Jaarstukken 2024 BVO DRAN

Versie: 10 juni 2025

regio arnhem nijmegen VERVOERSORGANISATIE

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3

2. Jaarverslag 3

2.1. Inleiding 3

2.2. Programmaverantwoording 5

2.2.1. Programma vraagafhankelijk vervoer 6

2.2.2. Programma routevervoer 12

2.2.3. Overzicht overhead 16

2.3. Paragrafen 17

2.3.1. Weerstandsvermogen en risicobeheersing 18

2.3.2. Financiering 20

2.3.3. Bedrijfsvoering 23

3. Jaarrekening 26

3.1. Overzicht van baten en lasten 26

3.2. Specificatie BVO 26

3.3. Balans 27

3.3.1. Toelichting balansposten 28

3.3.2. Grondslagen jaarrekening 30

3.4. Gebeurtenissen na balansdatum 31

3.5. Wet Normering Topinkomens 31

3.5.1. Bezoldiging topfunctionarissen 32

3.5.2. Uitkeringen wegens beëindiging dienstverband aan topfunctionarissen 33

3.5.3. Overige rapportageverplichtingen op grond van de WNT 34

3.6. Rechtmatigheidsverantwoording 2024 34

Bijlage 1: Totaaloverzicht vervoerskosten 36

Bijlage 2: Totaaloverzicht kosten callcenter 37

Bijlage 3: Afrekening 2024 deelnemers 38

Bijlage 4: Overzicht baten en lasten per taakveld 39

Bijlage 5: Overzicht baten en lasten BVO DRAN 40

1. Inleiding

Hierbij bieden we u het concept jaarverslag en de concept jaarrekening 2024 van de Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem-Nijmegen (BVO DRAN) aan. Dit document is opgesteld volgens het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV). In de BBV staan de voorschriften waaraan de jaarrekening van een gemeenschappelijke regeling moet voldoen.

Arnhem, 10 juni 2025

2. Jaarverslag

2.1. Inleiding

De BVO DRAN is opgericht op 14 april 2016, tijdens de eerste vergadering van het Algemeen Bestuur van de BVO DRAN. De BVO DRAN kent één bestuursorgaan: het Algemeen Bestuur. De voorzitter wordt uit het Algemeen Bestuur gekozen. Op 31 december 2024 bestond het Algemeen Bestuur uit:

Gemeente	Lid
Arnhem	De heer M. van der Wel
Berg en Dal	Mevrouw R. Barber
Beuningen	De heer F. Houben
Doesburg	De heer B. Elbers
Druten	De heer G. de Wildt
Duiven	Mevrouw M. Overduin
Heumen	De heer R. Engels
Lingewaard	De heer A. Slob
Montferland	Mevrouw J. Derksen
Mook en Middelaar	De heer F. Dillerop
Nijmegen	Mevrouw C. Daemen
Overbetuwe	De heer K. Grimm
Renkum	Mevrouw E. Vink
Rheden	De heer R. ter Hoeven
Rozendaal	Mevrouw T. van der Pas
Westervoort	De heer J. Derksen
Wijchen	De heer M. Derks
Zevenaar	De heer S. Bijl

Algemene ontwikkelingen

Vervoersvolume

Ter afsluiting van de Corona periode is er in 2023 ten behoeve van het vervoersvolume een nieuw nulpunt bepaald. Afgezet tegen geheel 2023 (nieuwe nulpunt) zien we in 2024 een stijging in het vraagafhankelijk vervoer, een lichte daling in het jeugdwetvervoer en leerlingenvervoer en een wat grotere daling (-8%) in het vervoer ten behoeve van dagbestedingsactiviteiten.

De gewijzigde begroting 2024 is gebaseerd op de vervoersvolumes van eind 2023. In vergelijking tot de begrote vervoersvolumes zien we in 2024 een stijging bij het jeugdwetvervoer, stabilisatie bij het vraagafhankelijk Wmo-vervoer en een lichte daling bij het leerlingenvervoer en vervoer naar dagbesteding.

Krapte arbeidsmarkt chauffeurs

Conform het landelijk beeld is ook in 2024 voor de Avan vervoerders nog steeds sprake van schaarste op de arbeidsmarkt. Het blijft moeizaam chauffeurs vacatures (tijdig) in te vullen. Het op peil brengen en houden van de zogenaamde flexibele schil verloopt erg moeizaam. Zeker in die gevallen dat er sprake is van een wat hoger ziekteverzuim leidt dit tot verstoringen in de uitvoering. Het in samenwerking met gemeenten, vervoerders, ouders en scholen naar oplossingen zoeken voor ontstane knelpunten blijft een voortdurend punt van aandacht voor de BVO DRAN.

Contracten vervoer (verlengingen)

In 2020 zijn met vervoerders contracten afgesloten met een looptijd van 10 jaar, opgedeeld in een initiële periode van 4 jaar en verlengingsmogelijkheden van 3 x 2 jaar. Met een deel van de vervoerders zijn in 2023 eerste verlengingsovereenkomsten afgesloten voor de periode 2024-2026. Deze overeenkomsten zijn gestart op 1 augustus 2024.

Met de vervoerders routevervoer is bij de contractverlenging een additionele vergoeding afgesproken voor de inzet van zero emissie voertuigen vanaf 1 augustus 2024. In de gewijzigde begroting 2024 is voor de verwachte vergoeding een budget zero emissie opgenomen. Voor het vraagafhankelijk vervoer is voor de eerste verlengingsperiode geen additionele vergoeding noodzakelijk gebleken.

In het voorjaar van 2025 vinden met deze vervoerders weer gesprekken plaats voor de eventuele volgende contractverlenging voor de periode 2026-2028.

Contracten vervoer (aanbestedingen)

Voor de percelen waar geen contractverlenging is overeengekomen, heeft een nieuwe aanbesteding plaatsgevonden. In februari 2024 zijn voor deze percelen met vervoerders contracten afgesloten met een looptijd van 10 jaar, opgedeeld in een initiële periode van 6 jaar en verlengingsmogelijkheden van 2 x 2 jaar.

Dit heeft betrekking op al het routevervoer verzorgd voor de gemeenten Arnhem, Doesburg, Renkum, Rheden en Rozendaal en op een beperkt deel van het routevervoer verzorgd voor de gemeenten Beuningen, Berg en Dal, Druten, Heumen, Mook en Middelaar, Nijmegen en Wijchen. Voor het vraagafhankelijk deel heeft het betrekking op het vervoer verzorgd voor de gemeenten Duiven, Montferland, Westervoort en Zevenaar. In de gewijzigde begroting 2024 is voor deze gemeenten rekening gehouden met aanbestedingsresultaten.

De zero emissie kosten zijn in deze contracten onderdeel van het tarief voor zover het de inzet van personenauto’s en taxibusjes betreft. Infasering van zero emissie aangedreven rolstoelbussen vindt op een later moment plaats. Mede door de grote mate van onzekerheid over de omvang van de hiermee gepaard gaande

meerkosten, is in de overeenkomsten afgesproken om een mogelijke additionele vergoeding op een later moment overeen te komen.

Ambitie zero emissie
In het Algemeen Bestuur van de BVO DRAN is in maart 2022 de ambitie vanaf 2024 bepaald voor zero emissie gereden vervoer binnen de BVO DRAN. Vanaf 2020 is al sprake van een jaarlijks toenemende mate van duurzaamheid binnen het vraagafhankelijk vervoer en routevervoer. Vanaf medio 2024 wordt fors ingezet op de transitie naar volledig zero emissie gereden doelgroepenvervoer. De ambitie is om het vraagafhankelijk vervoer uiterlijk 1 januari 2027 en het routevervoer uiterlijk 1 januari 2028 volledig zero emissie uit te voeren.

Zoals bij voorgaande punten al aangegeven, zijn de vastgestelde ambities onderdeel geweest van de recente contractverlengingen en de nieuwe aanbestedingen in het vraagafhankelijk vervoer en routevervoer in 2024.

Financieel resultaat
Het financiële resultaat van 2024 wordt bepaald door de programma's vraagafhankelijk vervoer (Wet maatschappelijke ondersteuning), routevervoer (leerlingen, jeugdwet en dagbesteding) en de overhead (kosten bedrijfsvoeringsorganisatie).

In vergelijking met de gewijzigde begroting 2024 heeft de BVO DRAN in werkelijkheid circa € 2,0 mln minder besteed dan was voorzien, dit is een onderschrijding van de begroting met -9%. De onderschrijding wordt voornamelijk verklaard doordat het vervoersvolume in 2024 in grote mate op een lager niveau lag dan in de begroting voorzien. Gemeentelijk beleid, een toenemend gebruik van vrijwilligersvervoer en verdere efficiency door vervoerders dragen onder andere bij aan deze effecten. Ook opgelegde malussen en rentebaten vanuit het schatkistbankieren bepalen een deel van het financiële resultaat omdat deze baten niet in de begroting waren voorzien.

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

In de volgende paragrafen wordt verder ingegaan op de uitvoering van de programma's en het onderdeel overhead.

2.2. Programmaverantwoording

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

- Wat hebben we bereikt?
- Wat hebben we hiervoor gedaan?
- Wat heeft het gekost?

Onder het kopje “Wat wilden we bereiken?” wordt bij het vervoer naast een algemene beschrijving over wat we wilden bereiken ook ingegaan op specifieke prestatie indicatoren voor de uitvoering van Avan.

De programmaverantwoording bestaat uit de volgende programma's:

1. Vraagafhankelijk vervoer
2. Routevervoer
3. Bestedingsplan

En het overzicht:

4. Overhead

De indeling van de programma's in de jaarrekening is overeenkomstig de begroting.

2.2.1. Programma vraagafhankelijk vervoer

Wat wilden 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.
  Vraagafhankelijk vervoer
  a. Aantal dataritten per kwartaal > 95%;
  b. Aantal gegronde en verwijtbare klachten per kwartaal < 0,4%;
  c. Aantal verwijtbare loosmeldingen per kwartaal < 0,4%;
  d. Gemiddelde vertrekpunctualiteit ritten per maand > 95%;
  e. Gemiddelde individuele reistijd ritten per maand > 95%;
  f. Aantal ritten met ophaaltijden met een marge van meer dan 30 minuten (te vroeg/te laat) < 0,5%.
  Callcenter
  a. Aantal gegronde en verwijtbare klachten per kwartaal < 0,05%;
  b. Aantal verwijtbare loosmeldingen per kwartaal < 0,05%;
  c. Gemiddelde wachttijd inkomende gesprekken per maand < 26 seconden.
- Het realiseren van de gestelde doelen in het kader van duurzaamheid waarbij in 2024 voor het vraagafhankelijk vervoer sprake diende te zijn van een volume van 95% duurzame kilometers. Voor het zero emissie aandeel diende het gehele jaar sprake te zijn van tenminste 35% zero emissie kilometers.
- Een goede sturing en (financiële) beheersing van de uitvoering van het vraagafhankelijk vervoer met Avan.

Wat hebben we bereikt?

Vraagafhankelijk vervoer (kwaliteit)

Naar aanleiding van de gerealiseerde kwaliteit zijn in 2024 conform bestek malussen opgelegd aan de vervoerders van het vraagafhankelijk vervoer. Op basis van een kwartaalrapportage waarin de gerealiseerde en genormeerde KPI's met elkaar worden vergeleken, vindt elk kwartaal een gesprek plaats tussen de vervoersorganisatie en vervoerder.

