Aan de gemeenteraden via de Colleges van B&W
van de deelnemende gemeenten Bedrijfsvoeringsorganisatie
Doelgroepenvervoer regio Arnhem-Nijmegen

Datum:	27 maart 2023
Onderwerp:	Ontwerpbegroting BVO DRAN
Uw kenmerk:	n.v.t.
Ons kenmerk:	n.v.t.

Geachte heer/mevrouw,

Bijgaand treft u de Ontwerp Meerjaren Programmabegroting 2024-2027 (inclusief gewijzigde begroting 2023) aan, zoals vastgesteld in de bestuursvergadering van de Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer regio Arnhem-Nijmegen (BVO DRAN) van 23 maart 2023.

In de periode tussen vaststelling van de kaderbrief 2024 op 1 december 2022 en vaststelling van de ontwerpbegroting door het algemeen bestuur op 23 maart 2023, zijn op meerdere vlakken nieuwe inzichten verkregen die veel impact hebben op de algemene uitgangspunten zoals beschreven in de kaderbrief 2024.

Om de gemeenteraden transparantie te bieden is op 23 maart 2023 door het algemeen bestuur een geactualiseerde versie van de kaderbrief 2024 vastgesteld. De geactualiseerde kaderbrief 2024 is bijgevoegd. De gewijzigde algemene uitgangspunten zijn in dit document in de tekst geel gearceerd.

In de vastgestelde ontwerpbegroting is rekening gehouden met deze nieuwe inzichten.

De periode voor het indienen van zienswijze(n) start op 27 maart 2023 en loopt tot en met 16 juni 2023. Vriendelijk verzoek om uw zienswijze(n) (ook) digitaal te versturen naar secretariaat@vervoersorganisatie.nl.

De begroting zal voor vaststelling worden geagendeerd in de bestuursvergadering van de gemeenschappelijke regeling BVO DRAN van 6 juli 2023.

[redacted]

Namens het bestuur van de BVO DRAN

M. van den Beucken
Secretaris BVO DRAN

Vervoersorganisatie Regio Arnhem Nijmegen
Eusebiusbuitensingel 53
6828 HZ Arnhem
www.vervoersorganisatie.nl
info@vervoersorganisatie.nl
026 3775204
KVK: 66191084
BTW: 856435065B01
IBAN: NL70 BNGH 0285 1694 91

Kaderbrief 2024 (geactualiseerde versie)

Versie: 23 februari 2023

regio arnhem nijmegen VERVOERSORGANISATIE

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3

2. Algemene ontwikkelingen 4

3. Financiële uitgangspunten 7

1. Inleiding

In de Regeling BVO DRAN is in artikel 19 opgenomen dat het bestuur voor 1 maart van elk lopend boekjaar inzicht geeft in de te verwachten ontwikkelingen alsmede de algemene financiële kaders voor de daarop volgende jaren. Dit stelt de gemeenten in staat daarop in hun begrotingscyclus te kunnen anticiperen.

In de periode tussen vaststelling van de kaderbrief 2024 op 1 december 2022 en vaststelling van de ontwerpbegroting door het algemeen bestuur op 23 maart 2023, zijn op meerdere vlakken nieuwe inzichten verkregen die veel impact hebben op de algemene uitgangspunten zoals beschreven in de kaderbrief 2024. Om de gemeenteraden een deugdelijke en leesbare ontwerpbegroting aan te bieden om een zienswijze op in te dienen, heeft de vervoersorganisatie de ontwerpbegroting opgesteld rekening houdend met de nieuwe inzichten. Om transparantie te bieden is ervoor gekozen een geactualiseerde versie van de kaderbrief 2024 op te stellen en daarin aan te geven welke wijzigingen zijn doorgevoerd ten opzichte van de vorige versie. Wijzigingen zijn in de tekst geel gearceerd. De geactualiseerde kaderbrief 2024 is in het algemeen bestuur van 23 maart 2023 vastgesteld.

