Voorlopige Jaarstukken 2025 BVO DRAN

Versie: 7 april 2026

regio arnhem nijmegen VERVOERSORGANISATIE

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3

2. Jaarverslag 3

2.1. Inleiding 3

2.2. Programmaverantwoording 6

2.2.1. Programma vraagafhankelijk vervoer 7

2.2.2. Programma routevervoer 13

2.2.3. Overzicht overhead 18

2.3. Paragrafen 19

2.3.1. Weerstandsvermogen en risicobeheersing 20

2.3.2. Financiering 23

2.3.3. Bedrijfsvoering 26

3. Jaarrekening 29

3.1. Overzicht van baten en lasten 29

3.2. Specificatie BVO 29

3.3. Balans 30

3.3.1. Toelichting balansposten 31

3.3.2. Grondslagen jaarrekening 33

3.4. Gebeurtenissen na balansdatum 34

3.5. Wet Normering Topinkomens 34

3.5.1. Bezoldiging topfunctionarissen 35

3.5.2. Uitkeringen wegens beëindiging dienstverband aan topfunctionarissen 37

3.5.3. Overige rapportageverplichtingen op grond van de WNT 37

3.6. Rechtmatigheidsverantwoording 2025 37

Bijlage 1: Totaaloverzicht vervoerskosten 39

Bijlage 2: Totaaloverzicht kosten callcenter 40

Bijlage 3: Afrekening 2025 deelnemers 41

Bijlage 4: Overzicht baten en lasten per taakveld 42

Bijlage 5: Overzicht baten en lasten BVO DRAN 43

1. Inleiding

Hierbij bieden we u het concept jaarverslag en de voorlopige jaarrekening 2025 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, 7 april 2026

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 2025 bestond het Algemeen Bestuur uit:

Gemeente	Lid
Arnhem	Mevrouw E. van Esch
Berg en Dal	Mevrouw R. Barber
Beuningen	De heer F. Houben
Doesburg	De heer B. Elbers
Druten	Mevrouw N. Huntink
Duiven	Mevrouw M. Overduin
Heumen	De heer W. Wink
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	Mevrouw A. van Dam
Zevenaar	De heer S. Bijl

Algemene ontwikkelingen

Vervoersvolume

De hoeveelheid vervoer is afhankelijk van het feitelijk gebruik. Als uitgangspunt voor de hoeveelheden vervoer in de gewijzigde begroting 2025 is gekeken naar recente periodes. De begroting 2025 is daardoor gebaseerd op de vervoersvolumes van eind 2024.

Bij het vraagafhankelijk vervoer zien we in 2025 een stijging van de ritaantallen (+4,8%) ten opzichte van het vervoersvolume in geheel 2024. Doordat de gewijzigde begroting 2025, zoals gezegd, gebaseerd is op het vervoersvolume van eind 2024 en daarbovenop rekening houdt met een vervoerstoename van +5%, zien we alsnog een onderschrijding van de begroting vraagafhankelijk vervoer van ongeveer -3%.

Bij alle drie de soorten routevervoer ligt het totaal aantal ritten in 2025 lager dan het aantal in 2024. Voor het jeugdwet vervoer en leerlingenvervoer ligt het vervoersvolume ongeveer -5% lager, dat is bij het dagbestedingsvervoer zelfs -14%. Ook bij het routevervoer is de gewijzigde begroting 2025 gebaseerd op het vervoersvolume van eind 2024 en daarbovenop een vervoerstoename. In totaal komt de onderschrijding van de begroting in het routevervoer in 2025 nagenoeg uit op -7%.

Arbeidsmarkt chauffeurs

Conform het landelijk beeld is ook in 2025 voor de Avan vervoerders nog steeds sprake van schaarste op de arbeidsmarkt, de schaarste neemt wel af maar is nog steeds van noemenswaardige invloed op het vervoer. Het blijft een uitdaging om chauffeurs vacatures (tijdig) in te vullen. Het op peil brengen en houden van de zogenaamde flexibele schil verloopt daardoor moeizaam. Zeker in die gevallen dat er sprake is van een wat hoger ziekteverzuim leidt dit aaltijd nog 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.

Vervoerscontracten (vraagafhankelijk vervoer)

Het vraagafhankelijk vervoer is in 2020, onderverdeeld in 4 percelen (Zuid, West, Noord en Oost), aanbesteed. Met vervoerders zijn toen met startdatum 1 augustus 2020 overeenkomsten afgesloten met een looptijd van 10 jaren (tot medio 2030), waarvan 4 jaren initieel en 3 x 2 jaren verlengingsopties.

Één vervoerder heeft na de initiële periode afgezien van verdere verlengingsopties, waardoor het vervoer binnen het perceel Oost in 2024 opnieuw is aanbesteed. Voor dit perceel is een looptijd afgesproken van 10 jaren (tot medio 2034), waarvan 6 jaren initieel en 2 x 2 jaren verlengingsopties met startdatum 1 augustus 2024.

Een andere vervoerder heeft afgezien van de tweede verlengingsoptie, waardoor het vervoer binnen het perceel Zuid in 2025 opnieuw is aanbesteed. Voor dit perceel is eveneens een looptijd afgesproken van 10 jaren (tot medio 2036), waarvan 4 jaren initieel en 3 x 2 jaren verlengingsopties. Start van de uitvoering van dit contract is 1 augustus 2026.

Voor de percelen West en Noord zijn in 2025 met vervoerders verlengingsafspraken gemaakt voor de periode medio 2026 t/m medio 2028 (tweede verlenging).

Doordat contracten op verschillende momenten zijn afgesloten wordt de infasering van zero emissie rolstoelbussen binnen het vraagafhankelijk vervoer ook op verschillende momenten verwacht. Bij het vraagafhankelijk vervoer worden naar verhouding veel rolstoelbussen ingezet en wordt hierdoor op termijn rekening gehouden met een kostenstijging van ongeveer +5% bij de percelen West (vanaf medio 2028), Noord (vanaf medio 2028) en Oost (vanaf medio 2026). Bij de recente aanbesteding van perceel Zuid is binnen de overeengekomen vergoeding al rekening gehouden met deze kostencomponent.

Vervoerscontracten (routevervoer)
In 2020 is het routevervoer, onderverdeeld in 9 percelen (A t/m I), aanbesteed. Met vervoerders zijn toen met startdatum 1 augustus 2020 overeenkomsten afgesloten met een looptijd van 10 jaren (tot medio 2030), waarvan 4 jaren initieel en 3 x 2 jaren verlengingsopties.

Één vervoerder heeft na de initiële periode afgezien van verdere verlengingsopties, waardoor het vervoer binnen de percelen D, H en I in 2024 opnieuw is aanbesteed. Op basis van voortschrijdende inzichten is toen gekozen de percelen H en I opnieuw in te delen en aan te besteden in drie percelen, namelijk J, K en L. Voor de percelen D, J, K en L is eveneens een looptijd afgesproken van 10 jaren (tot medio 2034), waarvan 6 jaren initieel en 2 x 2 jaren verlengingsopties met startdatum 1 augustus 2024.