Mede afhankelijk van dit kwartaalgesprek kan door de vervoersorganisatie besloten worden de malus te matigen. Redenen om in 2024 coulance toe te passen zijn de nog aanhoudende krapte op de chauffeursmarkt, de toenemende filedruk in combinatie met (langdurige) wegomleidingen en de verdere uitbreiding van 30-kilometerzones in de regio Arnhem-Nijmegen. Per kwartaal ontvangt de vervoerder een brief met daarbij het

besluit van de vervoersorganisatie ten aanzien van de malus en eventuele matiging. Mochten de prestaties daartoe aanleiding geven dan worden tussentijdse overleggen gevoerd.

a. Dataritten

Door niet functionerende data-apparatuur of problemen in de verzending van data kan het incidenteel voorkomen dat ritgegevens niet worden geregistreerd. In 2024 was het percentage niet-dataritten 1,0% (2023: 1,0%) van het jaartotaal aantal ritten vraagafhankelijk vervoer. De realisatie per kwartaal lag tussen de 0,8% en 1,2% en daarmee ruim binnen de norm van 5,0% niet-dataritten.

b. Gegronde en verwijtbare klachten

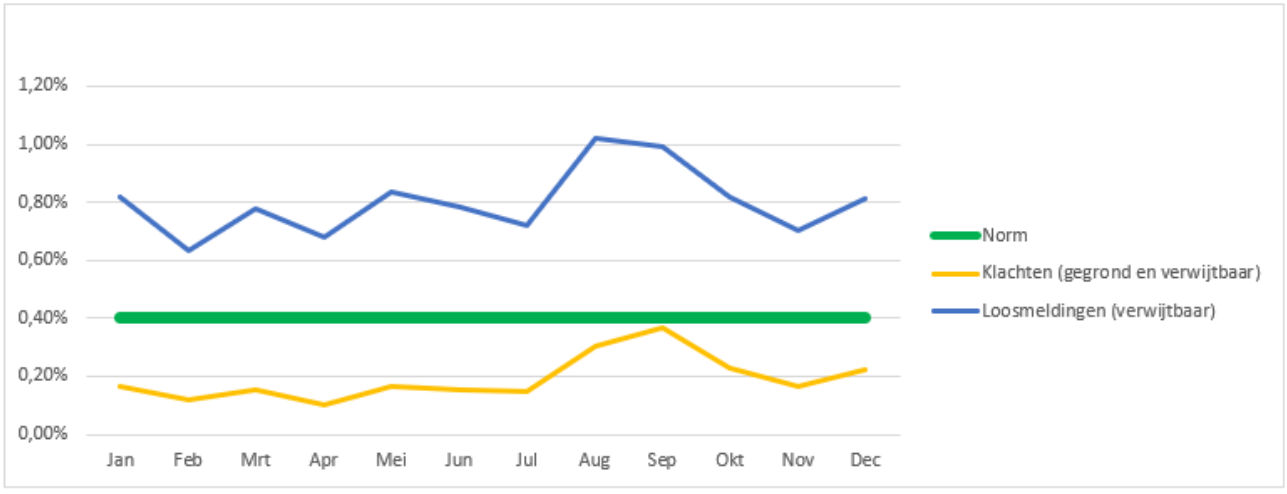
Een klacht is gegrond indien de vervoerder iets heeft gedaan wat ingaat tegen de regels, of heeft nagelaten wat had mogen worden verwacht op grond van de regels die voortkomen uit de contracten. Is er sprake van een overmachtssituatie dan zou mogelijk de klacht als niet verwijtbaar kunnen worden geclassificeerd. Een voorbeeld hiervan zijn vertragingen door hevige sneeuwval of plotseling optredende gladheid.

In 2024 was het percentage gegronde en verwijtbare klachten 0,2% (2023: 0,4%) van het jaartotaal aantal ritten vraagafhankelijk vervoer. Per kwartaal bekeken bleef het percentage gegronde en verwijtbare klachten ook binnen de gestelde norm van maximaal 0,4%.

c. Verwijtbare loosmeldingen

Een rit wordt loos gemeld nadat een reiziger niet wordt aangetroffen op het afgesproken adres/locatie. Wanneer de vervoerder niet voldoet aan meerdere voorwaarden is er sprake van een verwijtbare loosmelding. Hierbij valt te denken aan het gebruik van de belservice, aantoonbare GPS positie voertuig en verplichte wachttijd.

In 2024 was het percentage verwijtbare loosmeldingen 0,8% (2023: 0,9%) van het jaartotaal aantal ritten vraagafhankelijk vervoer. In alle kwartalen bleef het percentage verwijtbare loosmeldingen boven de gestelde norm van maximaal 0,4%.



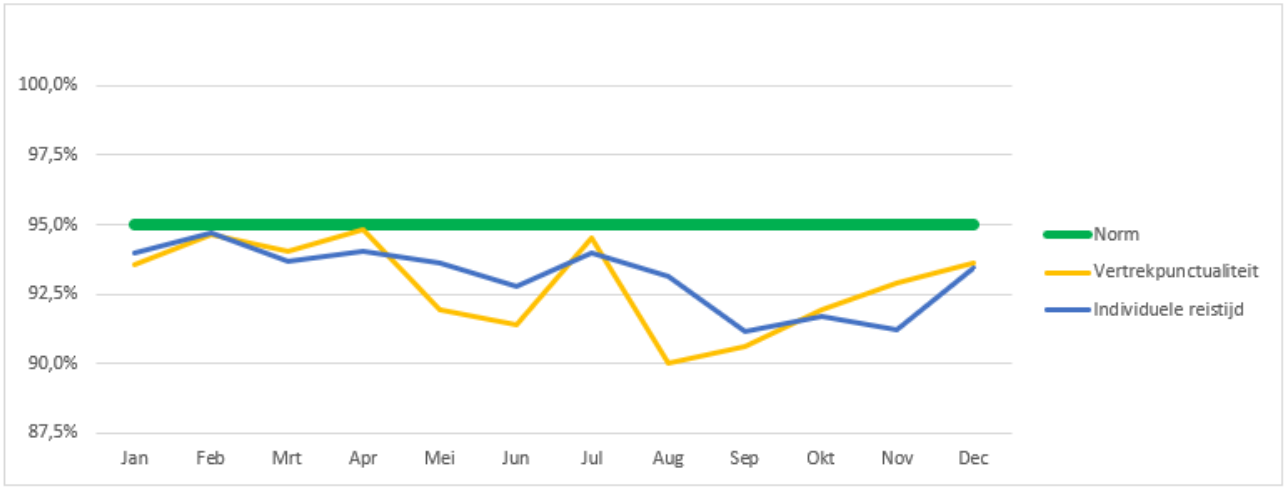
Grafiek 1: gegronde en verwijtbare klachten en verwijtbare loosmeldingen vraagafhankelijk vervoer 2024

d. Vertrekpunctualiteit

Binnen de bandbreedte van 15 minuten voor tot 15 minuten na het gewenste vertrektijdstip moet de reiziger zijn ingestapt. Het gewenste vertrektijdstip van de reiziger wordt door het callcenter vastgelegd. De vertrekpunctualiteit in het vraagafhankelijk vervoer lag in 2024 op 92,9% (2023: 91,4%) en daarmee lager dan de gestelde norm van 95,0%.

e. Individuele reistijd

Voor het combineren van verschillende reizigers is zogenaamde omrijdtijd toegestaan. Deze omrijdtijd is gemaximeerd. Per rit wordt deze maximale omrijdtijd bepaald en afgezet tegen de feitelijke individuele reistijd van de reiziger. De individuele reistijd wordt bepaald vanaf de geregistreerde instaptijd tot de geregistreerde uitstaptijd van de reiziger. Het percentage van de ritten dat in 2024 binnen de maximaal toegestane individuele reistijd is gereden is 93,1% (2023: 93,4%) en daarmee lager dan de gestelde norm van 95,0%.



Grafiek 2: vertrekpunctualiteit en individuele reistijd ritten vraagafhankelijk vervoer 2024

f. Ophaaltijden

Voor ritten met een ophaaltijd die meer dan 15 minuten te vroeg of te laat is wordt een boete opgelegd. Dit zijn ritten waarbij een reiziger dus 30 minuten voor of na de geboekte ophaaltijd vertrekt. In 2024 was het percentage ritten waarbij deze boete is opgelegd 1,6% (2023: 2,1%) van het jaartotaal aantal ritten vraagafhankelijk vervoer. In alle kwartalen bleef het percentage overschrijdingen ook boven de gestelde norm van maximaal 0,5%.

Callcenter

Naar aanleiding van de gerealiseerde kwaliteit zijn in 2024 conform bestek malussen opgelegd aan het callcenter voor het vraagafhankelijk vervoer. Op basis van een kwartaalrapportage waarin de gerealiseerde en genormeerde KPI's met elkaar worden vergeleken, vindt elk kwartaal een gesprek plaats tussen de vervoersorganisatie en het callcenter.

Mede afhankelijk van dit kwartaalgesprek kan door de vervoersorganisatie besloten worden de malus te matigen. Per kwartaal ontvangt het callcenter een brief met daarbij het besluit van de vervoersorganisatie ten aanzien van de malus en eventuele matiging. Mochten de prestaties daartoe aanleiding geven dan worden tussentijdse overleggen gevoerd.

In het 4e kwartaal zijn in samenwerking met het callcenter de nieuwe Avan telefoonnumers geïmplementeerd. Deze implementatie is in januari 2025 nagenoeg probleemloos afgerond. Hiermee zijn ook de voor de reiziger additionele kosten komen te vervallen gekoppeld aan de telefonische ritreserveringen.

a. Gegronde en verwijtbare klachten

Een klacht is gegrond indien het callcenter iets heeft gedaan wat ingaat tegen de regels, of heeft nagelaten wat had mogen worden verwacht op grond van de regels die voortkomen uit het contract. Een klacht is verwijtbaar als het callcenter niet aan kan tonen dat er sprake is van overmacht.

In 2024 was het percentage gegronde en verwijtbare klachten 0,06% (2023: 0,04%) van het jaartotaal aantal declarabele ritten vraagafhankelijk vervoer. Op het laatste kwartaal van 2024 na, lag het percentage gegronde en verwijtbare klachten in elk kwartaal boven de gestelde norm van maximaal 0,05%.

b. Verwijtbare loosmeldingen

Een rit wordt loos gemeld nadat een reiziger niet wordt aangetroffen op het afgesproken adres/locatie. Is de oorzaak van de loosmelding herleidbaar naar een fout van het callcenter dan is sprake van een verwijtbare loosmelding. Te denken valt aan het vergeten te annuleren van ritten of het maken van een foutieve ritboeking.

In 2024 was het percentage verwijtbare loosmeldingen 0,03% (2023: 0,01%) van het jaartotaal aantal declarabele ritten vraagafhankelijk vervoer. In alle kwartalen bleef het percentage verwijtbare loosmeldingen ook ruim binnen de gestelde norm van maximaal 0,05%.

c. Wachttijd telefonie

De gemiddelde wachttijd van alle inkomende gesprekken mag over een periode van één maand niet meer bedragen dan 25 seconden. In 2024 was de gemiddelde wachttijd van de inkomende gesprekken 45 seconden (2023: 85 seconden) en laten daarmee een duidelijke verbetering zien ten opzichte van vorig jaar. Conform het landelijk beeld wordt ook dit callcenter nog steeds geconfronteerd met een tekort aan callcentermedewerkers, ondanks forse wervingsinspanningen.

Vraagafhankelijk vervoer (duurzaamheid)

In 2024 is 95,6% (2023: 88,0%) van de gereden kilometers als duurzaam te beschouwen. Dit percentage ligt boven de gewenste duurzaamheidsambitie van 95,0% voor 2024. Van de totaal aantal kilometers is in 2024 al 45,2% (2023: 41,6%) gereden door zero emissie voertuigen. Ook dit percentage ligt boven de gestelde norm (35%) voor 2024.

Wat hebben we hiervoor gedaan?

