Kaderbrief 2026

Versie: 23 september 2024

regio arnhem nijmegen
VERVOERSORGANISATIE

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3

2. Algemene ontwikkelingen 4

3. Financiële uitgangspunten 7

1. Inleiding

In de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) is in artikel 34b bepaald dat het bestuur van een bedrijfsvoeringsorganisatie voor 30 april van het jaar voorafgaande aan dat waarvoor de begroting dient, de raden van de deelnemende gemeenten inzicht geeft in de algemene financiële en beleidsmatige kaders.

De Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer regio Arnhem-Nijmegen (BVO DRAN) is een intergemeentelijke samenwerking in de vorm van een bedrijfsvoeringsorganisatie. De BVO DRAN is verantwoordelijk voor de uitvoering van het doelgroepenvervoer en is daarbij beleidsondersteunend.

De deelnemende gemeenten nemen zelf beleidsbeslissingen en zijn verantwoordelijk voor het stellen van de beleidsmatige kaders. Hierdoor wordt door het bestuur van de BVO DRAN een kaderbrief vastgesteld waarin enkel inzicht wordt gegeven in de te verwachten ontwikkelingen en algemene financiële kaders voor de komende jaren.

Met deze Kaderbrief 2026 geeft het bestuur (procesmatig) dit inzicht ter voorbereiding op de Meerjarenprogrammabegroting (MJPB) 2026-2029 en de gewijzigde begroting 2025 van de BVO DRAN. Dit stelt de deelnemende gemeenten in staat daarop in hun begrotingscyclus te kunnen anticiperen.

Door de vervoersorganisatie wordt een concept ontwerp MJPB 2026-2029 en gewijzigde begroting 2025 opgesteld. Dit concept van de ontwerpbegroting is gebaseerd op de algemene uitgangspunten uit de vastgestelde Kaderbrief 2026 en de door gemeenten aangegeven afwijkende uitgangspunten.

Om te komen tot tijdige vaststelling van de MJPB 2026-2029 wordt onderstaande planning gehanteerd. Binnen deze planning is rekening gehouden met de wettelijke termijn uit de Wgr (art. 35, lid 1). Volgens de wet zendt het bestuur de ontwerpbegroting minimaal twaalf weken voor vaststelling van de begroting, toe aan de raden van de deelnemende gemeenten. De BVO DRAN heeft in de planning met een ruimere periode rekening gehouden, er bevinden zich zeventien weken tussen toezending van de ontwerpbegroting en vaststelling van de begroting.

PROCESSTAP MJPB 2026-2029	DATUM
Behandeling voorbereidend ambtelijk overleg	6 februari 2025
Vaststelling ontwerp MJPB 2026-2029 door algemeen bestuur	27 februari 2025
Verzending ontwerp MJPB 2026-2029 aan gemeenten	28 februari 2025
Deadline indienen zienswijze door gemeenteraden	30 mei 2025
Oordeel over zienswijze door algemeen bestuur	6 juni 2025
Behandeling voorbereidend ambtelijk overleg	5 juni 2025
Vaststelling MJPB 2026-2029 door algemeen bestuur	26 juni 2025
Verzending MJPB 2026-2029 aan gemeenten en provincie	27 juni 2025

Hoofdstuk 2 behandelt de algemene ontwikkelingen die van invloed zijn op de (gewijzigde) begroting vanaf 2025. In hoofdstuk 3 worden de financiële uitgangspunten voor het opstellen van de MJPB 2026-2029 en de gewijzigde begroting 2025 per begrotingspost weergegeven.

2. Algemene ontwikkelingen

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

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 indexatie wordt in opdracht van het Sociaal Fonds Mobiliteit door een onafhankelijke partij jaarlijks bepaald op basis van de meest recente gemiddelde kostenontwikkelingen in de branche. (www.sfmobiliteit.nl/nea-index)

In de nieuwe ontwerpbegroting wordt de werkelijke NEA indexatie per 1 januari 2025 verwerkt. Voor de jaren vanaf 2026 en verder zal blijvend worden gerekend met een structurele jaarlijkse NEA indexatie van +3,0%.

