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

Datum:	12 juli 2022
Onderwerp:	MJPB 2023-2026 BVO DRAN
Uw kenmerk:	n.v.t.
Ons kenmerk:	n.v.t.

Geachte heer/mevrouw,

Bijgaand treft u de Meerjarenprogrammabegroting 2023-2026 (inclusief gewijzigde begroting 2022) aan, zoals vastgesteld in de bestuursvergadering van de Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer regio Arnhem-Nijmegen (BVO DRAN) van 7 juli 2022.

Tevens wordt u de Reactienota zienswijzen op de door de gemeenteraden ingediende zienswijzen verstrekt.

Conform de Wet gemeenschappelijke regelingen kunt u (gemeenteraden) ter zake bij Gedeputeerde Staten uw zienswijze naar voren brengen.

Met vriendelijke groet,

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

MJPB 2023-2026 BVO DRAN

(inclusief gewijzigde begroting 2022)

Versie: 27 juni 2022

regio arnhem nijmegen VERVOERSORGANISATIE

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3

1.1. Procedure begroting 4
1.2. Uitgangspunten MJPB 2023-2026 5
1.3. Uitgangspunten gewijzigde begroting 2022 8
1.4. Afwijkende uitgangspunten gemeenten 12

2. Beleidsbegroting 14

2.1. Programmaplan 14
2.1.1. Programma vraagafhankelijk vervoer 15
2.1.2. Programma routevervoer 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 23

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) 2023-2026, inclusief de gewijzigde begroting 2022, van de Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem Nijmegen (BVO DRAN) aan.

Het Algemeen Bestuur heeft met vaststelling van de Kaderbrief 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. Naar verwachting zullen deze effecten nog steeds merkbaar blijven tot in 2022. Vanwege de onvoorspelbaarheid van deze Coronaeffecten is hiermee bij het opstellen van de begroting tot nu toe geen rekening gehouden. Bij het opstellen van de MJPB 2023-2026 en de gewijzigde begroting 2022 wordt, voor zover mogelijk en van toepassing, wel rekening gehouden met 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 2023-2026 (inclusief de gewijzigde begroting 2022) gelden de volgende processtappen. Om te komen tot tijdige vaststelling van de MJPB 2023-2026 en rekening te houden met de gemeentelijke raadsplanningen, wordt de volgende planning gehanteerd:

Processtap	Datum
1. Vaststelling ontwerp MJPB 2023-2026 door Algemeen Bestuur	24 maart 2022
2. Verzending ontwerp MJPB 2023-2026 aan gemeenten	25 maart 2022
3. Deadline indienen zienswijze door gemeenteraden	17 juni 2022
4. Vaststelling MJPB 2023-2026 door Algemeen Bestuur	7 juli 2022
5. Verzending MJPB 2023-2026 aan gemeenten	8 juli 2022

1.2. Uitgangspunten MJPB 2023-2026

Voor het opstellen van de MJPB 2023-2026 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 (2023-2026: +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 2022 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 een budget voor meerkosten zero emissie ter grootte van 5% van de begroting bruto vraagafhankelijk vervoer

Callcenter vraagafhankelijk (lasten)

- Contractueel overeengekomen vaste component te verhogen met een tarief per declarabele rit, jaarlijks rekening houdend met CPI indexatie (2023-2026: +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 2022 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 (2023-2026: +2,1%)
- Vanaf 2022 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

Wmo subsidie provincie (baten)

- Geïndexeerde jaarbedragen 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, jaarlijks rekening houdend met NEA indexatie (2023-2026: +2,0%)
- Hoeveelheid beladen uren in de periode september tot en met december 2021, 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

Vervoer routegebonden dagbesteding (lasten)

- Contractueel overeengekomen tarief per beladen uur per perceel verhoogd met het starttarief per route, jaarlijks rekening houdend met NEA indexatie (2023-2026: +2,0%)
- Hoeveelheid beladen uren in de periode september tot en met december 2021, overeenkomstig de berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen routegebonden vervoer en vermeerderd met een opslag van +20% om het coronaeffect uit 2021 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

Begeleiding routegebonden (lasten)

- Contractueel overeengekomen tarief per begeleider per beladen uur, jaarlijks rekening houdend met CPI indexatie (2023-2026: +3,4%)
- Hoeveelheid beladen uren in de periode september tot en met december 2021, 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 +5% ten opzichte van het eerste half jaar in dat begrotingsjaar

BVO (lasten)

- Structurele en incidentele BVO lasten uit primitieve begroting 2022 geactualiseerd op basis van ervaringscijfers 2020 en 2021, jaarlijks rekening houdend met CPI indexatie en Cao loonindexatie (2023-2026: +3,9%)
- Structurele BVO lasten jaarlijks rekening houdend met een taakstelling (2023-2026: -3%)
- Verdeling naar gemeenten op basis van het aantal inwoners per 1-1-2021
- Verdeling naar vraagafhankelijk en routegebonden vervoer op basis van verhouding bruto vervoerskosten

Bijdrage beheerskosten provincie (baten)

- Geïndexeerde jaarbedragen overeenkomstig de beschikking 2021-2023

Overige opmerkingen

Coronaeffecten vervoer

Gedurende de jaren 2020 en 2021 heeft de Coronacrisis een aanzienlijke impact gehad op het feitelijk gebruik van het vraagafhankelijk vervoer. Binnen de begroting vraagafhankelijk vervoer is tot nu toe vanaf 2020 rekening gehouden met een jaarlijkse vervoerstoename van +10%. Op basis van het feitelijk lagere volume van het vraagafhankelijk vervoer in 2020 en 2021 en de verwachte dempende effecten voor de komende jaren kan de conclusie worden getrokken dat deze toename vanaf 2020 geen realistisch uitgangspunt voor de meerjarige begroting vraagafhankelijk vervoer vanaf 2022 meer is. Voor het vraagafhankelijk vervoer wordt als uitgangspunt voor het opstellen van de MJPB 2023-2026 het werkelijk vervoer 2019 (periode september t/m december) +10% toename vervoer in 2022 gehanteerd.

Voor het routevervoer is het feitelijk gebruik in het overgrote deel van 2021 wel te gebruiken als uitgangspunt voor het opstellen van de MJPB. In deze periode wordt het vervoer, met uitzondering van het vervoer voor dagbestedingen, namelijk wel weer 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 2021 (periode september t/m december).

Meerkosten zero emissie

Eind 2021 is gestart met de ontwikkeling van de infaseringsplannen zero emissie. Op basis van de huidige ontwikkelingen en inzichten is de verwachting dat de transitie naar zero emissie een kostenverhogend effect heeft op de vervoerskosten. In de Kaderbrief 2023 is voorgesteld om vanaf het tweede half jaar van 2024 rekening te houden met een kostentoename zero emissie van 10% van de vervoerskosten vraagafhankelijk en routevervoer. Uit nadere analyse door de vervoersorganisatie dient de verwachte kostenontwikkeling genuanceerd te worden. Er wordt nu uitgegaan van een kostentoename zero emissie van 5% op het vraagafhankelijk vervoer en 15% op het routevervoer. Voor het opstellen van de MJPB 2023-2026 zijn, in afwijking op de Kaderbrief 2023, daardoor de percentages 5% en 15% gebruikt.

NEA indexatie

Sinds 1 augustus 2020 zijn de nieuwe contracten met 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 2022 is vastgesteld op +3,5%. Meerjarig bezien is een jaarlijkse NEA indexatie van +2,0% het structurele niveau. Voor de jaren vanaf 2023 wordt daardoor een NEA index van +2,0% als uitgangspunt gehanteerd.

Provinciale bijdrage OV-vangnet

In 2021 is, na een verzoek daartoe van de provincie, besloten om de samenwerkingsovereenkomst met de provincie betreffende het OV Vangnet te verlengen tot en met het eerste kwartaal van 2022, dit was tot dan toe 31 december 2021. Aangezien het OV Vangnet een gemandateerde taak is die volledig wordt vergoed door de provincie en de periode in 2022 slechts een kwartaal betreft, wordt in de begroting geen rekening gehouden met deze vervoerssoort.

Callcenter
In de Kaderbrief 2023 is aangegeven dat het feitelijk gebruik in 2021 voor de begroting callcenter te gebruiken is als uitgangspunt voor het opstellen van de MJPB. Uit nadere analyse door de vervoersorganisatie is geconcludeerd dat het uitgangspunt dat is gekozen voor het vraagafhankelijk vervoer een meer betrouwbare basis is voor de meerjarige begroting callcenter. Voor de kosten callcenter wordt daardoor als uitgangspunt (in afwijking op de Kaderbrief 2023) voor het opstellen van de MJPB 2023-2026 het werkelijk vervoer 2019 (periode september t/m december) +10% toename vervoer in 2022 gehanteerd.

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 2022 is vastgesteld op +3,4%.

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 tarieven van het reguliere bus OV vastgesteld. De indexatie van de eigen bijdrage binnen Avan volgt deze OV indexatie. De werkelijke indexatie vanaf 1 januari 2022 is vastgesteld op +2,1%.

BVO lasten (structureel)
Op basis van de ervaringscijfers uit 2020 en 2021 is de structurele begroting BVO lasten vanaf 2022 geactualiseerd. Naast enkele incidentele effecten gerelateerd aan de coronacrisis, zijn er ook structurele effecten zichtbaar geworden. Dit heeft ervoor gezorgd dat dat deel van de structurele begroting van de vervoersorganisatie in 2022 substantieel naar beneden is bijgesteld (-7%). Daar tegenover staat een aanpassing van (hogere) indexatie en nieuwe (incidentele) begrotingsposten. Per saldo is de totale begroting BVO lasten in 2022 nagenoeg gelijk gebleven en is deze vanaf 2023 naar beneden bijgesteld. 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 2022 is bepaald op +3,4%. Vanuit de Cao SGO 2021-2022 blijkt dat de salarissen in 2022 +3,9% stijgen ten opzichte van 2021. De jaarlijkse indexatie van de BVO lasten is door al deze factoren in de MJPB op +3,9% bepaald.