Contractbeheersing/management informatie

In 2024 zijn continu analyses op de (realtime) rittenbakken, de managementinformatie en andere uitvoeringsinformatie uitgevoerd. De resultaten zijn periodiek besproken met de opdrachtnemers. Op basis daarvan is (bij)gestuurd op de uitvoering van Avan. Hierbij zijn de KPI's zoals beschreven in de PvE's het uitgangspunt voor de monitoring en controles. De bevindingen die hieruit volgen hebben invloed op de bonus/malus regeling die van toepassing is.

Vergoeding vraagafhankelijk vervoer

Omdat het vraagafhankelijk vervoer zich na de Coronacrisis op een fors lager niveau heeft gestabileerd, was er voor de vervoerders geen sprake meer van een bedrijfseconomisch verantwoorde exploitatie van het vervoer. Om hieraan tegemoet te komen is vanaf het derde kwartaal van 2023 met de huidige vervoerders in het

vraagafhankelijk vervoer een meer structurele oplossing overeengekomen ter vergoeding voor het risico op achterblijvende en fluctuerende vervoersvolumes.

Daarbij is de vergoeding aan vervoerders afhankelijk van de feitelijke vervoersvolume. Ligt het vervoersvolume onder een vooraf gestelde norm, wordt de vergoeding naar boven bijgesteld. Ligt het vervoersvolume echter hoger dan deze norm, dan wordt de vergoeding naar beneden bijgesteld.

Controleverklaring vervoerskosten

Voor de verantwoording over 2024 wordt van elke vervoerder vraagafhankelijk vervoer en het callcenter een controleverklaring ontvangen van respectievelijk het vervoer binnen het betreffende perceel en de kosten callcenter. Het laten uitvoeren van een jaarlijkse audit op de (financiële) processen en (financiële) systemen is een contractuele verplichting.

Afstemming BVO DRAN en deelnemende gemeenten

In 2024 heeft afstemming met gemeenten plaatsgevonden over vraagafhankelijk vervoer gerelateerde zaken via het contactambtenaren overleg Avan. Periodiek worden door de BVO DRAN (financiële) voortgangsrapportages aan het algemeen bestuur verstrekt.

Regionale Adviesraad

In 2024 hebben meerdere overleggen van de Regionale Adviesraad (RAD) doelgroepenvervoer plaatsgevonden om ervaringen van gebruikers mee te nemen in de (bij)sturing van de uitvoering van Avan. Hierin is onder andere advisering rondom de ingebruikname van gratis telefoonnummers gevraagd. Bij alle overleggen van de RAD is een afgevaardigde van de BVO DRAN aanwezig geweest.

Communicatie

Via de website www.avan-vervoer.nl wordt gecommuniceerd met reizigers. Op deze site worden door de BVO DRAN periodiek nieuwsbrieven gepubliceerd. Onder het kopje "Nieuws" worden reizigers geïnformeerd over recente ontwikkelingen en eventuele aanpassingen aan het vervoer. De nieuwsbrieven worden ook gemaild aan alle reizigers waarvan de mailadressen bij de BVO DRAN bekend zijn.

Daarnaast is er door gebruikers o.a. de volgende informatie te vinden: klantenservice, de kosten voor vervoer, reserverings- en klachtentelefoonnummers, reistijden, procedures, reglementen en afspraken. Tevens kunnen reizigers via de website een rit boeken, een klacht indienen of een opmerking/vraag sturen naar de BVO DRAN. Op basis van ervaringen en reacties van gebruikers wordt de website periodiek geoptimaliseerd en aangepast.

In 2024 is de Avan boekingsapp geïmplementeerd. Na aanvankelijke opstartproblemen voldoet de app inmiddels aan alle gestelde functionaliteiten. In de loop van 2024 zien we het aantal ritboekingen via internet/app lichtjes toenemen van 17,0% in het eerste kwartaal naar 18,2% in het vierde kwartaal van 2024. In de eerste maanden van 2025 zien we het gebruik verder toenemen.

Klanttevredenheidsonderzoek

In 2024 zijn voor het vraagafhankelijk vervoer continu onafhankelijke klanttevredenheidsonderzoeken (KTO's) uitgevoerd. Daarvoor worden dagelijks vijf reizigers gebeld die de afgelopen dagen gebruik hebben gemaakt van Avan en gevraagd naar hun ervaringen over dit recente gebruik. Deze ervaringen worden gebundeld in kwartaalrapportages en vervolgens in een jaarrapportage.

In juni 2024 is de jaarrapportage 2023-2024 gepresenteerd. De overall score voor het vraagafhankelijk vervoer is een 8,1 en net als voorgaande jaren boven de norm van 7,7. De scores voor de afzonderlijke onderdelen: stiptheid van de vertrektijd, reservering van de taxirit, reisduur van de taxirit en communicatie over de ophaaltijd bij het boeken, scoren elk minimaal een 7,9. Klachtafhandeling scoort een 6,6 (2022-2023: 6,4) en daarmee een ruime voldoende. De KTO's over de resterende kwartalen van 2024 laten een vergelijkbaar beeld zien.

Wat heeft het gekost?

Programma 1: Vraagafhankelijk vervoer	Vervoer (bruto)	Bonus/ malus	Reizigers- bijdragen (incl. Btw)	Vervoer (netto)
	A	B	C	A t/m C = D
Arnhem	2.596.210	-61.265	-309.950	2.224.994
Berg en Dal	369.168	-8.521	-52.326	308.322
Beuningen	169.992	-3.957	-24.098	141.937
Doesburg	61.848	-1.067	-6.327	54.455
Druten	338.832	-7.973	-48.613	282.246
Duiven	184.649	-3.270	-20.018	161.361
Heumen	145.147	-3.402	-20.588	121.157
Lingewaard	659.379	-20.495	-87.789	551.095
Montferland	546.661	-9.768	-66.007	470.886
Mook en Middelaar	83.572	-1.928	-13.401	68.243
Nijmegen	1.477.295	-35.291	-211.910	1.230.094
Overbetuwe	495.054	-15.529	-59.999	419.526
Renkum	633.316	-10.801	-71.312	551.203
Rheden	777.982	-13.274	-88.653	676.055
Rozendaal	1.566	-26	-257	1.283
Westervoort	96.107	-1.753	-11.194	83.161
Wijchen	307.516	-7.131	-48.144	252.241
Zevenaar	485.180	-8.625	-57.468	419.088
TOTAAL	**9.429.474**	**-214.074**	**-1.198.051**	**8.017.348**

Programma 1: Vraagafhankelijk vervoer	Vervoer (netto)	Callcenter	Overige kosten vervoer	Totaal
	D	E	F	D t/m F
Arnhem	2.224.994	134.047	-22.587	2.336.455
Berg en Dal	308.322	25.354	-3.396	330.280
Beuningen	141.937	14.516	-1.448	155.005
Doesburg	54.455	6.715	-145	61.025
Druten	282.246	19.872	-2.483	299.634
Duiven	161.361	13.245	-3.548	171.058
Heumen	121.157	11.720	-704	132.173
Lingewaard	551.095	31.446	-5.517	577.024
Montferland	470.886	28.302	-3.241	495.947
Mook en Middelaar	68.243	7.633	-1.127	74.750
Nijmegen	1.230.094	104.267	-10.545	1.323.816
Overbetuwe	419.526	24.163	-5.746	437.942
Renkum	551.203	33.765	-8.024	576.945
Rheden	676.055	39.751	-6.082	709.724
Rozendaal	1.283	5.816	-23	7.076
Westervoort	83.161	7.673	-1.561	89.273
Wijchen	252.241	20.108	-2.380	269.969
Zevenaar	419.088	26.715	-3.130	442.674
TOTAAL	**8.017.348**	**555.106**	**-81.686**	**8.490.769**

Toelichting

Bestedingen

De gewijzigde begroting 2024 is gebaseerd op de vervoersvolumes van eind 2023. In vergelijking tot dit vervoersvolume zien we in 2024 een stabilisatie bij het vraagafhankelijk Wmo-vervoer. In de begroting is daarnaast rekening gehouden met een toename van het vervoer ten opzichte van eind 2023. Deze toename heeft niet in die mate plaatsgevonden.

De werkelijke vervoerskosten lagen met € 9.429.474 in 2024 ongeveer -5% lager dan de begroting (€ 9,9 mln). Daarnaast hebben opgelegde malussen (€ -214.074) en rentebaten vanuit het schatkistbankieren binnen het saldo “overige kosten vervoer” een dalend effect op de totale kosten van het programma vraagafhankelijk vervoer. Voor de kosten callcenter is een zelfde trend te zien, circa -4% onderschrijding van de begroting.

Financiering

De ontvangen reizigersbijdragen zijn in 2024 circa -8% lager uitgevallen dan begroot. Doordat de reizigersbijdragen meer zijn onderschreden dan de vervoerskosten, zorgt dat naar evenredigheid voor een iets hogere belasting van de gemeentelijke bijdragen. Vanaf 2024 is geen sprake meer van een provinciale Wmo subsidie.

2.2.2. Programma routevervoer

Wat wilden 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.
  a. Aantal dataritten per kwartaal > 95%;
  b. Aantal gegronde en verwijtbare klachten per kwartaal < 0,3%;
  c. Gemiddelde aankomstpunctualiteit ritten per maand > 95%;
  d. Gemiddelde vertrekpunctualiteit ritten per maand > 95%;
  e. Aantal ritten met vertrektijd met een marge van meer dan 30 minuten (te laat) < 0,5%.
- Het realiseren van de gestelde doelen in het kader van duurzaamheid waarbij in 2024 voor het routevervoer sprake diende te zijn van een volume van 95% duurzame kilometers. Voor het zero emissie aandeel diende het gehele jaar sprake te zijn van tenminste 5% zero emissie kilometers.
- Een goede sturing en (financiële) beheersing van de uitvoering van het routevervoer met Avan.

Wat hebben we bereikt?

Routevervoer (kwaliteit)

Naar aanleiding van de gerealiseerde kwaliteit zijn in 2024 conform bestek malussen opgelegd aan de vervoerders van het routevervoer. Op basis van een kwartaalrapportage waarin de gerealiseerde en genormeerde KPI’s met elkaar worden vergeleken, vindt elk kwartaal een gesprek plaats tussen de vervoersorganisatie en vervoerder.

Mede afhankelijk van dit kwartaalgesprek kan door de vervoersorganisatie besloten worden de malus te matigen. Redenen om in 2024 coulance toe te passen zijn de nog aanhoudende krapte op de chauffeursmarkt, de toenemende filedruk in combinatie met (langdurige) wegomleidingen en de verdere uitbreiding van 30-kilometerzones in de regio Arnhem-Nijmegen. Per kwartaal ontvangt de vervoerder een brief met daarbij het

besluit van de vervoersorganisatie ten aanzien van de malus en eventuele matiging. Mochten de prestaties daartoe aanleiding geven dan worden tussentijdse overleggen gevoerd.

a. Dataritten

Door niet functionerende data-apparatuur of problemen in de verzending van data kan het incidenteel voorkomen dat ritgegevens niet worden geregistreerd. In 2024 was het percentage niet-dataritten 1,7% (2023: 1,9%) van het jaartotaal aantal ritten routevervoer. De realisatie per kwartaal lag tussen de 1,4% en 2,1% en daarmee ruim binnen de norm van 5,0% niet-dataritten.

b. Gegronde en verwijtbare klachten

Een klacht is gegrond indien de vervoerder iets heeft gedaan wat ingaat tegen de regels, of heeft nagelaten wat had mogen worden verwacht op grond van de regels die voortkomen uit de contracten. Is er sprake van een overmachtssituatie dan zou mogelijk de klacht als niet verwijtbaar kunnen worden geclassificeerd. Een voorbeeld hiervan zijn vertragingen door hevige sneeuwval of plotseling optredende gladheid.