Met deze kaderbrief geeft het bestuur procesmatig dit inzicht ter voorbereiding op de Meerjarenprogrammabegroting (MJPB) 2024-2027 en de gewijzigde begroting 2023.

Door de vervoersorganisatie wordt een eerste concept van de ontwerp MJPB 2024-2027 en de gewijzigde begroting 2023 opgesteld. Dit concept van de ontwerpbegroting is gebaseerd op de algemene uitgangspunten in de door het bestuur vastgestelde kaderbrief 2024 en de door gemeenten aangegeven afwijkende uitgangspunten. 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 MJPB 2024-2027	DATUM
Behandeling voorbereidend ambtelijk overleg	2 maart 2023
Vaststelling ontwerp MJPB 2024-2027 door algemeen bestuur	23 maart 2023
Verzending ontwerp MJPB 2024-2027 aan gemeenten	24 maart 2023
Behandeling voorbereidend ambtelijk overleg	15 juni 2023
Deadline indienen zienswijze door gemeenteraden	**16 juni 2023**
Vaststelling MJPB 2024-2027 door algemeen bestuur	6 juli 2023
Verzending MJPB 2024-2027 aan gemeenten	7 juli 2023

Hoofdstuk 2 behandelt de algemene ontwikkelingen die van invloed zijn op de (gewijzigde) begroting vanaf 2023. In hoofdstuk 3 worden de financiële uitgangspunten voor het opstellen van de MJPB 2024-2027 en de gewijzigde begroting 2023 per begrotingspost weergegeven.

2. Algemene ontwikkelingen

Ontwikkelingen zijn afhankelijk van de componenten prijs (P) per eenheid en hoeveelheid (Q).

Sinds 1 augustus 2020 zijn de huidige contracten ingegaan. De prijs (P) per perceel is contractueel vastgelegd en is daarmee een gegeven en enkel nog onderhevig aan een jaarlijkse prijsindexatie (NEA index). Ook het contract met het callcenter is ingegaan op 1 augustus 2020. Ook hier is de prijs (P) contractueel vastgelegd en enkel nog onderhevig aan jaarlijkse indexatie (CPI index).

Gewoonlijk wordt de NEA indexatie voor het vervoer op 1 november bekend gemaakt. De indexatie is opgebouwd uit de beoordeling van meerdere kostencomponenten. Loonkosten bepalen in grote mate (circa 60%) de jaarlijkse actualisatie. Op 1 november 2022 zijn werkgevers en vakbonden nog in loononderhandeling voor 2023. De verwachting is dat er een aanzienlijke loonindexatie (tussen 8%-12%) volgt uit de cao-onderhandelingen. Door het grote effect op de NEA index is besloten de bekendmaking dit jaar met 14 dagen uit stellen. Dit in de hoop dat de cao-onderhandelingen dan zijn afgerond en het effect alsnog in de NEA index vanaf 1 januari 2023 kan worden opgenomen.

De gemiddelde NEA indexatie blijkt historisch gezien rond de 2% te schommelen. Binnen de huidige meerjarige begroting is daardoor ook rekening gehouden met een jaarlijkse indexatie van de vervoerskosten van 2%. Door de explosief gestegen brandstofprijzen, de hoge inflatie en de verwachte loonindexatie is de verwachting dat de NEA indexatie per 1 januari 2023 uit zal komen tussen de 13%-15%. Dit heeft een groot verhogend effect op de nieuwe meerjarige ontwerpbegroting. Op 30 november 2022 is bekend geworden dat de NEA index voor 2023 is bepaald op 13,7%.

Naar verwachting is de hoogte van (een deel van) de NEA per 1 januari 2023 van incidentele aard en wordt vanaf 2024 in de ontwerpbegroting weer rekening gehouden met het historisch gemiddelde van 2%. 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%.