Een deel van de huidige contracten met vervoerders zijn ingegaan op 1 augustus 2020. Na een initiële looptijd van 4 jaar, is een verlenging van 2 jaar overeengekomen. De huidige contractperiode met deze vervoerders eindigt op 31 juli 2026 en betreft de eerste verlengingsmogelijkheid. Bij verlenging van deze contracten kan maximaal drie maal een contractduur van 2 jaar worden overeengekomen. In het vraagafhankelijk vervoer heeft bij drie van de vier percelen een eerste verlenging van 2 jaar plaatsgevonden. In het routevervoer is dit bij zes van de negen percelen overeengekomen.

Het bij de verlenging overeengekomen tarief wordt verwerkt in de ontwerpbegroting. Dit tarief is nog steeds gebaseerd op het tarief uit de oorspronkelijke contracten uit 2020 voor vraagafhankelijk vervoer en routevervoer. De bij verlenging overeengekomen vergoeding voor de meerkosten van zero emissie gereden vervoer wordt binnen de afgesproken kaders expliciet in de ontwerpbegroting verwerkt.

Voor de overige percelen heeft in 2023 een aanbestedingsprocedure plaatsgevonden. Deze contracten met vervoerders zijn ingegaan op 1 augustus 2024 en hebben een initiële looptijd van 6 jaar, waardoor de huidige contractperiode eindigt op 31 juli 2030. Bij verlenging van deze contracten kan maximaal twee maal een contractduur van 2 jaar worden overeengekomen.

Het contractueel overeengekomen tarief wordt verwerkt in de ontwerpbegroting. In de tarieven volgend uit de contracten die zijn ingegaan op 1 augustus 2024 zijn, met uitzondering van de kosten voor zero emissie aangedreven rolstoelbussen, alle kosten voor de transitie naar volledig zero emissie gereden vervoer meegenomen.

Bij alle contracten binnen het vraagafhankelijk vervoer wordt vanaf de tweede helft van 2026 rekening gehouden met meerkosten zero emissie naar aanleiding van de infasering van zero emissie aangedreven rolstoelbussen. Op basis van huidige inzichten wordt rekening gehouden met een kostenstijging van circa +5%. De budgetten voor deze meerkosten worden expliciet in de ontwerpbegroting opgenomen. Bij het routevervoer leidt de infasering van de rolstoelbussen naar verwachting nauwelijks tot meerkosten. In de ontwerpbegroting worden hiervoor geen budgetten opgenomen.

Het contract met het callcenter is ingegaan op 1 augustus 2020. Na een initiële looptijd van 3 jaar, is een verlenging van 2 jaar overeengekomen. De huidige contractperiode met het callcenter eindigt op 31 juli 2025 en betreft de eerste verlengingsmogelijkheid. Uiterlijk 1 februari 2025 wordt een besluit genomen over de tweede verlengingsperiode van 2 jaren. Bij dit contract kan maximaal drie maal een verlenging van 2 jaar worden overeengekomen. Ook hier is de prijs (P) contractueel vastgelegd en enkel nog onderhevig aan jaarlijkse indexatie (CPI index).

Naar eerdere verwachting zou de financiering vanuit de Rijksoverheid van de kostenontwikkeling binnen het reguliere OV (motie Bikker) beperkt blijven tot 2024. Hiervan uitgaande is in de MJPB 2025-2028 rekening gehouden met een hogere indexatie (+13,82%) van de reizigersbijdrage per 1 januari 2025 door een inhaalslag van niet aan de reiziger doorbelaste kostenontwikkeling (+11,72%) uit 2024. Vanuit de provincie Gelderland is inmiddels gecommuniceerd dat de financiering vanuit de Rijksoverheid een structureel karakter heeft. De verwacht indexatie van de reizigersbijdrage vanaf 1 januari 2025 kan nu gebaseerd worden op de prognose van het Samenwerkingsverband van decentrale ov-autoriteiten (DOVA) en is +3,3%. De definitieve indexatie wordt eind november door de provincie bepaald.

De hoeveelheid (Q) is afhankelijk van het feitelijk gebruik. Analyses van dit gebruik laten vanaf de start van AVAN tot aan de start van de Coronacrisis over de gehele linie een toename zien. Aansluitend aan de Coronacrisis is er een herstel naar vervoersvolumes zonder zogenaamde Coronaeffecten; er is een nieuw nulpunt ontstaan.

