	-	-203.250	-109.299
Overbetuwe	473.886	-14.570	24.750	-61.312	-22.466
Renkum	547.903	-17.364	57.788	-69.198	-29.587
Rheden	699.231	-20.181	1.480	-85.044	-37.885
Rozendaal	1.582	-169	4.303	-141	-129
Westervoort	111.967	-2.178	31.395	-13.720	-6.661
Wijchen	297.193	-15.809	4.250	-52.568	-16.890
Zevenaar	453.026	-7.498	12.831	-61.128	-23.866
TOTAAL	**8.622.385**	**-303.378**	**350.729**	**-1.178.714**	**-522.415**

Totale kosten vervoer	Vraagafhankelijk (netto)	Routevervoer (bruto)	Bonus/ malus	Routevervoer (netto)	Totaal vervoer (netto)
	A t/m E = F	G	H	F t/m H = I	F + I
Arnhem	1.861.241	2.487.815	-41.524	2.446.291	4.307.532
Berg en Dal	257.976	511.666	-5.565	506.102	764.078
Beuningen	144.073	413.556	-4.185	409.371	553.444
Doesburg	52.156	384.237	-7.594	376.642	428.798
Druten	242.491	267.687	-2.580	265.108	507.599
Duiven	185.079	356.846	-1.951	354.895	539.974
Heumen	96.627	190.390	-1.971	188.419	285.046
Lingewaard	534.071	1.160.507	-2.974	1.157.533	1.691.604
Montferland	391.232	67.367	-158	67.210	458.441
Mook en Middelaar	62.528	92.414	-1.102	91.312	153.841
Nijmegen	977.909	1.398.757	-15.712	1.383.046	2.360.954
Overbetuwe	400.288	1.341.687	-3.418	1.338.269	1.738.557
Renkum	489.543	190.737	-3.524	187.214	676.757
Rheden	557.601	965.048	-19.360	945.688	1.503.288
Rozendaal	5.446	28.306	-592	27.713	33.159
Westervoort	120.804	284.972	-1.822	283.149	403.954
Wijchen	216.175	565.658	-5.551	560.107	776.282
Zevenaar	373.366	877.625	-4.390	873.235	1.246.601
TOTAAL	**6.968.606**	**11.585.276**	**-123.972**	**11.461.303**	**18.429.910**

Bijlage 2: Totaaloverzicht kosten callcenter

> alle bedragen zijn excl. Btw, m.u.v. klantbijdragen (incl. Btw)

Totale kosten callcenter	Callcenter	Bonus/ malus	Totaal
Arnhem	137.897	-3.462	134.435
Berg en Dal	26.190	-651	25.538
Beuningen	15.914	-399	15.514
Doesburg	6.801	-170	6.632
Druten	20.965	-535	20.430
Duiven	16.544	-401	16.143
Heumen	10.745	-266	10.479
Lingewaard	32.650	-826	31.824
Montferland	27.977	-704	27.273
Mook en Middelaar	7.780	-196	7.585
Nijmegen	104.949	-2.630	102.319
Overbetuwe	26.284	-650	25.633
Renkum	33.026	-814	32.212
Rheden	40.386	-1.007	39.379
Rozendaal	6.026	-149	5.877
Westervoort	8.946	-231	8.715
Wijchen	21.150	-529	20.621
Zevenaar	27.790	-703	27.088
TOTAAL	**572.019**	**-14.322**	**557.696**

Bijlage 3: Afrekening 2023 deelnemers

> alle bedragen zijn excl. Btw, m.u.v. klantbijdragen (incl. Btw)

