Politieke avond 13 mei 2025 / Begroting BVO-DRAN

T = Technisch (moeten voorafgaand aan de politieke avond worden beantwoord)
I = Informatief (moeten voorafgaand aan de politieke avond worden beantwoord)
P = Politiek (worden tijdens de politieke avond door de portefeuillehouder mondeling beantwoord)

---

1. In de concept MJPB 2026-2029 (incl. gewijzigde begroting 2025) lezen we in paragraaf 1.4 afwijkende uitgangspunten van verschillende gemeenten (blz. 12/13). Veelal betreft dit afwijkingen gebaseerd op eigen analyses van gemeenten die kunnen leiden tot vermindering van de kosten.
   Vraag: Op welke onderdelen uit de MJPB heeft onze gemeente de kosten geanalyseerd en is op grond hiervan niet tot afwijkende uitgangspunten gekomen? **T**

In de meerjarenprogrammabegroting (MJPB) 2026–2029 wordt aangegeven dat sommige gemeenten – op basis van eigen analyses – tot afwijkende uitgangspunten zijn gekomen. Ook onze gemeente heeft een analyse uitgevoerd van de vervoerskosten op de verschillende onderdelen. Op basis van die analyse is er op dit moment geen aanleiding geweest om af te wijken van de standaarduitgangspunten zoals opgenomen in de MJPB. Hieronder geven we een korte toelichting per vervoersstroom:

1. Leerlingenvervoer
De kosten voor het leerlingenvervoer zijn gedaald, ondanks een lichte stijging van het aantal ritten (één deelnemer meer). Dit lijkt vooral te komen doordat meer leerlingen met elkaar gecombineerd kunnen worden in dezelfde rit, waardoor efficiënter gereden wordt. Besloten om de 5% te verlagen naar 0% maar hiervan afgezien om financiële ruimte te behouden. Bij de zienswijze in afstemming met het college alsnog besloten om de 5% te verlagen naar 0%

2. Vraagafhankelijk vervoer
Binnen het vraagafhankelijk vervoer zien we juist een stijging van de kosten. Opvallend is dat het aantal deelnemers is afgenomen, terwijl het aantal ritten is toegenomen. Daarnaast komt het vaker voor dat er ritten worden gereden waarbij een begeleider meereist. Omdat ook de kosten voor deze begeleiding volledig voor rekening van de gemeente komen, heeft dit een extra kostendrukkend effect.

3. Jeugdwetvervoer
Bij het vervoer onder de Jeugdwet zien we eveneens een toename van de kosten, wat in lijn is met de stijging van zowel het aantal ritten als deelnemers. In deze groep blijkt het lastiger om deelnemers efficiënt te combineren in één rit, waardoor de kosten relatief sterker toenemen. Een toename van 15% is op basis van deze informatie realistisch.

2. Graag ontvangen we voor de jaren 2026, 2027, 2028 en 2029 van onze gemeente de meerkosten van de zero emissie van het vraagafhankelijk vervoer en het routegebonden vervoer afzonderlijk en dan vertaald in euro's. **I**

Politieke avond 13 mei 2025 / Begroting BVO-DRAN

Duiven	2026	2027	2028	2029
Vraagafhankelijke vervoer	4.450	9.516	10.421	11.413
Routengebonden vervoer	36.041	64.535	71.391	79.042
Totaal kosten zero emissie	**40.491**	**74.051**	**81.812**	**90.455**

3. Volgens het *Raadsvoorstel Meerjarenbegroting en zienswijze BVO DRAN* (blz. 3) zijn in de begroting voor Duiven de jaarlijkse overige kosten hier ook in verwerkt. Deze kosten bestaan uit de vergoeding aan ouders voor kosten eigen vervoer (i.p.v. maatwerkvervoer), maar ook extra maatwerkkosten door het jaar heen voor individueel vervoer.
   Vraag: Met hoeveel ouders en hoeveel individueel vervoer wordt in de begroting rekening gehouden? **T**

In de begroting gaan we ervan uit dat het aantal ouders en het individuele vervoer gelijk blijft, maar we houden wel rekening met een jaarlijkse kostenstijging van 3%.

4. Over de zienswijze: In de laatste alinea van pagina 1 staat dat de BVO DRAN wordt verzocht **'waar mogelijk'** rekening te houden met deze financiële beperkingen in de beheersbaarheid van de kosten van het doelgroepenvervoer.
   Vraag: wat wordt bedoeld met **'waar mogelijk'** en wie zou dat dan moeten bepalen? **I**

Met de woorden 'waar mogelijk' wordt bedoeld dat BVO DRAN wordt gevraagd om, binnen de beperkte ruimte die zij heeft, zoveel mogelijk rekening te houden met de financiële druk die gemeenten ervaren. Die ruimte is echter beperkt. BVO DRAN heeft invloed op ongeveer 5% van het totale budget; dit betreft de overheadkosten. Het overgrote deel van de kosten wordt bepaald door het aantal mensen dat door de gemeenten wordt aangemeld voor het doelgroepenvervoer.

De term 'waar mogelijk' geeft dus aan dat BVO DRAN alleen binnen haar beperkte invloedssfeer kan bijdragen aan kostenbeheersing. De uiteindelijke keuzes hierover worden samen met de deelnemende gemeenten gemaakt.