Net als bij de vorige begrotingscyclus wordt daardoor als uitgangspunt voor de hoeveelheden vervoer in de nieuwe ontwerpbegroting gekeken naar recente periodes. Ter bepaling van de hoeveelheden vervoer wordt de periode september tot en met november van het voorgaand jaar gebruikt. Uit analyses gedurende 2024 is gebleken dat deze 3 maanden een goede indicatie zijn om als uitgangspunt te dienen voor de eerste 6 maanden van het nieuwe jaar.

Voor de jaarlijks verwachte toename van het routevervoer worden dezelfde algemene uitgangspunten gehanteerd als in de vorige meerjarige begrotingen van de BVO DRAN. Vanaf de 7^{e} maand van het nieuwe jaar wordt rekening gehouden met een verdere toename ten opzichte van het eerste half jaar van het gebruik van vervoer in het kader van jeugdwet (+15%), dagbesteding (+5%) en leerlingenvervoer (+5%). Deze percentages blijven reële inschattingen van de jaarlijkse vervoerstoename vanaf 2025.

Het algemeen uitgangspunt voor de jaarlijks verwachte toename van het vraagafhankelijk vervoer wordt naar beneden bijgesteld tot +5%, dit was voorheen +10%. Met name de prognoses uit het Wmo voorspelmodel van de VNG over het verwachte Wmo gebruik in onze regio geven aanleiding en onderbouwing om in de MJPB 2026-2029 uit te kunnen gaan van een jaarlijkse toename van +5% voor het vraagafhankelijk vervoer vanaf 2025. Nog steeds wordt vanaf de 7^{e} maand van het nieuwe jaar rekening gehouden met toename van het vraagafhenkelijk vervoer.

De kosten van de BVO DRAN bestaan uit twee componenten, namelijk circa 95% vervoerskosten (inclusief kosten voor het callcenter) en ongeveer 5% kosten voor de overhead. De overhead betreft de kosten voor de vervoersorganisatie, de uitvoerende organisatie binnen de gemeenschappelijke regeling. Binnen de begroting overhead is structureel een taakstelling van -3% opgenomen.

Met betrekking tot de vervoerskosten kunnen gemeenten op basis van haar eigen beleid en keuzes invloed uitoefenen op de omvang van de vervoerskosten, aangezien daarmee de inzet van vervoer (Wmo, dagbesteding, jeugdwet en/of leerlingenvervoer) beperkt kan worden. De afgelopen jaren zijn meerdere mogelijke beheersmaatregelen (o.a. het Knoppenplan (2018) en het “Syntheserapport Financiële toekomst Vraagafhankelijk WMO-vervoer Avan” (2020)) door de vervoersorganisatie met de gemeenten gedeeld.

Op verzoek van een gemeente kan worden afgeweken van de algemene uitgangspunten voor het opstellen van de meerjarige begroting vervoerskosten. Dit verzoek gaat gepaard met een (financiële) onderbouwing van het verwachte effect veroorzaakt door de gewenste (beleids)wijziging. Ter ondersteuning voor het opstellen van de onderbouwing kan de vervoersorganisatie desgevraagd haar deskundigheid inbrengen. In het verleden door gemeenten aangegeven afwijkende uitgangspunten voor de meerjarige toename van het vervoer blijven, voor zover nog relevant, gehandhaafd bij het opstellen van de ontwerpbegroting.

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

In 2024 komen de bestedingen BVO lasten naar verwachting iets lager uit dan de begroting. Ten behoeve van het opstellen van de MJPB 2026-2029 en de gewijzigde begroting 2025 wordt geanalyseerd welke effecten structureel van aard zijn. Op basis van deze analyse wordt de meerjarige begroting BVO lasten geactualiseerd.
Binnen de gewijzigde begroting BVO lasten 2025 wordt voor de indexatie een splitsing gemaakt tussen de personeelskosten en de overige budgetten. Indexatie van de personeelskosten vindt voor dat jaar plaats op basis van de meest actuele cao afspraken. Voor de overige budgetten in 2025 en de totale BVO lasten vanaf 2026 wordt geïndexeerd op basis van de CPI index.