Afrekening 2023

	Vervoer				BVO		
	Voorschot	Realisatie	Continuïteit	Resultaat	Voorschot	Realisatie	Resultaat
Gemeenten							
Arnhem	4.726.301	4.216.187	66.619	443.496	189.463	147.023	42.440
Berg en Dal	796.409	765.021	0	31.388	44.897	35.846	9.051
Beuningen	677.990	528.993	18.680	130.317	35.125	28.330	6.795
Doesburg	546.064	413.494	8.698	123.872	18.083	15.225	2.858
Druten	619.845	494.665	8.886	116.293	27.212	22.245	4.967
Duiven	688.042	510.216	22.593	155.233	33.680	27.219	6.461
Heumen	351.643	283.362	0	68.281	24.966	20.518	4.448
Lingewaard	1.890.733	1.610.326	70.019	210.388	58.365	46.203	12.162
Montferland	541.624	446.027	9.245	86.352	46.476	37.060	9.416
Mook en Middelaar	208.648	143.104	9.191	56.353	14.666	12.598	2.068
Nijmegen	2.766.815	2.340.018	0	426.797	206.519	160.140	46.379
Overbetuwe	1.976.465	1.697.830	24.750	253.885	59.826	47.327	12.499
Renkum	928.982	612.767	57.788	258.427	40.869	32.748	8.121
Rheden	1.737.386	1.488.209	1.480	247.697	54.409	43.161	11.248
Rozendaal	34.560	29.090	4.303	1.167	5.709	5.709	0
Westervoort	468.733	368.723	31.395	68.614	22.465	18.595	3.870
Wijchen	884.877	765.967	4.250	114.660	52.065	41.358	10.707
Zevenaar	1.417.883	1.223.898	12.831	181.153	55.766	44.205	11.562
Subtotaal	**21.263.000**	**17.937.898**	**350.729**	**2.974.373**	**990.561**	**785.509**	**205.052**
Provincie Gelderland							
Wmo subsidie	522.415	522.415	0	0	70.330	70.330	0
Subtotaal	**522.415**	**522.415**	**0**	**0**	**70.330**	**70.330**	**0**
TOTAAL	**21.785.415**	**18.460.313**	**350.729**	**2.974.373**	**1.060.891**	**855.839**	**205.052**

	Callcenter			Totaal				Afrekening	
	Voorschot	Realisatie	Resultaat	Voorschot	Realisatie	Continuïteit	Resultaat	Tussentijds	Eind
Gemeenten									
Arnhem	170.374	134.435	35.939	5.086.138	4.497.645	66.619	521.874	-251.001	270.874
Berg en Dal	30.856	25.538	5.318	872.162	826.405	0	45.757	-20.969	24.788
Beuningen	21.204	15.514	5.690	734.319	572.837	18.680	142.802	-87.325	55.477
Doesburg	7.850	6.632	1.218	571.997	435.350	8.698	127.949	-69.018	58.930
Druten	23.934	20.430	3.504	670.991	537.341	8.886	124.764	-71.252	53.513
Duiven	20.453	16.143	4.310	742.175	553.577	22.593	166.004	-98.564	67.440
Heumen	16.194	10.479	5.715	392.803	314.360	0	78.443	-51.278	27.165
Lingewaard	45.435	31.824	13.611	1.994.533	1.688.353	70.019	236.161	-153.245	82.916
Montferland	29.314	27.273	2.041	617.414	510.360	9.245	97.809	-65.512	32.297
Mook en Middelaar	9.415	7.585	1.830	232.729	163.286	9.191	60.252	-43.638	16.614
Nijmegen	99.245	102.319	-3.074	3.072.579	2.602.477	0	470.102	-181.873	288.229
Overbetuwe	31.761	25.633	6.128	2.068.052	1.770.790	24.750	272.512	-184.410	88.102
Renkum	35.759	32.212	3.547	1.005.610	677.727	57.788	270.095	-196.080	74.014
Rheden	43.081	39.379	3.702	1.834.876	1.570.749	1.480	262.647	-161.445	101.203
Rozendaal	6.253	5.877	376	46.522	40.676	4.303	1.544	-337	1.207
Westervoort	17.260	8.715	8.545	508.458	396.033	31.395	81.030	-43.172	37.858
Wijchen	23.146	20.621	2.525	960.088	827.946	4.250	127.892	-55.231	72.661
Zevenaar	35.644	27.088	8.556	1.509.293	1.295.191	12.831	201.271	-133.178	68.093
Subtotaal	**667.178**	**557.696**	**109.482**	**22.920.740**	**19.281.103**	**350.729**	**3.288.908**	**-1.867.527**	**1.421.380**
Provincie Gelderland									
Wmo subsidie	0	0	0	592.745	592.745	0	0	0	0
Subtotaal	**0**	**0**	**0**	**592.745**	**592.745**	**0**	**0**	**0**	**0**
TOTAAL	**667.178**	**557.696**	**109.482**	**23.513.485**	**19.873.848**	**350.729**	**3.288.908**	**-1.867.527**	**1.421.380**

Bijlage 4: Overzicht baten en lasten per taakveld

> alle bedragen zijn excl. Btw, m.u.v. klantbijdragen (incl. Btw)