Voor de percelen A, B, C, E, F en G zijn met vervoerders in 2025 verlengingsafspraken gemaakt voor de periode medio 2026 t/m medio 2028 (tweede verlenging). Het routevervoer kent momenteel dus tien percelen (A t/m G en J, K en L) waarvoor met vijf vervoerders overeenkomsten zijn afgesloten.

Met de vervoerders routevervoer van de percelen A, B, C, E, F en G is bij de eerste contractverlenging een additionele vergoeding afgesproken voor de inzet van zero emissie voertuigen vanaf 1 augustus 2024. Deze afsprak is bij de tweede verlenging gecontinueerd. Bij de aanbesteding van de overige percelen is binnen de overeengekomen vergoeding al rekening gehouden met deze kostencomponent.

De infasering van zero emissie rolstoelbussen zorgt binnen het routevervoer niet tot een verwachte kostenstijging door het geringe aandeel van rolstoelbussen in de uitvoering van het routevervoer.

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 contractverlengingen en nieuwe aanbestedingen in het vraagafhankelijk vervoer en routevervoer.

Contract callcenter
Het contract met het callcenter is in 2025 tot einde looptijd (31 juli 2029) verlengd.

Financieel resultaat
Het financiële resultaat van 2025 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 2025 heeft de BVO DRAN in werkelijkheid ongeveer € 1,5 miljoen minder besteed dan was voorzien, dit is een onderschrijding van de begroting met ruim -6%. De onderschrijding wordt voornamelijk verklaard doordat het vervoersvolume en de daarbij behorende kosten in 2025 over de gehele linie op een iets lager niveau lagen 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 op basis van de 3 W-vragen (art. 8 lid 3 BBV):
- Wat willen we bereiken?
- Wat gaan we daarvoor doen?
- Wat mag dat kosten?

In deze programmaverantwoording wordt in eerste instantie verwezen naar de in de begroting opgenomen doelstellingen bij "Wat wilden we bereiken?". Voor de verantwoording zijn de W-vragen omgebogen naar "Wat hebben we bereikt?", "Wat hebben we hiervoor gedaan?" en "Wat heeft het gekost?".
Onder "Wat hebben we bereikt?" wordt bij het vervoer naast een algemene beschrijving over wat we hebben bereikt ook ingegaan op specifieke prestatie indicatoren voor de uitvoering van Avan.

De programmaverantwoording bestaat uit de volgende programma's:
1. Vraagafhankelijk vervoer
2. Routevervoer

En het overzicht:
3. 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.
- Gedurende de contractperiode met de vervoerders is de ambitie om uiterlijk 1 januari 2027 te komen tot een volledig emissieloos vraagafhankelijk vervoer binnen Avan. Een voorbehoud is gemaakt met betrekking tot het inzetten van zero emissie rolstoelbussen. Mede afhankelijk van de kostenontwikkeling en beschikbaarheid daarvan kan het AB van de BVO DRAN besluiten de infasering van zero emissie rolstoelbussen op te schorten.
- 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 2025 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. 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.

Ten opzichte van 2024 is in 2025 sprake van een rittoename met 4,8%, een vergelijkbaar niveau van verwijtbare klachten en vertrekpunctualiteit en een lichte verbetering bij de (maximale) individuele reistijd.

In het 3e kwartaal van 2025 werd incidenteel een rittenstop toegestaan, dit kan nooit bij ritten om een reiziger naar huis te brengen. Hierdoor zijn in totaal 87 ritten (0,02%) niet aangenomen, deels veroorzaakt door hoge ritaantallen in combinatie met hoog ziekteverzuim bij een vervoerder. Het uitgangspunt hierbij is dat in het kader van voorspelbaarheid beter de rit niet kan worden aangenomen dan dat de reiziger met een onvoorspelbare (lange) vertraging wordt geconfronteerd.

a. <u>Dataritten</u>

Door niet functionerende data-apparatuur of problemen in de verzending van data kan het incidenteel voorkomen dat ritgegevens niet worden geregistreerd. In 2025 was het percentage niet-dataritten 0,7% (2024: 1,0%) van het jaartotaal aantal ritten vraagafhankelijk vervoer. De realisatie per kwartaal lag tussen de 0,5% en 0,8% en daarmee ruim binnen de norm van 5,0% niet-dataritten.

b. <u>Gegronde en verwijtbare klachten</u>

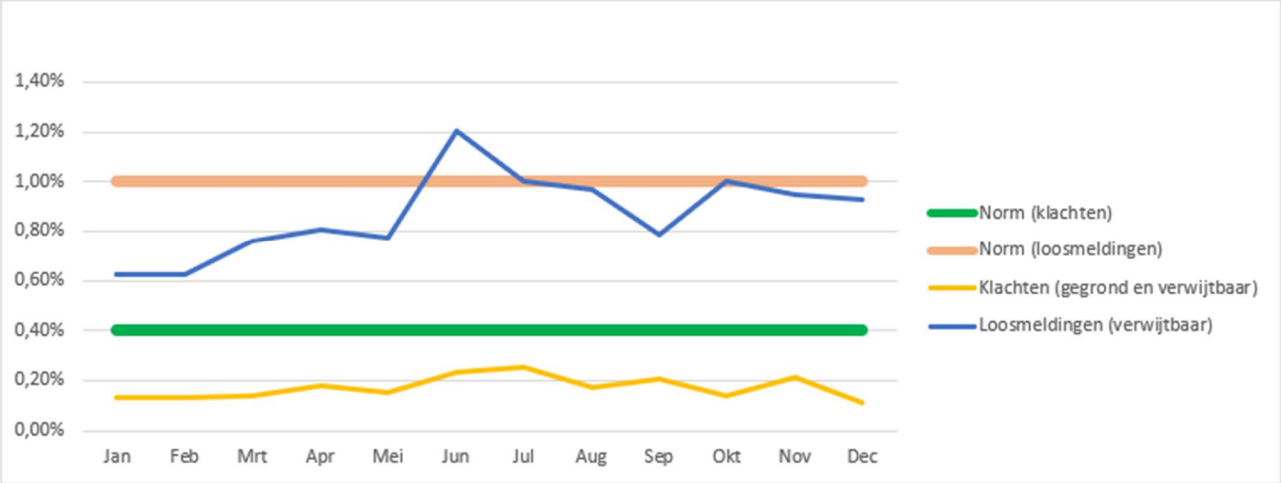
Een klacht is gegrond als de vervoerder iets heeft gedaan wat ingaat tegen de regels, of heeft nagelaten wat had mogen worden verwacht op grond van de regels die voortkomen uit de contracten. Is er sprake van een overmachtssituatie dan zou mogelijk de klacht als niet verwijtbaar kunnen worden geclassificeerd.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

In 2025 was het percentage gegronde en verwijtbare klachten 0,2% (2024: 0,2%) van het jaartotaal aantal ritten vraagafhankelijk vervoer. In elk afzonderlijk kwartaal 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 2025 was het percentage verwijtbare loosmeldingen 0,9% (2024: 0,8%) van het jaartotaal aantal ritten vraagafhankelijk vervoer. In alle kwartalen bleef het percentage verwijtbare loosmeldingen ook onder de gestelde norm van maximaal 1,0%.



