Ontwerp MJPB 2027-2030 BVO DRAN

(inclusief gewijzigde begroting 2026)

Versie: 5 februari 2026

regio arnhem nijmegen
VERVOERSORGANISATIE

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3

1.1. Procedure begroting 5

1.2. Uitgangspunten MJPB 2027-2030 5

1.3. Uitgangspunten gewijzigde begroting 2026 10

1.4. Afwijkende uitgangspunten gemeenten 12

2. Beleidsbegroting 15

2.1. Programmaplan 15

2.1.1. Programma vraagafhankelijk vervoer 16

2.1.2. Programma routevervoer 18

2.1.3. Overzicht overhead 20

2.2. Paragrafen 21

2.2.1. Weerstandsvermogen en risicobeheersing 21

2.2.2. Financiering 25

2.2.3. Bedrijfsvoering 26

2.2.4. Openbaarheid 27

3. Financiële begroting 28

3.1. Overzicht baten en lasten 28

3.1.1. Toelichting lasten 29

3.1.2. Toelichting baten 29

3.2. Financiële positie 29

3.3. Baten en lasten per taakveld 30

Bijlage 1: Overzicht baten en lasten per taakveld 32

Bijlage 2: Overzicht gemeentelijke bijdragen 33

Bijlage 3: Geprognosticeerde balans 35

1. Inleiding

Hierbij treft u de Meerjarenprogrammabegroting (MJPB) 2027-2030, inclusief de gewijzigde begroting 2026, van de Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem Nijmegen (BVO DRAN) aan.

Het Algemeen Bestuur heeft op 2 oktober 2025 de Kaderbrief 2027 vastgesteld en daarmee de algemene financiële uitgangspunten voor de opbouw van de meerjarige begroting bepaald. De deelnemende gemeenten nemen zelf beleidsbeslissingen en zijn verantwoordelijk voor het stellen van de beleidsmatige kaders.

Voor het opstellen van de MJPB zijn door de BVO DRAN de algemene uitgangspunten gehanteerd, tenzij een deelnemende gemeente het verzoek heeft ingediend hiervan af te wijken of er op basis van nadere analyses door de BVO DRAN is gekozen voor een afwijkend algemeen uitgangspunt. In paragraaf 1.2 en 1.3 wordt ingegaan op de algemene financiële uitgangspunten van deze MJPB. Door gemeenten gewenste afwijkingen worden in paragraaf 1.4 toegelicht.

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 van baten en lasten en de toelichting (paragraaf 3.1)
- de uiteenzetting van de financiële positie en de toelichting (paragraaf 3.2)
- de bijlage met het overzicht van de geraamde baten en lasten per taakveld (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. De door het BBV (art. 7 lid 3) voorgeschreven overzicht van de geraamde baten en lasten per taakveld is als bijlage 1 in deze begroting opgenomen.

Beleidsindicatoren
De commissie BBV heeft aangegeven dat de opname van beleidsindicatoren in de begroting voor een GR op grond van het BBV verplicht is gesteld. Het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties 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 die samenhangen met de vervoersorganisatie 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
In samenwerking en afstemming met de financials en contactambtenaren van de deelnemende gemeenten is deze meerjaren begroting tot stand gekomen.

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

'open einde' systematiek
De inrichting van het vervoer is gebaseerd op een 'open einde' systematiek. Dit betekent dat de kosten oplopen wanneer een deelnemer meer of aangepast gebruik inbrengt of dat er in een periode meer ritten hebben plaatsgevonden dan begroot. Dit brengt een financieel risico met zich mee voor betreffende deelnemende gemeente. Door periodiek inzicht te geven in het volume van het aantal ritten en de bijbehorende kosten worden de gevolgen van verwachte 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 deelnemende gemeenten. Deze extra post onvoorzien komt dan bovenop de in deze MJPB meerjarig begrote bijdragen van de deelnemende gemeenten.

1.1. Procedure begroting

Voor de aanbieding en vaststelling van de MJPB 2027-2030 (inclusief de gewijzigde begroting 2026) gelden de volgende processtappen. Om te komen tot tijdige vaststelling van de MJPB 2027-2030 en rekening te houden met de wettelijke termijn uit de Wgr (art. 35, lid 1), wordt de volgende planning gehanteerd. In de planning is een ruimere zienswijzeperiode voor de gemeenteraden beschikbaar dan wettelijk voorgeschreven.

Processtap	Datum
1. Vaststelling ontwerp MJPB 2027-2030 door Algemeen Bestuur	5 maart 2026
2. Verzending ontwerp MJPB 2027-2030 aan gemeenten	6 maart 2026
3. Deadline indienen zienswijze door gemeenteraden	5 juni 2026
4. Oordeel over zienswijze door Algemeen Bestuur	12 juni 2026
5. Vaststelling MJPB 2027-2030 door Algemeen Bestuur	2 juli 2026
6. Verzending MJPB 2027-2030 aan gemeenten	3 juli 2026

1.2. Uitgangspunten MJPB 2027-2030

Voor het opstellen van de MJPB 2027-2030 worden per begrotingspost uitgangspunten gekozen ten aanzien van prijs en hoeveelheid. Op basis van deze uitgangspunten worden per jaar de verwachte lasten en baten bepaald. Met behulp van verwachte vervoersvolumes en reeds vastgestelde verdeelsleutels worden vervolgens de meerjarige bijdragen per deelnemer bepaald. In onderstaande opsomming worden de uitgangspunten benoemd.

Vervoer vraagafhankelijk (lasten)

- Contractueel overeengekomen tarief per declarabele kilometer per perceel, jaarlijks rekening houdend met een NEA indexatie van +3,4%
- Hoeveelheid declarabele kilometers in de periode september tot en met november 2025, overeenkomstig de berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen vraagafhankelijk vervoer
- Een jaarlijkse toename van de hoeveelheid vraagafhankelijk vervoer in het tweede half jaar van een begrotingsjaar met +5% ten opzichte van het eerste half jaar in dat begrotingsjaar
- Voor de contracten met vervoerders die gestart zijn op 1 augustus 2020 wordt vanaf medio 2028 een budget opgenomen voor meerkosten zero emissie ter grootte van 5% van de begroting vraagafhankelijk vervoer, rekening houdend met het verwachte aandeel zero emissie gereden vervoer
- Voor de contracten met vervoerders die gestart zijn op 1 augustus 2024 wordt vanaf medio 2026 een budget opgenomen voor meerkosten zero emissie ter grootte van 5% van de begroting vraagafhankelijk vervoer, rekening houdend met het verwachte aandeel zero emissie gereden vervoer
- Voor het contract met de vervoerder dat start op 1 augustus 2026 wordt geen budget opgenomen voor meerkosten zero emissie

Callcenter vraagafhankelijk (lasten)

- Contractueel overeengekomen vaste component te verhogen met een tarief per declarabele rit, jaarlijks rekening houdend met een CPI indexatie van +3,1%
- Hoeveelheid declarabele ritten in de periode september tot en met november 2025, overeenkomstig de berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen callcenter vraagafhankelijk vervoer
- Een jaarlijkse toename van de hoeveelheid declarabele ritten in het tweede half jaar van een begrotingsjaar met +5% ten opzichte van het eerste half jaar in dat begrotingsjaar

Reizigersbijdragen vraagafhankelijk (baten)

- Gemiddeld werkelijk maandbedrag eigen bijdrage per deelnemer in de periode september tot en met november 2025
- Bedragen zijn inclusief Btw, jaarlijks rekening houdend met de indexatie van OV tarieven (LTI index), van +3,0%
- Een jaarlijkse toename van de hoeveelheid vraagafhankelijk vervoer in het tweede half jaar van een begrotingsjaar met +5% ten opzichte van het eerste half jaar in dat begrotingsjaar

