Onderwerp: Ontwerp meerjarenprogrammabegroting 2026-2029 bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem-Nijmegen (BVO DRAN), incl. gewijzigde begroting 2025

Ons kenmerk: 2025-012812

Nummer.

Elst, 18 maart 2025

AAN DE RAAD

1. **Voorstel**
   1. Kennis te nemen van de ontwerp meerjarenprogrammabegroting 2026-2029 BVO DRAN, inclusief de gewijzigde begroting 2025.
   2. Geen gebruik te maken van de gelegenheid om een zienswijze in te dienen.

2. **Inleiding**
   De bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem-Nijmegen (BVO DRAN) is verantwoordelijk voor de uitvoering van het doelgroepenvervoer in 18 gemeenten in de regio Arnhem-Nijmegen, waaronder Overbetuwe. Dit vervoer wordt uitgevoerd onder de naam Avan.

   Op 27 februari is de ontwerp meerjarenprogrammabegroting 2026-2029 (hierna MJPB), inclusief de gewijzigde begroting 2025 in de bestuursvergadering van de BVO DRAN vastgesteld. Conform de bepalingen in de gemeenschappelijke regeling wordt de gemeenteraad om een zienswijze gevraagd. Op 26 juni 2025 wordt de MJPB vervolgens door het bestuur van de BVO DRAN definitief vastgesteld.

3. **Doel en beoogd effect**
   Inzicht geven in de MJPB 2026-2029 BVO DRAN, inclusief de gewijzigde begroting 2025 en u in de gelegenheid stellen een zienswijze hierover in te dienen.

4. **Argumenten**
   1.1 Er ligt een ontwerp meerjarenprogrammabegroting, inclusief een begrotingswijziging 2025, voor die goed is afgestemd met de gemeente Overbetuwe.
   In de gewijzigde begroting 2025 en de ontwerp meerjarenbegroting 2026-2029 zijn de uitgangspunten uit de Kaderbrief 2026 meegenomen. In de inleiding van de ontwerpbegroting staan de uitgangspunten nader uitgewerkt. Op basis van een analyse van het feitelijke gebruik van het doelgroepenvervoer in Overbetuwe en onze beleidsmaatregelen worden in Overbetuwe sinds enkele jaren aangepaste uitgangspunten gehanteerd. Inmiddels zijn de algemene uitgangspunten die de BVO DRAN voor de regio voorstelt zo bijgesteld dat we alleen nog afwijken op het gebied van Jeugdwetvervoer (+5% i.p.v. +15%).

2.1 Het college ziet geen aanleiding voor het indienen van een zienswijze
De gewijzigde begroting 2025 en de MJPB 2026-2029 geven een helder inzicht in de kostenontwikkeling van het doelgroepenvervoer. Er wordt rekening gehouden met alle relevante beheersmatige aspecten van de organisatie en toekomstige uitdagingen. De BVO DRAN hanteert daarbij vanaf 2021 met betrekking tot de bedrijfsvoering van de vervoersorganisatie een structurele taakstelling van 3%. De uitgangspunten van de meerjarenbegroting zijn bovendien ambtelijk goed met de deelnemende gemeenten afgestemd. De gewijzigde begroting 2025 en de MJPB geven hierdoor geen aanleiding tot het indienen van een zienswijze.

5. Kanttekeningen en risico's

1.1 Open einde systematiek
De inrichting van het vervoer is gebaseerd op een 'open einde' systematiek. Dit betekent dat de kosten oplopen wanneer in een periode meer ritten hebben plaatsgevonden dan begroot. Dit brengt een financieel risico met zich mee. De BVO DRAN beperkt dit risico door in de MJPB uit te gaan van een groei in het gebruik op basis van de realisatiecijfers van de afgelopen jaren. Daarnaast wordt in het Wmo vraagafhankelijk vervoer (regiotaxi) gewerkt met kilometerbudgetten voor reizigers, zodat we meer grip hebben op het gebruik van het vraagafhankelijk vervoer.

1.2 Aanhoudend chauffeurstekort
Het vervoer staat nog altijd onder druk wegens aanhoudende landelijke personeelstekorten. In het leerlingenvervoer heeft dit mede ook voor het schooljaar 2024-2025 wederom het onwenselijke gevolg dat het noodzakelijk is het besluit om de maximale reistijd te verhogen te verlengen. Ondanks de vele inspanningen van de vervoerders om nieuwe chauffeurs te werven, blijft het zeer moeizaam om in het benodigde aantal chauffeurs te voorzien. In de MJPB gaan we daarbij uit van een verwachte groei van het gebruik van het vervoer. Indien de chauffeurstekorten aanhouden, kan hier mogelijk op termijn onvoldoende in worden voorzien.