In 2024 was het percentage gegronde en verwijtbare klachten 0,06% (2023: 0,05%) van het jaartotaal aantal ritten routevervoer. Per kwartaal bekeken bleef het percentage gegronde en verwijtbare klachten ook ruim binnen de gestelde norm van maximaal 0,3%.

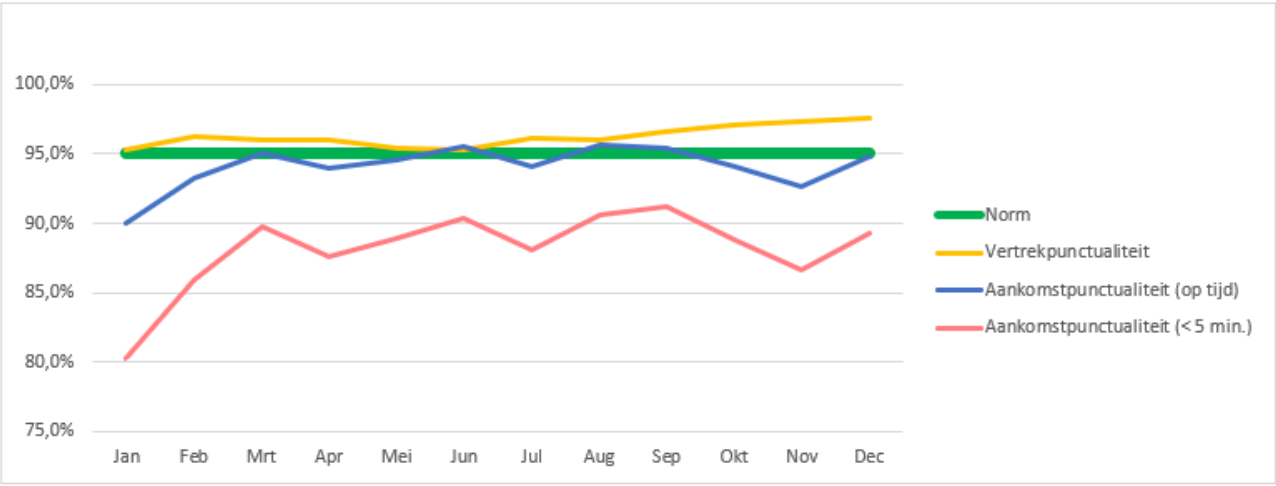
c. Aankomstpunctualiteit

Gelet op de chauffeurskrapte is tot en met 2023 de focus gelegd op het op tijd op locatie aankomen. In de overeenkomsten met de vervoerders is opgenomen dat reizigers tenminste 5 minuten voor aanvang van de activiteit dienen aan te komen op locatie. In Q1 2024 is met vervoerders de weg ingezet dat er weer gekoerst dient te worden op het contractueel overeengekomen uitgangspunt.

De aankomstpunctualiteit (5 minuten voor aanvang op school) in het routevervoer lag in 2024 op 87,2% (2023: 83,4%) en daarmee lager dan de gestelde norm van 95,0%. De aankomstpunctualiteit (op tijd) lag in het routevervoer in 2024 overigens op 93,8% (2023: 91,9%).

d. Vertrekpunctualiteit

Binnen 15 minuten na afloop van een activiteit moeten alle reizigers vanaf de locatie zijn vertrokken. Op basis van geregistreerde voorrijdtijd, instaptijd en GPS locatie vindt monitoring plaats. De vertrekpunctualiteit in het routevervoer lag in 2024 op 95,7% (2023: 95,5%) en daarmee binnen de gestelde norm van 95,0%. In alle maanden bleef het percentage overschrijdingen ook boven de gestelde norm van maximaal 95,0%.



Grafiek 3: aankomstpunctualiteit en vertrekpunctualiteit routevervoer 2024

e. Vertrektijden

Voor ritten met een vertrektijd vanaf een locatie later dan 30 minuten na einde van de activiteit wordt een boete opgelegd. In 2024 was het percentage ritten waarbij deze boete is opgelegd 0,1% (2023: 0,2%) van het jaartotaal aantal ritten routevervoer. In alle kwartalen bleef het percentage overschrijdingen binnen de gestelde norm van maximaal 0,5%.

Routevervoer (duurzaamheid)

In 2024 is 95,0% (2023: 84,3%) van de gereden kilometers als duurzaam te beschouwen. Dit percentage is gelijk aan de gewenste duurzaamheidsambitie van 95,0% voor 2024. Van de totaal aantal kilometers is in 2024 al 29,7% (2023: 25,8%) gereden door zero emissie voertuigen. Dit terwijl de gestelde norm voor 2024 nog op 5% zero emissie kilometers lag.

Wat hebben we hiervoor gedaan?

Contractbeheersing/management informatie

In 2024 zijn continu analyses op de (realtime) rittenbakken, de managementinformatie en andere uitvoeringsinformatie uitgevoerd. De resultaten zijn periodiek besproken met de opdrachtnemers. Op basis daarvan is (bij)gestuurd op de uitvoering van Avan. Hierbij zijn de KPI's zoals beschreven in de PvE's het uitgangspunt voor de monitoring en controles. De bevindingen die hieruit volgen hebben invloed op de bonus/malus regeling die van toepassing is.

Controleverklaring vervoerskosten

Voor de verantwoording over 2024 wordt van elke vervoerder routevervoer een controleverklaring ontvangen van het vervoer binnen het betreffende perceel. Het laten uitvoeren van een jaarlijkse audit op de (financiële) processen en (financiële) systemen is een contractuele verplichting.

Afstemming BVO DRAN en deelnemende gemeenten

In 2024 heeft afstemming met gemeenten plaatsgevonden over routevervoer gerelateerde zaken via het contactambtenaren overleg Avan. Periodiek worden door de BVO DRAN (financiële) voortgangsrapportages aan het algemeen bestuur verstrekt.

Regionale Adviesraad

In 2024 hebben meerdere overleggen van de Regionale Adviesraad (RAD) doelgroepenvervoer plaatsgevonden om ervaringen van gebruikers mee te nemen in de (bij)sturing van de uitvoering van Avan. Bij alle overleggen van de RAD is een afgevaardigde van de BVO DRAN aanwezig geweest.

Communicatie

Via de website www.avan-vervoer.nl wordt gecommuniceerd met reizigers. Op deze site worden door de BVO DRAN periodiek nieuwsbrieven gepubliceerd. Op de website kunnen reizigers uit het routevervoer ook de contactgegevens van de vervoerders vinden. Onder het kopje "Nieuws" worden reizigers geïnformeerd over recente ontwikkelingen en eventuele aanpassingen aan het vervoer. Ook kunnen reizigers via de website een klacht indienen of een opmerking/vraag sturen naar de BVO DRAN. Op basis van ervaringen en reacties van gebruikers wordt de website periodiek geoptimaliseerd en aangepast.

Nieuwe reizigers in het routevervoer worden na aanmelding per post geïnformeerd over het Avan vervoer. Communicatie over de ritten gebeurt via de betreffende vervoerders. Via het routevervoerportaal kunnen ouders en reizigers de laatste informatie vinden over bijvoorbeeld de ophaaltijden of kunnen zij indien nodig hun rit afmelden.

Klanttevredenheidsonderzoek (regulier)

In 2024 is voor het routevervoer een onafhankelijk klanttevredenheidsonderzoek (KTO's) uitgevoerd. Door de aard van het vervoer wordt voor het routevervoer jaarlijks een KTO uitgevoerd. Het onderzoek heeft in maart, april en mei 2024 plaatsgevonden.

De overall score voor het routevervoer is 7,6 (2023: 7,7) en voldoet daarmee aan de gestelde norm. Met uitzondering van de klachtafhandeling scoren alle afzonderlijke onderdelen zoals beoordeling voertuigen, chauffeurs en het gemak van het tijdelijk afmelden, een 7,5 of hoger. Klachtafhandeling scoort een 5,2 (2023: 4,9).

Klanttevredenheidsonderzoek (start schooljaar)

In 2024 is Avan gestart met een klanttevredenheidsonderzoek gericht op de start van het schooljaar. De start van het schooljaar wordt gekenmerkt als een hectische periode. Veel kinderen maken voor het eerst gebruik van het vervoer en de samenstellingen van routes worden gewijzigd. De algehele beleving is door de ouders gewaardeerd op een 7,0 en de waardering voor de chauffeur op een 8,1. Voor het contact met de vervoerders liggen de te onderscheiden onderdelen tussen een 7,3 (telefonisch contact) en een 8,3 (gemak van het tijdelijk afmelden).

Wat heeft het gekost?

Programma 2: Routevervoer	Vervoer (bruto)	Bonus/ malus	Vervoer (netto)	Overige kosten vervoer	Totaal
	A	B	A t/m B = C	D	C t/m D
Arnhem	2.654.813	-54.847	2.599.966	-26.282	2.573.684
Berg en Dal	597.680	-3.509	594.171	-3.584	590.587
Beuningen	380.646	-1.800	378.846	-5.543	373.302
Doesburg	422.432	-11.345	411.087	-2.938	408.149
Druten	309.611	-1.628	307.983	-2.140	305.844
Duiven	320.943	-5.194	315.749	-5.129	310.620
Heumen	214.215	-1.207	213.009	-1.601	211.408
Lingewaard	1.104.641	-5.769	1.098.873	-14.115	1.084.758
Montferland	48.295	-291	48.003	-625	47.379
Mook en Middelaar	97.039	-781	96.259	-1.471	94.788
Nijmegen	1.461.926	-7.424	1.454.503	-11.458	1.443.044
Overbetuwe	1.422.219	-7.372	1.414.846	-12.796	1.402.051
Renkum	161.453	-3.989	157.464	-10.712	146.752
Rheden	970.432	-24.751	945.682	-9.091	936.591
Rozendaal	32.683	-810	31.874	-187	31.687
Westervoort	288.344	-4.977	283.367	-1.545	281.822
Wijchen	612.687	-3.497	609.190	-4.147	605.043
Zevenaar	919.771	-12.427	907.344	-9.120	898.224
TOTAAL	**12.019.833**	**-151.618**	**11.868.215**	**-122.483**	**11.745.732**

Toelichting

Bestedingen

De gewijzigde begroting 2024 is gebaseerd op de vervoersvolumes van eind 2023. In vergelijking tot deze vervoersvolumes zien we in 2024 een stijging bij het jeugdwetvervoer en een lichte daling bij het leerlingenvervoer en vervoer naar dagbesteding. In de begroting is daarnaast rekening gehouden met een toename van het vervoer ten opzichte van eind 2023. Deze heeft niet in die mate plaatsgevonden.

De werkelijke vervoerskosten lagen met € 12.019.833 in 2024 ongeveer -7% lager dan de begroting (€ 12,9 mln). Opgelegde malussen (€ -151.618) en rentebaten vanuit het schatkistbankieren binnen het saldo “overige kosten vervoer” hebben een dalend effect op de totale kosten van het programma routevervoer.

Financiering
Doordat de gemeentelijke bijdrage de enige financieringsbron is voor de kosten van het routevervoer, ligt de afwijking van de werkelijke bijdrage ten opzichte van de begroting volledig in lijn met de procentueel lagere bestedingen in 2024.

2.2.3. Overzicht overhead

Wat hebben we bereikt?
Sturing en (financiële) beheersing van uitvoering van het vervoer met Avan
In 2024 zijn elk kwartaal financiële managementrapportages aan het bestuur verstrekt. In deze rapportage wordt de voortgang van de (geprognosticeerde) bestedingen per vervoerssoort en per gemeente inzichtelijk gemaakt.