1.3. Uitgangspunten gewijzigde begroting 2022

Voor het opstellen van de gewijzigde begroting 2022 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 +3,5%
- 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 2022

Callcenter vraagafhankelijk (lasten)

- Contractueel overeengekomen vaste component te verhogen met een tarief per declarabele rit, rekening houdend met CPI indexatie +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
- Toename van de hoeveelheid declarabele ritten in het tweede half jaar met +10% ten opzichte van het eerste half jaar van 2022

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 2,1%
- Toename van de hoeveelheid vraagafhankelijk vervoer in het tweede half jaar met +10% ten opzichte van het eerste half jaar van 2022

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 +3,5%
- Hoeveelheid beladen uren in de periode september tot en met december 2021, 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 2022

Vervoer routegebonden dagbesteding (lasten)

- Contractueel overeengekomen tarief per beladen uur per perceel verhoogd met het starttarief per route, rekening houdend met NEA indexatie +3,5%
- Hoeveelheid beladen uren in de periode september tot en met december 2021, overeenkomstig de berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen routegebonden vervoer en vermeerderd met een opslag van +20% om het coronaeffect uit 2021 te corrigeren
- Toename van de hoeveelheid routegebonden vervoer in het tweede half jaar met +5% ten opzichte van het eerste half jaar van 2022

Begeleiding routegebonden (lasten)

- Contractueel overeengekomen tarief per begeleider per beladen uur, rekening houdend met CPI indexatie +3,4%
- Hoeveelheid beladen uren in de periode september tot en met december 2021 (dagbesteding met een opslag van +20%), overeenkomstig de berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen routegebonden vervoer
- Toename van de hoeveelheid routegebonden vervoer in het tweede half jaar met +5% ten opzichte van het eerste half jaar van 2022

BVO (lasten)

- Structurele en incidentele BVO lasten uit primitieve begroting 2022 geactualiseerd op basis van ervaringscijfers 2020 en 2021, rekening houdend met CPI indexatie en Cao loonindexatie +3,9%
- Structurele BVO lasten rekening houdend met een taakstelling -2%
- Verdeling naar gemeenten op basis van het aantal inwoners per 1-1-2021
- 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

Gedurende de jaren 2020 en 2021 heeft de Coronacrisis een aanzienlijke impact gehad op het feitelijk gebruik van het vraagafhankelijk vervoer. Binnen de begroting vraagafhankelijk vervoer is tot nu toe vanaf 2020 rekening gehouden met een jaarlijkse vervoerstoename van +10%. Op basis van het feitelijk lagere volume van het vraagafhankelijk vervoer in 2020 en 2021 en de verwachte dempende effecten voor de komende jaren kan de conclusie worden getrokken dat deze toename vanaf 2020 geen realistisch uitgangspunt voor de meerjarige begroting vraagafhankelijk vervoer vanaf 2022 meer is. Voor het vraagafhankelijk vervoer wordt als uitgangspunt voor het opstellen van de gewijzigde begroting 2022 werkelijk vervoer 2019 (periode september t/m december) +10% toename vervoer in 2022 gehanteerd.

Voor het routevervoer is het feitelijk gebruik in het overgrote deel van 2021 wel te gebruiken als uitgangspunt voor het opstellen van de gewijzigde begroting. In deze periode wordt het vervoer, met uitzondering van het vervoer voor dagbestedingen, namelijk wel weer 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 2021 (periode september t/m december).

NEA indexatie

Sinds 1 augustus 2020 zijn de nieuwe contracten met 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 2022 is vastgesteld op +3,5%.

Provinciale bijdrage OV-vangnet
In 2021 is, na een verzoek daartoe van de provincie, besloten om de samenwerkingsovereenkomst met de provincie betreffende het OV Vangnet te verlengen tot en met het eerste kwartaal van 2022, dit was tot dan toe 31 december 2021. Aangezien het OV Vangnet een gemandateerde taak is die volledig wordt vergoed door de provincie en de periode in 2022 slechts een kwartaal betreft, wordt in de begroting geen rekening gehouden met deze vervoerssoort.

Callcenter
In de Kaderbrief 2023 is aangegeven dat het feitelijk gebruik in 2021 voor de begroting callcenter te gebruiken is als uitgangspunt voor het opstellen van de gewijzigde begroting. Uit nadere analyse door de vervoersorganisatie is geconcludeerd dat het uitgangspunt dat is gekozen voor het vraagafhankelijk vervoer een meer betrouwbare basis is voor de meerjarige begroting callcenter. Voor de kosten callcenter wordt daardoor als uitgangspunt (in afwijking op de Kaderbrief 2023) voor het opstellen van de gewijzigde begroting 2022 het werkelijk vervoer 2019 (periode september t/m december) +10% toename vervoer in 2022 gehanteerd.

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 2022 is vastgesteld op +3,4%.

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 gewijzigde begroting zijn daardoor alle eigen bedragen ook inclusief 9% Btw verantwoord.

Eigen bijdrage (indexatie)
Jaarlijks worden de tarieven van het reguliere bus OV vastgesteld. De indexatie van de eigen bijdrage binnen Avan volgt deze OV indexatie. De werkelijke indexatie vanaf 1 januari 2022 is vastgesteld op +2,1%.

BVO lasten (structureel)
Op basis van de ervaringscijfers uit 2020 en 2021 is de structurele begroting BVO lasten vanaf 2022 geactualiseerd. Naast enkele incidentele effecten gerelateerd aan de coronacrisis, zijn er ook structurele effecten zichtbaar geworden. Dit heeft ervoor gezorgd dat dat deel van de structurele begroting van de vervoersorganisatie in 2022 substantieel naar beneden is bijgesteld (-7%). Daar tegenover staat een aanpassing van (hogere) indexatie en nieuwe (incidentele) begrotingsposten. Per saldo is de totale begroting BVO lasten in 2022 nagenoeg gelijk gebleven. In 2022 is een taakstelling van -2% 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 2022 is bepaald op +3,4%. Vanuit de Cao SGO 2021-2022 blijkt dat de salarissen in 2022 +3,9% stijgen ten opzichte van 2021. De jaarlijkse indexatie van de BVO lasten is door al deze factoren in de gewijzigde begroting op +3,9% 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 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 2023-2026 en gewijzigde begroting 2022 worden in deze paragraaf toegelicht.

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, nieuwe impulsen gegeven. De verwachting is dat het gebruik van dit vervoer vanaf 2021 fors gaat toenemen. De jaarlijkse toename van het vraagafhankelijk vervoer kan hierdoor vanaf 2022 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 kunnen worden. De jaarlijkse toename routevervoer is in de MJPB vanaf 2022 op 0% bepaald.

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 vanaf 2022 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, met uitzondering van 2022, in de MJPB bij te stellen van 10% naar 0%.

Gemeente Renkum
Op basis van een gemeentelijke analyse van het vraagafhankelijk en routegebonden vervoer van de gemeente Renkum over de periode 2019 is door de gemeente geconcludeerd dat een jaarlijkse toename met +10% (vraagafhankelijk) en 5%-15% (routegebonden) 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 routegebonden vervoer 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 2023.

Gemeente Rheden
Op basis van een gemeentelijke analyse van het vraagafhankelijk en routegebonden vervoer van de gemeente Rheden over de periode 2019 is door de gemeente geconcludeerd dat een jaarlijkse toename met +10% (vraagafhankelijk) en 5%-15% (routegebonden) 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, met uitzondering van 2022, op +0% te zetten in de MJPB. Voor al het routegebonden vervoer is ook gevraagd om rekening te houden met een jaarlijkse toename van het vervoer van +0%.

Gemeente Wijchen
Begin 2022 heeft de vervoersorganisatie een analyse uitgevoerd op de werkelijke bestedingen routegebonden vervoer. Voor alle gemeenten zijn de werkelijke bestedingen in januari 2022 vergeleken met de uitgangspunten voor de ontwerpbegroting. Op basis van deze analyse heeft de gemeente Wijchen gevraagd om de gewijzigde begroting 2022 jeugdwet vervoer te verhogen met € 10.000.

Gemeente Zevenaar
Op basis van een gemeentelijke analyse van het vraagafhankelijk en routegebonden vervoer van de gemeente Zevenaar is door de gemeente geconcludeerd dat de uitgangspunten uit de Kaderbrief 2023 voor het vraagafhankelijk vervoer en leerlingenvervoer bijgesteld kunnen worden.

De gemeente Zevenaar heeft besloten om de begroting vraagafhankelijk vervoer gebaseerd op de uitgangspunten uit de Kaderbrief vanaf 2022 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 +3% verwacht (Kaderbrief +10%). Dit zelfde wordt vanaf 2022 verwacht voor het leerlingenvervoer (Kaderbrief +5%).

2. Beleidsbegroting

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

- het programmaplan
- de paragrafen

2.1. Programmaplan

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

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

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

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

Indeling en opzet programma's
De programma's zijn, 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 2022	Gewijzigde begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Lasten						
Vervoer	11.383.233	10.018.178	11.084.128	12.179.175	13.372.352	14.720.030
Zero emissie	-	-	-	315.737	668.618	736.003
Callcenter	675.731	589.245	632.634	678.414	729.049	785.154
Totaal lasten	12.058.964	10.607.423	11.716.762	13.173.326	14.770.019	16.241.187
Baten						
Arnhem	2.741.934	2.239.987	2.674.737	3.248.082	3.730.759	4.180.941
Berg en Dal	397.323	327.775	391.406	475.548	545.989	611.385
Beuningen	231.765	218.146	260.260	315.914	362.533	405.827
Doesburg	87.989	75.341	89.427	107.924	123.547	138.133
Druten	365.531	298.238	356.326	433.106	497.387	557.047
Duiven	280.387	229.716	273.595	331.389	380.104	425.571
Heumen	146.456	139.374	151.243	162.776	170.559	174.100
Lingewaard	812.441	704.097	840.808	1.021.029	1.172.742	1.314.181
Montferland	506.225	400.346	477.921	580.235	666.262	746.383
Mook en Middelaar	99.043	86.938	103.591	125.547	143.966	161.065
Nijmegen	1.303.860	1.092.662	1.303.916	1.582.654	1.817.175	2.035.857
Overbetuwe	529.199	485.547	553.475	612.028	640.666	652.999
Renkum	554.772	543.713	602.011	677.794	694.040	707.430
Rheden	580.873	596.615	678.771	748.946	783.378	798.354
Rozendaal	13.759	12.031	13.555	15.508	17.194	18.786
Westervoort	195.653	157.130	186.853	226.009	258.999	289.782
Wijchen	304.151	246.494	294.547	358.165	411.273	460.449
Zevenaar	333.732	390.499	456.549	519.460	559.379	586.917
Provincie Gelderland bijdrage OV	-	-	-	-	-	-
Eigen bijdrage	1.554.527	1.343.429	1.485.359	1.631.212	1.794.067	1.975.980
Subsidie provincie Wmo	1.019.344	1.019.345	522.412	-	-	-
Totaal baten	12.058.964	10.607.423	11.716.762	13.173.326	14.770.019	16.241.187
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: Routegebonden vervoer	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Lasten						
Vervoer	14.629.711	12.691.669	13.587.016	14.544.877	15.569.334	16.692.588
Zero emissie	-	-	-	1.021.830	2.335.400	2.503.888
Begeleiding vervoer	46.471	-	-	-	-	-
Totaal lasten	14.676.182	12.691.669	13.587.016	15.566.707	17.904.735	19.196.476
Baten						
Arnhem	3.810.763	2.952.182	3.195.046	3.706.445	4.315.256	4.683.372
Berg en Dal	491.120	459.360	493.930	568.407	657.461	707.767
Beuningen	434.730	418.244	437.457	489.376	551.458	578.034
Doesburg	486.063	446.766	484.395	563.125	656.844	714.446
Druten	286.701	273.981	295.640	341.668	396.652	428.906
Duiven	494.984	323.173	350.672	408.012	476.352	518.624
Heumen	185.163	191.501	195.332	212.827	233.706	238.380
Lingewaard	1.298.202	1.217.300	1.314.936	1.521.852	1.768.453	1.914.815
Montferland	-	-	-	-	-	-
Mook en Middelaar	109.986	108.917	117.553	135.891	157.797	170.676
Nijmegen	1.548.981	1.419.588	1.527.480	1.759.276	2.036.384	2.194.147
Overbetuwe	1.637.554	1.452.395	1.555.516	1.782.352	2.051.877	2.197.559
Renkum	379.320	379.320	394.580	438.936	471.317	480.742
Rheden	1.239.900	1.115.904	1.138.222	1.240.599	1.361.838	1.389.075
Rozendaal	31.578	37.403	41.016	48.314	56.995	62.814
Westervoort	540.195	302.962	326.379	376.475	436.298	470.813
Wijchen	593.470	611.185	656.339	755.196	873.406	940.097
Zevenaar	1.107.472	981.488	1.062.523	1.217.956	1.402.641	1.506.209
Totaal baten	14.676.182	12.691.669	13.587.016	15.566.707	17.904.735	19.196.476
Mutaties reserves						
Onttrekking bestemmingsreserve	-	-	-	-	-	-
Dotatie bestemmingsreserve	-	-	-	-	-	-
Saldo	0	0	0	0	0	0