3. Financiële uitgangspunten

3.1 Meerjarenprogrammabegroting 2026-2029

Voor het opstellen van de MJPB 2026-2029 worden per begrotingspost uitgangspunten gekozen ten aanzien van prijs en hoeveelheid. Op basis van deze uitgangspunten worden per jaar de verwachte lasten en baten bepaald. Met behulp van de reeds vastgestelde verdeelsleutels worden vervolgens de meerjarige bijdragen per deelnemer bepaald. In onderstaand schema worden de uitgangspunten benoemd.

	Begrotingspost	L/B	Prijs	Hoeveelheid
P1	Vervoer vraagafhankelijk (verlenging)	Lasten	Tarieven contract (indexatie vanaf 1-1-2021 obv NEA index)	Ervaringscijfers 2024
P1	Budget zero emissie vraagafhankelijk (verlenging)	Lasten	Percentage meerkosten zero emissie gereden vervoer	Prognose aandeel zero emissie gereden vervoer
P1	Vervoer vraagafhankelijk (aanbesteding)	Lasten	Tarieven contract (indexatie vanaf 1-1-2024 obv NEA index)	Ervaringscijfers 2024
P1	Callcenter vraagafhankelijk	Lasten	Tarief contract (indexatie vanaf 1-1-2021 obv CPI index)	Ervaringscijfers 2024
P1	Reizigersbijdragen vraagafhankelijk	Baten	Indexatie OV tarieven busvervoer BRENG	Ervaringscijfers 2024
P2	Vervoer routegebonden (verlenging)	Lasten	Tarieven contract (indexatie vanaf 1-1-2021 obv NEA index)	Ervaringscijfers 2024
P2	Budget zero emissie routegebonden (verlenging)	Lasten	Percentage meerkosten zero emissie gereden vervoer	Prognose aandeel zero emissie gereden vervoer
P2	Vervoer routegebonden (aanbesteding)	Lasten	Tarieven contract (indexatie vanaf 1-1-2024 obv NEA index)	Ervaringscijfers 2024
O1	Bedrijfsvoerings-organisatie	Lasten	Indexatie obv CPI index	Ervaringscijfers 2024

Tabel 1: uitgangspunten MJPB 2026-2029

3.2 Gewijzigde begroting 2025

Voor het opstellen van de gewijzigde begroting 2025 worden per begrotingspost uitgangspunten gekozen ten aanzien van prijs en hoeveelheid. Op basis van deze uitgangspunten worden de verwachte lasten en baten bepaald. Met behulp van de reeds vastgestelde verdeelsleutels worden vervolgens de bijdragen per deelnemer bepaald. In onderstaand schema worden de uitgangspunten benoemd.

	Begrotingspost	L/B	Prijs	Hoeveelheid
P1	Vervoer vraagafhankelijk (verlenging)	Lasten	Tarieven contract (indexatie vanaf 1-1-2021 obv NEA index)	Ervaringscijfers 2024
P1	Budget zero emissie vraagafhankelijk (verlenging)	Lasten	Percentage meerkosten zero emissie gereden vervoer	Prognose aandeel zero emissie gereden vervoer
P1	Vervoer vraagafhankelijk (aanbesteding)	Lasten	Tarieven contract (indexatie vanaf 1-1-2024 obv NEA index)	Ervaringscijfers 2024
P1	Callcenter vraagafhankelijk	Lasten	Tarief contract (indexatie vanaf 1-1-2021 obv CPI index)	Ervaringscijfers 2024
P1	Reizigersbijdragen vraagafhankelijk	Baten	Indexatie OV tarieven busvervoer BRENG	Ervaringscijfers 2024
P2	Vervoer routegebonden (verlenging)	Lasten	Tarieven contract (indexatie vanaf 1-1-2021 obv NEA index)	Ervaringscijfers 2024
P2	Budget zero emissie routegebonden (verlenging)	Lasten	Percentage meerkosten zero emissie gereden vervoer	Prognose aandeel zero emissie gereden vervoer
P2	Vervoer routegebonden (aanbesteding)	Lasten	Tarieven contract (indexatie vanaf 1-1-2024 obv NEA index)	Ervaringscijfers 2024
O1	Bedrijfsvoerings-organisatie	Lasten	Indexatie obv loonindexatie cao en CPI index	Ervaringscijfers 2024

Tabel 2: uitgangspunten gewijzigde begroting 2025