Vervoer routegebonden (lasten)

- Contractueel overeengekomen tarief per beladen uur per perceel verhoogd met het starttarief per route, jaarlijks rekening houdend met een NEA indexatie van +3,4%
- Hoeveelheid beladen uren in de periode september tot en met november 2025, overeenkomstig de berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen routegebonden vervoer
- Een jaarlijkse toename van de hoeveelheid routegebonden vervoer in het tweede half jaar van een begrotingsjaar met +15% (jeugdwet) en +5% (leerlingenvervoer en dagbesteding) ten opzichte van het eerste half jaar in dat begrotingsjaar
- Voor de contracten met vervoerders die gestart zijn op 1 augustus 2020 wordt vanaf 2026 een budget opgenomen voor meerkosten zero emissie ter grootte van 15% van de begroting routegebonden vervoer, rekening houdend met het verwachte aandeel zero emissie gereden vervoer
- Voor de contracten met vervoerders die gestart zijn op 1 augustus 2024 wordt geen budget opgenomen voor meerkosten zero emissie

Overhead (bedrijfsvoeringsorganisatie) (lasten)

- Structurele en incidentele BVO lasten uit de MJPB 2026-2029 geactualiseerd op basis van ervaringscijfers 2025, jaarlijks rekening houdend met een CPI indexatie van +2,9%
- Structurele BVO lasten jaarlijks rekening houdend met een taakstelling van -3%
- Verdeling naar gemeenten op basis van het aantal inwoners per 1-1-2025
- Verdeling naar vraagafhankelijk en routegebonden vervoer op basis van verhouding bruto vervoerskosten

Overige opmerkingen

Vervoersvolume

De hoeveelheid (Q) is afhankelijk van het feitelijk gebruik. Analyses van dit gebruik laten de laatste jaren zien dat de omvang van het vervoer uit recente periodes de meest betrouwbare basis is voor het opstellen van een nieuwe ontwerpbegroting. Ter bepaling van de hoeveelheden vervoer wordt, net als bij de vorige begrotingscycli, de periode september tot en met november van het voorgaand jaar gebruikt. Deze 3 maanden zijn nog steeds een goede indicatie om als uitgangspunt te dienen voor de eerste 6 maanden van het nieuwe jaar.

Vervoerscontracten (vraagafhankelijk vervoer)
Het vraagafhankelijk vervoer is in 2020, onderverdeeld in 4 percelen (Zuid, West, Noord en Oost), aanbesteed. Met vervoerders zijn toen met startdatum 1 augustus 2020 overeenkomsten afgesloten met een looptijd van 10 jaren (tot medio 2030), waarvan 4 jaren initieel en 3 x 2 jaren verlengingsopties.

Één vervoerder heeft na de initiële periode afgezien van verdere verlengingsopties, waardoor het vervoer binnen het perceel Oost in 2024 opnieuw is aanbesteed. Voor dit perceel is een looptijd afgesproken van 10 jaren (tot medio 2034), waarvan 6 jaren initieel en 2 x 2 jaren verlengingsopties met startdatum 1 augustus 2024.

Een andere vervoerder heeft afgezien van de tweede verlengingsoptie, waardoor het vervoer binnen het perceel Zuid recent opnieuw is aanbesteed. Voor dit perceel is eveneens een looptijd afgesproken van 10 jaren (tot medio 2036), waarvan 4 jaren initieel en 3 x 2 jaren verlengingsopties. Start van de uitvoering van dit contract is 1 augustus 2026.

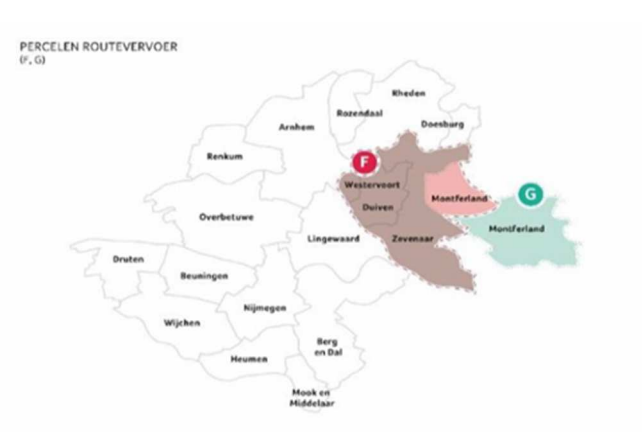
Voor de percelen West en Noord zijn met vervoerders verlengingsafspraken gemaakt voor de periode medio 2026 t/m medio 2028 (tweede verlenging).

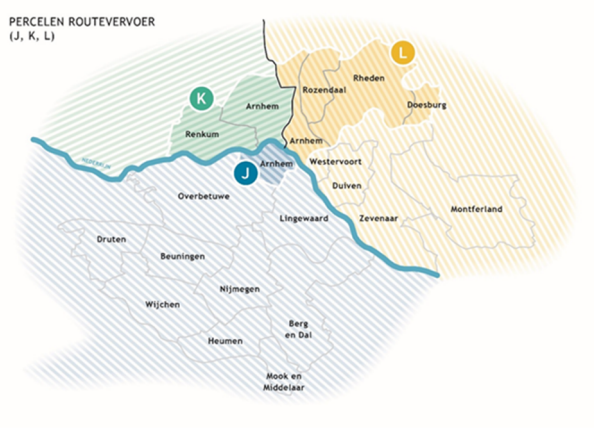
Doordat contracten op verschillende momenten zijn afgesloten wordt de infasering van zero emissie rolstoelbussen binnen het vraagafhankelijk vervoer ook op verschillende momenten verwacht. Bij het vraagafhankelijk vervoer worden naar verhouding veel rolstoelbussen ingezet en wordt hierdoor op termijn rekening gehouden met een kostenstijging van circa +5% bij de percelen West (vanaf medio 2028), Noord (vanaf medio 2028) en Oost (vanaf medio 2026). Bij de recente aanbesteding van perceel Zuid is binnen de overeengekomen vergoeding al rekening gehouden met deze kostencomponent.

Vervoerscontracten (routegebonden vervoer)
In 2020 is het routevervoer, onderverdeeld in 9 percelen (A t/m I), aanbesteed. Met vervoerders zijn toen met startdatum 1 augustus 2020 overeenkomsten afgesloten met een looptijd van 10 jaren (tot medio 2030), waarvan 4 jaren initieel en 3 x 2 jaren verlengingsopties.

Één vervoerder heeft na de initiële periode afgezien van verdere verlengingsopties, waardoor het vervoer binnen de percelen D, H en I in 2024 opnieuw is aanbesteed. Op basis van voortschrijdende inzichten is toen gekozen de percelen H en I opnieuw in te delen en aan te besteden in drie percelen, namelijk J, K en L. Voor de percelen D, J, K en L is eveneens een looptijd afgesproken van 10 jaren (tot medio 2034), waarvan 6 jaren initieel en 2 x 2 jaren verlengingsopties met startdatum 1 augustus 2024.

Voor de percelen A, B, C, E, F en G zijn met vervoerders verlengingsafspraken gemaakt voor de periode medio 2026 t/m medio 2028 (tweede verlenging). Het routevervoer kent momenteel dus tien percelen (A t/m G en J, K en L) waarvoor met vijf vervoerders overeenkomsten zijn afgesloten.





Met de vervoerders routevervoer van de percelen A, B, C, E, F en G is bij de eerste contractverlenging een additionele vergoeding afgesproken voor de inzet van zero emissie voertuigen vanaf 1 augustus 2024. Voor de verwachte meerkosten van deze additionele vergoeding is in de MJPB structureel een budget meerkosten (+15%) zero emissie opgenomen. Bij de aanbesteding van de overige percelen is binnen de overeengekomen vergoeding al rekening gehouden met deze kostencomponent.