2.1.3. Overzicht overhead

Overzicht Overhead	Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Lasten						
BVO	1.135.941	1.150.307	1.084.188	1.103.276	1.119.493	1.163.333
Totaal lasten	1.135.941	1.150.307	1.084.188	1.103.276	1.119.493	1.163.333
Baten						
Arnhem	190.880	195.458	195.056	212.249	214.978	223.403
Berg en Dal	45.803	46.403	46.480	50.360	51.131	53.131
Beuningen	35.411	36.046	36.156	39.112	39.746	41.300
Doesburg	18.237	18.390	18.556	19.935	20.337	21.130
Druten	27.153	27.663	27.800	30.007	30.531	31.723
Duiven	34.770	34.770	34.884	37.725	38.343	39.842
Heumen	24.459	24.830	24.976	26.929	27.416	28.487
Lingewaard	59.414	60.221	60.253	65.368	66.320	68.916
Montferland	45.041	45.401	45.502	49.291	50.017	52.002
Mook en Middelaar	14.342	14.699	14.877	15.926	16.280	16.914
Nijmegen	211.238	212.930	212.471	231.225	234.184	243.362
Overbetuwe	60.659	61.849	61.877	67.137	68.110	70.776
Renkum	41.729	42.199	42.290	45.795	46.510	48.329
Rheden	56.109	56.364	56.409	61.179	62.080	64.510
Rozendaal	5.243	5.446	5.655	5.877	6.110	6.344
Westervoort	22.662	23.010	23.162	24.954	25.417	26.409
Wijchen	52.975	53.715	53.769	58.302	59.169	61.484
Zevenaar	55.932	57.032	57.075	61.904	62.815	65.273
Provincie Gelderland	133.882	133.882	66.941	-	-	-
Totaal baten	1.135.941	1.150.307	1.084.188	1.103.276	1.119.493	1.163.333
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

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.

Of hiervan sprake zal zijn zal mede afhangen van de mate van herstel van het vervoervolume ten gevolge van corona in combinatie met het wegvallen van het OV Vangnet vanaf het tweede kwartaal van 2022. Door de vierde coronagolf ligt het ritvolume eind 2021 en begin 2022 op ongeveer 65% in vergelijking met 2019, het basisjaar van de overeenkomsten met de vervoerders. Door het stoppen van het OV-vangnet vervoer valt er vanaf het tweede kwartaal van 2022 structureel een deel van het contractueel overeengekomen vervoervolume weg. Het OV-vangnet vervoer bedraagt in 2019 ongeveer 5% van het ritvolume en ongeveer 7% van het financieel volume.

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 2023.

Kosten medereiziger

De WMO reiziger is toegestaan zich te laten vergezellen door een niet geïndiceerde medereiziger. De kosten van deze medereiziger werden betaald door de provincie als onderdeel van de OV vangnet afspraken. Deze vergoeding vervalt vanaf het tweede kwartaal van 2022. Bestuurlijk is afgesproken de voorziening medereiziger te continueren (met mogelijkheid tot stopzetten) tegen een hogere eigen bijdrage van de reiziger. Voor het totale vraagafhankelijke vervoer binnen Avan is dit risico beraamd op maximaal € 50.000 per jaar (0,5% van de vervoerskosten).

Kosten brandstof

De sterk stijgende brandstofprijzen van de afgelopen periode hebben een groot effect op de kosten in het doelgroepenvervoer. Op verzoek van het Sociaal Fonds Mobiliteit heeft Panteia (NEA indexatie) enkele scenario's doorgerekend om te zien wat de gevolgen hiervan kunnen zijn voor de kostenontwikkelingen voor de opdrachtgevers in het doelgroepenvervoer. De overige kostenontwikkelingen van loon, afschrijvingen, verzekeringen, etc. zijn hierbij nog niet meegenomen. Op basis van deze scenario's ligt de verwachte stijging voor enkel de brandstof in een bandbreedte van +2,2% tot +5,6%.

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. Deze norm bedraagt 8,2% van het begrotingstotaal. 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
Vanaf augustus 2020 is het vraagafhankelijk vervoer ingericht volgens het "callcentermodel". Hierbij worden de ritaannames en de direct daarbij behorende activiteiten uitgevoerd door een callcenter. Alle overige taken, waaronder de planning en uitvoering, zijn belegd bij de vervoerders. Voor het routegebonden vervoer zijn ook de callcenter taken belegd bij de vervoerders.

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 2022	Gewijzigde begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Lasten deelnemers (BVO, callcenter en vervoer)						
BVO						
Personeelskosten	741.510	720.568	737.560	766.019	795.154	826.097
Ondersteunende taken	41.629	44.223	46.912	47.059	47.081	47.056
Huisvesting	31.221	26.013	28.668	28.758	28.772	31.371
Accountant en fiscaal advies	26.018	23.412	23.456	23.530	23.541	26.142
Platform opdrachtgevers doelgroepenvervoer	0	20.811	20.850	26.144	26.156	26.142
Kantoorkosten, ICT	156.107	117.060	117.280	117.648	117.704	122.869
Consumenten, klachten	80.655	85.844	88.612	88.890	88.932	91.498
Onvoorzien	28.885	26.491	27.513	25.874	26.777	28.136
Taakstelling BVO	-22.121	-21.288	-32.726	-33.718	-34.623	-35.979
Incidentele kosten BVO	52.036	107.175	26.062	13.072	0	0
Callcenter						
Vraagafhankelijk WMO	675.731	589.245	632.634	678.414	729.049	785.154
Vraagafhankelijk OV	0	0	0	0	0	0
Vervoer						
Vraagafhankelijk WMO	11.383.233	10.018.178	11.084.128	12.179.175	13.372.352	14.720.030
Vraagafhankelijk zero emissie	0	0	0	315.737	668.618	736.003
Vraagafhankelijk OV	0	0	0	0	0	0
Routegebonden	14.629.711	12.691.669	13.587.016	14.544.877	15.569.334	16.692.588
Routegebonden zero emissie	0	0	0	1.021.830	2.335.400	2.503.888
Onvoorzien						
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Overige						
Routegebonden begeleiding	46.471	0	0	0	0	0
Lasten	27.871.087	24.449.399	26.387.966	29.843.310	33.794.247	36.600.996
Baten deelnemers (BVO, callcenter en vervoer)						
BVO						
Vraagafhankelijk WMO en routegebonden	1.002.059	1.016.426	1.017.247	1.103.276	1.119.493	1.163.333
Vraagafhankelijk OV (subsidie provincie)	133.882	133.882	66.941	0	0	0
Callcenter						
Vraagafhankelijk WMO	675.731	589.245	632.634	678.414	729.049	785.154
Vraagafhankelijk OV (bijdrage provincie)	0	0	0	0	0	0
Vervoer						
Vraagafhankelijk WMO	8.809.362	7.655.404	9.076.357	10.863.700	12.246.903	13.480.053
Vraagafhankelijk WMO (subsidie prov.)	1.019.344	1.019.345	522.412	0	0	0
Vraagafhankelijk OV (bijdrage provincie)	0	0	0	0	0	0
Routegebonden	14.676.182	12.691.669	13.587.016	15.566.707	17.904.735	19.196.476
Reizigersbijdrage						
Reizigersbijdrage WMO (regie en vervoer)	1.554.527	1.343.429	1.485.359	1.631.212	1.794.067	1.975.980
Reizigersbijdrage OV (regie en vervoer)	0	0	0	0	0	0
Onvoorzien						
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Baten	27.871.087	24.449.399	26.387.966	29.843.310	33.794.247	36.600.996
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 2,5% van de totale structurele BVO lasten.

Taakstelling

Het Algemeen Bestuur heeft besloten om vanaf 2021 een taakstelling te leggen op het budget voor de BVO lasten. De taakstelling bedraagt voor 2022 -2% en voor de jaren vanaf 2023 is de taakstelling structureel -3%.