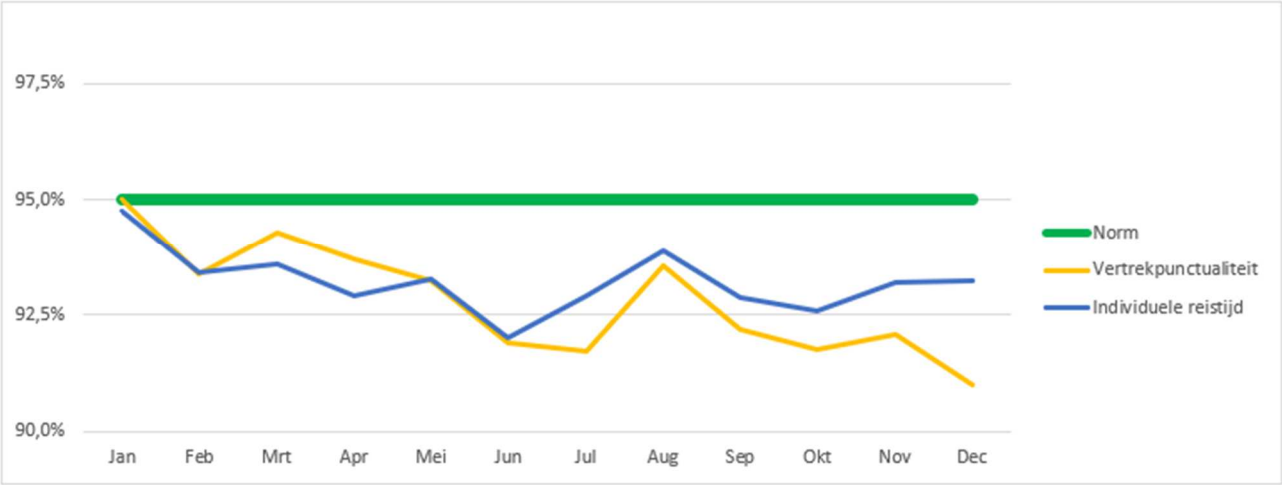
Grafiek 1: gegronde en verwijtbare klachten en verwijtbare loosmeldingen vraagafhankelijk vervoer 2025

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 2025 op 92,1% (2024: 92,0%) 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 2025 binnen de maximaal toegestane individuele reistijd is gereden is 93,0% (2024: 92,2%) en daarmee lager dan de gestelde norm van 95,0%.



f. Ophaaltijden

Voor ritten met een ophaaltijd die meer dan 15 minuten te vroeg of te laat is wordt een malus opgelegd. Dit zijn ritten waarbij een reiziger dus 30 minuten voor of na de geboekte ophaaltijd vertrekt. In 2025 was het percentage ritten waarbij deze malus is opgelegd 1,8% (2024: 1,6%) 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 2025 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.

a. Gegronde en verwijtbare klachten

Een klacht is gegrond als 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 2025 was het percentage gegronde en verwijtbare klachten 0,02% (2024: 0,06%) van het jaartotaal aantal declarabele ritten vraagafhankelijk vervoer. In elk afzonderlijk kwartaal bleef het percentage gegronde en verwijtbare klachten ook binnen 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 2025 was het percentage verwijtbare loosmeldingen 0,01% (2024: 0,03%) 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 41 seconden (2024: 45 seconden).

Vraagafhankelijk vervoer (duurzaamheid)

In 2025 is 100,0% (2024: 98,1%) van de gereden kilometers in het vraagafhankelijk vervoer als duurzaam te beschouwen. Daarmee wordt voldaan aan de gestelde norm van 100%. Het aandeel zero emissie ligt in 2025 iets boven de afgesproken norm van 50%. Van de totaal aantal gereden kilometers is in 2025 51,2% (2024: 48,5%) gereden door zero emissie voertuigen.

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 2025 wordt van elke vervoerder vraagafhankelijk vervoer en het callcenter een controleverklaring ontvangen van respectievelijk het vervoer binnen het betreffende perceel of 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 2025 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 2025 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 gevraagd rondom de aanbesteding van perceel zuid en de tariefsverhoging van de reizigersbijdrage. 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. Ook 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 waar nodig geoptimaliseerd periodiek geoptimaliseerd en aangepast.

Er is naast de website ook de mogelijkheid om via een boekingsapp ritten te reserveren.

Klanttevredenheidsonderzoek

In 2025 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 april 2026 is de Jaarrapportage KTO vraagafhankelijk vervoer 2025 aan het algemeen bestuur gepresenteerd. De algemene tevredenheid over het vraagafhankelijk vervoer is door de reizigers, net als vorig jaar, gewaardeerd met een 8,0. Deze waardering is boven de norm van 7,6. 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 7,8. Klachtafhandeling scoort een 6,2 (2024: 6,0).

Wat heeft het gekost?

Programma 1: Vraagafhankelijk vervoer	Gewijzigde begroting	Vervoer (bruto)	Bonus/ malus	Reizigers-bijdragen (incl. Btw)	Vervoer (netto)
		A	B	C	A t/m C = D
Arnhem	2.553.192	2.701.323	-97.094	-315.698	2.288.532
Berg en Dal	367.168	398.179	-11.897	-56.068	330.214
Beuningen	164.652	168.219	-5.212	-25.385	137.622
Doesburg	71.655	79.397	-1.299	-10.164	67.934
Druten	350.084	367.728	-10.842	-51.997	304.888
Duiven	148.712	168.245	-2.254	-18.611	147.380
Heumen	154.260	148.240	-4.248	-21.791	122.201
Lingewaard	639.672	625.346	-36.596	-82.076	506.674
Montferland	532.891	555.078	-7.420	-70.081	477.577
Mook en Middelaar	89.337	88.883	-2.548	-14.741	71.594
Nijmegen	1.469.436	1.654.470	-53.044	-241.155	1.360.271
Overbetuwe	482.968	453.445	-26.516	-54.223	372.706
Renkum	624.866	607.172	-9.874	-67.659	529.639
Rheden	742.792	791.470	-12.825	-90.898	687.746
Rozendaal	7.354	1.366	-22	-172	1.172
Westervoort	84.097	87.723	-1.176	-10.786	75.761
Wijchen	297.186	332.842	-10.018	-49.854	272.970
Zevenaar	421.061	460.310	-6.174	-54.626	399.510
TOTAAL	**9.201.383**	**9.689.435**	**-299.059**	**-1.235.984**	**8.154.392**