De infasering van zero emissie rolstoelbussen zorgt binnen het routevervoer niet tot een verwachte kostenstijging door het geringe aandeel van rolstoelbussen in de uitvoering van het routevervoer.

NEA indexatie
De prijs (P) per perceel is contractueel vastgelegd en wordt jaarlijks geïndexeerd. De jaarlijkse prijsindexatie (NEA index) wordt in opdracht van het Sociaal Fonds Mobiliteit door een onafhankelijke partij (Panteia) bepaald op basis van de meest recente gemiddelde kostenontwikkelingen in de branche. (www.sfmobiliteit.nl/nea-index)

In de MJPB 2027-2030 is voor de jaren vanaf 2027 en verder gerekend met een verwachte structurele jaarlijkse NEA indexatie van +3,4%. Dit percentage is gelijk aan de raming kostenontwikkelingen 2026 uit de NEA-index eindrapportage 2025-2026.

Callcenter
Het contract met het callcenter is in 2025 tot einde looptijd (31 juli 2029) verlengd. Het bij de verlenging overeengekomen tarief (het verlengingsresultaat) is verwerkt in de ontwerpbegroting. Bij het callcenter wordt de prijs (P) jaarlijks geïndexeerd met de CPI index zoals gepubliceerd door het Centraal Bureau voor de Statistiek.

Voor de kosten callcenter wordt, door de directe koppeling met het vraagafhankelijk vervoer, de periode september tot en met november van het voorgaande jaar gebruikt als uitgangspunt voor het opstellen van de nieuwe meerjarige begroting. De jaarlijkse toename vraagafhankelijk vervoer (+5%) wordt ook gebruikt voor de meerjarige begroting kosten callcenter.

CPI indexatie
De prijs (P) voor de diensten van het callcenter zijn contractueel vastgelegd en enkel nog onderhevig aan een jaarlijkse prijsindexatie (CPI index). De CPI index wordt periodiek bepaald door het CBS. Vanaf 2027 wordt in de begroting rekening gehouden met een structurele indexatie van +3,1%, gelijk aan de vastgestelde indexatie per 1 januari 2026.

Reizigersbijdragen (Btw effect)
De Wmo-reiziger betaalt een eigen bijdrage die als baten in de begroting vraagafhankelijk vervoer zijn opgenomen. Verrekening door de BVO DRAN van deze eigen bijdragen met vervoerders en deelnemers gebeurt inclusief Btw. In de MJPB zijn daardoor alle reizigersbedragen ook inclusief 9% Btw verantwoord.

Reizigersbijdragen
In 2025 is er eenmalig een korting toegepast op de reizigersbijdrage ter compensatie van de in het verleden aan reizigers in rekening gebrachte belkosten. Deze korting op het starttarief komt vanaf 1 januari 2026 te vervallen.

Voor de reizigersbijdrage wordt de periode september tot en met november van het voorgaand jaar gebruikt als uitgangspunt voor het opstellen van de meerjarige begroting. Om deze gegevens als basis voor 2026 te kunnen gebruiken, wordt rekening gehouden met de eenmalige in 2025 gegeven korting.

Vanwege de directe koppeling met het vraagafhankelijke vervoer, wordt de jaarlijkse groei van dit vervoer (+5%) ook meegenomen in de meerjarige begroting voor de reizigersbijdrage. Doordat nog niet duidelijk op welke termijn gemeenten keuzes gaan maken ten aanzien van een mogelijke tariefdifferentiatie van reizigersbijdragen, wordt in de MJPB 2027-2030 geen rekening gehouden met deze mogelijke effecten.

Reizigersbijdragen (indexatie)
Omdat het overgrote deel van de reizigersbijdrage bestaat uit het tarief “Wmo zonder korting”, wordt de jaarlijkse indexatie van de reizigersbijdrage gebaseerd op de prognose van het Samenwerkingsverband van decentrale ov-autoriteiten (DOVA). De definitieve LTI indexatie per 1 januari 2026 is +3,86%. Vanaf 2027 wordt in de begroting rekening gehouden met een structurele indexatie van +3,0%.

Overhead (bedrijfsvoeringsorganisatie)
Op basis van de ervaringscijfers uit 2025 is de begroting BVO lasten vanaf 2026 beoordeeld. Deze analyse heeft ervoor gezorgd dat het structurele deel van de begroting BVO lasten meerjarig enkel geactualiseerd is op basis van de herijkte prijsindexaties. Dit zorgt voor een structurele verlaging van de begrotingsbedragen overhead vanaf 2027. Binnen de begroting BVO lasten wordt structureel rekening gehouden met een taakstelling van -3%.

Overhead (bedrijfsvoeringsorganisatie) (indexatie)
De overhead wordt jaarlijks geïndexeerd met de CPI index. Door het aanzienlijke deel aan personeelskosten binnen de begroting BVO lasten kan de Cao loonontwikkeling voor een aanpassing van de CPI index zorgen. Dat is vanaf 2027 niet nodig waardoor de structurele indexatie op +2,9% is bepaald.

1.3. Uitgangspunten gewijzigde begroting 2026

Voor het opstellen van de gewijzigde begroting 2026 worden per begrotingspost uitgangspunten gekozen ten aanzien van prijs en hoeveelheid. Op basis van deze uitgangspunten worden de verwachte lasten en baten bepaald. Met behulp van verwachte vervoersvolumes en reeds vastgestelde verdeelsleutels worden vervolgens de meerjarige bijdragen per deelnemer bepaald. In onderstaande opsomming worden de uitgangspunten benoemd.

Vervoer vraagafhankelijk (lasten)
- Contractueel overeengekomen tarief per declarabele kilometer per perceel, rekening houdend met een NEA indexatie van +4,1%
- Hoeveelheid declarabele kilometers in de periode september tot en met november 2025, overeenkomstig de berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen vraagafhankelijk vervoer
- Toename van de hoeveelheid vraagafhankelijk vervoer in het tweede half jaar met +5% ten opzichte van het eerste half jaar van 2026
- Voor de contracten met vervoerders die gestart zijn op 1 augustus 2024 wordt vanaf medio 2026 een budget opgenomen voor meerkosten zero emissie ter grootte van 5% van de begroting vraagafhankelijk vervoer, rekening houdend met het verwachte aandeel zero emissie gereden vervoer

Callcenter vraagafhankelijk (lasten)
- Contractueel overeengekomen vaste component te verhogen met een tarief per declarabele rit, rekening houdend met een CPI indexatie van +3,1%
- Hoeveelheid declarabele ritten in de periode september tot en met november 2025, overeenkomstig de berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen callcenter vraagafhankelijk vervoer
- Toename van de hoeveelheid declarabele ritten in het tweede half jaar met +5% ten opzichte van het eerste half jaar van 2026

Reizigersbijdragen vraagafhankelijk (baten)

- Gemiddeld werkelijk maandbedrag eigen bijdrage per deelnemer in de periode september tot en met november 2025
- Bedragen zijn inclusief Btw, rekening houdend met de indexatie van OV tarieven (LTI index), van +3,86%
- Toename van de hoeveelheid vraagafhankelijk vervoer in het tweede half jaar met +5% ten opzichte van het eerste half jaar van 2026

Vervoer routegebonden (lasten)

- Contractueel overeengekomen tarief per beladen uur per perceel verhoogd met het starttarief per route, rekening houdend met een NEA indexatie van +4,1%
- Hoeveelheid beladen uren in de periode september tot en met november 2025, overeenkomstig de berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen routegebonden vervoer
- Toename van de hoeveelheid routegebonden vervoer in het tweede half jaar met +15% (jeugdwet) en +5% (leerlingenvervoer en dagbesteding) ten opzichte van het eerste half jaar van 2026
- Voor de contracten met vervoerders die gestart zijn op 1 augustus 2020 wordt in 2026 een budget opgenomen voor meerkosten zero emissie ter grootte van 15% van de begroting routegebonden vervoer, rekening houdend met het verwachte aandeel zero emissie gereden vervoer

Overhead (bedrijfsvoeringsorganisatie) (lasten)

- Structurele en incidentele BVO lasten uit de primitieve begroting 2026 geactualiseerd op basis van ervaringscijfers 2025, rekening houdend met een CPI indexatie van +2,9% en een verwachte Cao loonontwikkeling van +2,9% in 2026
- Structurele BVO lasten rekening houdend met een taakstelling -3%
- Verdeling naar gemeenten op basis van het aantal inwoners per 1-1-2025
- Verdeling naar vraagafhankelijk en routegebonden vervoer op basis van verhouding bruto vervoerskosten

Overige opmerkingen

Vervoersvolume

Zie toelichting §1.2 Uitgangspunten MJPB 2027-2030.