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 de jaren 2022 en 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 7 juli 2022,

de secretaris,



M. van den Beucken

de voorzitter,



R.W.M. Engels

Bijlagen

Bijlage 1: Overzicht baten en lasten per taakveld

Overzicht lasten en baten per taakveld			Primitieve begroting 2022	Gewijzigde begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Programmaplan	**Taakveld**							
P1 Vraagafhankelijk vervoer	Taakveld 6.4 begeleide participatie (Wmo)	Lasten	11.383.233	10.018.178	11.084.128	12.494.912	14.040.970	15.456.033
		Baten	11.383.233	10.018.178	11.084.128	12.494.912	14.040.970	15.456.033
	Taakveld 6.1 collectief aanvullend vervoer (OV)	Lasten	-	-	-	-	-	-
		Baten	-	-	-	-	-	-
	Taakveld 6.2 toegang tot 1e en 2e lijnsvoorzieningen (Regie)	Lasten	675.731	589.245	632.634	678.414	729.049	785.154
		Baten	675.731	589.245	632.634	678.414	729.049	785.154
	Totaal	Lasten	12.058.964	10.607.423	11.716.762	13.173.326	14.770.019	16.241.187
		Baten	12.058.964	10.607.423	11.716.762	13.173.326	14.770.019	16.241.187
		Saldo	0	0	0	0	0	0
P2 Routevervoer	Taakveld 4.3 leerlingenvervoer	Lasten	10.960.377	9.900.413	10.540.720	11.985.413	13.715.963	14.594.846
		Baten	10.960.377	9.900.413	10.540.720	11.985.413	13.715.963	14.594.846
	Taakveld 6.4 begeleide participatie (Wmo)	Lasten	2.682.698	1.583.689	1.679.020	1.905.020	2.159.604	2.285.733
		Baten	2.682.698	1.583.689	1.679.020	1.905.020	2.159.604	2.285.733
	Taakveld 6.72 vervoer jeugdhulp 18-	Lasten	1.033.106	1.207.566	1.367.276	1.676.274	2.029.168	2.315.897
		Baten	1.033.106	1.207.566	1.367.276	1.676.274	2.029.168	2.315.897
	Taakveld 6.2 toegang tot 1e en 2e lijnsvoorzieningen (Regie)	Lasten	-	-	-	-	-	-
		Baten	-	-	-	-	-	-
	Totaal	Lasten	14.676.182	12.691.669	13.587.016	15.566.707	17.904.735	19.196.476
		Baten	14.676.182	12.691.669	13.587.016	15.566.707	17.904.735	19.196.476
		Saldo	0	0	0	0	0	0
P3 Bestedingsplan	Taakveld 0.8 Overige baten en lasten	Lasten	-	-	-	-	-	-
		Baten	-	-	-	-	-	-
		Saldo	0	0	0	0	0	0
Overzichten								
Overhead	Taakveld 0.4 Overhead ondersteuning organisatie	Lasten	1.135.941	1.150.307	1.084.188	1.103.276	1.119.493	1.163.333
		Baten	1.135.941	1.150.307	1.084.188	1.103.276	1.119.493	1.163.333
		Saldo	0	0	0	0	0	0
Bedrag onvoorzien	Taakveld 0.8 Overige baten en lasten	Lasten	-	-	-	-	-	-
		Baten	-	-	-	-	-	-
		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 2022 (gewijzigde begroting) en 2023 (primitieve begroting).

Bijdragen deelnemers gewijzigde begroting 2022	Programma 1 2022	Programma 2 2022	Overhead 2022	Programma 3 2022	Totaal 2022
Lasten					
Vervoer	10.018.178	12.691.669	1.150.307		23.860.154
Callcenter vraagafhankelijk vervoer	589.245				589.245
Begeleiding routevervoer		-			-
Bestedingsplan				-	-
Totaal lasten	10.607.423	12.691.669	1.150.307	0	24.449.399
Baten					
Arnhem	2.239.987	2.952.182	195.458		5.387.626
Berg en Dal	327.775	459.360	46.403		833.538
Beuningen	218.146	418.244	36.046		672.436
Doesburg	75.341	446.766	18.390		540.497
Druten	298.238	273.981	27.663		599.882
Duiven	229.716	323.173	34.770		587.659
Heumen	139.374	191.501	24.830		355.705
Lingewaard	704.097	1.217.300	60.221		1.981.618
Montferland	400.346	-	45.401		445.747
Mook en Middelaar	86.938	108.917	14.699		210.554
Nijmegen	1.092.662	1.419.588	212.930		2.725.180
Overbetuwe	485.547	1.452.395	61.849		1.999.791
Renkum	543.713	379.320	42.199		965.232
Rheden	596.615	1.115.904	56.364		1.768.883
Rozendaal	12.031	37.403	5.446		54.880
Westervoort	157.130	302.962	23.010		483.102
Wijchen	246.494	611.185	53.715		911.394
Zevenaar	390.499	981.488	57.032		1.429.019
Provincie Gelderland bijdrage OV	-	-	133.882		133.882
Eigen bijdrage	1.343.429				1.343.429
Subsidie provincie Wmo	1.019.345				1.019.345
Bestedingsplan				-	-
Totaal baten	10.607.423	12.691.669	1.150.307	0	24.449.399
Mutaties reserves					
Ontrekking bestemmingsreserve	0	0	0	0	0
Dotatie bestemmingsreserve	0	0	0	0	0
Saldo	0	0	0	0	0

Bijdragen deelnemers begroting 2023	Programma 1 2023	Programma 2 2023	Overhead 2023	Programma 3 2023	Totaal 2023
Lasten					
Vervoer	11.084.128	13.587.016	1.084.188		25.755.332
Callcenter vraagafhankelijk vervoer	632.634				632.634
Begeleiding routevervoer		-			-
Bestedingsplan				-	-
Totaal lasten	11.716.762	13.587.016	1.084.188	0	26.387.966
Baten					
Arnhem	2.674.737	3.195.046	195.056		6.064.838
Berg en Dal	391.406	493.930	46.480		931.816
Beuningen	260.260	437.457	36.156		733.873
Doesburg	89.427	484.395	18.556		592.378
Druten	356.326	295.640	27.800		679.766
Duiven	273.595	350.672	34.884		659.151
Heumen	151.243	195.332	24.976		371.551
Lingewaard	840.808	1.314.936	60.253		2.215.997
Montferland	477.921	-	45.502		523.423
Mook en Middelaar	103.591	117.553	14.877		236.021
Nijmegen	1.303.916	1.527.480	212.471		3.043.867
Overbetuwe	553.475	1.555.516	61.877		2.170.868
Renkum	602.011	394.580	42.290		1.038.881
Rheden	678.771	1.138.222	56.409		1.873.402
Rozendaal	13.555	41.016	5.655		60.226
Westervoort	186.853	326.379	23.162		536.394
Wijchen	294.547	656.339	53.769		1.004.655
Zevenaar	456.549	1.062.523	57.075		1.576.147
Provincie Gelderland bijdrage OV	-		66.941		66.941
Eigen bijdrage	1.485.359				1.485.359
Subsidie provincie Wmo	522.412				522.412
Bestedingsplan				-	-
Totaal baten	11.716.762	13.587.016	1.084.188	0	26.387.966
Mutaties reserves					
Ontrekking bestemmingsreserve	0	0	0	0	0
Dotatie bestemmingsreserve	0	0	0	0	0
Saldo	0	0	0	0	0

Bijlage 3: Geprognosticeerde balans

Omschrijving (bedragen x € 1.000)	Realisatie 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
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	3.118	3.250	3.250	3.500	4.000	4.750	5.000
Liquide middelen	9.257	6.500	6.500	6.750	7.500	7.750	8.750
Overlopende activa	627	500	500	500	500	500	500
Totaal vlottende activa	**13.002**	**10.250**	**10.250**	**10.750**	**12.000**	**13.000**	**14.250**
Totaal activa	**13.002**	**10.250**	**10.250**	**10.750**	**12.000**	**13.000**	**14.250**
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	548	250	500	500	500	500	500
Nog te betalen bedragen	3.494	2.500	2.750	2.750	3.000	3.250	3.750
Vooruitgefactureerde bijdrage gemeenten	6.038	6.000	6.000	6.750	7.750	8.500	9.250
Overige schulden	2.922	1.500	1.000	750	750	750	750
Totaal vlottende passiva	**13.002**	**10.250**	**10.250**	**10.750**	**12.000**	**13.000**	**14.250**
Totaal passiva	**13.002**	**10.250**	**10.250**	**10.750**	**12.000**	**13.000**	**14.250**
Saldo	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Reactienota zienswijzen ontwerp MJPB 2023-2026 BVO DRAN

(inclusief gewijzigde begroting 2022)

Versie: 27 juni 2022

regio arnhem nijmegen VERVOERSORGANISATIE

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3

2. Besluitvorming 3

3. Beantwoording zienswijzen 4

3.1. DEEL A: zienswijzen en beantwoording 4

3.1.1. Meerjarenprogrammabegroting 4

3.1.2. Kostenbeheersing 5

3.1.3. Zero emissie 6

3.1.4. NEA indexatie 8

3.2. DEEL B: zienswijze per gemeente 8

3.2.1. Zienswijze gemeente Arnhem 8

3.2.2. Zienswijze gemeente Berg en Dal 9

3.2.3. Zienswijze gemeente Beuningen 9

3.2.4. Zienswijze gemeente Doesburg 10

3.2.5. Zienswijze gemeente Druten 10

3.2.6. Zienswijze gemeente Duiven 11

3.2.7. Zienswijze gemeente Heumen 12

3.2.8. Zienswijze gemeente Lingewaard 13

3.2.9. Zienswijze gemeente Montferland 13

3.2.10. Zienswijze gemeente Mook en Middelaar 13

3.2.11. Zienswijze gemeente Nijmegen 13

3.2.12. Zienswijze gemeente Overbetuwe 14

3.2.13. Zienswijze gemeente Renkum 14

3.2.14. Zienswijze gemeente Rheden 15

3.2.15. Zienswijze gemeente Rozendaal 15

3.2.16. Zienswijze gemeente Westervoort 15

3.2.17. Zienswijze gemeente Wijchen 16

3.2.18. Zienswijze gemeente Zevenaar 16

1. Inleiding

In het bestuurlijk overleg van 24 maart 2022 is de ontwerp Meerjarenprogrammabegroting (MJPB) 2023-2026 (incl. gewijzigde begroting 2022) besproken en vastgesteld. De ontwerp begroting is op 28 maart 2022 voor zienswijze aan de deelnemende gemeenten gestuurd met als uiterste reactietermijn 17 juni 2022.

De vervoersorganisatie heeft van alle gemeenten tijdig een (concept) zienswijze of mededeling dat er geen zienswijze wordt ingediend ontvangen op de ontwerpbegroting. De zienswijzen vanuit de gemeenten Beuningen en Overbetuwe zijn verstrekt onder voorbehoud van vaststelling door de gemeenteraad. Raadsbehandeling van de concept zienswijze vindt in beide gemeenten plaats op 12 juli 2022 en daarmee na de behandeling van deze Reactienota in de bestuursvergadering van 7 juli 2022.

De (concept) zienswijzen zijn gebundeld en beantwoord in deze Reactienota zienswijzen ontwerp MJPB 2023-2026 (incl. gewijzigde begroting 2022).

De MJPB 2023-2026 (inclusief gewijzigde begroting 2022) staat op 7 juli 2022 ter vaststelling geagendeerd voor het bestuurlijk overleg.

2. Besluitvorming

De zienswijzen hebben uitsluitend voor de gemeente Heumen aanleiding gegeven tot het aanpassen van de ontwerpbegroting. Het voorstel van de vervoersorganisatie aan het Algemeen Bestuur van de BVO DRAN is daarom als volgt:

- Kennis te nemen van de ingebrachte zienswijzen van gemeenten;
- De wijziging van de gewijzigde begroting 2022 als gevolg van de door de gemeente Heumen ingebrachte zienswijze, om de procentuele toename van het vraagafhankelijk vervoer voor de gemeente Heumen naar beneden bij te stellen van 10% naar 0%, vast te stellen.