Een doorlopend proces blijft de gezamenlijke zoektocht van de BVO DRAN en gemeenten om de kosten van het vervoer zo veel mogelijk te beperken door het doorvoeren van optimalisaties en invoeren van beheersmaatregelen.

Ondersteunen en faciliteren van het bestuur in haar taakuitvoering
Om te komen tot gedegen besluitvorming worden alle onderwerpen die door de BVO DRAN zijn geagendeerd, voorbesproken in het voorbereidend ambtelijk overleg (VAO). Op de momenten dat specifieke detail toelichting noodzakelijk wordt geacht, worden er door de BVO DRAN naast dit VAO nog extra (financiële) bijeenkomsten georganiseerd. De BVO DRAN is in de bestuurlijke overleggen aangesloten en geeft toelichting op de door hen geagendeerde onderwerpen. De BVO DRAN zorgt ook voor de verslaglegging van de bestuurlijk overleggen.

Wat hebben we hiervoor gedaan?
Afstemming BVO DRAN en callcenter/vervoerders
Frequent worden er overleggen gevoerd met de vervoerders en het callcenter over operationele aspecten van de samenwerking. Binnen deze overleggen worden aan de hand van de contractueel overeengekomen KPI’s de prestaties van de opdrachtnemers besproken. Hierdoor heeft een goede bewaking plaats kunnen vinden ten aanzien van het behalen van de normen van in paragraaf 2.2.1 en 2.2.2 opgesomde KPI's.

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

Vergoeding vervoer en callcenter
De periodieke vergoeding aan vervoerders vraagafhankelijk vervoer is gebaseerd op het aantal declarabele kilometers, voor het routevervoer op het aantal beladen uren verhoogd met een starttarief en de vergoeding aan het callcenter op het aantal declarabele ritten.

Monitoren van (landelijke) ontwikkelingen

De BVO DRAN neemt deel aan het bovenregionaal overleg. Hierin zijn de Gelderse vervoersregio's vertegenwoordigd waarbij ontwikkelingen worden besproken, kennis en ervaringen worden gedeeld en de samenwerking wordt gezocht voor de aanpak van eventuele knelpunten in het doelgroepenvervoer.

De BVO DRAN is vertegenwoordigd in het bestuur van de landelijke vereniging doelgroepenvervoer (VDVN). Een vereniging die zich inzet voor de belangen van gemeentelijke opdrachtgevers in het doelgroepenvervoer en in nauw contact staat met de VNG en vertegenwoordigers van de Rijksoverheid.

De BVO DRAN neemt actief deel aan regionale bijeenkomsten, georganiseerd door de griffierskringen, met als doel informatievoorziening aan raadsleden door diverse gemeenschappelijke regelingen.

De BVO DRAN is actief betrokken bij het oplossen van (reizigers)problemen binnen het doelgroepenvervoer en ondersteund daarbij de ambtelijke organisatie.

Wat heeft het gekost?

Overzicht Overhead	Vraagafhankelijk	Route	Totaal BVO (bruto)
Arnhem	88.945	91.498	180.443
Berg en Dal	16.462	26.758	43.220
Beuningen	10.451	23.456	33.907
Doesburg	2.233	15.365	17.598
Druten	13.822	12.644	26.466
Duiven	11.696	20.488	32.184
Heumen	9.532	14.112	23.644
Lingewaard	20.706	34.936	55.642
Montferland	42.091	2.668	44.759
Mook en Middelaar	6.647	7.752	14.400
Nijmegen	97.065	100.969	198.034
Overbetuwe	14.725	42.483	57.208
Renkum	31.092	7.960	39.052
Rheden	22.995	28.805	51.800
Rozendaal	265	5.667	5.933
Westervoort	5.426	16.417	21.844
Wijchen	16.558	33.102	49.660
Zevenaar	18.331	35.019	53.349
Provincie Gelderland			-
TOTAAL	**429.043**	**520.099**	**949.142**

2.3. Paragrafen

In de jaarstukken wordt in afzonderlijke paragrafen ingegaan op de beleidslijnen met betrekking tot relevante beheersmatige aspecten van de organisatie. In de BBV (art. 26) staat aangegeven dat in het jaarverslag de paragrafen opgenomen moeten zijn die ook in de begroting zijn opgenomen. Dit betreft voor de jaarstukken 2024 van BVO DRAN de volgende paragrafen:

- weerstandsvermogen en risicobeheersing
- financiering
- bedrijfsvoering

2.3.1. 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 moeten 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.

Inventarisatie van de risico's
Aanbesteding en verlenging vervoerscontracten
Met vervoerders zijn in 2020 contracten afgesloten voor een initiële periode van 4 jaar en drie verlengingsopties van elk twee jaar. In 2023 is een deel van de contracten met 2 jaar verlengd. De huidige contractperiode eindigt daardoor op 31 juli 2026. Het lichten van verlengingsopties is een tweezijdig besluit dat tenminste één jaar voor expiratiedatum schriftelijk aan de andere partij kenbaar dient te worden gemaakt. Bij een nieuwe contractverlenging kunnen door gebruikmaking van de herzieningsclausule die is opgenomen in de huidige contracten, aanvullende afspraken worden gemaakt. Deze afspraken kunnen leiden tot meerkosten.

Het is denkbaar dat partijen besluiten contracten niet te verlengen en dat daardoor delen van het vervoer dienen te worden aanbesteed. Met de huidige en, naar verwachting aanhoudende, marktomstandigheden (krapte arbeidsmarkt, energieprijzen, brandstofprijzen, investering zero emissie voertuigen) is het niet ondenkbaar dat een aanbesteding zal leiden tot hogere tarieven dan de huidige contractueel overeengekomen tarieven.

De huidige meerjarige begrotingen voor het vraagafhankelijk vervoer en routevervoer zijn onder andere gebaseerd op de afspraken uit de in 2023 verlengde contracten, waarbij rekening is gehouden met additionele kosten voor de infasering van zero emissie. Bij een contractverlenging of nieuwe aanbesteding, is de verwachting dat er sprake zal zijn van meerkosten ten opzichte van de huidige meerjarige begrotingen vervoerskosten van betreffende gemeenten.

Aanbesteding en verlenging contract callcenter
Met het callcenter is in 2020 een contract afgesloten voor een initiële periode van 3 jaar en drie verlengingsopties van elk twee jaar. In 2022 is het contract met 2 jaar verlengd. De huidige contractperiode eindigt daardoor op 31 juli 2025. Het lichten van een verlengingsoptie is een tweezijdig besluit dat tijdig en schriftelijk aan de andere partij kenbaar dient te worden gemaakt. Bij een nieuwe contractverlenging kunnen aanvullende afspraken worden gemaakt. Deze afspraken kunnen leiden tot meerkosten.

Het is denkbaar dat partijen besluiten het contract niet te verlengen en dat daardoor het contract callcenter dient te worden aanbesteed. Met de huidige en, naar verwachting aanhoudende, marktomstandigheden (krapte arbeidsmarkt, energieprijzen) is het niet ondenkbaar dat een aanbesteding zal leiden tot een hoger tarief dan het huidige contractueel overeengekomen tarief.

De huidige meerjarige begrotingen voor het callcenter is onder andere gebaseerd op de afspraken uit het huidige contract. Bij een contractverlenging of een nieuwe aanbesteding, is de verwachting dat er sprake zal zijn van meerkosten ten opzichte van de huidige meerjarige begrotingen callcenter van alle gemeenten.

Infasering zero emissie rolstoelbussen
Alle huidige tarieven in het vraagafhankelijk vervoer en routevervoer zijn gebaseerd op vervoer met niet-zero emissie aangedreven rolstoelbussen. De uitsluiting van deze voertuigen heeft naar verwachting een kostendrukkend effect op het (toekomstige) tarief doordat het risico en de onzekerheid hieromtrent bij de vervoerder wordt beperkt. De feitelijke effecten van infasering van zero emissie rolstoelbussen wordt verkregen op het moment dat daar bestuurlijke besluitvorming over plaatsvindt.

De infasering van zero emissie rolstoelbussen is onderdeel van de herzieningsclausule die is opgenomen in de huidige contracten. Naar verwachting heeft infasering van zero emissie rolstoelbussen op termijn nog steeds een kosten stijgend effect. Binnen de begroting vraagafhankelijk vervoer is vanaf medio 2026 rekening gehouden met 5% meerkosten voor de infasering. Voor het routevervoer worden op dit moment geen dergelijke meerkosten verwacht.

Compensatie telefoniekosten via reizigersbijdrage
In het verleden zijn er door BVO DRAN aan reizigers onterecht kosten in rekening gebracht voor het bellen naar de klantenservice en de klachtenlijn. Door het Algemeen Bestuur is besloten om deze kosten als collectieve voorziening te compenseren en terug te laten vloeien naar de reizigers in de vorm van het verminderen van de reizigersbijdrage voor 2025.

Het totaal te compenseren bedrag en daarmee het verwachte effect op de reizigersbijdrage, is bepaald op circa € 15.000. Gezien de beperkte omvang van het financieel effect op de MJPB is ervoor gekozen om bij de bepaling van de begrote reizigersbijdrage in 2025 geen rekening te houden met deze aanpassing. Dit heeft voor dat begrotingsjaar een zeer beperkt negatief effect op de individuele gemeentelijke bijdrage. Vanaf 1 januari 2026 worden weer de reguliere tarieven reizigersbijdrage toegepast.

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 solvabiliteitsratio worden bepaald. Door de 'open einde' systematiek is de structurele exploitatieruimte gewaarborgd.

2.3.2. Financiering

Het financieringsvraagstuk van de BVO DRAN is van een beperkte omvang. Dit heeft vooral te maken met het feit dat de meeste bedrijfsvoeringsonderdelen worden afgenomen van de gemeente Arnhem en de Connectie. Daarnaast bestaat het grootste deel van de bestedingen 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.

EMU saldo
Het EMU saldo wordt berekend op transactiebasis. Deze berekeningswijze is in grote mate vergelijkbaar met het kasstelsel zoals dat voor het Rijk van toepassing is. De BBV schrijft voor decentrale overheden echter een administratie op basis van het baten/lastenstelsel voor. Het EMU saldo wordt dan berekend door – afhankelijk van de kasmutatie – enkele posten erbij te tellen dan wel eraf te trekken en dan de individuele referentie-waarde (wet HOF) hier tegen af te zetten. Voor een BVO is geen referentiewaarde vastgesteld waardoor het berekenen van het EMU saldo geen toegevoegde waarde heeft.

Geprognosticeerde balans

Omschrijving (bedragen x € 1.000)	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
ACTIVA					
Vaste activa					
Materiële vaste activa	0	0	0	0	0
Financiële vaste activa	0	0	0	0	0
Totaal vaste activa	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Vlottende activa					
Vorderingen met een looptijd < 1 jaar	10.250	11.250	12.250	13.250	14.250
Liquide middelen	250	250	250	250	250
Overlopende activa	500	500	500	500	500
Totaal vlottende activa	**11.000**	**12.000**	**13.000**	**14.000**	**15.000**
Totaal activa	**11.000**	**12.000**	**13.000**	**14.000**	**15.000**
PASSIVA					
Vaste passiva					
Eigen vermogen	0	0	0	0	0
Voorzieningen	0	0	0	0	0
Schulden met een looptijd > 1 jaar	0	0	0	0	0
Totaal vaste passiva	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Vlottende passiva					
Schulden met een looptijd < 1 jaar	250	250	250	250	250
Nog te betalen bedragen	3.000	3.250	3.500	3.750	4.000
Vooruitgefactureerde bijdrage gemeenten	7.000	7.750	8.500	9.250	10.000
Overige schulden	750	750	750	750	750
Totaal vlottende passiva	**11.000**	**12.000**	**13.000**	**14.000**	**15.000**
Totaal passiva	**11.000**	**12.000**	**13.000**	**14.000**	**15.000**
Saldo	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

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 voor gemeenschappelijke regelingen in 2024 8,2% van het begrotingstotaal. De huidige stand van de netto-vlottende schuld geeft geen aanleiding om op de korte termijn maatregelen voor te stellen.