De jaarlijkse indexatie van de eigen bijdrage van de reizigers in het vraagafhankelijk vervoer is gekoppeld aan de indexatie van de tarieven in het OV busvervoer BRENG. Normaliter ligt deze index tussen de 1%-2%. Ook hier heeft door de al eerder opgesomde oorzaken een incidenteel hogere indexatie plaatsgevonden van 7,02% per 1 januari 2023. Doordat de reizigersbijdragen een minder hoge indexatie kennen dan de vervoerskosten, geeft dit extra druk op de bekostiging van de kosten vraagafhankelijk vervoer. Dit effect resulteert naar verhouding in een hogere gemeentelijke bijdrage voor het vraagafhankelijk vervoer van ongeveer 1%.

De hoeveelheid (Q) is afhankelijk van het feitelijk gebruik. Analyses van dit gebruik laten vanaf de start van AVAN tot aan de start van de Coronacrisis over de gehele linie een toename zien. Gemeentelijk beleid beïnvloedt in sterke mate het feitelijk gebruik van het vervoer.

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 dagbestedingsvervoer. Het is niet uit te sluiten dat deze effecten ook nog in 2023 merkbaar blijven. Bij het opstellen van de vorige MJPB is een eerste maal rekening gehouden met structurele Coronaeffecten op de begrotingscijfers. Bij het opstellen van de MJPB 2024-2027 en de gewijzigde begroting 2023 wordt, voor zover mogelijk en van toepassing, wederom rekening gehouden met verwachte structurele Coronaeffecten.

Zoals gezegd heeft de Coronacrisis in 2022 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 de nieuwe ontwerpbegroting, net als afgelopen jaar, 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 nieuwe meerjarige begroting (stand van zaken november 2022). 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.

Voor de jaarlijks verwachte toename van het vervoer worden dezelfde uitgangspunten gehanteerd als in de vorige meerjarige begrotingen van de BVO DRAN. Dit betekent dat reeds door gemeenten aangegeven afwijkende uitgangspunten voor de meerjarige toename van het vervoer gehandhaafd blijven. Het betreft hier afwijkingen ten opzichte van de algemene uitgangspunten voor de jaarlijkse toename van het vervoer.

In zijn algemeenheid wordt ter bepaling van de hoeveelheid als basis het gemiddelde genomen van de laatste 4 maanden van het voorgaande jaar. De ervaring leert dat dit gemiddelde een goede indicatie is voor de eerste 6 maanden van het nieuwe jaar. Vanaf de 7e maand van het nieuwe jaar wordt rekening gehouden met een verdere toename ten opzichte van het eerste half jaar van het gebruik van vervoer in het kader van jeugdwet (+15%), dagbesteding (+5%), leerlingenvervoer (+5%) en vraagafhankelijk vervoer (+10%). Deze percentages blijven reële inschattingen van de jaarlijkse vervoerstoename vanaf 2023.

In 2022 is door de huidige vervoerders, in samenwerking met de vervoersorganisatie, een start gemaakt met de infaseringsplannen zero emissie. Mede ingegeven door alle huidige onzekerheden rondom de energiemarkt, zijn er op dit moment nog geen meer betrouwbare financiële inzichten om afwijkende uitgangspunten te gaan hanteren voor de budgetten meerkosten zero emissie binnen de ontwerpbegroting. De vastgestelde duurzaamheidsambities gaan naar verwachting vanaf medio 2024 zorgen voor een stijging van de vervoerskosten. In de meerjarige begroting wordt vanaf dat moment nog steeds rekening gehouden met meerkosten zero emissie van 5% in het vraagafhankelijk vervoer en 15% in het routevervoer.

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%.

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

2023 is het laatste jaar waarin een provinciale Wmo subsidie (€ 0,6 mln) is toegekend. Binnen dit bedrag is ook een bijdrage beheerskosten opgenomen ter dekking van de BVO lasten. Het wegvallen van de Wmo subsidie leidt tot een kostentoename voor de gemeenten.

Voor de kosten callcenter wordt het feitelijk gebruik in 2019 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.