3. Beantwoording zienswijzen

DEEL A: De zienswijzen samengevat inclusief beantwoording
DEEL B: De zienswijze per gemeente

3.1. DEEL A: zienswijzen en beantwoording

De zienswijzen die zijn ingediend over de ontwerp begroting hebben betrekking op verschillende onderwerpen. Onderstaand zijn de onderwerpen en de zienswijzen samengevat weergegeven en voorzien van een reactie vanuit de vervoersorganisatie.

3.1.1. Meerjarenprogrammabegroting

1. Meerdere gemeenten spreken hun waardering uit over de voorliggende ontwerp MJPB 2023-2026 en begrotingswijziging 2022. Het wordt daarbij op prijs gesteld dat de BVO DRAN ondanks de moeilijke Covid-19 omstandigheden een beter inzicht heeft kunnen geven in de reëel te verwachten kosten in het vraagafhankelijk vervoer en routevervoer. Ten slotte wordt geconstateerd dat de ontwerpbegroting in goede bestuurlijke en ambtelijke afstemming tot stand is gekomen.
   Reactie vervoersorganisatie:
   De BVO DRAN dankt u voor de uitgesproken waardering.

2. De gemeenten Duiven en Westervoort hebben het volgende kenbaar gemaakt:
   “De gemeenteraad wil de BVO DRAN meegeven dat het gebruik van het jeugdvervoer in onze gemeente van kwartaal tot kwartaal en van jaar tot jaar sterk kan fluctueren. Dit komt doordat het gaat om kleine aantallen, waarbij enkele individuele gevallen de uitgaven flink kunnen beïnvloeden. De gemeenteraad volgt het advies van de BVO DRAN om de kosten voor het jeugdvervoer langdurig te begroten met een jaarlijkse indexatie, en laat schommelingen in de realisatie voor wat ze zijn.”
   Reactie vervoersorganisatie:
   Voor kennisgeving aangenomen.

3. De gemeente Heumen heeft het volgende kenbaar gemaakt:
   “Vorig jaar is middels de zienswijze al besloten om vanwege de inzet van lokaal vrijwilligersvervoer ‘Buurtvervoer Heumen’ in de meerjarenbegroting voor de gemeente Heumen geen rekening te houden met voorgestelde groeivolume voor vraagafhankelijk vervoer. De jaarlijkse toename is destijds, met uitzondering van 2022, bijgesteld van 10% naar 0%. Omdat Buurtvervoer in 2020 en 2021 ondanks corona een forse toename kent in de aanvraag van ritten, heeft de raad besloten het groeivolume voor vraagafhankelijk vervoer ook voor 2022 alsnog bij te stellen van 10% naar 0%.

   Deze stijging in de ritten is overigens te verklaren doordat inwoners vanaf mei 2021 voor ritten binnen de gemeentegrenzen en naar de ziekenhuizen in Nijmegen geen gebruik meer kunnen maken van Avan in het geval dat Buurtvervoer beschikbaar is. Ook komt deze toename doordat inwoners steeds makkelijker de weg weten te vinden naar Buurtvervoer.”

Reactie vervoersorganisatie:
Door het toegenomen gebruik van buurtvervoer in de gemeente Heumen, vraagt de gemeente Heumen een aanpassing van het groeivolume voor vraagafhankelijk vervoer. De door de gemeente Heumen gewenste actualisatie van het in de gewijzigde begroting 2022 gehanteerde percentage voor de toename van het vraagafhankelijk vervoer is verwerkt in de definitieve begroting die 7 juli 2022 ter vaststelling wordt aangeboden aan het Algemeen Bestuur van de BVO DRAN.

4. De gemeente Lingewaard heeft het volgende kenbaar gemaakt:
   "Wij verwachten lagere groeipercentages 2024-2027 als waarmee gerekend wordt in de meerjarenbegroting. Bij de behandeling van de meerjarenbegroting in 2023 zullen wij deze inbrengen."
   Reactie vervoersorganisatie:
   Voor kennisgeving aangenomen.

5. De gemeente Westervoort heeft het volgende kenbaar gemaakt:
   "Gemeente Westervoort heeft in 2021 een aantal maatregelen doorgevoerd waarvan een remmend effect wordt verwacht op de vraag en de kosten (opstapplaatsen leerlingenvervoer; eigen bijdragen voor de Wmo-pas en voor vervoer naar dagbesteding). Deze maatregelen hebben we bewust niet vooraf in laten boeken omdat de effecten afhankelijk zijn van de afwegingen van reizigers, die niet geheel voorspelbaar zijn (ook is er samenloop met de pandemie, die eveneens een remmend effect op het gebruik heeft gehad)."
   Reactie vervoersorganisatie:
   Voor kennisgeving aangenomen.

3.1.2. Kostenbeheersing

Algemene reactie vervoersorganisatie in het kader van kostenbeheersing
De gemeenten zijn verantwoordelijk voor kostenbeheersing binnen het doelgroepenvervoer. Als verlengstuk van de gemeenten verzorgt de vervoersorganisatie de monitoring, bewaking en bijsturing binnen de gegeven (contract)kaders en gemaakte afspraken. De vervoersorganisatie analyseert vervoersdata, monitort (landelijke) vervoersontwikkelingen en adviseert gemeenten, gevraagd en ongevraagd, betreffende (beleids)ontwikkelingen.

De Vervoersorganisatie rapporteert aan het Algemeen Bestuur van de BVO DRAN en legt daaraan verantwoording af over haar functioneren. Eventueel verantwoording naar raden is de verantwoordelijkheid van de bestuurder waarbij de vervoersorganisatie kan ondersteunen.

6. Meerdere gemeenten vragen de BVO DRAN het Algemeen Bestuur actief te (blijven) informeren over de kosten en kostenverhogende effecten. Dit mede gezien door de Corona effecten die nog steeds invloed hebben op het vervoersvolume. Mocht het vervoer zich verder herstellen zou dit kunnen leiden tot overschrijding van de begroting en wordt een spoedige actualisatie van de begroting gevraagd.
   Reactie vervoersorganisatie:
   Door het monitoren en rapporteren van kostenontwikkelingen, het analyseren daarvan en adviseren daarover in kader van verdere efficiëntie en kwaliteitsverbetering, worden zowel kosten als kwaliteit van de uitvoering voor de gemeenten inzichtelijk gemaakt door de vervoersorganisatie. In samenwerking tussen gemeenten, vervoersorganisatie en vervoerders moet gezocht worden naar verdere kostenbeheersing.

Voor een verdere professionalisering van de monitorfunctie en het ontwikkelen van voor gemeenten toegankelijkere rapportages (dashboardfunctie) is vanaf 2021 budget beschikbaar gesteld voor de implementatie van systeemontwikkeling. Inmiddels is de vervoersorgansiatie gestart met de inrichting van deze systeemontwikkeling.

7. De gemeente Beuningen geeft aan dat ze ervaren dat de pijler “aanvaardbare kosten” meer en meer onder druk komt te staan en dat noopt tot een bezinning op hoe we het doelgroepenvervoer ook in de toekomst vorm kunnen blijven geven. Als gemeente willen we graag samen met de vervoersorganisatie aan de slag om na te denken over de vraag hoe we op de langere termijn de ambitie op het gebied van doelgroepenvervoer waar kunnen maken. Daarbij stellen we ons als gemeente op het standpunt dat voorstellen die bijdragen aan kostenbeheersing, maar tegelijk enigszins afdoen aan de kwaliteit van het vervoer niet bij voorbaat afgewezen dienen te worden. We staan als gemeente open voor de vraag of we aanpassingen kunnen doen die bijdragen aan meer financiële beheersbaarheid zonder de kwaliteit in onaanvaardbare mate aan te tasten.
   Reactie vervoersorganisatie:
   Door het monitoren en rapporteren van kostenontwikkelingen, het analyseren daarvan en adviseren daarover in kader van verdere efficiëntie en kwaliteitsverbetering, worden zowel kosten als kwaliteit van de uitvoering voor de gemeenten inzichtelijk gemaakt door de vervoersorganisatie. In samenwerking tussen gemeenten, vervoersorganisatie en vervoerders moet gezocht worden naar verdere kostenbeheersing.

   De afweging tussen het kwaliteitsniveau van het vervoer in relatie tot verdere reductie van kosten is aan het Algemeen Bestuur van de BVO DRAN. De vervoersorganisatie is daarbij ondersteunend.

3.1.3. Zero emissie

8. Meerdere gemeenten onderschrijven de doelstellingen richting zero emissie doelgroepenvervoer, waar met ingang van medio 2024 sterk op wordt ingezet. Daarbij wordt het op prijs gesteld dat er inzage wordt gegeven in de vanaf 2024 te verwachten kosten voor het realiseren van deze beweging. Er wordt gevraagd van de BVO DRAN om de gemeenten actief te blijven informeren over de verwachte financiële effecten van zero emissie.
   Reactie vervoersorganisatie:
   Op basis van de huidige ontwikkelingen en inzichten is de verwachting dat de transitie naar zero emissie een kostenverhogend effect heeft op de vervoerskosten. De in de MJPB 2023-2026 verwerkte budgetten meerkosten zero emissie zijn een inschatting op basis van de huidige inzichten.

   Een exacte doorrekening is momenteel niet te maken. Deze zal wel onderdeel zijn van de infaseringsplannen zero emissie die eind 2022 door de vervoerders worden opgeleverd. In de ontwerp MJPB 2024-2027 kan hierdoor een meer nauwkeurige inschatting worden gegeven van de budgetten meerkosten zero emissie die vanaf 2024 op kunnen treden.

9. De gemeente Beuningen heeft het volgende kenbaar gemaakt:
   “Ter informatie melden we u dat we in Beuningen nadrukkelijk bezig zijn met de inrichting van een dekkende laadinfrastructuur in de kernen van onze gemeente. Het is nu nog te vroeg om een standpunt in te nemen in hoeverre dat bijdraagt aan de kostenbeperking voor zero emissie in het doelgroepenvervoer, maar we nemen uw oproep ter harte om als gemeente voortvarend aan de slag te gaan met een dekkende laadinfrastructuur.”
   Reactie vervoersorganisatie:
   Voor kennisgeving aangenomen.

10. De gemeente Doesburg heeft het volgende kenbaar gemaakt:
    “Als Doesburg benadrukken we het belang van zero emissie, echter zijn de verwachte meerkosten in deze meerjarenprogrammabegroting 2023-2026, en de impact die dat voor de begroting van Doesburg heeft, enorm. We zouden daarom toch graag deze kostenstijging getemperd zien, zonder in te boeten op de kwaliteit van de dienstverlening.”
    Reactie vervoersorganisatie:
    In de huidige Programma’s van Eisen zijn de duurzaamheidseisen aan het vervoer door het Algemeen Bestuur vastgesteld. Daarmee zijn ook bestuurlijk de kwaliteitseisen van de dienstverlening aangegeven.