(bedragen x € 1.000,-)	Begroot	Werkelijk	Verschil	Analyse
Toegestane kasgeldlimiet				
Begrote lasten	€ 24.475	€ 22.384	€ -2.092	€ -
Percentage conform wet Fido, uitvoeringsregeling	8,2%	8,2%	8,2%	
Toegestane kasgeldlimiet	€ 2.007	€ 1.835	€ -172	€ -
Berekening netto vlottende schuld				
Vlottende schuld	€ 11.000	€ 10.103	€ -897	€ -
-/- Vlottende middelen	€ 11.000	€ 10.103	€ -897	€ -
Netto vlottende schuld	€ -	€ -	€ -	€ -
Ruimte kasgeldlimiet				
Toegestane kasgeldlimiet	€ 2.007	€ 1.835	€ -172	€ -
-/- Netto vlottende schuld	€ -	€ -	€ -	€ -
Ruimte (+) c.q. overschrijding (-)	€ 2.007	€ 1.835	€ -172	€ -

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 voor gemeenschappelijke regelingen vastgesteld op 20% van het begrotingstotaal. De huidige stand van de langlopende schulden 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. Om te bepalen wat overtollige middelen zijn, wordt een drempelbedrag gehanteerd. Het drempelbedrag is in 2024 gelijk aan 2,0% van het begrotingstotaal, waarbij het drempelbedrag minimaal € 1.000.000 bedraagt.

In 2024 resulteert dit voor de BVO DRAN tot een drempelbedrag van € 1.000.000 door een begrotingstotaal in de gewijzigde begroting 2024 van € 25.691.617. Gedurende 2024 heeft vanaf € 250.000 afroming van overtollige middelen plaatsgevonden naar de schatkist bij het ministerie van Financiën. Hierdoor wordt het drempelbedrag niet overschreden.

Berekening benutting drempelbedrag schatkistbankieren (bedragen x € 1000)					
		Verslagjaar			
(1)	**Drempelbedrag**	**1.000**			
		Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
(2)	**Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen**	**250**	**250**	**250**	**250**
(3a) = (1) > (2)	Ruimte onder het drempelbedrag	750	750	750	750
(3b) = (2) > (1)	Overschrijding van het drempelbedrag	-	-	-	-
(1) Berekening drempelbedrag					
		Verslagjaar			
(4a)	Begrotingstotaal verslagjaar	25.692			
(4b)	Het deel van het begrotingstotaal dat kleiner of gelijk is aan € 500 miljoen	25.692			
(4c)	Het deel van het begrotingstotaal dat de € 500 miljoen te boven gaat				
(1) = (4b)*0,02 + (4c)*0,002 met een minimum van €1.000.000 als het begrotingstotaal kleiner of gelijk is aan 500 mln. En als begrotingstotaal groter dan € 500 miljoen is is het drempelbedrag gelijk aan € 10 miljoen, vermeerderd met 0,2% van het deel van het begrotingstotaal dat de € 500 miljoen te boven gaat.	Drempelbedrag	1.000			
(2) Berekening kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen					
		Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
(5a)	Som van de per dag buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen (negatieve bedragen tellen als nihil)	22.755	22.754	23.001	23.001
(5b)	Dagen in het kwartaal	91	91	92	92
(2) - (5a) / (5b)	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	250	250	250	250

Relatiebeheer

Het betalingsverkeer is belegd bij de Bank Nederlandse Gemeenten.

2.3.3. Bedrijfsvoering

Waar staat de BVO DRAN voor?

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

Doelen en taken

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

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

De periodieke vergoeding aan vervoerders vraagafhankelijk vervoer is gebaseerd op het aantal beladen kilometers, voor het routevervoer op het aantal beladen uren verhoogd met een starttarief en de vergoeding aan het callcenter op het aantal declarabele ritten.

Dienstverleningsovereenkomsten
Voor 2024 zijn met de Connectie en de gemeente Arnhem dienstverleningsovereenkomsten (DVO) afgesloten. De Connectie levert ingerichte werkplekken, diverse (financiële) applicaties en functioneel beheer, een volledig financieel administratieve verwerking (inclusief salarisadministratie) en archivering. Als bijlage bij de DVO met de Connectie is ook een verwerkersovereenkomst opgenomen. De DVO met de gemeente Arnhem betreft afspraken over inzet van specialistische expertise.

Rapporteren
Aan de deelnemers wordt per programma gerapporteerd. Het is een overzicht van de geleverde prestaties. De rapportages (inclusief financiën) worden minimaal 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.

Beleidsindicatoren

Omschrijving	Eenheid	Waarde
Formatie	Fte per 1.000 inwoners	0,01
Bezetting	Fte per 1.000 inwoners	0,01
Apparaatskosten	Kosten per inwoner	1,17
Externe inhuur	Kosten als % van de totale loonsom + totale kosten inhuur externen	2,37%
Overhead	Kosten overhead als % van de totale lasten	4,24%

Fraude
Bij de BVO DRAN zijn geen gevallen van fraude of vermoedens daaromtrent bekend.

Duurzaamheid

Maatschappelijke ontwikkelingen zijn mede kaderstellend voor de uitvoering van het vervoer, waarbij binnen de huidige contracten met vervoerders en zeker ook de komende jaren onder meer de focus ligt op verduurzaming. In toenemende mate worden daartoe voertuigen ingezet waarbij sprake is van volledig elektrische aandrijving. De ambitie is dat uiterlijk in 2028 sprake is van volledig zero emissie gereden doelgroepenvervoer binnen de Avan gemeenten. In de programma's vraagafhankelijk vervoer en routevervoer worden de resultaten in het kader van duurzaamheid uit 2024 toegelicht.

Wet open overheid

Per 1 november 2024 geldt voor de BVO DRAN de verplichting om te voldoen aan de eisen van de "eerste tranche" uit de Wet open overheid (Woo) voor bestuursorganen. De BVO DRAN heeft vanaf die datum de gewenste informatie actief openbaar beschikbaar gemaakt in de Woo-index.

Rechtmatigheid

Vanaf 2023 is een wetswijziging in werking getreden waarbij het algemeen bestuur van de BVO DRAN verantwoordelijk is geworden voor het afgeven van verantwoording over de (financiële) rechtmatigheid. Voorheen gaf de controlerend accountant een verklaring af inzake de rechtmatigheid. De accountant controleert jaarlijks de getrouwheid van de rechtmatigheidsverantwoording door het algemeen bestuur en geeft geen separaat accountantsoordeel over de rechtmatigheid meer af.

Er zijn in 2024 geen onrechtmatigheden geweest die de rapportagegrens van € 11.000 hebben overschreden. De rapportagegrens is bepaald op 5% van de verantwoordingsgrens. De verantwoordingsgrens bedraagt 1% van de totale lasten in de jaarrekening (€ 22.383.694). In het controleprotocol voor de accountantscontrole BVO DRAN is vastgelegd hoe de rapportagegrens jaarlijks bepaald dient te worden.

3. Jaarrekening

3.1. Overzicht van baten en lasten

Overzicht van baten en lasten	Gewijzigde begroting 2024	Realisatie 2024	Realisatie 2023
Bedrijfsvoeringsorganisatie (BVO)			
Lasten	1.057.500	949.142	855.839
Baten	1.057.500	949.142	855.839
Saldo van baten en lasten	**0**	**0**	**0**

Toelichting

In 2024 zijn de bestedingen binnen de begroting gerealiseerd. In paragraaf 3.2 wordt verdere toelichting gegeven.

3.2. Specificatie BVO

Overzicht Overhead	Gewijzigde begroting 2024	Realisatie 2024	Resultaat 2024
Lasten			
Structureel			
Personeelskosten	800.000	672.937	127.063
Ondersteunende taken	67.500	53.822	13.678
Huisvesting	30.000	26.835	3.165
Accountant en fiscaal advies	20.000	19.680	320
Opdrachtgeversplatform doelgroepenvervoer	12.500	11.289	1.211
Kantoorkosten, ICT	52.500	63.575	-11.075
Consumenten, klachten	85.000	69.917	15.083
Onvoorzien	-10.000	31.087	-41.087
Subtotaal	**1.057.500**	**949.142**	**108.358**
Incidenteel			
-	-	-	-
Subtotaal	-	-	-
TOTAAL	**1.057.500**	**949.142**	**108.358**

Overzicht Overhead	Gewijzigde begroting 2024	Realisatie 2024	Resultaat 2024
Baten			
Bijdrage gemeenten	1.057.500	949.142	108.358
Beheerbijdrage provincie	-	-	-
TOTAAL	**1.057.500**	**949.142**	**108.358**

Toelichting

In 2024 is ongeveer 10% (€ 108.358) van het beschikbare budget overhead niet besteed door de vervoersorganisatie. De onderschrijding wordt voornamelijk veroorzaakt in de post “Personeelskosten”. Dit komt doordat medewerkers van de vervoersorganisatie voor minder uren en/of in een lagere salarisschaal zijn aangesteld dan in de formatie voorzien. Binnen de bestedingen zijn ook de door het algemeen bestuur geaccordeerde meerkosten telefonie volgend uit de transitie van 0900-nummers naar 0800-nummers voor reizigers in het vraagafhankelijk vervoer verantwoord.

3.3. Balans

Balans per 31-12-2024

ACTIVA		31-12-2024	31-12-2023
Vaste activa		0	0
Totaal vaste activa		**0**	**0**
Vlottende activa			
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar			
Vorderingen op openbare lichamen	(1)	4.162.454	4.433.988
Uitzettingen in 's Rijks schatkist		5.394.913	5.040.192
Overige vorderingen	(2)	89.755	4.088
		9.647.121	9.478.268
Liquide middelen			
Banksaldi		250.937	250.884
Overlopende activa			
Overige nog te ontvangen bedragen, en de vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen	(3)	222.564	961.739
Totaal vlottende activa		**10.120.622**	**10.690.891**
TOTAAL GENERAAL		**10.120.622**	**10.690.891**

PASSIVA		31-12-2024	31-12-2023
Vaste passiva		0	0
Totaal vaste passiva		**0**	**0**
Vlottende passiva			
Netto-vlottende schulden met een rentetypische looptijd korter dan één jaar			
Overige schulden	(4)	214.712	12.712
Overlopende passiva			
Verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen	(5)	1.552.852	2.707.426
Van overige Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren	(6)	6.361.986	6.550.418
Overige vooruitontvangen bedragen die ten bate van volgende begrotingsjaren komen	(7)	1.991.071	1.420.336
		9.905.909	10.678.180
Totaal vlottende passiva		**10.120.622**	**10.690.891**
TOTAAL GENERAAL		**10.120.622**	**10.690.891**

3.3.1. Toelichting balansposten

Vorderingen op openbare lichamen	(1)	4.162.454
Arnhem Q4-2024 en Q1-2025		1.605.818
Berg en Dal Q1-2025		292.947
Beuningen Q1-2025		198.204
Doesburg Q1-2025		161.433
Druten Q1-2025		199.506
Duiven Q1-2025		190.092
Heumen Q1-2025		106.737
Montferland Q1-2025		182.329
Nijmegen Q4-2024 en Q1-2025		959.392
Westervoort Q1-2025		96.424
Zevenaar Q1-2025		131.853
Omzetbelasting Q4-2024		37.720
		4.162.454

Overige vorderingen	(2)	89.755
Callcenter 2024		85.011
Overige vorderingen		4.744
		89.755

Overige nog te ontvangen bedragen, en de vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen	(3)	222.564
Nog te ontvangen bedragen		
Vervoerskosten	(a)	163.359
Overige kosten	(b)	56.952
Overige bedragen		
Vooruitbetaalde bedragen		2.253
		222.564

Nog te ontvangen vervoerskosten	(a)	163.359
Malus 2024		153.883
Nog te ontvangen creditnota's		558
Nog te factureren vervoerskosten		8.917
		163.359

Overige kosten	(b)	56.952
Rente schatkistbankieren Q4-2024		44.240
Overige kosten		12.712
		56.952

Netto-vlottende schulden met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	(4)	214.712
Crediteuren		214.712
		214.712

Verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen	(5)	1.552.852
Nog te betalen bedragen		
Vervoerskosten	(c)	1.491.341
Overige kosten	(d)	26.696
Overige bedragen		
Loonbelasting december 2024		34.815
		1.552.852

Nog te betalen vervoerskosten	(c)	1.491.341
Vervoer december 2024		1.471.912
Vervoer overige maanden 2024		19.429
		1.491.341

Nog te betalen overige kosten	(d)	26.696
BVO lasten 2024		17.126
Pensioenpremie december 2024		8.959
Overige kosten		611
		26.696

Van overige Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren	(6)	6.361.986
Vooruitgefactureerde bijdrage gemeenten		6.361.986
		6.361.986

De deelnemende gemeenten hebben op 13 december 2024 voorschotfacturen voor het eerste kwartaal van 2025 ontvangen.