Vervoerscontracten (vraagafhankelijk vervoer)

Zie toelichting §1.2 Uitgangspunten MJPB 2027-2030.

Vervoerscontracten (routegebonden vervoer)

Zie toelichting §1.2 Uitgangspunten MJPB 2027-2030.

NEA indexatie

De prijs (P) per perceel is contractueel vastgelegd en wordt jaarlijks geïndexeerd. De jaarlijkse prijsindexatie (NEA index) wordt in opdracht van het Sociaal Fonds Mobiliteit door een onafhankelijke partij (Panteia) bepaald op basis van de meest recente gemiddelde kostenontwikkelingen in de branche. (www.sfmobiliteit.nl/nea-index) In de gewijzigde begroting 2026 is de werkelijke NEA indexatie (+4,1%) per 1 januari 2026 verwerkt.

Callcenter

Zie toelichting §1.2 Uitgangspunten MJPB 2027-2030.

CPI indexatie
De prijs (P) voor de diensten van het callcenter zijn 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 2026 is vastgesteld op +3,1%.

Reizigersbijdragen (Btw effect)
Zie toelichting §1.2 Uitgangspunten MJPB 2027-2030.

Reizigersbijdragen
Zie toelichting §1.2 Uitgangspunten MJPB 2027-2030.

Reizigersbijdragen (indexatie)
Omdat het overgrote deel van de reizigersbijdrage bestaat uit het tarief "Wmo zonder korting", wordt de jaarlijkse indexatie van de reizigersbijdrage gebaseerd op de prognose van het Samenwerkingsverband van decentrale ov-autoriteiten (DOVA). De definitieve LTI indexatie per 1 januari 2026 is +3,86%.

Overhead (bedrijfsvoeringsorganisatie)
Op basis van de ervaringscijfers uit 2025 is de begroting BVO lasten vanaf 2026 beoordeeld. Deze analyse heeft ervoor gezorgd dat het structurele deel van de begroting BVO lasten meerjarig enkel geactualiseerd is op basis van de herijkte prijsindexaties. Dit zorgt voor een verlaging van het begrotingsbedrag overhead in 2026. Binnen de begroting BVO lasten wordt structureel rekening gehouden met een taakstelling van -3%.

Overhead (bedrijfsvoeringsorganisatie) (indexatie)
De overhead wordt jaarlijks geïndexeerd met de CPI index. Door het aanzienlijke deel aan personeelskosten binnen de begroting BVO lasten kan de Cao loonontwikkeling voor een aanpassing van de CPI index zorgen. Dat is in 2026 niet nodig gebleken omdat beide indexaties op +2,9% uitkomen. Hierdoor is de indexatie per 1 januari 2026 op +2,9% bepaald.

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 deze en eerdere MJPB zijn in de afgelopen jaren door meerdere gemeenten afwijkende uitgangspunten aangegeven. Alle afwijkende uitgangspunten die nog relevant zijn voor het opstellen van de MJPB 2027-2030 en gewijzigde begroting 2026 worden in deze paragraaf toegelicht.

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

De jaarlijkse toename in de MJPB kan voor het jeugdwet vervoer worden bijgesteld 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 Doesburg
De gemeente Doesburg verwacht dat het jeugdwet vervoer in 2026 substantieel hoger ligt dan in 2025 is gerealiseerd. Daardoor is de begroting voor het jeugdwet vervoer naar boven bijgesteld in vergelijking met de uitgangspunten uit de Kaderbrief 2027.

Gemeente Heumen
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 doelgroepenvervoer heeft de gemeente Lingewaard gevraagd om voor meerdere vervoersoorten de uitgangspunten voor het bepalen van de begroting aan te passen.

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% bij te stellen.

Binnen de gemeente Lingewaard wordt alternatief vervoer van kinderen binnen het leerlingenvervoer 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 2027 was dit +5%.

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

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

Gemeente Rheden
Op basis van een gemeentelijke analyse van het doelgroepenvervoer van de gemeente Rheden is door de gemeente geconcludeerd dat een jaarlijkse toename met +5% voor het vraagafhankelijk vervoer en +15% voor het jeugdwet vervoer te hoge aannames zijn. Voor het jeugdwet vervoer wordt gevraagd de jaarlijkse toename te verlagen naar +5%.

Door de inzet van alternatieve voorzieningen als de Plusbus en vervoer door vrijwilligers via het Meldpunt vrijwillige thuiszorg, wordt gevraagd om voor de jaarlijkse toename vraagafhankelijk vervoer rekening te houden met 0%.

Gemeente Westervoort
Door in te zetten op voorliggende voorzieningen, zoals bijvoorbeeld de Plusbus, wordt door de gemeente Westervoort aangegeven dat de jaarlijkse toename voor het dagbesteding vervoer bij te stellen van +5% naar 0%.

Op basis van een gemeentelijke analyse van het leerlingenvervoer is door de gemeente Westervoort geconcludeerd dat de jaarlijkse toename naar beneden bijgesteld kan worden. De toename wijzigt hierdoor van +5% naar 0%.

Gemeente Zevenaar
Op basis van een gemeentelijke analyse van het vraagafhankelijk en routevervoer van de gemeente Zevenaar is door de gemeente geconcludeerd dat het algemene uitgangspunt voor het opstellen van de begroting bijgesteld kan worden voor het leerlingenvervoer. Op basis van de geactualiseerde demografische gegevens wordt voor het leerlingenvervoer een jaarlijkse toename verwacht van +3% (Kaderbrief 2027 +5%).

2. Beleidsbegroting

De beleidsbegroting bestaat uit 2 onderdelen (art. 7 lid 2 BBV):

- het programmaplan
- de paragrafen

2.1. Programmaplan

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

Uit te voeren taken
Door de deelnemers is de sturing en (financiële) beheersing van uitvoeringstaken en uitvoering van ondersteunende processen op het gebied van doelgroepenvervoer aan de BVO DRAN overgedragen.

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 door gemeenten geïnitieerde beleidsaanpassingen, maar ook om veranderende wet- en regelgeving voor gemeenten en gecontracteerde marktpartijen. Daarnaast is de instroom van nieuwe door de gemeenten geïndiceerde reizigers een belangrijke factor die invloed heeft op de omvang van de werkzaamheden van de BVO DRAN.

Indeling en opzet programma's
De programma's zijn ingericht met de 3 W-vragen (art. 8 lid 3 BBV):

- Wat willen we bereiken?
- Wat gaan we daarvoor doen?
- Wat mag het kosten?