    Aan de huidige vervoerders de opdracht om gedurende de initiële periode, voor 1 januari 2023, een infaseringsplan op te stellen met als doel uiterlijk 1 januari 2030, of zoveel eerder, "zero emissie in het doelgroepenvervoer" te realiseren. Met behulp van de infaseringsplannen is een meer nauwkeurige inschatting te maken van de verwachte meerkosten zero emissie. Op dit moment is niet te bepalen welke wijziging dit zal geven op de huidige budgetten meerkosten zero emissie binnen de MJPB 2023-2026.

11. De gemeente Heumen heeft het volgende kenbaar gemaakt:
    “Tot slot willen we via deze zienswijze meegeven dat we de ambitie voor 100% zero emissie in het doelgroepenvervoer, zowel voor het vraagafhankelijk vervoer als het routevervoer, mee willen realiseren. Voor wat betreft het routevervoer geeft de raad wel aan dat zij deze ambitie wil temporiseren. De kostenstijging die hiermee gepaard gaat, is op dit moment nog hoog. Daarom willen we met name inzetten op het gebruik van biobrandstof, dit in afwachting van de ontwikkeling in de techniek en de beschikbare financiële middelen vanuit onze gemeente (dit in relatie tot de inkomsten van rijk en provincie).
    Reactie vervoersorganisatie:
    In de huidige Programma’s van Eisen zijn de duurzaamheidseisen aan het vervoer door het Algemeen Bestuur vastgesteld. Daarmee is ook bestuurlijk de doorlooptijd voor de infasering aangegeven.

    In de initiële periode van de contracten (de eerste 4 jaren) wordt ingezet op het vergroten van de duurzaamheid binnen het doelgroepenvervoer. Ten eerste door het efficiënt organiseren van het vervoer en ten tweede door het aanwenden van beschikbare biobrandstoffen en elektriciteit.

    Aan de huidige vervoerders de opdracht om gedurende de initiële periode, voor 1 januari 2023, een infaseringsplan op te stellen met als doel uiterlijk 1 januari 2030, of zoveel eerder, "zero emissie in het doelgroepenvervoer" te realiseren. Met behulp van de infaseringsplannen is een meer nauwkeurige inschatting te maken van de verwachte meerkosten zero emissie. Op dit moment is niet te bepalen welke wijziging dit zal geven op de huidige budgetten meerkosten zero emissie binnen de MJPB 2023-2026.

3.1.4. NEA indexatie

12. Meerdere gemeenten vragen de BVO DRAN aandacht te hebben voor de snelle stijging van de brandstofkosten. Op het moment dat hier zich landelijke ontwikkelingen voordoen wordt gevraagd deze te verkennen voor onze regio en deze verkenning voor te leggen aan het Algemeen Bestuur.
    Reactie vervoersorganisatie:
    In november 2022 wordt de definitieve NEA indexatie bekend voor 2023. Daarover zal de vervoersorganisatie de gemeenten op dat moment informeren. Ten behoeve van het opstellen van de ontwerp MJPB 2024-2027 inclusief de gewijzigde begroting 2023 worden vervolgens verschillenanalyses gecommuniceerd. Op het moment dat in een eerder stadium nieuwe inzichten zijn, zal daarover worden gerapporeteerd aan het Algemeen Bestuur.

13. De gemeenten Druten en Wijchen hebben het volgende kenbaar gemaakt:
    "Ook zijn wij akkoord met de verwerking van de verwachte fors hogere indexatie vanaf 2023 in de gewijzigde begroting 2023. In onze eigen gemeentelijke begroting reserveren wij al wel voor deze verwachte kostentoename."
    Reactie vervoersorganisatie:
    Voor kennisgeving aangenomen.

3.2. DEEL B: zienswijze per gemeente

3.2.1. Zienswijze gemeente Arnhem

Naar aanleiding van uw brief van 28 maart 2022 delen we u mee dat uw ontwerpbegroting 2023-2026 (inclusief gewijzigde begroting 2022) is behandeld in de raadsvergadering van 1 juni 2022.

De raad van de gemeente Arnhem heeft kennisgenomen van uw ontwerpbegroting 2023-2026 (inclusief gewijzigde begroting 2022). Ten aanzien van de ontwerpbegroting heeft de raad van de gemeente Arnhem de volgende zienswijze:

- Ondanks de moeilijke COVID-19 omstandigheden stelt de raad het op prijs dat de BVO DRAN met deze ontwerp begroting een beter inzicht heeft kunnen geven in de reëel te verwachten kosten in het Vraagafhankelijk vervoer en Routevervoer. Ook weet de raad het te waarderen dat er een gewijzigde begroting 2022 is opgesteld, waarbij o.a. rekening wordt gehouden met de uitnutting van het Jeugdwet-vervoer op basis van het verloop van pashouders.

- In het kader van de moeilijke COVID-19 omstandigheden vraagt de raad aandacht voor het actief informeren van het Algemeen Bestuur (AB) wat betreft de kosten. Mocht het vervoer zich herstellen naar pre-corona volumes, kan er een financieel probleem ontstaan gezien we wellicht te krap begroot hebben wegens te weinig zicht op de benutting van het doelgroepenvervoer na COVID-19.

- De raad geeft aan geen specifieke wijzigingsverzoeken wat betreft de begroting door te willen voeren. In het voortraject zijn we als gemeente bestuurlijk en ambtelijk betrokken geweest en zijn onze aandachtspunten verwerkt. De raad is erg tevreden over deze wijze van samenwerken.

- Het afgelopen jaar heeft de BVO DRAN extra aandacht geschonken aan de duurzaamheid van het doelgroepenvervoer. De raad waardeert het dat de BVO DRAN dit actief heeft opgepakt richting vervoerders. De toename in kosten voor 2022 en verder zijn reeds opgenomen in de gewijzigde begroting. De raad vraagt echter aandacht voor wat voor effect deze duurzaamheidsmaatregelen in de toekomst (financieel) zullen hebben.

- De raad vraagt de BVO DRAN aandacht te hebben voor de snelle stijging van de brandstofkosten. Op het moment dat hier zich landelijke ontwikkelingen voordoen vraagt de raad deze te verkennen voor onze regio en deze verkenning voor te leggen aan het AB.

3.2.2. Zienswijze gemeente Berg en Dal

Op 28 maart 2022 ontvingen wij uw ontwerpbegroting 2023-2026. Onze gemeenteraad heeft de ontwerpbegroting behandeld tijdens haar vergadering van 23 juni 2022.

De gemeenteraad stemt in met de meerjarenprogrammabegroting 2023-2025. Ook stemt de raad in met de eerste begrotingswijziging 2022.

De gemeenteraad heeft besloten geen zienswijze in te dienen.

3.2.3. Zienswijze gemeente Beuningen

ONDER VOORBEHOUD VAN VASTSTELLING DOOR DE GEMEENTERAAD

Eind maart 2022 ontvingen we de ontwerp-meerjarenprogrammabegroting BVO DRAN 2023-2026 en de gewijzigde begroting 2022. In deze brief maken we u als bestuur graag deelgenoot van onze zienswijze op beide stukken.

Reageren onder het voorbehoud van goedkeuring door gemeenteraad
Omdat onze gemeenteraad op 12 juli 2022 een definitief besluit neemt over deze zienswijze sturen we u als college vast deze zienswijze, waarbij we het voorbehoud maken dat de gemeenteraad deze nog wel formeel vast moet stellen. Daarom bevat deze zienswijze de reactie van gemeente Beuningen onder het voorbehoud van vaststelling door de gemeenteraad.

Instemming met meerjarenprogrammabegroting 2023-2026 en gewijzigde begroting 2022
We stemmen in met de meerjarenprogrammabegroting 2023-2026 (hierna: MJPB) en de gewijzigde begroting 2022. De MJPB en de gewijzigde begroting 2022 zijn helder opgebouwd en onzes inziens is op een heldere manier onderbouwd hoe deze begrotingen tot stand zijn gekomen. Hoewel de meerjarige kostenontwikkeling ons wel zorgen baren, vormt dat als zodanig geen reden om de MJPB of gewijzigde begroting 2022 als zodanig af te keuren.

Kostenontwikkeling
Als Beuningen hebben we de ambitie om ook in de toekomst kwalitatief goed doelgroepenvervoer te hebben voor inwoners die dat nodig hebben en dat alles tegen aanvaardbare kosten. Als gemeente willen we richting de BVO DRAN onze erkentelijkheid uitspreken voor het feit dat de kwaliteit van het vervoer goed is en dat we onze inwoners die het nodig hebben, volwaardig vervoer aan kunnen bieden, ondanks complicerende factoren zoals de coronacrisis of personeelstekorten. Wel ervaren we dat de pijler ‘aanvaardbare kosten’ meer en meer onder druk komt te staan en dat noopt tot een bezinning op hoe we het doelgroepenvervoer ook in de toekomst vorm

kunnen blijven geven. Als gemeente willen we graag samen met de vervoersorganisatie aan de slag om na te denken over de vraag hoe we op de langere termijn de ambitie op het gebied van doelgroepenvervoer waar kunnen maken. Daarbij stellen we ons als gemeente op het standpunt dat voorstellen die bijdragen aan kostenbeheersing, maar tegelijk enigszins afdoen aan de kwaliteit van het vervoer niet bij voorbaat afgewezen dienen te worden. We staan als gemeente open voor de vraag of we aanpassingen kunnen doen die bijdragen aan meer financiële beheersbaarheid zonder de kwaliteit in onaanvaardbare mate aan te tasten.

Duurzaamheid
Als gemeente Beuningen steunen we het voorstel om in de MJPB rekening te houden met de overgang naar zero emissie-doelgroepenvervoer. Dit sluit nadrukkelijk aan bij de ambitie die Beuningen heeft op het gebied van klimaat en duurzaamheid. De overgang naar zero emissie-doelgroepen leidt weliswaar tot een toename in kosten, maar als zodanig vormt dat voor ons geen belemmering om onze instemming te betuigen met de MJPB. Ter informatie melden we u dat we in Beuningen nadrukkelijk bezig zijn met de inrichting van een dekkende laadinfrastructuur in de kernen van onze gemeente. Het is nu nog te vroeg om een standpunt in te nemen in hoeverre dat bijdraagt aan de kostenbeperking voor zero emissie in het doelgroepenvervoer, maar we nemen uw oproep ter harte om als gemeente voortvarend aan de slag te gaan met een dekkende laadinfrastructuur.