In 2022 komen de bestedingen BVO lasten lager uit dan de begroting. Ten behoeve van het opstellen van de MJPB 2024-2027 en de gewijzigde begroting 2023 wordt geanalyseerd welke effecten structureel van aard zijn en welke budgetonderschrijdingen door de Coronacrisis worden veroorzaakt. Op basis van deze analyse wordt de meerjarige begroting BVO lasten geactualiseerd.

3. Financiële uitgangspunten

3.1 Meerjarenprogrammabegroting 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 onderstaand schema worden de uitgangspunten benoemd.

	Begrotingspost	L/B	Prijs	Hoeveelheid
P1	Vervoer vraagafhankelijk	Lasten	Tarieven contract (indexatie vanaf 1-1-2021 obv NEA index)	Ervaringscijfers 2019
P1	Budget zero emissie vraagafhankelijk	Lasten	5% van begroting vraagafhankelijk vervoer (vanaf medio 2024)	5% van begroting vraagafhankelijk vervoer (vanaf medio 2024)
P1	Callcenter vraagafhankelijk	Lasten	Tarief contract (indexatie vanaf 1-1-2021 obv CPI index)	Ervaringscijfers 2019
P1	Eigen bijdragen vraagafhankelijk	Baten	Indexatie OV tarieven busvervoer BRENG	Ervaringscijfers 2019
P2	Vervoer routegebonden jeugdwet en LLV	Lasten	Tarieven contract (indexatie vanaf 1-1-2021 obv NEA index)	Ervaringscijfers 2022
P2	Vervoer routegebonden dagbesteding	Lasten	Tarieven contract (indexatie vanaf 1-1-2021 obv NEA index)	Ervaringscijfers 2022 + 20%
P2	Budget zero emissie routegebonden	Lasten	15% van begroting routegebonden vervoer (vanaf medio 2024)	15% van begroting routegebonden vervoer (vanaf medio 2024)
O1	Bedrijfsvoerings-organisatie	Lasten	Indexatie obv CPI index	Ervaringscijfers 2022

Tabel 1: uitgangspunten MJPB 2024-2027

3.2 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 onderstaand schema worden de uitgangspunten benoemd.

	Begrotingspost	L/B	Prijs	Hoeveelheid
P1	Vervoer vraagafhankelijk	Lasten	Tarieven contract (indexatie vanaf 1-1-2021 obv NEA index)	Ervaringscijfers 2019
P1	Callcenter vraagafhankelijk	Lasten	Tarief contract (indexatie vanaf 1-1-2021 obv CPI index)	Ervaringscijfers 2019
P1	Eigen bijdragen vraagafhankelijk	Baten	Indexatie OV tarieven busvervoer BRENG	Ervaringscijfers 2019
P1	Wmo subsidie provincie	Baten	Beschikking 2021-2023	Beschikking 2021-2023
P2	Vervoer routegebonden jeugdwet en LLV	Lasten	Tarieven contract (indexatie vanaf 1-1-2021 obv NEA index)	Ervaringscijfers 2022
P2	Vervoer routegebonden dagbesteding	Lasten	Tarieven contract (indexatie vanaf 1-1-2021 obv NEA index)	Ervaringscijfers 2022 + 20%
O1	Bedrijfsvoerings-organisatie	Lasten	Indexatie obv CPI index	Ervaringscijfers 2022
O1	Bijdrage beheerskosten provincie	Baten	Beschikking 2021-2023	Beschikking 2021-2023

Tabel 2: uitgangspunten gewijzigde begroting 2023

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.

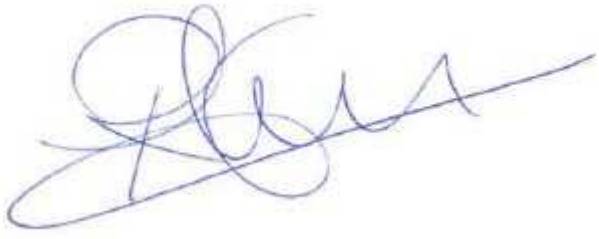
Aldus vastgesteld in de vergadering van het Algemeen Bestuur van de Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem Nijmegen van 23 maart 2023,

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**