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

Het programmaplan bestaat uit de volgende programma's:

1. Vraagafhankelijk vervoer
2. Routevervoer

En het overzicht:

3. Overhead

De indeling van de programma's in de begroting beoogt de financiële inzichtelijkheid van het totale takenpakket zo goed mogelijk in beeld te brengen, te kunnen budgetteren en er 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 contractueel vastgelegde kritische prestatie indicatoren (KPI's). In het Programma van Eisen (PvE) vraagafhankelijk vervoer en het PvE callcenter staat weergegeven welke KPI's zijn bepaald en naar welke normen wordt gestreefd.
- Gedurende de contractperiode met de vervoerders is de ambitie om uiterlijk 1 augustus 2028 te komen tot een volledig emissieloos vraagafhankelijk vervoer binnen Avan.
- 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 systeemtechnisch ingerichte 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 2026	Gewijzigde begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
Lasten						
Vervoer	11.199.362	10.771.717	11.975.698	13.132.076	14.390.854	15.575.272
Callcenter	653.288	749.233	775.456	802.595	830.687	859.762
Totaal lasten	11.852.650	11.520.950	12.751.154	13.934.671	15.221.541	16.435.034
Baten						
Arnhem	2.897.647	2.756.246	3.010.516	3.349.829	3.720.972	4.031.793
Berg en Dal	416.497	432.637	497.201	538.330	582.943	631.334
Beuningen	186.466	184.173	211.383	228.685	247.450	267.796
Doesburg	80.853	64.770	70.547	78.274	86.724	93.767
Druten	397.606	404.522	465.858	504.679	546.812	592.517
Duiven	168.546	170.843	190.790	206.407	223.343	241.706
Heumen	170.703	163.164	187.159	202.431	218.996	236.952
Lingewaard	727.016	649.887	710.258	791.294	879.969	953.720
Montferland	604.838	593.125	664.254	719.522	779.484	844.536
Mook en Middelaar	101.300	99.078	113.947	123.283	133.413	144.400
Nijmegen	1.667.341	1.832.171	2.096.074	2.273.590	2.466.279	2.670.336
Overbetuwe	548.351	462.234	505.022	562.258	624.894	677.200
Renkum	708.519	600.561	655.857	729.554	810.161	877.772
Rheden	802.412	761.940	794.071	842.216	892.741	922.506
Rozendaal	7.733	6.807	7.048	7.307	7.580	7.849
Westervoort	95.093	93.371	104.272	112.766	121.976	131.964
Wijchen	337.538	359.617	413.885	448.192	485.423	525.801
Zevenaar	460.842	486.150	544.288	589.521	638.591	691.826
Reizigersbijdrage	1.473.349	1.399.654	1.508.724	1.626.533	1.753.790	1.891.259
Totaal baten	11.852.650	11.520.950	12.751.154	13.934.671	15.221.541	16.435.034
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 contractueel vastgelegde kritische prestatie indicatoren (KPI's). In het Programma van Eisen (PvE) routegebonden vervoer staat weergegeven welke KPI's zijn bepaald en naar welke normen wordt gestreefd.
- Gedurende de contractperiode met de vervoerders is de ambitie om uiterlijk 1 augustus 2028 te komen tot een volledig emissieloos routevervoer binnen Avan.
- 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 systeemtechnisch ingerichte contractbeheersing wordt naleving van de contracten en daarmee de kwaliteit en de financiële afhandeling van de uitvoering gemonitord en geborgd.
- De vervoerders hebben de contractuele verplichting om jaarlijks een audit uit te laten voeren op hun (financiële) processen en (financiële) systemen.
- Analyseren van de (realtime) rittenbakken, zowel kwalitatief als financieel. Het verzorgen van periodieke managementinformatie en andere uitvoeringsinformatie en op basis daarvan rapporteren en (bij)sturen op de uitvoering van Avan. Hierbij zijn de KPI's zoals beschreven in het PvE het uitgangspunt voor de monitoring en controles.
- Voorafgaand aan ieder bestuurlijk overleg (5x per jaar) is er minimaal één voorbereidend ambtelijk overleg om de onderwerpen van het bestuurlijk overleg voor te bespreken. Aanvullend worden de financiële aspecten separaat besproken met de financials van de gemeenten.
- Structureel, voorafgaand aan het voorbereidend ambtelijk overleg, afstemming met gemeenten over routevervoer gerelateerde zaken.
- Structurele aanwezigheid bij het overleg Regionale Adviesraad Doelgroepenvervoer om ervaringen van gebruikers mee te nemen in de (bij)sturing van de uitvoering van Avan.
- Goede communicatie over de uitvoering van het vervoer met betrokken partijen en gebruikers Avan.

Wat mag het kosten?

Programma 2: Routevervoer	Primitieve begroting 2026	Gewijzigde begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
Lasten						
Vervoer	15.545.866	14.654.165	16.173.890	17.603.566	19.205.724	20.770.381
Totaal lasten	15.545.866	14.654.165	16.173.890	17.603.566	19.205.724	20.770.381
Baten						
Arnhem	3.356.283	3.191.434	3.506.844	3.857.209	4.247.024	4.681.450
Berg en Dal	827.989	757.886	827.101	882.731	943.863	997.012
Beuningen	476.065	432.395	478.869	514.210	553.674	587.623
Doesburg	565.592	530.075	581.570	638.627	701.936	772.296
Druten	454.585	362.060	412.178	455.779	505.081	551.578
Duiven	463.541	473.767	541.655	600.450	667.236	728.918
Heumen	268.755	248.378	267.656	280.108	293.838	303.830
Lingewaard	1.346.761	1.288.678	1.378.348	1.456.037	1.542.352	1.605.209
Montferland	59.909	66.572	75.230	82.972	91.666	99.521
Mook en Middelaar	131.760	121.073	135.188	149.458	165.515	182.400
Nijmegen	1.890.792	1.915.810	2.094.850	2.233.930	2.392.199	2.534.861
Overbetuwe	1.918.771	1.688.789	1.885.212	2.078.946	2.297.090	2.493.949
Renkum	185.412	156.931	177.653	201.524	229.075	260.935
Rheden	1.248.526	1.168.306	1.268.430	1.377.132	1.495.154	1.623.288
Rozendaal	46.832	42.476	46.986	52.046	57.736	64.147
Westervoort	338.520	379.318	428.730	471.811	522.087	570.531
Wijchen	876.259	743.843	842.231	928.437	1.025.418	1.118.655
Zevenaar	1.089.513	1.086.375	1.225.162	1.342.160	1.474.780	1.594.177
Totaal baten	15.545.866	14.654.165	16.173.890	17.603.566	19.205.724	20.770.381
Mutaties reserves						
Onttrekking bestemmingsreserve	-	-	-	-	-	-
Dotatie bestemmingsreserve	-	-	-	-	-	-
Saldo	0	0	0	0	0	0

2.1.3. Overzicht overhead

Overzicht Overhead	Primitieve begroting 2026	Gewijzigde begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
Lasten						
BVO	1.207.973	1.186.461	1.220.399	1.254.318	1.290.939	1.327.646
Totaal lasten	1.207.973	1.186.461	1.220.399	1.254.318	1.290.939	1.327.646
Baten						
Arnhem	232.238	228.810	235.350	241.872	248.939	256.007
Berg en Dal	54.496	53.344	54.869	56.395	58.041	59.692
Beuningen	42.731	41.792	42.986	44.185	45.473	46.769
Doesburg	21.688	21.302	21.912	22.527	23.183	23.845
Druten	33.134	32.610	33.543	34.481	35.486	36.496
Duiven	40.239	39.422	40.550	41.680	42.896	44.118
Heumen	29.432	28.824	29.650	30.478	31.367	32.261
Lingewaard	70.421	69.243	71.225	73.204	75.341	77.484
Montferland	56.379	55.229	56.808	58.388	60.092	61.802
Mook en Middelaar	17.753	17.337	17.836	18.337	18.871	19.411
Nijmegen	258.353	254.570	261.845	269.101	276.963	284.827
Overbetuwe	72.579	70.898	72.927	74.951	77.140	79.333
Renkum	49.044	48.009	49.382	50.756	52.239	53.725
Rheden	65.508	64.127	65.961	67.794	69.774	71.758
Rozendaal	6.788	6.714	6.907	7.106	7.311	7.523
Westervoort	27.165	26.651	27.417	28.182	29.005	29.832
Wijchen	62.661	61.575	63.337	65.099	66.998	68.903
Zevenaar	67.364	66.006	67.894	69.782	71.819	73.861
Totaal baten	1.207.973	1.186.461	1.220.399	1.254.318	1.290.939	1.327.646
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
- openbaarheid