Programma 1: Vraagafhankelijk vervoer	Vervoer (netto)	Callcenter	Overige kosten vervoer	Totaal	Resultaat
	D	E	F	D t/m F	
Arnhem	2.288.532	141.312	-12.696	2.417.148	136.044
Berg en Dal	330.214	27.816	-1.506	356.524	10.644
Beuningen	137.622	14.307	-831	151.098	13.554
Doesburg	67.934	7.128	53	75.115	-3.460
Druten	304.888	21.410	-2.184	324.115	25.969
Duiven	147.380	11.431	-188	158.623	-9.911
Heumen	122.201	12.558	-1.290	133.469	20.791
Lingewaard	506.674	31.081	-6.587	531.169	108.503
Montferland	477.577	30.893	-3.161	505.309	27.582
Mook en Middelaar	71.594	8.089	-779	78.904	10.433
Nijmegen	1.360.271	122.315	-3.043	1.479.542	-10.106
Overbetuwe	372.706	22.831	-5.237	390.300	92.668
Renkum	529.639	33.285	-4.963	557.961	66.905
Rheden	687.746	41.867	-3.458	726.155	16.637
Rozendaal	1.172	6.050	14	7.235	119
Westervoort	75.761	7.960	-329	83.392	705
Wijchen	272.970	22.498	-833	294.635	2.551
Zevenaar	399.510	26.505	-1.716	424.299	-3.238
TOTAAL	**8.154.392**	**589.336**	**-48.735**	**8.694.992**	**506.391**

Toelichting

Bestedingen

De gewijzigde begroting 2025 vraagafhankelijk vervoer is gebaseerd op de vervoersvolumes van eind 2024. In vergelijking tot dit vervoersvolume zien we dat in 2025 het vervoersvolume gemiddeld op het niveau van eind 2024 ligt. Doordat in de begroting in de tweede helft van 2025 rekening is gehouden met een vervoerstoename van +5% en de financiële effecten van o.a. bonus/malus voorzichtigheidshalve niet worden begroot, ontstaat er een positief resultaat van € 506.391 in het programma vraagafhankelijk vervoer.

Financiering

De ontvangen reizigersbijdragen zijn in 2025 bijna -10% lager uitgevallen dan begroot. Doordat de reizigersbijdragen meer zijn onderschreden dan de vervoerskosten, heeft dat een negatief effect op de hoogte van de gemeentelijke bijdragen.

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.
- Gedurende de contractperiode met de vervoerders is de ambitie om uiterlijk 1 januari 2028 te komen tot een volledig emissieloos routevervoer binnen Avan. Een voorbehoud is gemaakt met betrekking tot het inzetten van zero emissie rolstoelbussen. Mede afhankelijk van de kostenontwikkeling en beschikbaarheid daarvan kan het AB van de BVO DRAN besluiten de infasering van zero emissie rolstoelbussen op te schorten.
- 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 2025 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. 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.

Wanneer voldaan wordt aan alle vereisten uit het bestek, komen vervoerders in aanmerking voor een bonus. Op dit moment (stand begin april 2026) is het waarschijnlijk dat voor 8 percelen bonussen over 2025 uitgekeerd kunnen worden. Deze kosten zijn daardoor verwerkt in de jaarafrekening 2025 deelnemers. Na bekendwording van de resultaten van het KTO routevervoer later dit jaar, is definitief bekend welke vervoerders een bonus toegekend krijgen.

a. Dataritten

Door niet functionerende data-apparatuur of problemen in de verzending van data kan het incidenteel voorkomen dat ritgegevens niet worden geregistreerd. In 2025 was het percentage niet-dataritten 1,8% (2024: 1,7%) van het jaartotaal aantal ritten routevervoer. De realisatie in de afzonderlijke kwartalen lag tussen de 1,7% 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.

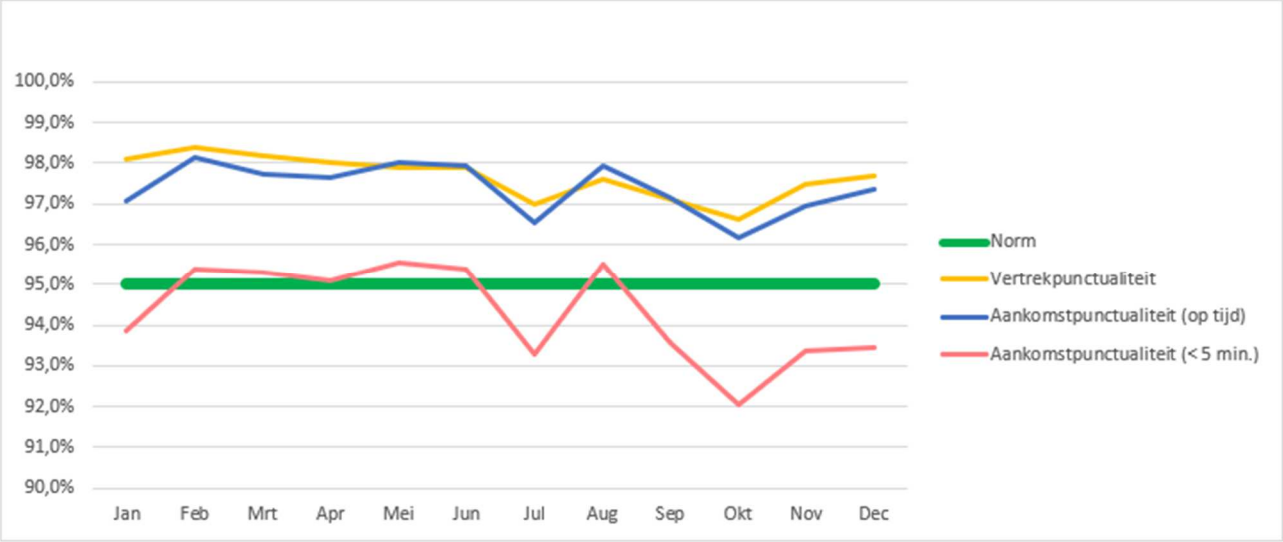
In 2025 was het percentage gegronde en verwijtbare klachten 0,04% (2024: 0,06%) van het jaartotaal aantal ritten routevervoer. Per kwartaal bekeken bleef het percentage gegronde en verwijtbare klachten ook ruim binnen de gestelde norm van maximaal 0,3%.

c. Aankomstpunctualiteit

De aankomstpunctualiteit (5 minuten voor aanvang op school) in het routevervoer lag in 2025 op 94,3% (2024: 87,2%) en daarmee nog maar iets lager dan de gestelde norm van 95,0%. De aankomstpunctualiteit (op tijd) lag in het routevervoer in 2025 overigens op 97,4% (2024: 93,8%).

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 2025 op 97,6% (2024: 95,7%) en daarmee boven 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 2025

e. Vertrektijden

Voor ritten met een vertrektijd vanaf een locatie later dan 30 minuten na einde van de activiteit wordt een malus opgelegd. In 2025 was het percentage ritten waarbij deze malus is opgelegd 0,1% (2024: 0,1%) van het jaartotaal aantal ritten routevervoer. In alle kwartalen bleef het percentage overschrijdingen ook binnen de gestelde norm van maximaal 0,5%.