Overige vooruitontvangen bedragen die ten bate van volgende begrotingsjaren komen	(7)	1.991.071
Nog te betalen bedragen		
Bijdrage gemeenten 2024	(e)	1.991.071
		1.991.071

Bijdrage gemeenten 2024	(e)	1.991.071
Arnhem		459.228
Berg en Dal		27.488
Beuningen		99.701
Doesburg		12.733
Druten		20.079
Duiven		113.617
Heumen		5.363
Lingewaard		222.954
Montferland		30.573
Mook en Middelaar		32.140
Nijmegen		196.704
Overbetuwe		151.542
Renkum		324.406
Rheden		139.349
Rozendaal		1.873
Westervoort		38.912
Wijchen		45.918
Zevenaar		68.489
		1.991.071

Aan alle deelnemende gemeenten moet een bedrag terug worden betaald.

Niet uit de balans blijkende rechten en verplichtingen

Wettelijke vakantie-uren

Het saldo van de openstaande verlofuren per 31 december 2024 die kunnen leiden tot uitbetaling is 112 uur. Rekening houdend met het bruto uurloon plus werkgeverslasten betreft het een maximaal bedrag van € 4.850.

Bonussen

In de contracten met vervoerders en het callcenter is een bonusregeling overeengekomen. Om als opdrachtnemer in aanmerking te komen voor een bonus moet aan een drietal voorwaarden worden voldaan. Op basis van de beschikbare gegevens aan het eind van het eerste kwartaal 2025 komen twee percelen binnen het routevervoer mogelijk nog in aanmerking voor een bonus over 2024. Als voor deze twee percelen in het nog op te stellen klanttevredenheidsonderzoek wordt voldaan aan de gestelde normen wordt in het derde kwartaal van 2025 een totale bonus van maximaal € 16.250 uitgekeerd aan deze vervoerders.

3.3.2. Grondslagen jaarrekening

De jaarrekening is opgesteld met inachtneming van de voorschriften uit de BBV. Vorderingen worden gewaardeerd tegen de nominale waarde onder aftrek van een mogelijke voorziening wegens oninbaarheid. Liquide middelen, overlopende activa en schulden en kortlopende schulden zijn gewaardeerd tegen de nominale waarde.

Rechtmatigheid

De in de jaarrekening opgenomen rechtmatigheidsverantwoording is opgesteld op basis van de kaders zoals besloten in de financiële verordening, het controleprotocol voor de accountantscontrole en op basis van de kadernota rechtmatigheid. Dat betekent dat:

- De financiële rechtmatigheid het voorwaardencriterium, het begrotingscriterium en het misbruik & oneigenlijk gebruik criterium omvat:
  a. Voor het voorwaardencriterium bestaat de norm uit het normenkader zoals op 30 november 2023 door het algemeen bestuur is vastgesteld
  b. Voor het begrotingscriterium geldt dat alle overschrijdingen van lasten en onderschrijdingen van baten in beginsel onrechtmatig zijn, waarbij in het controleprotocol voor de accountantscontrole een aantal scenario's zijn beschreven wanneer deze overschrijdingen of onderschrijdingen acceptabel zijn. Voor over- en onderschrijdingen van baten, onderschrijdingen van lasten en onderschrijdingen van investeringskredieten geldt dat deze als onrechtmatig zijn aangemerkt indien ze niet tijdig aan het algemeen bestuur zijn gemeld.
  c. Ten aanzien van het M&O criterium worden worden door de bedrijfsvoeringsorganisatie maandelijkse controles uitgevoerd om verkregen rapportages en overige gegevens te toetsen aan bestekseisen en bepalingen uit afgesloten overeenkomst(en).
- De rechtmatigheidsverordening is opgesteld binnen de kaders van de Kadernota Rechtmatigheid 2024 van de Commissie BBV van oktober 2024 alsmede onze eigen financiële verordening en het controleprotocol voor de accountantscontrole. Dit betekent dat:
  a. Een verantwoordingsgrens van 1% (€ 220.000) is gehanteerd waarboven cumulatieve fouten en onduidelijkheden in de rechtmatigheidsverantwoording worden opgenomen.
  b. Een rapporteringstolerantie van 5% (€ 11.000) is gehanteerd waarboven fouten en onduidelijkheden in de paragraaf bedrijfsvoering worden opgenomen.

3.4. Gebeurtenissen na balansdatum

Er zijn geen gebeurtenissen na balansdatum geweest die nadere informatie geven over de feitelijke situatie per balansdatum dan wel gebeurtenissen die van belang zijn voor de oordeelsvorming van de gebruikers van de jaarrekening.

3.5. Wet Normering Topinkomens

Per 1 januari 2013 legt de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT) beperkingen op aan de bezoldiging van topfunctionarissen in de publieke sector en de semipublieke sector.

WNT-verantwoording 2024 BVO DRAN
De WNT is van toepassing op de Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem-Nijmegen (BVO DRAN). Het voor de BVO DRAN toepasselijke bezoldigingsmaximum is in 2024 € 233.000 en betreft het algemeen bezoldigingsmaximum.

3.5.1. Bezoldiging topfunctionarissen

a. Leidinggevende topfunctionarissen met dienstbetrekking en leidinggevende topfunctionarissen zonder dienstbetrekking vanaf de 13e maand van de functievervulling

Gegevens 2024 **bedragen x € 1**	**M. van den Beucken**		
Functiegegevens	Directeur		
Aanvang en einde functievervulling in 2024	01/01 t/m 31/12		
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1,0		
Dienstbetrekking?	ja		
Bezoldiging			
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€ 119.143		
Beloningen betaalbaar op termijn	€ 18.551		
Subtotaal	*€ 137.694*		
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€ 233.000		
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	N.v.t.		
Bezoldiging	€ 137.694		
Het bedrag van de overschrijding en de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	N.v.t. N.v.t.		
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	N.v.t.		
Gegevens 2023			
bedragen x € 1	**M. van den Beucken**		
Functiegegevens	Directeur		
Aanvang en einde functievervulling in 2023	01/01 t/m 31/12		
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1,0		
Dienstbetrekking?	ja		
Bezoldiging			
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€ 110.868		
Beloningen betaalbaar op termijn	€ 18.209		
Subtotaal	*€ 129.077*		
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€ 223.000		
Bezoldiging	€ 129.077		

b. Leidinggevende topfunctionarissen zonder dienstbetrekking in de periode kalendermaand 1 t/m 12

Niet van toepassing voor de BVO DRAN in 2024.

c. Toezichthoudende topfunctionarissen

Niet van toepassing voor de BVO DRAN in 2024.

d. Topfunctionarissen met een totale bezoldiging van € 2.100 of minder

Gegevens 2024 NAAM TOPFUNCTIONARIS	FUNCTIE	VAN	TOT
R. Engels	Voorzitter	01-01-2024	31-12-2024
M. van der Wel	Lid	01-01-2024	31-12-2024
M. Barber	Lid	01-01-2024	31-12-2024
F. Houben	Lid	01-01-2024	31-12-2024
B. Elbers	Lid	01-01-2024	31-12-2024
G. de Wildt	Lid	01-01-2024	31-12-2024
J. Goossen	Lid	01-01-2024	26-06-2024
M. Overduin	Lid	27-06-2024	31-12-2024
A. Slob	Lid	01-01-2024	31-12-2024
Mevrouw J. Derksen	Lid	01-01-2024	31-12-2024
F. Dillerop	Lid	01-01-2024	31-12-2024
C. Daemen	Lid	01-01-2024	31-12-2024
R. Post	Lid	01-01-2024	02-10-2024
K. Grimm	Lid	03-10-2024	31-12-2024
M. Mulder	Lid	01-01-2024	02-10-2024
E. Vink	Lid	03-10-2024	31-12-2024
G. Hofstede	Lid	01-01-2024	02-10-2024
R. ter Hoeven	Lid	03-10-2024	31-12-2024
T. van der Pas	Lid	01-01-2024	31-12-2024
De heer J. Derksen	Lid	01-01-2024	31-12-2024
M. Derks	Lid	01-01-2024	29-11-2024
S. Bijl	Lid	01-01-2024	31-12-2024

e. Topfunctionaris met een totale bezoldiging van meer dan € 2.100

Niet van toepassing voor de BVO DRAN in 2024.

f. Topfunctionaris met een totale bezoldiging van meer dan € 2.100 waarop de anticumulatiebepaling van toepassing is

Niet van toepassing voor de BVO DRAN in 2024.

g. Topfunctionaris met een totale bezoldiging van € 2.100 of minder waarop de anticumulatiebepaling van toepassing is

Niet van toepassing voor de BVO DRAN in 2024.

3.5.2. Uitkeringen wegens beëindiging dienstverband aan topfunctionarissen

Uitkeringen wegens beëindiging dienstverband aan topfunctionarissen met of zonder dienstbetrekking inclusief degenen die op grond van hun voormalige functie nog 4 jaar als topfunctionaris worden aangemerkt hebben in 2024 niet plaatsgevonden.

3.5.3. Overige rapportageverplichtingen op grond van de WNT

Naast de hierboven vermelde topfunctionarissen zijn er geen overige functionarissen met een dienstbetrekking die in 2024 een bezoldiging boven het individueel toepasselijke drempelbedrag hebben ontvangen.

3.6. Rechtmatigheidsverantwoording 2024

Verantwoordelijkheid algemeen bestuur
De baten en lasten alsmede de balansmutaties moeten getrouw in de jaarrekening worden opgenomen. Uit het getrouw opnemen van de baten en lasten alsmede de balansmutaties, blijken een drietal rechtmatigheids-criteria niet expliciet. Dit betreffen het begrotings-, voorwaarden-, en misbruik- en oneigenlijk gebruik criterium.

In deze rechtmatigheidsverantwoording licht het algemeen bestuur toe in hoeverre bij de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties het begrotings-, voorwaarden-, en misbruik- en oneigenlijk gebruik criterium zijn nageleefd. Dit houdt in dat de verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties in overeenstemming zijn met de door het algemeen bestuur vastgestelde kaders zoals de begroting, verordeningen en met bepalingen in de relevante wet- en regelgeving. Bij de waarderingsgrondslagen in de jaarrekening is het door het algemeen bestuur op 30 november 2023 vastgestelde normenkader van de relevante wet- en regelgeving verder toegelicht.