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 kunnen een tweetal posten opgenome worden 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 deelnemende gemeente bij moet betalen en bij een overschot geld terugkrijgt. Dit brengt een financieel risico met zich mee voor betreffende gemeente. De verantwoordelijkheid voor het vormen van een additionele post onvoorzien ligt daardoor bij de gemeente. Omdat jaarlijks het resultaat wordt verrekend met de deelnemende gemeenten, 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 en verlenging vervoerscontracten

Het vraagafhankelijk vervoer is, onderverdeeld in 4 percelen (Zuid, West, Noord en Oost), aanbesteed. Met twee van de huidige vervoerders (West en Noord) zijn in 2020 overeenkomsten afgesloten met een looptijd van 10 jaren (tot medio 2030), waarvan 4 jaren initieel en 3 x 2 jaren verlengingsopties.

Voor perceel Oost heeft in 2024 een nieuwe aanbesteding plaatsgevonden. Voor dit perceel is een looptijd afgesproken van 10 jaren (tot medio 2034), waarvan 6 jaren initieel en 2 x 2 jaren verlengingsopties. Bij de recente aanbesteding voor perceel Zuid is vanaf 1 augustus 2026 een looptijd van het contract van 10 jaren overeengekomen (tot medio 2036), waarvan 4 jaren initieel en 3 x 2 jaren verlengingsopties. In onderstaande tabel is per perceel vraagafhankelijk vervoer weergegeven welke gemeenten daartoe behoren en wat de (mogelijke) looptijd is van het huidige contract.

Perceel	Gemeenten	Contract aanvang	Looptijd huidig	Looptijd maximaal
Noord	Arnhem (ten noorden Rijn), Doesburg, Renkum, Rheden, Rozendaal	1-8-2020	31-7-2028	31-7-2030
West	Arnhem (ten zuiden Rijn), Lingewaard, Nijmegen (ten noorden Waal), Overbetuwe	1-8-2020	31-7-2028	31-7-2030
Oost	Duiven, Montferland, Westervoort, Zevenaar	1-8-2024	31-7-2030	31-7-2034
Zuid	Beuningen, Berg en Dal, Druten, Heumen, Mook en Middelaar, Nijmegen (ten zuiden Waal), Wijchen	1-8-2026	31-7-2030	31-7-2036

Het routevervoer is, onderverdeeld in 10 percelen (A t/m G, J, K en L), aanbesteed. Voor 6 percelen (A, B, C, E, F en G) zijn met de huidige vervoerders in 2020 overeenkomsten afgesloten met een looptijd van 10 jaren (tot medio 2030), waarvan 4 jaren initieel en 3 x 2 jaren verlengingsopties.

Voor de overige 4 percelen (D, J, K en L) heeft in 2024 een nieuwe aanbesteding plaatsgevonden. Voor deze percelen is een looptijd afgesproken van 10 jaren (tot medio 2034), waarvan 6 jaren initieel en 2 x 2 jaren verlengingsopties.

In onderstaande tabel is per perceel routevervoer weergegeven welke gemeenten daartoe behoren en wat de (mogelijke) looptijd is van het huidige contract.

Perceel	Gemeenten	Contract aanvang	Looptijd huidig	Looptijd maximaal
A	Beuningen, Berg en Dal, Druten, Heumen, Mook en Middelaar, Nijmegen, Wijchen	1-8-2020	31-7-2028	31-7-2030
B	Beuningen, Berg en Dal, Druten, Heumen, Mook en Middelaar, Nijmegen, Wijchen	1-8-2020	31-7-2028	31-7-2030
C	Beuningen, Berg en Dal, Druten, Heumen, Mook en Middelaar, Nijmegen, Wijchen	1-8-2020	31-7-2028	31-7-2030
D	Beuningen, Berg en Dal, Druten, Heumen, Mook en Middelaar, Nijmegen, Wijchen	1-8-2024	31-7-2030	31-7-2034
E	Lingewaard, Overbetuwe	1-8-2020	31-7-2028	31-7-2030
F	Duiven, Montferland, Westervoort, Zevenaar	1-8-2020	31-7-2028	31-7-2030
G	Duiven, Montferland, Westervoort, Zevenaar	1-8-2020	31-7-2028	31-7-2030
J	Arnhem, Doesburg, Renkum, Rheden, Rozendaal	1-8-2024	31-7-2030	31-7-2034
K	Arnhem, Doesburg, Renkum, Rheden, Rozendaal	1-8-2024	31-7-2030	31-7-2034
L	Arnhem, Doesburg, Renkum, Rheden, Rozendaal	1-8-2024	31-7-2030	31-7-2034

Het lichten van verlengingsopties is een tweezijdig besluit dat tenminste één jaar voor expiratiedatum schriftelijk aan de andere partij kenbaar dient te worden gemaakt. Het is denkbaar dat partijen besluiten contracten niet te verlengen en dat daardoor delen van het vervoer dienen te worden aanbesteed.

Met de huidige en, naar verwachting aanhoudende, marktomstandigheden (krapte arbeidsmarkt, energieprijzen, brandstofprijzen, investering zero emissie voertuigen) is het niet ondenkbaar dat een toekomstige aanbesteding zal leiden tot hogere tarieven dan de huidige contractueel overeengekomen tarieven.

De huidige meerjarige begrotingen voor het vraagafhankelijk vervoer en routevervoer zijn gebaseerd op de afspraken uit de (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
Met uitzondering van het recent aanbestede perceel Zuid, zijn alle huidige tarieven in het vraagafhankelijk vervoer en routevervoer gebaseerd op vervoer met niet-zero emissie rolstoelbussen. De uitsluiting van deze voertuigen heeft naar verwachting een kostendrukkend effect op het (toekomstige) tarief doordat het risico en de onzekerheid hieromtrent bij de vervoerder wordt beperkt. Gedurende de contractperiode met alle vervoerders is de ambitie om uiterlijk 1 augustus 2028 te komen tot een volledig emissieloos vraagafhankelijk en routevervoer binnen Avan.

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 kosten stijgend effect. Binnen de begroting vraagafhankelijk vervoer is vanaf medio 2026 (perceel Oost) of medio 2028 (percelen West en Noord) rekening gehouden met +5% meerkosten voor deze infasering. Voor het routevervoer worden op dit moment geen dergelijke meerkosten verwacht. In onderstaande tabel staan alle uitgangspunten opgesomd.