1.3 Eerste verlengingsperiode van de contracten met de vervoerders loopt 1 augustus 2026 af
In 2020 zijn door de BVO DRAN met vervoerders contracten afgesloten met een looptijd van 10 jaar, opgedeeld in een initiële periode van vier jaar en drie verlengingsmogelijkheden van ieder twee jaar. Eind juli 2026 loopt de eerste verlengingsperiode af. In het voorjaar van 2025 vinden met de vervoerders weer gesprekken plaats voor een volgende contractverlenging voor de periode augustus 2026 tot augustus 2028. Als uitkomst leidt dit tot verlenging of opnieuw aanbesteden. Over het resultaat komt rond de zomer duidelijkheid. Zodra er duidelijkheid is wordt de raad hierover geïnformeerd.

6. Financiën

De bijdrage voor Overbetuwe voor de periode 2025-2029 ziet er als volgt uit:

Tabel 1: Gemeentelijke bijdrage aan de BVO DRAN	Bijgesteld 2025	2026	2027	2028	2029
Vraagafhankelijk vervoer	482.968	548.356	616.215	674.799	739.001

Routegebonden vervoer	1.723.997	1.918.771	2.211.939	2.422.406	2.652.898
BVO lasten	73.125	72.582	75.431	78.430	81.428
Totaal	2.280.090	2.539.709	2.903.585	3.175.635	3.473.327

Het effect op de gemeentelijke begroting is als volgt:

Tabel 2: Effect ten opzichte van de gemeentelijke begroting	Bijgesteld 2025	2026	2027	2028
Wmo vraagafhankelijk vervoer	-59.697	-38.170	-41.444	-43.856
Wmo dagbestedingsvervoer	43.781	59.154	65.380	68.734
Jeugdwetvervoer	28.698	35.615	39.283	41.274
Leerlingenvervoer	-155.906	-113.072	-135.342	-201.845
Totaal	-143.124	-56.473	-72.123	-135.693

** De BVO lasten worden in de gemeentelijke begroting op basis van de omvang van het vervoer naar rato opgenomen in de kosten van de verschillende vervoersstromen.*

*** De huidige gemeentelijke meerjarenbegroting loopt t/m de jaarschijf 2028. Het effect op de gemeentelijke begroting van de verwachte bijdrage aan de BVO DRAN in 2029 kan hierdoor nog niet inzichtelijke worden gemaakt.*

Het financiële effect voor 2025, zoals aangegeven in de bovenstaande tabel, wordt na de definitieve besluitvorming verwerkt in de 2e bestuursrapportage 2025. Het effect voor 2026 en verder wordt meegenomen in de kadernota en begroting 2026.

Het financiële effect is het gevolg van de volgende ontwikkelingen:

Indexering vervoerstarieven

Er is contractueel vastgelegd dat er met betrekking tot de vervoerstarieven jaarlijks indexering plaatsvindt volgens de NEA index[1]. In de vorige MJPB werd rekening gehouden met een jaarlijkse indexering voor 2025 en verder met 3%. Eind 2024 is de NEA index voor 2025 vastgesteld. Op basis van de verwachte kostenontwikkeling zou deze op 4,3% uitkomen, maar door een nacalculatie effect over 2024 is dit verlaagd met -2,8%. De NEA index voor 2025 is daarmee vastgesteld op 1,5%. Dit betekent een voordeel van 1,5% op de vervoerskosten ten opzichte van de gemeentebegroting voor 2025.

Voor 2026 en verder houdt de BVO DRAN op basis van de verwachte kostenontwikkeling voor 2025 nu rekening met een structurele indexatie van 4,3%. Met de indexatie voor 2026 hebben we nog geen rekening gehouden. Dit wordt overeenkomstig onze begrotingssystematiek verwerkt in kadernota en begroting 2026.

Indexering eigen bijdrage Wmo vraagafhankelijk vervoer

De reizigersbijdrage voor het Wmo vraagafhankelijk vervoer volgt het tarief dat geldt binnen het reguliere busvervoer van BRENG. De kostenontwikkeling voor 2024 in het openbaar vervoer bedroeg 11,72%. Vanuit de rijksoverheid hebben de provincies extra middelen ontvangen met als doel de kosten voor de reiziger van het openbaar vervoer

[1] De NEA index 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.

niet te verhogen. De verwachting was dat deze rijksbijdrage niet structureel zou zijn en dat de reguliere indexatie met ingang van 1 januari 2025 waarschijnlijk zou worden verhoogd met niet doorbelaste kostenontwikkeling van 2024 van 11,72%. Voor 2025 werd daarom rekening gehouden met een indexatie van 13,82%. De rijksbijdrage blijkt echter structureel te zijn, waardoor de werkelijke indexatie vanaf 1 januari 2025 is vastgesteld op 3,34%. Dit betekent een beperkt nadeel. Vanaf 2026 wordt in de MJPB nu rekening gehouden met een structurele indexatie van 3%.