Routevervoer (duurzaamheid)
In 2025 is 100,0% (2024: 95,0%) van de gereden kilometers in het routevervoer als duurzaam te beschouwen. Daarmee wordt voldaan aan de gestelde norm van 100%. Het aandeel zero emissie ligt in 2025 ruim boven de afgesproken norm van 25%. Van de totaal aantal gereden kilometers is in 2025 33,0% (2024: 29,7%) gereden door zero emissie voertuigen.

Wat hebben we hiervoor gedaan?
Contractbeheersing/management informatie
In 2025 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 2025 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 2025 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 2025 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. Onder het kopje "Nieuws" worden reizigers geïnformeerd over recente ontwikkelingen en eventuele aanpassingen aan het vervoer. Daar kunnen reizigers uit het routevervoer ook de contactgegevens van de vervoerders vinden en een klacht indienen of een opmerking/vraag sturen naar de BVO DRAN. Op basis van ervaringen en reacties van gebruikers wordt de website waar nodig geoptimaliseerd periodiek geoptimaliseerd en aangepast.

Nieuwe reizigers in het routevervoer worden na aanmelding 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 2025 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 vindt plaats aan het einde van het schooljaar, in 2025 heeft het onderzoek in de maand april plaatsgevonden.

De overall score voor het routevervoer is 7,5 (2024: 7,6) en ligt daarmee iets onder de gestelde norm van 7,6. Toch zijn de meeste gebruikers (zeer) tevreden over onderdelen zoals reistijd, stiptheid, veiligheid, het instapgemak en de chauffeurs. Met uitzondering van de klachtafhandeling scoren alle afzonderlijke onderdelen zoals beoordeling voertuigen, chauffeurs en het gemak van het tijdelijk afmelden, een 7,3 of hoger. Klachtafhandeling scoort een 5,2 voor klachten die via het officiële klachtenloket van Avan zijn gemeld. Voor de klachten die rechtstreeks bij de vervoerder of gemeente zijn ingediend, wordt een 4,8 gescoord. Dit onderdeel blijft dan ook het enige waarop Avan niet voldoet aan de norm.

De belangrijkste kritiekpunten zijn dat de klachtafhandeling onduidelijk wordt gevonden, dat men de klacht als ongegrond afgewezen ervaart of dat er, ondanks beloofde acties, geen merkbare verbetering optreedt.
Uit eerder aanvullend onderzoek blijkt dat de beoordeling van de afhandeling sterk wordt beïnvloed door de oorspronkelijke negatieve ervaring die aanleiding gaf tot de klacht, en minder door de daadwerkelijke afhandeling ervan.

De vervoersorganisatie blijft alle klachten actief monitoren om te zorgen voor een correcte, tijdige en klantvriendelijke afhandeling. Ook blijft de vervoersorganisatie gebruikers stimuleren om klachten via de juiste kanalen te melden.

Klanttevredenheidsonderzoek (start schooljaar)
Vanaf 2024 wordt voor het routevervoer ook een klanttevredenheidsonderzoek verricht dat gericht is op de kwalitiet van het vervoer bij 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 7,4 (2024: 7,2). Alle afzonderlijke onderdelen worden met minimaal een 7,2 gewaardeerd (2024: minimaal 6,8). Ook hier vormt de klachtafhandeling daarop een uitzondering. De klachtafhandeling via het officiële klachtenmeldpunt wordt bij de start van het schooljaar gewaardeerd op een 5,3 (2024: 5,3).

Wat heeft het gekost?

Programma 2: Routevervoer	Gewijzigde begroting	Vervoer (bruto)	Bonus/ malus	Vervoer (netto)
		A	B	A t/m B = C
Arnhem	2.777.550	2.719.203	21.373	2.740.576
Berg en Dal	703.267	636.884	3.846	640.730
Beuningen	401.823	341.339	3.596	344.935
Doesburg	469.534	413.166	2.954	416.121
Druten	373.622	320.989	3.181	324.169
Duiven	378.811	366.718	-1.936	364.782
Heumen	233.350	205.409	1.659	207.068
Lingewaard	1.158.762	1.063.161	9.321	1.072.482
Montferland	49.377	52.826	169	52.995
Mook en Middelaar	107.166	96.934	-178	96.756
Nijmegen	1.617.626	1.556.028	11.221	1.567.249
Overbetuwe	1.581.649	1.376.883	12.108	1.388.990
Renkum	147.379	147.461	1.205	148.666
Rheden	1.045.918	1.014.343	7.882	1.022.225
Rozendaal	39.059	36.746	291	37.037
Westervoort	285.344	286.249	-1.880	284.369
Wijchen	720.732	622.109	4.662	626.771
Zevenaar	944.530	893.193	-1.125	892.068
TOTAAL	13.035.499	12.149.642	78.348	12.227.990

Programma 2: Routevervoer	Vervoer (netto)	Overige kosten vervoer	Totaal	Resultaat
	C	D	C t/m D	
Arnhem	2.740.576	-13.757	2.726.819	50.731
Berg en Dal	640.730	-4.298	636.432	66.835
Beuningen	344.935	-2.895	342.040	59.783
Doesburg	416.121	-3.118	413.003	56.531
Druten	324.169	-2.626	321.543	52.079
Duiven	364.782	-1.912	362.870	15.941
Heumen	207.068	-1.589	205.479	27.871
Lingewaard	1.072.482	-7.361	1.065.121	93.641
Montferland	52.995	-154	52.841	-3.464
Mook en Middelaar	96.756	-643	96.113	11.053
Nijmegen	1.567.249	-8.659	1.558.590	59.036
Overbetuwe	1.388.990	-11.771	1.377.219	204.430
Renkum	148.666	-595	148.072	-693
Rheden	1.022.225	-5.219	1.017.006	28.912
Rozendaal	37.037	-235	36.802	2.257
Westervoort	284.369	-1.403	282.966	2.378
Wijchen	626.771	-4.997	621.774	98.958
Zevenaar	892.068	-5.106	886.963	57.567
TOTAAL	12.227.990	-76.337	12.151.654	883.845

Toelichting

Bestedingen

De gewijzigde begroting 2025 routevervoer is gebaseerd op de vervoersvolumes van eind 2024. In vergelijking tot deze vervoersvolumes zien we in 2025 bij alle drie de soorten routevervoer (leerlingenvervoer, dagbesteding en jeugdwet) een lichte afname van het vervoersvolume. Doordat in de begroting in de tweede helft van 2025 ook nog rekening is gehouden met een vervoerstoename van +5% (leerlingenvervoer en dagbesteding) of +15% (jeugdwet) ontstaat er een positief resultaat van € 883.845 in het programma routevervoer.

Financiering

Doordat de gemeentelijke bijdrage de enige financieringsbron is voor de kosten van het routevervoer, valt de werkelijke bijdrage in 2025 ook lager uit dan de begroting.

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 kan een goede monitoring plaatsvinden van de afgesproken normen.