Vraagafhankelijk vervoer	Percelen	Meerkosten ZE (regulier)	Meerkosten ZE (rolstoelbus)
Contracten per 1-8-2020	Noord, West	0% (vanaf 2026)	5% (vanaf 2028)
Contracten per 1-8-2024	Oost	In tarief verwerkt	5% (vanaf 2026)
Contracten per 1-8-2026	Zuid	In tarief verwerkt	In tarief verwerkt
	Totaal 4		

Routevervoer	Percelen	Meerkosten ZE (regulier)	Meerkosten ZE (rolstoelbus)
Contracten per 1-8-2020	A, B, C, E, F, G	15% (vanaf 2026)	0% (vanaf 2028)
Contracten per 1-8-2024	D, J, K, L	In tarief verwerkt	0% (vanaf 2027)
	Totaal 10		

Clausule afwijkend vervoersvolume overeenkomsten vervoerders
Door invoering van beheersmaatregelen bestaat tijdens de contractperiode de mogelijkheid dat vervoervolumes schommelen. Binnen alle huidige 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 alle huidige 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 substantiële toe- of afname van het vervoersvolume zullen de financiële gevolgen naar alle waarschijnlijkheid passend zijn binnen de begroting van de BVO DRAN, rekening houdend met de algemene uitgangspunten uit de Kaderbrief 2027.

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 deelnemende gemeente. Door periodiek inzicht te geven in het volume van het aantal ritten en de bijbehorende kosten worden de gevolgen van verwachte toenames van ritten en/of kosten door de BVO DRAN gecommuniceerd met de gemeenten.

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

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

2.2.2. Financiering

Het financieringsvraagstuk van de BVO DRAN is van een beperkte omvang. Dit heeft vooral te maken met het feit dat er gewerkt wordt met bevoorschotting op basis van de meest recent vastgestelde begroting, de 'open einde' systematiek en daardoor de mogelijkheid van het algemeen bestuur om tussentijds extra middelen beschikbaar te stellen door een begrotingswijziging vast te stellen. 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
Om de overheidsfinanciën in de Eurozone robuust te houden, zijn in Europees verband afspraken gemaakt over het toegestane maximale tekort van het EMU-saldo op nationaal niveau. De Wet houdbare overheidsfinanciën (Wet hof) is de Nederlandse uitwerking van deze afspraken. Omdat het EMU-saldo van alle decentrale overheden deel uitmaakt van het EMU-saldo op nationaal niveau, is het daarmee ook relevant voor de decentrale overheden om het eigen EMU-saldo te volgen. Voor een bedrijfsvoeringsorgansiatie is echter geen referentiewaarde vastgesteld waardoor het berekenen van het EMU saldo geen toegevoegde waarde heeft.

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

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

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

Relatiebeheer
Het betalingsverkeer is belegd bij de Bank Nederlandse Gemeenten.

2.2.3. Bedrijfsvoering

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

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

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

De periodieke vergoeding aan vervoerders vraagafhankelijk vervoer is gebaseerd op het aantal beladen kilometers verhoogd met een starttarief per rit. Voor het routevervoer is de vergoeding gebaseerd op het aantal beladen uren verhoogd met een starttarief. De vergoeding aan het callcenter is gebaseerd op het aantal declarabele ritten binnen het vraagafhankelijk vervoer.

Rapporteren
Aan de deelnemende gemeenten wordt gerapporteerd over de geleverde prestaties. De (financiële) voortgangsrapportages worden minimaal halfjaarlijks ten behoeve van het Algemeen Bestuur opgesteld.

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

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

2.2.4. Openbaarheid

De openbaarheidsparagraaf is gericht op het bevorderen van een transparante overheid. Deze paragraaf is gebaseerd op de Wet open overheid (Woo), die op 1 mei 2022 in werking is getreden. De paragraaf beschrijft de activiteiten die worden uitgevoerd, zoals actieve en passieve openbaarmaking van informatie en het verbeteren van de informatiehuishouding. Door het opnemen van deze paragraaf wordt voldaan aan de wettelijke verplichting om te informeren over de uitvoering van de wet.

Passieve openbaarmaking betekent dat de BVO DRAN op verzoek bepaalde informatie openbaar maakt (Woo-verzoeken) en actief betekent dat de BVO DRAN uit zichzelf informatie openbaar maakt. Sinds 1 november 2024 geldt de verplichting dat de eerste vijf informatiecategorieën (tranche 1) actief openbaar gemaakt moeten zijn. De BVO DRAN voldoet sinds die datum aan deze wettelijke verplichting doordat informatie over organisatie en werkwijze en de bereikbaarheidsgegevens te vinden zijn in de Woo-index.

3. Financiële begroting

3.1. Overzicht baten en lasten

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

	Primitieve begroting 2026	Gewijzigde begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
Lasten deelnemers						
Overhead						
Personeelskosten	916.486	908.221	934.326	960.419	989.191	1.018.036
Ondersteunende taken	76.155	70.873	73.486	76.099	76.092	78.714
Huisvesting	34.138	31.499	34.119	34.113	36.734	36.733
Accountant en fiscaal advies	23.634	23.624	23.621	26.241	26.238	28.862
VDVN	28.886	26.249	28.870	28.865	31.486	31.486
Kantoorkosten, ICT	65.651	62.998	62.988	65.602	65.596	68.219
Consumenten, klachten	73.529	70.873	73.486	76.099	76.092	78.714
Onvoorzien	26.856	28.819	27.247	25.673	29.430	27.942
Taakstelling BVO	-37.362	-36.695	-37.743	-38.792	-39.920	-41.061
Incidentele kosten BVO	0	0	0	0	0	0
Callcenter						
Vraagafhankelijk WMO	653.288	749.233	775.456	802.595	830.687	859.762
Vervoer						
Vraagafhankelijk WMO	11.199.362	10.771.717	11.975.698	13.132.076	14.390.854	15.575.272
Routegebonden	15.545.866	14.654.165	16.173.890	17.603.566	19.205.724	20.770.381
Onvoorzien						
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Lasten	28.606.489	27.361.576	30.145.443	32.792.556	35.718.204	38.533.061
Baten deelnemers						
Overhead						
Vraagafhankelijk WMO en routegebonden	1.207.973	1.186.461	1.220.399	1.254.318	1.290.939	1.327.646
Callcenter						
Vraagafhankelijk WMO	653.288	749.233	775.456	802.595	830.687	859.762
Vervoer						
Vraagafhankelijk WMO	9.726.013	9.372.063	10.466.974	11.505.543	12.637.064	13.684.013
Routegebonden	15.545.866	14.654.165	16.173.890	17.603.566	19.205.724	20.770.381
Reizigersbijdragen						
Reizigersbijdragen WMO	1.473.349	1.399.654	1.508.724	1.626.533	1.753.790	1.891.259
Onvoorzien						
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Baten	28.606.489	27.361.576	30.145.443	32.792.556	35.718.204	38.533.061
Onttrekking bestemmingsreserve	0	0	0	0	0	0
Dotatie bestemmingsreserve	0	0	0	0	0	0
Geraamd resultaat	0	0	0	0	0	0

3.1.1. Toelichting lasten

Overhead (bedrijfsvoeringsorganisatie)

Personeelskosten

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

Ondersteunende taken

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

Huisvesting

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

Accountant en fiscaal advies

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

Vereniging voor Doelgroepenvervoer Nederland

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

Kantoorkosten, ICT

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

Consumenten, klachten

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

Onvoorzien

De post onvoorzien bedraagt ongeveer 2,0% tot 2,5% van de totale structurele BVO lasten.

Taakstelling

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

Callcenter

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

Vervoer

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

3.1.2. Toelichting baten

Algemeen

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

3.2. Financiële positie

Jaarlijks wordt het geraamde saldo van baten en lasten in lijn met de ‘open einde’ systematiek, verrekend met de deelnemende gemeenten. Dit zorgt ervoor dat er geen onttrekkingen of dotaties aan een bestemmingsreserve zijn voorzien en het geraamde resultaat meerjarig € 0 bedraagt. Zie ook het financiële overzicht in §3.1 Overzicht baten en lasten en de geprognosticeerde balans in bijlage 3.