3.2.4. Zienswijze gemeente Doesburg

Met uw brief van 28 maart 2022 heeft u de Ontwerp Meerjaren Programmabegroting 2023-2026 (inclusief gewijzigde begroting 2022), zoals vastgesteld in de bestuursvergadering van de Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer regio Arnhem-Nijmegen (BVO DRAN) van 24 maart 2022, aangeboden.

U biedt daarbij aan de gemeenteraad de mogelijkheid een zienswijze op deze MJPB in te dienen. Onze gemeenteraad heeft hier in zijn vergadering van 25 mei 2022 over gesproken en kennisgenomen van de inhoud.

Middels deze brief breng ik u op de hoogte van het besluit van de gemeenteraad. De raad van de gemeente Doesburg heeft besloten een zienswijze over de meerjarenprogrammabegroting BVODRAN 2023-2026, inclusief gewijzigde begroting 2022, bij het bestuur van de BVO-DRAN naar voren te brengen.

De zienswijze luidt als volgt:
Als Doesburg benadrukken we het belang van zero emissie, echter zijn de verwachte meerkosten in deze meerjarenprogrammabegroting 2023-2026, en de impact die dat voor de begroting van Doesburg heeft, enorm. We zouden daarom toch graag deze kostenstijging getemperd zien, zonder in te boeten op de kwaliteit van de dienstverlening.

3.2.5. Zienswijze gemeente Druten

Naar aanleiding van uw brief van 28 maart 2022, delen we u mee dat uw Ontwerp Meerjarenprogrammabegroting 2023-2026 (inclusief gewijzigde begroting 2022) is behandeld in de raadsvergadering van 23 juni 2022.

De raad van de gemeente Druten heeft kennisgenomen van uw Ontwerp Meerjarenbegroting 2023-2026 (inclusief gewijzigde begroting 2022). Ten aanzien van de ontwerpbegroting heeft de raad van de gemeente Druten de volgende zienswijze:

Wij stemmen in met de gewijzigde begroting 2022 en de ontwerp MJPB 2023-2026.

De raad complimenteert u met de Ontwerp Meerjarenprogrammabegroting zoals die nu voorligt en constateert dat deze meerjarenbegroting in goede ambtelijke afstemming tot stand is gekomen. De begroting is goed onderbouwd en geeft vertrouwen, ook meerjarig.
Ook zien wij dat u in de afgelopen moeilijke Corona-periode adequaat en goed geacteerd heeft op de problemen waarmee de vervoersorganisatie is geconfronteerd.

Wij zijn akkoord met de geformuleerde zero emissie ambitie en het vanaf 2024 reserveren van de verwachte meerkosten (5% voor het vraagafhankelijk vervoer en 15% voor het routevervoer) in de meerjarenbegroting. Ook zijn wij akkoord met de verwerking van de verwachte fors hogere indexatie vanaf 2023 in de gewijzigde begroting 2023. In onze eigen gemeentelijke begroting reserveren wij al wel voor deze verwachte kostentoename.

3.2.6. Zienswijze gemeente Duiven

Naar aanleiding van uw brief van 28 maart jl. delen we u mee dat uw ontwerpbegroting 2023-2026 (inclusief gewijzigde begroting 2022) is behandeld in het college van 31 mei jl. Het college heeft naar aanleiding hiervan de onderstaande concept-zienswijze opgesteld.

Deze zienswijze wordt voorgelegd aan de gemeenteraad voor de vergadering van 5 juli a.s. Deze planning betekent dat de gemeenteraad zijn zienswijze niet kan indienen vóór de door u gestelde termijn van 17 juni aanstaande.

Wij verzoeken u daarom om de onderstaande zienswijze op te nemen in de definitieve begroting, onder vermelding van “onder voorbehoud van instemming door de gemeenteraad.”

Ten aanzien van de ontwerpbegroting heeft het college van de gemeente Duiven de volgende concept-zienswijze vastgesteld en voorgelegd aan de gemeenteraad:

- De gemeenteraad stelt het op prijs dat de BVO DRAN ondanks de moeilijke COVID-19 omstandigheden met deze ontwerpbegroting een beter inzicht heeft kunnen geven in de reëel te verwachten kosten in het vraagafhankelijk vervoer en routevervoer. Ook weet de gemeenteraad het te waarderen dat er een gewijzigde begroting 2022 is opgesteld. Gezien de grote schommelingen in het vervoer (en daarmee ook de uitgaven) is deze actualisatie zeer welkom.

- De gemeenteraad heeft begrip voor de keuze om er niet langer van uit te blijven gaan dat de vervoervolumes zich snel zullen herstellen tot het niveau van vóór de coronacrisis. In dit kader vraagt de gemeenteraad aandacht voor het actief informeren van het Algemeen Bestuur (AB) en daarmee ook van het college, wanneer dit herstel alsnog zou optreden. In die situatie moet de begroting hierop zo spoedig mogelijk kunnen worden aangepast.
- De gemeenteraad heeft geen specifieke wijzigingsverzoeken voor de begroting. In het voortraject zijn we als gemeente bestuurlijk en ambtelijk betrokken geweest en zijn onze aandachtspunten verwerkt. De gemeenteraad is erg tevreden over deze wijze van samenwerken.

- Het afgelopen jaar heeft de BVO DRAN extra aandacht geschonken aan de duurzaamheid van het doelgroepenvervoer, vooruitlopend op verlenging en vernieuwing van contracten vanaf 2024. De gemeenteraad waardeert het dat de BVO DRAN dit actief heeft opgepakt richting vervoerders en vraagt de BVO DRAN om de gemeente actief te blijven informeren over de verwachte financiële effecten van zero emissie en de bijdrage die de gemeente via het laadpalenbeleid kan leveren aan kostenbeheersing op middellange termijn.

- De gemeenteraad vraagt de BVO DRAN aandacht te hebben voor de snelle stijging van de brandstofkosten in 2022. Op het moment dat zich hier landelijke ontwikkelingen voordoen vraagt de gemeenteraad deze te verkennen voor onze regio en deze verkenning voor te leggen aan het AB.

- De gemeenteraad wil de BVO DRAN meegeven dat het gebruik van het jeugdvervoer in onze gemeente van kwartaal tot kwartaal en van jaar tot jaar sterk kan fluctueren. Dit komt doordat het gaat om kleine aantallen, waarbij enkele individuele gevallen de uitgaven flink kunnen beïnvloeden. De gemeenteraad volgt het advies van de BVO DRAN om de kosten voor het Jeugdvervoer langdurig te begroten met een jaarlijkse indexatie, en laat schommelingen in de realisatie voor wat ze zijn.

3.2.7. Zienswijze gemeente Heumen

U heeft op 28 maart 2022 de Ontwerp Meerjarenprogrammabegroting 2023-2026, inclusief de gewijzigde begroting 2022 van de BVO DRAN ter zienswijze voorgelegd aan de deelnemende gemeenten. Deze stukken zijn op 9 juni 2022 behandeld door de gemeenteraad van de gemeente Heumen.

Op de eerste plaats danken wij jullie voor de grote inzet, betrokkenheid en flexibiliteit. Ook gezien het gegeven dat de afgelopen periode corona weer een enorme impact heeft gehad op de opgave voor het doelgroepenvervoer.

Wij berichten u dat de gemeente Heumen instemt met de Ontwerp Meerjarenprogrammabegroting 2023-2026, inclusief de gewijzigde begroting 2022. Daarnaast stemmen wij in met de jaarrekening 2021 die gebaseerd is op voorlopige cijfers. Door middel van deze zienswijze vragen wij wel aandacht voor de ontwikkeling van het vraagafhankelijk vervoer in 2022 in de gemeente Heumen en voor het tempo in het realiseren van de zero emissie ambitie.

Vorig jaar is middels de zienswijze al besloten om vanwege de inzet van lokaal vrijwilligersvervoer ‘Buurtvervoer Heumen’ in de meerjarenbegroting voor de gemeente Heumen geen rekening te houden met voorgestelde groeivolume voor vraagafhankelijk vervoer. De jaarlijkse toename is destijds, met uitzondering van 2022, bijgesteld van 10% naar 0%. Omdat Buurtvervoer in 2020 en 2021 ondanks corona een forse toename kent in de aanvraag van ritten, heeft de raad besloten het groeivolume voor vraagafhankelijk vervoer ook voor 2022 alsnog bij te stellen van 10% naar 0%.

Deze stijging in de ritten is overigens te verklaren doordat inwoners vanaf mei 2021 voor ritten binnen de gemeentegrenzen en naar de ziekenhuizen in Nijmegen geen gebruik meer kunnen maken van Avan in het geval dat Buurtvervoer beschikbaar is. Ook komt deze toename doordat inwoners steeds makkelijker de weg weten te vinden naar Buurtvervoer.

Tot slot willen we via deze zienswijze meegeven dat we de ambitie voor 100% zero emissie in het

doelgroepenvervoer, zowel voor het vraagafhankelijk vervoer als het routevervoer, mee willen realiseren. Voor wat betreft het routevervoer geeft de raad wel aan dat zij deze ambitie wil temporiseren. De kostenstijging die hiermee gepaard gaat, is op dit moment nog hoog. Daarom willen we met name inzetten op het gebruik van biobrandstof, dit in afwachting van de ontwikkeling in de techniek en de beschikbare financiële middelen vanuit onze gemeente (dit in relatie tot de inkomsten van rijk en provincie).

3.2.8. Zienswijze gemeente Lingewaard

Met uw brief van 28 maart 2022 hebben wij de ontwerpbegroting 2023-2026 (inclusief gewijzigde begroting 2022) ontvangen. U heeft gevraagd om een zienswijze uiterlijk 17 juni 2022 kenbaar te maken. Dat laatste is mogelijk, omdat de raadscyclus waarin dit onderwerp wordt besproken, eindigt met de raadsvergadering op 16 juni 2022.

Wij hebben kennisgenomen van uw ontwerpmeerjarenbegroting 2023-2026 (inclusief gewijzigde begroting 2022). Ook hebben wij kennis genomen van de voorlopige cijfers 2021 en vooral het dempende effect van Corona op de uitgaven gesignaleerd. Ten aanzien van de ontwerpbegroting hebben wij de volgende zienswijze: Wij waarderen het dat de BVO DRAN met deze ontwerpbegroting een inzicht heeft kunnen geven in de reëel te verwachten kosten voor het doelgroepenvervoer. Ook waarderen wij het dat er een gewijzigde begroting 2022 is opgesteld.

We stellen vast dat de BVO een goede start heeft gemaakt met het beheersen van de kosten als gevolg van een nieuw contract. Het is goed dat we als gemeente een verder inzicht hebben verkregen in de kosten. Dit is een goede basis voor de maatregelen die wij treffen om de kosten te beheersen. Wel verwachten wij lagere groeipercentages 2024-2027 als waarmee gerekend wordt in de meerjarenbegroting. Bij de behandeling van de meerjarenbegroting in 2023 zullen wij deze inbrengen.