Overzicht lasten en baten per taakveld			Gewijzigde begroting 2023	Realisatie 2023
Programmaplan	**Taakveld**			
P1 Vraagafhankelijk vervoer	Taakveld 6.6 - Vervoersdiensten (WMO)	Lasten	10.620.201	8.615.141
		Baten	10.620.201	10.405.992
	Taakveld 6.6 - Vervoersvoorzieningen (WMO)	Lasten	667.178	557.696
		Baten	667.178	667.178
	Totaal	Lasten	11.287.379	9.172.837
		Baten	11.287.379	11.073.170
		Saldo	-	1.900.333
P2 Routegebonden vervoer	Taakveld 4.3 - Leerlingenvervoer	Lasten	9.824.990	9.247.026
		Baten	9.824.990	9.824.990
	Taakveld 6.71c - Dagbesteding (WMO)	Lasten	1.457.033	1.026.797
		Baten	1.457.033	1.457.033
	Taakveld 6.72c - Jeugdhulp dagbesteding	Lasten	1.276.115	1.100.792
		Baten	1.276.115	1.276.115
	Totaal	Lasten	12.558.138	11.374.615
		Baten	12.558.138	12.558.138
		Saldo	-	1.183.523
Overzichten				
Overhead	Taakveld 0.4 - Overhead bedrijfsvoeringsorganisatie	Lasten	1.057.500	855.839
		Baten	1.057.500	1.060.892
		Saldo	-	205.053
		Saldo	-	205.053
Saldo van baten en lasten			-	**3.288.909**

Bijlage 5: Overzicht baten en lasten BVO DRAN

> alle bedragen zijn excl. Btw, m.u.v. klantbijdragen (incl. Btw)

Overzicht baten en lasten BVO DRAN 2023

Gemeenten	Gewijzigde begroting 2023	Realisatie 2023	Continuïteit 2023	Resultaat 2023
Vervoer (bruto)	23.178.339	19.639.028	350.729	3.188.583
Klantbijdragen (incl. Btw)	-1.392.923	-1.178.714	0	-214.209
Wmo subsidie	-522.416	-522.415	0	-1
Vervoer (netto)	21.263.000	17.937.898	350.729	2.974.373
BVO (bruto)	1.057.500	855.839	0	201.661
Beheerbijdrage provincie	-66.939	-70.331	0	3.392
BVO (netto)	990.561	785.508	0	205.053
Callcenter	667.178	557.696	0	109.482
TOTAAL	**22.920.740**	**19.281.103**	**350.729**	**3.288.908**

Bijlage 6: Rechtmatigheidsverantwoording

Verantwoordelijkheid algemeen bestuur

De baten en lasten alsmede de balansmutaties moeten getrouw in de jaarrekening worden opgenomen. Uit het getrouw opnemen van de baten en lasten alsmede de balansmutaties, blijken een drietal rechtmatigheids-criteria niet expliciet. Dit betreffen het begrotings-, voorwaarden-, en misbruik- en oneigenlijk gebruik criterium.

In deze rechtmatigheidsverantwoording licht het algemeen bestuur toe in hoeverre bij de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties het begrotings-, voorwaarden-, en misbruik- en oneigenlijk gebruik criterium zijn nageleefd. Dit houdt in dat de verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties in overeenstemming zijn met de vastgestelde kaders zoals de begroting, het controleprotocol voor de accountantscontrole, verordeningen en met bepalingen in de relevante wet- en regelgeving. Bij de waarderingsgrondslagen in de jaarrekening is het op 30 november 2023 vastgestelde normenkader van de relevante wet- en regelgeving verder toegelicht.

Deze verantwoording hanteert een grensbedrag omdat alleen de van belang zijnde aspecten in de verantwoording hoeven te worden betrokken. Deze grens is door het algemeen bestuur bepaald en bedraagt 1% van de totale lasten in de jaarrekening en is daarmee vastgesteld op € 210.000.

Bevinding
Het algemeen bestuur is van mening dat de in deze jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties rechtmatig tot stand zijn gekomen binnen de daarvoor gestelde grens. Er zijn geen afwijkingen geconstateerd.

In de paragraaf bedrijfsvoering is op basis van de Kadernota rechtmatigheid van de commissie BBV en aanvullende informatie opgenomen over de financiële rechtmatigheid. In deze paragraaf is ook beschreven welke actie wordt ondernomen om vermelde afwijkingen in de toekomst te voorkomen.