3.3. Baten en lasten per taakveld

Het door het BBV (art. 7 lid 3) voorgeschreven overzicht van de geraamde baten en lasten per taakveld is als bijlage 1 in deze begroting opgenomen.

Aldus vastgesteld in de vergadering van het Algemeen Bestuur van de Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem-Nijmegen van 5 maart 2026,

de secretaris, de voorzitter,

Bijlagen

Bijlage 1: Overzicht baten en lasten per taakveld

Overzicht lasten en baten per taakveld			Primitieve begroting 2026	Gewijzigde begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
Programmaplan	Taakveld							
P1 Vraagafhankelijk vervoer	Taakveld 6.60 - Vervoersdiensten (Wmo)	Lasten	11.199.362	10.771.717	11.975.698	13.132.076	14.390.854	15.575.272
		Baten	11.199.362	10.771.717	11.975.698	13.132.076	14.390.854	15.575.272
	Taakveld 6.60 - Vervoersvoorzieningen (Wmo)	Lasten	653.288	749.233	775.456	802.595	830.687	859.762
		Baten	653.288	749.233	775.456	802.595	830.687	859.762
	Totaal	Lasten	11.852.650	11.520.950	12.751.154	13.934.671	15.221.541	16.435.034
		Baten	11.852.650	11.520.950	12.751.154	13.934.671	15.221.541	16.435.034
		Saldo	0	0	0	0	0	0
P2 Routevervoer	Taakveld 4.3 - Leerlingenvervoer	Lasten	12.522.751	12.033.334	13.175.420	14.194.709	15.322.820	16.368.977
		Baten	12.522.751	12.033.334	13.175.420	14.194.709	15.322.820	16.368.977
	Taakveld 6.713 - Dagbesteding (Wmo)	Lasten	1.258.949	1.081.409	1.191.218	1.301.729	1.423.637	1.545.292
		Baten	1.258.949	1.081.409	1.191.218	1.301.729	1.423.637	1.545.292
	Taakveld 6.752 - Jeugdhulp ambulant regionaal	Lasten	1.764.166	1.539.422	1.807.252	2.107.128	2.459.267	2.856.112
		Baten	1.764.166	1.539.422	1.807.252	2.107.128	2.459.267	2.856.112
	Totaal	Lasten	15.545.866	14.654.165	16.173.890	17.603.566	19.205.724	20.770.381
		Baten	15.545.866	14.654.165	16.173.890	17.603.566	19.205.724	20.770.381
		Saldo	0	0	0	0	0	0
Overzichten								
Overhead	Taakveld 0.4 - Overhead bedrijfsvoeringsorganisatie	Lasten	1.207.973	1.186.461	1.220.399	1.254.318	1.290.939	1.327.646
		Baten	1.207.973	1.186.461	1.220.399	1.254.318	1.290.939	1.327.646
		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 deelnemende gemeente te zien wat de totaal begrote bijdragen zijn voor de jaren 2026 (gewijzigde begroting) en 2027 (primitieve begroting).

Bijdragen deelnemers gewijzigde begroting 2026	Programma 1 2026	Programma 2 2026	Overhead 2026	Totaal 2026
Lasten				
Vervoer	10.771.717	14.654.165	1.186.461	26.612.343
Callcenter vraagafhankelijk vervoer	749.233			749.233
Totaal lasten	11.520.950	14.654.165	1.186.461	27.361.576
Baten				
Arnhem	2.756.246	3.191.434	228.810	6.176.489
Berg en Dal	432.637	757.886	53.344	1.243.866
Beuningen	184.173	432.395	41.792	658.360
Doesburg	64.770	530.075	21.302	616.146
Druten	404.522	362.060	32.610	799.192
Duiven	170.843	473.767	39.422	684.032
Heumen	163.164	248.378	28.824	440.366
Lingewaard	649.887	1.288.678	69.243	2.007.808
Montferland	593.125	66.572	55.229	714.926
Mook en Middelaar	99.078	121.073	17.337	237.488
Nijmegen	1.832.171	1.915.810	254.570	4.002.551
Overbetuwe	462.234	1.688.789	70.898	2.221.921
Renkum	600.561	156.931	48.009	805.500
Rheden	761.940	1.168.306	64.127	1.994.372
Rozendaal	6.807	42.476	6.714	55.997
Westervoort	93.371	379.318	26.651	499.340
Wijchen	359.617	743.843	61.575	1.165.036
Zevenaar	486.150	1.086.375	66.006	1.638.531
Reizigersbijdrage	1.399.654			1.399.654
Totaal baten	11.520.950	14.654.165	1.186.461	27.361.576
Mutaties reserves				
Ontrekking bestemmingsreserve	0	0	0	0
Dotatie bestemmingsreserve	0	0	0	0
Saldo	0	0	0	0

Bijdragen deelnemers begroting 2027	Programma 1 2027	Programma 2 2027	Overhead 2027	Totaal 2027
Lasten				
Vervoer	11.975.698	16.173.890	1.220.399	29.369.987
Callcenter vraagafhankelijk vervoer	775.456			775.456
Totaal lasten	12.751.154	16.173.890	1.220.399	30.145.443
Baten				
Arnhem	3.010.516	3.506.844	235.350	6.752.710
Berg en Dal	497.201	827.101	54.869	1.379.171
Beuningen	211.383	478.869	42.986	733.238
Doesburg	70.547	581.570	21.912	674.028
Druten	465.858	412.178	33.543	911.579
Duiven	190.790	541.655	40.550	772.995
Heumen	187.159	267.656	29.650	484.465
Lingewaard	710.258	1.378.348	71.225	2.159.831
Montferland	664.254	75.230	56.808	796.292
Mook en Middelaar	113.947	135.188	17.836	266.972
Nijmegen	2.096.074	2.094.850	261.845	4.452.770
Overbetuwe	505.022	1.885.212	72.927	2.463.160
Renkum	655.857	177.653	49.382	882.891
Rheden	794.071	1.268.430	65.961	2.128.462
Rozendaal	7.048	46.986	6.907	60.940
Westervoort	104.272	428.730	27.417	560.418
Wijchen	413.885	842.231	63.337	1.319.453
Zevenaar	544.288	1.225.162	67.894	1.837.344
Reizigersbijdrage	1.508.724			1.508.724
Totaal baten	12.751.154	16.173.890	1.220.399	30.145.443
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 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029	Begroting 2030
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	9.647	10.250	11.250	12.250	13.250	14.250	15.250
Liquide middelen	251	250	250	250	250	250	250
Overlopende activa	223	500	500	500	500	500	500
Totaal vlottende activa	**10.121**	**11.000**	**12.000**	**13.000**	**14.000**	**15.000**	**16.000**
Totaal activa	**10.121**	**11.000**	**12.000**	**13.000**	**14.000**	**15.000**	**16.000**
PASSIVA							
Vaste passiva							
Eigen vermogen	0	0	0	0	0	0	0
Voorzieningen	0	0	0	0	0	0	0
Schulden met een looptijd > 1 jaar	0	0	0	0	0	0	0
Totaal vaste passiva	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Vlottende passiva							
Schulden met een looptijd < 1 jaar	215	250	250	250	250	250	250
Nog te betalen bedragen	1.553	3.000	3.250	3.500	3.750	4.000	4.250
Vooruitgefactureerde bijdrage gemeenten	6.362	7.000	7.750	8.500	9.250	10.000	10.750
Overige schulden	1.991	750	750	750	750	750	750
Totaal vlottende passiva	**10.121**	**11.000**	**12.000**	**13.000**	**14.000**	**15.000**	**16.000**
Totaal passiva	**10.121**	**11.000**	**12.000**	**13.000**	**14.000**	**15.000**	**16.000**
Saldo	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**