Met in achtneming van onze opmerkingen, kunnen wij instemmen met de ontwerpbegroting 2023-2026 van de BVO DRAN, inclusief de gewijzigde begroting 2022.

3.2.9. Zienswijze gemeente Montferland

De gemeenteraad van de gemeente Montferland heeft op 9 juni 2022 ingestemd met de begroting 2023 van de BVO DRAN. Daarmee heeft de gemeenteraad heeft besloten geen zienswijze in te dienen.

3.2.10. Zienswijze gemeente Mook en Middelaar

De raad van de gemeente Mook en Middelaar heeft kennisgenomen van de ontwerp meerjarenprogrammabegroting van de BVO-DRAN inclusief gewijzigde begroting 2022.

De gemeenteraad heeft besloten geen zienswijze in te dienen.

3.2.11. Zienswijze gemeente Nijmegen

Naar aanleiding van uw brief d.d. 24 maart 2022, delen we u mee dat uw ontwerpbegroting 2023-2026 (inclusief gewijzigde begroting 2022) is behandeld in de raadsvergadering van 8 juni 2022.

Wij hebben kennisgenomen van uw ontwerp-meerjarenbegroting 2023-2026 (inclusief gewijzigde begroting 2022) en kunnen u hierbij meedelen dat de gemeente Nijmegen instemt met de Meerjarenprogramma begroting 2023-2026 (inclusief gewijzigde begroting 2022). Ten aanzien van de begroting willen wij u de volgende zienswijze meegeven:

Het wordt op prijs gesteld dat de begroting 2022 is aangepast en dat er inzicht wordt gegeven in de ontwikkelingen voor 2022 en verder. Er staat met de transitie van duurzaam naar zero emissie vervoer een grote uitdaging voor de deur. Kijkend naar de landelijke ontwikkelingen en onze gemeentelijke ambitie steunen wij deze transitie. Echter zien wij ookdat door de reserveringen voor deze transitie de begroting en daarmee ook onze gemeentelijk begroting (nog) verder onder druk komt te staan. Dit komt bovenop forse stijging in de vraag naar het vervoer de hoge indexaties op personele kosten en brandstoffen als gevolg van de coronapandemie en de oorlog in Oekraïne.

Wij willen u verzoeken om deze kostenverhogende effecten goed te blijven monitoren en uw keuzes zorgvuldig af te wegen met daarbij ook aandacht voor de financiële situatie van de deelnemende gemeenten. Wij verzoeken u dit nauwlettend te blijven monitoren en ons te informeren mocht daar aanleiding toe zijn.

3.2.12. Zienswijze gemeente Overbetuwe

ONDER VOORBEHOUD VAN VASTSTELLING DOOR DE GEMEENTERAAD

Op 28 maart 2022 ontvingen wij de ontwerp meerjarenprogrammabegroting 2023-2026 van de BVO DRAN inclusief de gewijzigde begroting 2022 (hierna MJPB en gewijzigde begroting 2022). U verzocht de gemeenteraad zijn zienswijze over de MJPB en gewijzigde begroting 2022 schriftelijk aan u kenbaar te maken.

De gemeenteraad van Overbetuwe heeft de MJPB en de gewijzigde begroting 2022 in zijn voorbereidende vergadering van 29 juni 2022 besproken en dient onder voorbehoud van het raadsbesluit tijdens de vergadering van 12 juli 2022 de volgende zienswijze in.

De raad heeft kennisgenomen van de voorlopige jaarcijfers over 2021. De resultaten laten zien dat de coronamaatregelen ook in 2021 een grote impact op het gebruik van het vervoer hebben gehad. De BVO DRAN is ondanks de moeilijke omstandigheden erin geslaagd om de continuïteit van de dienstverlening richting inwoners te waarborgen. Hiervoor spreken wij onze waardering uit.

De meerjarenprogrammabegroting geeft een helder inzicht in de kostenontwikkeling van het doelgroepenvervoer. We onderschrijven de doestellingen richting zero emissie doelgroepenvervoer, waar met ingang van medio 2024 sterk op wordt ingezet. We stellen het daarbij op prijs dat er inzage wordt gegeven in de te verwachten kosten van het realiseren van deze beweging. We kunnen dan ook instemmen met zowel de begrotingswijziging 2022 als de meerjarenprogrammabegroting 2023-2026.

3.2.13. Zienswijze gemeente Renkum

Op 25 mei 2022 heeft de gemeenteraad van Renkum besloten geen gebruik te maken van de mogelijkheid tot het indienen van een zienswijze op de ontwerpbegroting/MJB 2023-2026 inclusief de gewijzigde begroting 2022.

3.2.14. Zienswijze gemeente Rheden

De raad van de gemeente Rheden heeft op 28 juni 2022 kennisgenomen van uw ontwerp Meerjarenprogrammabegroting BVO DRAN 2023-2026 (inclusief gewijzigde begroting 2022).

Hierbij delen wij u mee dat de gemeenteraad in haar vergadering van 28 juni 2022 heeft besloten een positieve zienswijze te geven op de Meerjarenprogrammabegroting BVO DRAN 2023-2026 (inclusief gewijzigde begroting 2022).

3.2.15. Zienswijze gemeente Rozendaal

De raad van de gemeente Rozendaal heeft kennisgenomen van de conceptbegroting 2023-2026 van de BVO-DRAN inclusief gewijzigde begroting 2022.

De gemeenteraad heeft besloten geen zienswijze in te dienen.

3.2.16. Zienswijze gemeente Westervoort

Naar aanleiding van uw brief van 28 maart jl. delen we u mee dat uw ontwerpbegroting 2023-2026 (inclusief gewijzigde begroting 2022) is behandeld in de gemeenteraad . De gemeenteraad heeft naar aanleiding hiervan de bijgaande zienswijze vastgesteld.

- De gemeenteraad stelt het op prijs dat de BVO DRAN ondanks de moeilijke COVID-19 omstandigheden met deze ontwerpbegroting een beter inzicht heeft kunnen geven in de reëel te verwachten kosten in het vraagafhankelijk vervoer en routevervoer. Ook weet de gemeenteraad het te waarderen dat er een gewijzigde begroting 2022 is opgesteld, waarbij o.a. rekening wordt gehouden met de uitnutting van het vervoer over de eerste maanden van 2022.

- In het kader van de moeilijke COVID-19 omstandigheden vraagt de gemeenteraad aandacht voor het actief informeren van het Algemeen Bestuur (AB) en (daarmee ook van het college van Westervoort) wat betreft veranderingen in de kosten. Mocht het vervoer herstellen naar pre-corona volumes, dan kan er een financieel probleem ontstaan, gezien we wellicht te krap begroot hebben wegens te weinig zicht op de benutting van het doelgroepenvervoer na COVID-19.

- De gemeenteraad heeft geen specifieke wijzigingsverzoeken voor de begroting. In het voortraject zijn we als gemeente bestuurlijk en ambtelijk betrokken geweest en zijn onze aandachtspunten verwerkt. De gemeenteraad is erg tevreden over deze wijze van samenwerken.

- Het afgelopen jaar heeft de BVO DRAN extra aandacht geschonken aan de duurzaamheid van het doelgroepenvervoer, vooruitlopend op verlenging en vernieuwing van contracten vanaf 2024. De gemeenteraad waardeert het dat de BVO DRAN dit actief heeft opgepakt richting vervoerders en vraagt de BVO DRAN om de gemeente actief te blijven informeren over de verwachte financiële effecten van zero emissie en de bijdrage die de gemeente via het laadpalenbeleid kan leveren aan kostenbeheersing op middellange termijn.

- De gemeenteraad vraagt de BVO DRAN aandacht te hebben voor de snelle stijging van de brandstofkosten in 2022. Op het moment dat zich hier landelijke ontwikkelingen voordoen vraagt de gemeenteraad deze te verkennen voor onze regio en deze verkenning voor te leggen aan het AB.

- De gemeenteraad wil de BVO DRAN meegeven dat het gebruik van het jeugdvervoer in onze gemeente sterk fluctueert doordat het gaat om kleine aantallen, waarbij enkele individuele gevallen de uitgaven flink kunnen beïnvloeden. De gemeenteraad volgt het advies van de BVO DRAN om de kosten voor het Jeugdvervoer langdurig te begroten met een jaarlijkse indexatie, en laat schommelingen in de realisatie voor wat ze zijn.

- Gemeente Westervoort heeft in 2021 een aantal maatregelen doorgevoerd waarvan een remmend effect wordt verwacht op de vraag en de kosten (opstapplaatsen leerlingenvervoer; eigen bijdragen voor de Wmo-pas en voor vervoer naar dagbesteding). Deze maatregelen hebben we bewust niet vooraf in laten boeken omdat de effecten afhankelijk zijn van de afwegingen van reizigers, die niet geheel voorspelbaar zijn (ook is er samenloop met de pandemie, die eveneens een remmend effect op het gebruik heeft gehad).

3.2.17. Zienswijze gemeente Wijchen

Naar aanleiding van uw brief van 28 maart 2022, delen we u mee dat uw Ontwerp Meerjarenprogrammabegroting 2023-2026 (inclusief gewijzigde begroting 2022) is behandeld in de raadsvergadering van 16 juni 2022.

De raad van de gemeente Wijchen heeft kennisgenomen van uw Ontwerp Meerjarenbegroting 2023-2026 (inclusief gewijzigde begroting 2022). Ten aanzien van de ontwerpbegroting heeft de raad van de gemeente Wijchen de volgende zienswijze:

Wij stemmen in met de gewijzigde begroting 2022 en de ontwerp MJPB 2023-2026.

De raad complimenteert u met de Ontwerp Meerjarenprogrammabegroting zoals die nu voorligt en constateert dat deze meerjarenbegroting in goede ambtelijke afstemming tot stand is gekomen. De begroting is goed onderbouwd en geeft vertrouwen, ook meerjarig. Ook zien wij dat u in het afgelopen moeilijke Corona-jaar adequaat en goed geacteerd heeft op de problemen waarmee de vervoersorganisatie is geconfronteerd.

Wij zijn akkoord met de geformuleerde zero emissie ambitie en het vanaf 2024 reserveren van de verwachte meerkosten (5% voor het vraagafhankelijk vervoer en 15% voor het routevervoer) in de meerjarenbegroting. Ook zijn wij akkoord met de verwerking van de verwachte fors hogere indexatie vanaf 2023 in de gewijzigde begroting 2023. In onze eigen gemeentelijke begroting reserveren wij al wel voor deze verwachte kostentoename.

3.2.18. Zienswijze gemeente Zevenaar

De raad van de gemeente Zevenaar heeft kennisgenomen van de ontwerp Meerjarenbegroting 2023-2026 en de gewijzigde begroting 2022 van de BVO DRAN.

De gemeenteraad heeft besloten geen zienswijze in te dienen.