Deze verantwoording hanteert een grensbedrag omdat alleen de van belang zijnde aspecten in de verantwoording hoeven te worden betrokken. Deze grens is door het algemeen bestuur bepaald en bedraagt 1% van de totale lasten in de jaarrekening en is daarmee vastgesteld op € 220.000. De grondslag voor deze verantwoording is de Kadernota Rechtmatigheid 2024 van de Commissie BBV van oktober 2024.

Bevinding
Het algemeen bestuur stelt vast dat de omvang van de in deze jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties die niet rechtmatig tot stand zijn gekomen bedrag € 0 bedraagt. Dit is lager dan de daarvoor gestelde grens van € 220.000. Van de niet rechtmatig tot stand gekomen verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties is volgens het algemeen bestuur overigens een bedrag van € 0 acceptabel op basis van de door het algemeen bestuur vastgestelde afspraken.

In de paragraaf bedrijfsvoering is op basis van de Kadernota rechtmatigheid van de commissie BBV en op basis van de afspraken met het algemeen bestuur aanvullende informatie opgenomen over de financiële rechtmatigheid. In deze paragraaf heeft het algemeen bestuur ook beschreven welke actie zij onderneemt om vermelde afwijkingen in de toekomst te voorkomen.

Bijlagen

Bijlage 1: Totaaloverzicht vervoerskosten

> alle bedragen zijn excl. Btw, m.u.v. reizigersbijdragen (incl. Btw)

Totale kosten vervoer	Vervoer (bruto)	Bonus/ malus	Reizigers- bijdragen (incl. Btw)	Vraagafhankelijk (netto)
	A	B	C	A t/m C = D
Arnhem	2.596.210	-61.265	-309.950	2.224.994
Berg en Dal	369.168	-8.521	-52.326	308.322
Beuningen	169.992	-3.957	-24.098	141.937
Doesburg	61.848	-1.067	-6.327	54.455
Druten	338.832	-7.973	-48.613	282.246
Duiven	184.649	-3.270	-20.018	161.361
Heumen	145.147	-3.402	-20.588	121.157
Lingewaard	659.379	-20.495	-87.789	551.095
Montferland	546.661	-9.768	-66.007	470.886
Mook en Middelaar	83.572	-1.928	-13.401	68.243
Nijmegen	1.477.295	-35.291	-211.910	1.230.094
Overbetuwe	495.054	-15.529	-59.999	419.526
Renkum	633.316	-10.801	-71.312	551.203
Rheden	777.982	-13.274	-88.653	676.055
Rozendaal	1.566	-26	-257	1.283
Westervoort	96.107	-1.753	-11.194	83.161
Wijchen	307.516	-7.131	-48.144	252.241
Zevenaar	485.180	-8.625	-57.468	419.088
TOTAAL	**9.429.474**	**-214.074**	**-1.198.051**	**8.017.348**

Totale kosten vervoer	Routevervoer (bruto)	Bonus/ malus	Routevervoer (netto)	Totaal vervoer (netto)
	E	F	E t/m F = G	D + G
Arnhem	2.654.813	-54.847	2.599.966	4.824.960
Berg en Dal	597.680	-3.509	594.171	902.493
Beuningen	380.646	-1.800	378.846	520.782
Doesburg	422.432	-11.345	411.087	465.542
Druten	309.611	-1.628	307.983	590.229
Duiven	320.943	-5.194	315.749	477.111
Heumen	214.215	-1.207	213.009	334.165
Lingewaard	1.104.641	-5.769	1.098.873	1.649.968
Montferland	48.295	-291	48.003	518.890
Mook en Middelaar	97.039	-781	96.259	164.502
Nijmegen	1.461.926	-7.424	1.454.503	2.684.597
Overbetuwe	1.422.219	-7.372	1.414.846	1.834.373
Renkum	161.453	-3.989	157.464	708.667
Rheden	970.432	-24.751	945.682	1.621.736
Rozendaal	32.683	-810	31.874	33.157
Westervoort	288.344	-4.977	283.367	366.528
Wijchen	612.687	-3.497	609.190	861.432
Zevenaar	919.771	-12.427	907.344	1.326.432
TOTAAL	**12.019.833**	**-151.618**	**11.868.215**	**19.885.563**

Bijlage 2: Totaaloverzicht kosten callcenter

> alle bedragen zijn excl. Btw, m.u.v. reizigersbijdragen (incl. Btw)

Totale kosten callcenter	Callcenter	Bonus/ malus	Totaal
Arnhem	138.260	-4.212	134.047
Berg en Dal	26.139	-785	25.354
Beuningen	14.994	-478	14.516
Doesburg	6.929	-214	6.715
Druten	20.482	-611	19.872
Duiven	13.680	-435	13.245
Heumen	12.056	-336	11.720
Lingewaard	32.446	-1.001	31.446
Montferland	29.203	-901	28.302
Mook en Middelaar	7.867	-234	7.633
Nijmegen	107.534	-3.267	104.267
Overbetuwe	24.951	-789	24.163
Renkum	34.842	-1.077	33.765
Rheden	40.990	-1.239	39.751
Rozendaal	6.003	-186	5.816
Westervoort	7.922	-249	7.673
Wijchen	20.613	-505	20.108
Zevenaar	27.558	-843	26.715
TOTAAL	**572.469**	**-17.363**	**555.106**

Bijlage 3: Afrekening 2024 deelnemers

> alle bedragen zijn excl. Btw, m.u.v. reizigersbijdragen (incl. Btw)

Afrekening 2024

	Vervoer			BVO		
	Voorschot	Realisatie	Resultaat	Voorschot	Realisatie	Resultaat
Gemeenten						
Arnhem	5.198.736	4.776.091	422.645	202.892	180.443	22.449
Berg en Dal	916.513	895.513	21.000	48.016	43.220	4.796
Beuningen	608.613	513.791	94.822	37.506	33.907	3.599
Doesburg	473.530	462.459	11.071	19.099	17.598	1.501
Druten	601.396	585.606	15.790	29.107	26.466	2.641
Duiven	575.409	468.434	106.975	35.561	32.184	3.377
Heumen	337.262	331.860	5.402	25.922	23.644	2.278
Lingewaard	1.844.104	1.630.335	213.769	62.037	55.642	6.395
Montferland	538.838	515.024	23.814	49.754	44.759	4.995
Mook en Middelaar	192.355	161.904	30.451	15.489	14.400	1.089
Nijmegen	2.829.490	2.662.594	166.896	222.745	198.034	24.711
Overbetuwe	1.957.430	1.815.830	141.600	63.803	57.208	6.595
Renkum	1.008.571	689.932	318.639	43.312	39.052	4.260
Rheden	1.737.509	1.606.564	130.945	57.700	51.800	5.900
Rozendaal	34.613	32.947	1.666	5.933	5.933	0
Westervoort	399.369	363.422	35.947	23.891	21.844	2.047
Wijchen	893.694	854.905	38.789	55.284	49.660	5.624
Zevenaar	1.375.331	1.314.182	61.149	59.449	53.349	6.100
Subtotaal	**21.522.763**	**19.681.394**	**1.841.369**	**1.057.500**	**949.142**	**108.358**
Provincie Gelderland						
Wmo subsidie	0	0	0	0	0	0
Subtotaal	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
TOTAAL	**21.522.763**	**19.681.394**	**1.841.369**	**1.057.500**	**949.142**	**108.358**

	Callcenter			Totaal		
	Voorschot	Realisatie	Resultaat	Voorschot	Realisatie	Resultaat
Gemeenten						
Arnhem	148.182	134.047	14.135	5.549.810	5.090.582	459.228
Berg en Dal	27.045	25.354	1.691	991.574	964.086	27.488
Beuningen	15.796	14.516	1.280	661.915	562.214	99.701
Doesburg	6.876	6.715	161	499.505	486.772	12.733
Druten	21.520	19.872	1.648	652.023	631.944	20.079
Duiven	16.510	13.245	3.265	627.480	513.863	113.617
Heumen	9.404	11.720	-2.316	372.588	367.225	5.363
Lingewaard	34.236	31.446	2.790	1.940.377	1.717.423	222.954
Montferland	30.066	28.302	1.764	618.658	588.085	30.573
Mook en Middelaar	8.233	7.633	600	216.077	183.937	32.140
Nijmegen	109.364	104.267	5.097	3.161.599	2.964.895	196.704
Overbetuwe	27.510	24.163	3.347	2.048.743	1.897.201	151.542
Renkum	35.272	33.765	1.507	1.087.155	762.749	324.406
Rheden	42.255	39.751	2.504	1.837.464	1.698.115	139.349
Rozendaal	6.023	5.816	207	46.569	44.696	1.873
Westervoort	8.590	7.673	917	431.850	392.938	38.912
Wijchen	21.612	20.108	1.504	970.590	924.672	45.918
Zevenaar	27.956	26.715	1.241	1.462.736	1.394.247	68.489
Subtotaal	**596.450**	**555.106**	**41.344**	**23.176.713**	**21.185.642**	**1.991.071**
Provincie Gelderland						
Wmo subsidie	0	0	0	0	0	0
Subtotaal	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
TOTAAL	**596.450**	**555.106**	**41.344**	**23.176.713**	**21.185.642**	**1.991.071**

Bijlage 4: Overzicht baten en lasten per taakveld

> alle bedragen zijn excl. Btw, m.u.v. reizigersbijdragen (incl. Btw)

Overzicht lasten en baten per taakveld			Gewijzigde begroting 2024	Realisatie 2024
Programmaplan	**Taakveld**			
P1 Vraagafhankelijk vervoer	Taakveld 6.6 - Vervoersdiensten (WMO)	Lasten	9.906.780	9.133.714
		Baten	9.906.780	9.806.110
	Taakveld 6.6 - Vervoersvoorzieningen (WMO)	Lasten	596.450	555.106
		Baten	596.450	596.450
	Totaal	Lasten	10.503.230	9.688.820
		Baten	10.503.230	10.402.561
		Saldo	-	713.741
P2 Routegebonden vervoer	Taakveld 4.3 - Leerlingenvervoer	Lasten	10.468.605	9.516.785
		Baten	10.468.605	10.468.605
	Taakveld 6.71c - Dagbesteding (WMO)	Lasten	1.209.788	1.039.911
		Baten	1.209.788	1.209.788
	Taakveld 6.72c - Jeugdhulp dagbesteding	Lasten	1.236.311	1.189.035
		Baten	1.236.311	1.236.311
	Totaal	Lasten	12.914.704	11.745.732
		Baten	12.914.704	12.914.704
		Saldo	-	1.168.972
Overzichten Overhead	Taakveld 0.4 - Overhead bedrijfsvoeringsorganisatie	Lasten	1.057.500	949.142
		Baten	1.057.500	1.057.500
		Saldo	-	108.358
		Saldo	-	108.358
Saldo van baten en lasten			-	**1.991.071**

Bijlage 5: Overzicht baten en lasten BVO DRAN

> alle bedragen zijn excl. Btw, m.u.v. reizigersbijdragen (incl. Btw)

Overzicht baten en lasten BVO DRAN 2024

Gemeenten	Gewijzigde begroting 2024	Realisatie 2024	Resultaat 2024
Vervoer (bruto)	22.821.484	20.879.446	1.942.038
Reizigersbijdragen (incl. Btw)	-1.298.721	-1.198.051	-100.670
Wmo subsidie	0	0	0
Vervoer (netto)	21.522.763	19.681.394	1.841.369
BVO (bruto)	1.057.500	949.142	108.358
Beheerbijdrage provincie	0	0	0
BVO (netto)	1.057.500	949.142	108.358
Callcenter	596.450	555.106	41.344
TOTAAL	**23.176.713**	**21.185.642**	**1.991.071**