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	Gewijzigde begroting	Vraagafhankelijk vervoer	Route-vervoer	Totaal BVO (bruto)	Resultaat
Arnhem	223.331	94.792	95.932	190.723	32.608
Berg en Dal	52.159	17.331	27.928	45.259	6.900
Beuningen	40.827	11.722	23.907	35.629	5.198
Doesburg	20.564	2.936	15.472	18.408	2.156
Druten	31.587	14.811	12.965	27.776	3.811
Duiven	38.427	10.509	23.081	33.590	4.837
Heumen	28.019	10.344	14.401	24.745	3.274
Lingewaard	67.495	21.568	36.723	58.291	9.204
Montferland	53.971	42.718	4.081	46.799	7.172
Mook en Middelaar	16.773	7.237	7.950	15.187	1.586
Nijmegen	248.478	109.070	103.026	212.095	36.383
Overbetuwe	69.574	14.850	45.207	60.058	9.516
Renkum	46.908	32.797	7.998	40.796	6.112
Rheden	62.762	23.711	30.560	54.270	8.492
Rozendaal	6.214	218	5.996	6.214	0
Westervoort	25.838	5.353	17.537	22.890	2.948
Wijchen	60.023	18.039	33.903	51.941	8.082
Zevenaar	64.550	18.943	36.846	55.789	8.761
TOTAAL	1.157.500	456.950	543.512	1.000.462	157.038

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 2025 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 deelnemende gemeente bij moet betalen en bij een overschot geld terugkrijgt. Dit brengt een financieel risico met zich mee voor betreffende gemeente. De verantwoordelijkheid voor het vormen van een additionele post onvoorzien ligt daardoor bij de gemeente. Omdat jaarlijks het resultaat wordt verrekend met de deelnemende gemeenten, wordt er door de BVO DRAN ook geen reserve opgebouwd.

Inventarisatie van de risico's

Aanbesteding en verlenging vervoerscontracten

Het vraagafhankelijk vervoer is, onderverdeeld in 4 percelen (Zuid, West, Noord en Oost), aanbesteed. Met twee van de huidige vervoerders (West en Noord) zijn in 2020 overeenkomsten afgesloten met een looptijd van 10 jaren (tot medio 2030), waarvan 4 jaren initieel en 3 x 2 jaren verlengingsopties.

Voor perceel Oost heeft in 2024 een nieuwe aanbesteding plaatsgevonden. Voor dit perceel is een looptijd afgesproken van 10 jaren (tot medio 2034), waarvan 6 jaren initieel en 2 x 2 jaren verlengingsopties. Bij de recente aanbesteding voor perceel Zuid is vanaf 1 augustus 2026 een looptijd van het contract van 10 jaren overeengekomen (tot medio 2036), waarvan 4 jaren initieel en 3 x 2 jaren verlengingsopties. In onderstaande tabel is per perceel vraagafhankelijk vervoer weergegeven welke gemeenten daartoe behoren en wat de (mogelijke) looptijd is van het huidige contract.

Perceel	Gemeenten	Contract aanvang	Looptijd huidig	Looptijd maximaal
Noord	Arnhem (ten noorden Rijn), Doesburg, Renkum, Rheden, Rozendaal	1-8-2020	31-7-2028	31-7-2030
West	Arnhem (ten zuiden Rijn), Lingewaard, Nijmegen (ten noorden Waal), Overbetuwe	1-8-2020	31-7-2028	31-7-2030
Oost	Duiven, Montferland, Westervoort, Zevenaar	1-8-2024	31-7-2030	31-7-2034
Zuid	Beuningen, Berg en Dal, Druten, Heumen, Mook en Middelaar, Nijmegen (ten zuiden Waal), Wijchen	1-8-2026	31-7-2030	31-7-2036

Het routevervoer is, onderverdeeld in 10 percelen (A t/m G, J, K en L), aanbesteed. Voor 6 percelen (A, B, C, E, F en G) zijn met de huidige vervoerders in 2020 overeenkomsten afgesloten met een looptijd van 10 jaren (tot medio 2030), waarvan 4 jaren initieel en 3 x 2 jaren verlengingsopties.

Voor de overige 4 percelen (D, J, K en L) heeft in 2024 een nieuwe aanbesteding plaatsgevonden. Voor deze percelen is een looptijd afgesproken van 10 jaren (tot medio 2034), waarvan 6 jaren initieel en 2 x 2 jaren verlengingsopties.

In onderstaande tabel is per perceel routevervoer weergegeven welke gemeenten daartoe behoren en wat de (mogelijke) looptijd is van het huidige contract.

Perceel	Gemeenten	Contract aanvang	Looptijd huidig	Looptijd maximaal
A	Beuningen, Berg en Dal, Druten, Heumen, Mook en Middelaar, Nijmegen, Wijchen	1-8-2020	31-7-2028	31-7-2030
B	Beuningen, Berg en Dal, Druten, Heumen, Mook en Middelaar, Nijmegen, Wijchen	1-8-2020	31-7-2028	31-7-2030
C	Beuningen, Berg en Dal, Druten, Heumen, Mook en Middelaar, Nijmegen, Wijchen	1-8-2020	31-7-2028	31-7-2030
D	Beuningen, Berg en Dal, Druten, Heumen, Mook en Middelaar, Nijmegen, Wijchen	1-8-2024	31-7-2030	31-7-2034
E	Lingewaard, Overbetuwe	1-8-2020	31-7-2028	31-7-2030
F	Duiven, Montferland, Westervoort, Zevenaar	1-8-2020	31-7-2028	31-7-2030
G	Duiven, Montferland, Westervoort, Zevenaar	1-8-2020	31-7-2028	31-7-2030
J	Arnhem, Doesburg, Renkum, Rheden, Rozendaal	1-8-2024	31-7-2030	31-7-2034
K	Arnhem, Doesburg, Renkum, Rheden, Rozendaal	1-8-2024	31-7-2030	31-7-2034
L	Arnhem, Doesburg, Renkum, Rheden, Rozendaal	1-8-2024	31-7-2030	31-7-2034

Het lichten van verlengingsopties is een tweezijdig besluit dat tenminste één jaar voor expiratiedatum schriftelijk aan de andere partij kenbaar dient te worden gemaakt. 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 toekomstige aanbesteding zal leiden tot hogere tarieven dan de huidige contractueel overeengekomen tarieven.

De huidige meerjarige begrotingen voor het vraagafhankelijk vervoer en routevervoer zijn gebaseerd op de afspraken uit de (verlengde) contracten, waarbij rekening is gehouden met additionele kosten voor de infasering van zero emissie. In het geval dat besloten dient te worden tot een nieuwe aanbesteding, is de verwachting dat er sprake zal zijn van meerkosten ten opzichte van de huidige meerjarige begrotingen vervoerskosten voor de gemeenten die dat betreft.

Infasering zero emissie rolstoelbussen
Met uitzondering van het recent aanbestede perceel Zuid, zijn alle huidige tarieven in het vraagafhankelijk vervoer en routevervoer gebaseerd op vervoer met niet-zero emissie 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. Gedurende de contractperiode met alle vervoerders is de ambitie om uiterlijk 1 augustus 2028 te komen tot een volledig emissieloos vraagafhankelijk en routevervoer binnen Avan.