Wmo vraagafhankelijk vervoer
Op basis van de vorige MJPB is uitgegaan van een verwachte groei van het gebruik in 2024 met 5%. Uit de gebruikscijfers over 2024 blijkt dat het gebruik van het vervoer in 2024 niet is toegenomen. De begroting voor 2025 wordt daardoor naar beneden bijgesteld. Met betrekking tot 2025 en verder blijven we uitgaan van een verwachte jaarlijkse groei van 5%, omdat dit nog steeds aannemelijk is gezien het Wmo voorspelmodel en het doel om inwoners in staat te stellen langer zelfstandig thuis te wonen.

Wmo dagbestedingsvervoer en Jeugdwetvervoer
In 2024 is het aantal lopende indicaties voor zowel het Wmo dagbestedingsvervoer als het Jeugdwetvervoer sterker toegenomen dan het begrotingsuitgangspunt van +5% met als gevolg dat de kosten zijn toegenomen. Als gevolg hiervan wordt de begroting voor 2025 naar boven bijgesteld. Op basis van de gebruikscijfers over het laatste kwartaal van 2024 is de verwachting niet dat de sterkere stijging doorzet. Het uitgangspunt voor de verwachte groei blijft voor beide vervoersstromen daarom op +5%.

Leerlingenvervoer
De verwachte groei van het aantal indicaties met +5% heeft in 2024 niet plaatsgevonden. Momenteel ligt het aantal leerlingen in het vervoer zelfs lager dan op hetzelfde moment vorig jaar. De vervoerskosten zijn hierdoor in 2024 lager. Tegelijkertijd zien we op de gemeentebegroting een toename van de kosten van vergoedingen voor het reizen met eigen vervoer of openbaar vervoer. Dit is het gevolg van prijsinflatie en een verschuiving van taxi vervoer naar reizen met OV of eigen vervoer. Het voordeel ten opzichte van de gemeentelijke begroting komt hiermee in 2025 op 156k uit.

BVO lasten
De overheadkosten (bedrijfsvoering van de vervoersorganisatie) omvatten 3% van de totale bijdrage van Overbetuwe aan de BVO DRAN. De overige 97% van de bijdrage omvat de verwachte vervoerskosten. De BVO DRAN hanteert vanaf 2021 een structurele taakstelling van 3% op de eigen bedrijfsvoering.

7. Duurzaamheid

a. Energietransitie
   Binnen het doelgroepenvervoer is met ingang van de nieuwe contracten medio 2020 fors ingezet op duurzaamheid. Dat houdt in dat er gebruik gemaakt wordt van biobrandstoffen (biogas en diesel) en elektriciteit. In jaarlijkse stappen is sprake van een toenemende mate van duurzaamheid die in 2025 op 100% is genormeerd, waarvan 50% zero emissie met betrekking tot het vraagafhankelijk vervoer en 25% zero emissie met betrekking tot het routevervoer. Qua realisatie ligt de BVO DRAN op

schema. De nadruk ligt vanaf 2025 dus vooral in de transitie van biobrandstoffen naar zero emissie doelgroepenvervoer.

b. Circulaire Economie
Niet van toepassing.

c. Klimaatadaptatie
Niet van toepassing.

8. Vervolg

Planning
Na behandeling in de raad wordt de BVO DRAN op de hoogte gebracht van het raadsbesluit. De deadline voor het indienen van een zienswijze is 30 mei 2025. Op 26 juni 2025 stelt het bestuur van de BVO DRAN de MJPB definitief vast. De vastgestelde begroting wordt u na 26 juni 2025 ter kennisgeving aangeboden.

Communicatie
Niet van toepassing.

Initiatiefnemer, interactievorm en rol gemeente
Het bieden van ondersteuning in de vorm van taxivervoer aan inwoners die niet in staat zijn zelfstandig te reizen of met hulp van het eigen netwerk is een wettelijke taak van de gemeente.

Evaluatie
Niet van toepassing.

HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS,

de gemeentesecretaris	de burgemeester
D.C. van Eeten	R.P. Hoytink-Roubos

9. Relevante stukken

1. Ontwerp MJPB 2026-2029 BVO DRAN, incl. gewijzigde begroting 2025
2. Aanbiedingsbrief Ontwerp MJPB 2026-2029 BVO DRAN, incl. gewijzigde begroting 2025
3. Kaderbrief 2026
4. Concept-Raadsbesluit Ontwerp MJPB 2026-2029 BVO DRAN, incl. gewijzigde begroting 2025

Portefeuillehouder: Wethouder Karel Grimm
De behandelend ambtenaar is Eelco Kroos. Technische vragen dienen uiterlijk donderdagmorgen om 08:00 uur voor de betreffende politieke avond te worden gesteld via griffie@overbetuwe.nl