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 (perceel Oost) of medio 2028 (percelen West en Noord) rekening gehouden met +5% meerkosten voor deze infasering. Voor het routevervoer worden op dit moment geen dergelijke meerkosten verwacht. In onderstaande tabel staan alle uitgangspunten opgesomd.

Vraagafhankelijk vervoer	Percelen	Meerkosten ZE (regulier)	Meerkosten ZE (rolstoelbus)
Contracten per 1-8-2020	Noord, West	0% (vanaf 2026)	5% (vanaf 2028)
Contracten per 1-8-2024	Oost	In tarief verwerkt	5% (vanaf 2026)
Contracten per 1-8-2026	Zuid	In tarief verwerkt	In tarief verwerkt
	Totaal 4		
Routevervoer	**Percelen**	**Meerkosten ZE (regulier)**	**Meerkosten ZE (rolstoelbus)**
Contracten per 1-8-2020	A, B, C, E, F, G	15% (vanaf 2026)	0% (vanaf 2028)
Contracten per 1-8-2024	D, J, K, L	In tarief verwerkt	0% (vanaf 2027)
	Totaal 10		

Clausule afwijkend vervoersvolume overeenkomsten vervoerders
Door invoering van beheersmaatregelen bestaat tijdens de contractperiode de mogelijkheid dat vervoervolumes schommelen. Binnen alle huidige contracten routevervoer zijn afspraken gemaakt voor het geval dat vervoervolumes structureel en substantieel toe- of afnemen en dit leidt tot een onredelijke financiële situatie voor vervoerder of opdrachtgever. Beide partijen treden in dit geval tijdig in overleg. Binnen alle huidige contracten vraagafhankelijk vervoer is een fluctuerende vergoeding op basis van een kilometerstaffel overeengekomen. Bij deze vervoerssoort bestaat dit risico dan ook niet.

In het geval sprake is van een substantiële toe- of afname van het vervoersvolume zullen de financiële gevolgen naar alle waarschijnlijkheid passend zijn binnen de begroting van de BVO DRAN, rekening houdend met de algemene uitgangspunten uit de Kaderbrief 2027.

Brandstofprijzen
Door ontwikkelingen op wereldniveau nemen de kosten van diesel, vanaf maart 2026, enorm toe. De mogelijke kosteneffecten voor 2026 en verder zijn momenteel niet in te schatten, maar zal zeker een opdrukkend effect hebben op de kostenontwikkeling binnen het doelgroepenvervoer. De ontwikkelingen worden gemonitord door de vervoersorganisatie. De hieruit volgende bevindingen worden zowel ambtelijk als bestuurlijk gedeeld waarna afspraken kunnen worden gemaakt over financiële consequenties.

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 deelnemende gemeente. Door periodiek inzicht te geven in het volume van het aantal ritten en de bijbehorende kosten worden de gevolgen van verwachte 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 er gewerkt wordt met bevoorschotting op basis van de meest recent vastgestelde begroting, de ‘open einde’ systematiek en daardoor de mogelijkheid van het algemeen bestuur om tussentijds extra middelen beschikbaar te stellen door een begrotingswijziging vast te stellen. 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
Om de overheidsfinanciën in de Eurozone robuust te houden, zijn in Europees verband afspraken gemaakt over het toegestane maximale tekort van het EMU-saldo op nationaal niveau. De Wet houdbare overheidsfinanciën (Wet hof) is de Nederlandse uitwerking van deze afspraken. Omdat het EMU-saldo van alle decentrale overheden deel uitmaakt van het EMU-saldo op nationaal niveau, is het daarmee ook relevant voor de decentrale overheden om het eigen EMU-saldo te volgen. Voor een bedrijfsvoeringsorganisatie is echter geen referentiewaarde vastgesteld waardoor het berekenen van het EMU-saldo geen toegevoegde waarde heeft.

Geprognosticeerde balans

Omschrijving (bedragen x € 1.000)	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
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	11.250	12.250	13.250	14.250	15.250
Liquide middelen	250	250	250	250	250
Overlopende activa	500	500	500	500	500
Totaal vlottende activa	**12.000**	**13.000**	**14.000**	**15.000**	**16.000**
Totaal activa	**12.000**	**13.000**	**14.000**	**15.000**	**16.000**
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	3.250	3.500	3.750	4.000	4.250
Vooruitgefactureerde bijdrage gemeenten	7.750	8.500	9.250	10.000	10.750
Overige schulden	750	750	750	750	750
Totaal vlottende passiva	**12.000**	**13.000**	**14.000**	**15.000**	**16.000**
Totaal passiva	**12.000**	**13.000**	**14.000**	**15.000**	**16.000**
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 2025 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	€ 24.762	€ 23.083	€ -1.679	€ -
Percentage conform wet Fido, uitvoeringsregeling	8,2%	8,2%	8,2%	
Toegestane kasgeldlimiet	€ 2.030	€ 1.893	€ -138	€ -
Berekening netto vlottende schuld				
Vlottende schuld	€ 12.000	€ 10.316	€ -1.684	€ -
-/- Vlottende middelen	€ 12.000	€ 10.316	€ -1.684	€ -
Netto vlottende schuld	€ -	€ 0	€ -	€ -
Ruimte kasgeldlimiet				
Toegestane kasgeldlimiet	€ 2.030	€ 1.893	€ -138	€ -
-/- Netto vlottende schuld	€ -	€ 0	€ 0	€ -
Ruimte (+) c.q. overschrijding (-)	€ 2.030	€ 1.893	€ -138	€ -

Renterisiconorm

De renterisiconorm beperkt het renterisico op de langlopende financiering. De norm bevordert de spreiding van de looptijd van de kapitaalmarktleningen (looptijd > 1 jaar) door de omvang te beperken van de leningen waarvoor de rente in een bepaald jaar moeten worden aangepast. Het Rijk heeft de maximale omvang van leningen met een renteaanpassing vastgesteld op 20% van het begrotingstotaal. Op dit moment zijn er geen langlopende schulden, zodat er geen aanleiding is om op 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 2025 gelijk aan 2,0% van het begrotingstotaal, waarbij het drempelbedrag minimaal € 1.000.000 bedraagt.

In 2025 resulteert dit voor de BVO DRAN tot een drempelbedrag van € 1.000.000 door een begrotingstotaal in de gewijzigde begroting 2025 van € 25.994.065. Gedurende 2025 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	25.994			
(4b)	Het deel van het begrotingstotaal dat kleiner of gelijk is aan € 500 miljoen	25.994			
(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)	22.502	22.751	23.001	23.001
(5b)	Dagen in het kwartaal	90	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 verhoogd met een starttarief per rit. Voor het routevervoer is de vergoeding gebaseerd op het aantal beladen uren verhoogd met een starttarief. De vergoeding aan het callcenter is gebaseerd op het aantal declarabele ritten binnen het vraagafhankelijk vervoer.

Dienstverleningsovereenkomsten
Voor 2025 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 deelnemende gemeenten wordt gerapporteerd over de geleverde prestaties. De (financiële) voortgangsrapportages worden minimaal halfjaarlijks ten behoeve van het Algemeen Bestuur 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	1,23
Externe inhuur	Kosten als % van de totale loonsom + totale kosten inhuur externen	3,90%
Overhead	Kosten overhead als % van de totale lasten	4,33%

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.

Voor 2025 zijn met vervoerders afspraken gemaakt dat bij 100% van de gereden kilometers sprake dient te zijn van duurzame aandrijfstoffen. Duurzaam gereden kilometers is vervoer waarbij de aandrijfstof bestaat uit biodiesel (HVO 100), biogas of elektriciteit/waterstof. Bovendien dient voor een bepaald deel sprake te zijn van vervoer met zero emissie aandrijfstoffen (elektriciteit/waterstof). De zero emissie ambitie in 2025 is voor het vraagafhankelijk vervoer tenminste 50% en het routevervoer tenminste 25%.

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 behaalde resultaten in het kader van duurzaamheid uit 2025 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 2025 geen onrechtmatigheden geweest die de rapportagegrens van € 230.000 hebben overschreden. De rapportagegrens is bepaald op 50% van de verantwoordingsgrens. De verantwoordingsgrens bedraagt 2% van de totale lasten in de jaarrekening, exclusief toevoegingen aan de reserves (€ 23.083.092). 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 2025	Realisatie 2025	Realisatie 2024
Bedrijfsvoeringsorganisatie (BVO)			
Lasten	1.157.500	1.000.462	949.142
Baten	1.157.500	1.000.462	949.142
Saldo van baten en lasten	0	0	0

Toelichting

In 2025 zijn de bestedingen binnen de begroting gerealiseerd. In paragraaf 3.2 wordt verdere toelichting gegeven.

3.2. Specificatie BVO

Overzicht Overhead	Gewijzigde begroting 2025	Realisatie 2025	Resultaat 2025
Lasten			
Structureel			
Personeelskosten	840.000	769.734	70.266
Ondersteunende taken	70.000	56.713	13.287
Huisvesting	30.000	27.265	2.735
Accountant en fiscaal advies	22.500	20.664	1.836
VDVN	25.000	25.000	-
Kantoorkosten, ICT	62.500	48.916	13.584
Consumenten, klachten	67.500	52.170	15.330
Onvoorzien	-10.000	-	-10.000
Subtotaal	1.107.500	1.000.462	107.038
Incidenteel			
Systeemontwikkeling	50.000	-	50.000
Subtotaal	50.000	-	50.000
TOTAAL	1.157.500	1.000.462	157.038

Toelichting

In 2025 is ongeveer 10% (€ 107.038) van het beschikbare budget voor de structurele overheadkosten 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.

Het begrote bedrag van € 50.000 voor incidentele uitgaven betrof mogelijke kosten voor de overname van de boekingsapp. Hier zou sprake van kunnen zijn op het moment dat er geen contractverlenging met het huidige callcenter overeen gekomen zou worden. Contractverlenging heeft in 2025 alsnog plaatsgevonden.

3.3. Balans

Balans per 31-12-2025

ACTIVA		31-12-2025	31-12-2024
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)	2.584.960	4.162.454
Uitzettingen in 's Rijks schatkist		7.303.103	5.394.913
Overige vorderingen		3.532	89.755
		9.891.595	9.647.121
Liquide middelen			
Banksaldi		250.783	250.937
Overlopende activa			
Overige nog te ontvangen bedragen, en de vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen	(2)	173.816	222.564
Totaal vlottende activa		10.316.194	10.120.622
TOTAAL GENERAAL		10.316.194	10.120.622

PASSIVA		31-12-2025	31-12-2024
Vaste passiva		0	0
Totaal vaste passiva		0	0
Vlottende passiva			
Netto-vlottende schulden met een rentetypische looptijd korter dan één jaar			
Overige schulden	(3)	407.853	214.712
Overlopende passiva			
Verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen	(4)	1.913.177	1.552.852
Van overige Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren	(5)	6.447.890	6.361.986
Overige vooruitontvangen bedragen die ten bate van volgende begrotingsjaren komen	(6)	1.547.274	1.991.071
		9.908.341	9.905.909
Totaal vlottende passiva		10.316.194	10.120.622
TOTAAL GENERAAL		10.316.194	10.120.622

3.3.1. Toelichting balansposten

Vorderingen op openbare lichamen	(1)	2.584.960
Berg en Dal Q1-2026		336.069
Doesburg Q1-2026		169.239
Duiven Q1-2026		172.703
Heumen Q1-2026		121.937
Montferland Q1-2026		196.327
Mook en Middelaar Q1-2026		30.045
Nijmegen Q1-2026		1.011.795
Overbetuwe Q1-2026		159.428
Renkum Q1-2026		253.972
Rozendaal Q1-2026		15.580
Westervoort Q1-2026		117.865
		2.584.960

Overige nog te ontvangen bedragen, en de vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen	(2)	173.816
Nog te ontvangen bedragen		
Vervoerskosten	(a)	113.096
Overige kosten	(b)	58.168
Overige bedragen		
Vooruitbetaalde bedragen		2.552
		173.816

Nog te ontvangen vervoerskosten	(a)	113.096
Malus Q4-2025		105.812
Nog te ontvangen creditnota's		682
Nog te factureren vervoerskosten		6.602
		113.096

Overige kosten	(b)	58.168
Rente schatkistbankieren Q4-2025		27.121
Callcenter Q4-2025		25.148
Overige kosten		5.899
		58.168

Netto-vlottende schulden met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	(3)	407.853
Crediteuren		407.853
		407.853

Verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen	(4)	1.913.177
Nog te betalen bedragen		
Vervoerskosten	(c)	1.709.185
Bonus 2025		105.246
Overige kosten	(d)	24.951
Overige bedragen		
Omzetbelasting Q4-2025		29.697
Loonbelasting december 2025		44.098
		1.913.177

Nog te betalen vervoerskosten	(c)	1.709.185
Vervoer december 2025		1.693.032
Correctie malus Q1 en Q2-2025		3.444
Vervoerskosten Q4-2025		12.709
		1.709.185

Nog te betalen overige kosten	(d)	24.951
BVO lasten 2025		14.425
Pensioenpremie december 2025		9.778
Overige kosten		748
		24.951

Van overige Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren	(5)	6.447.890
Vooruitgefactureerde bijdrage gemeenten		6.447.890
		6.447.890

De deelnemende gemeenten hebben op 16 december 2025 voorschotfacturen voor het eerste kwartaal van 2026 ontvangen.

Overige vooruitontvangen bedragen die ten bate van volgende begrotingsjaren komen	(6)	1.547.274
Nog te betalen bedragen		
Bijdrage gemeenten 2025	(e)	1.547.274
		1.547.274

Bijdrage gemeenten 2025	(e)	1.547.274
Arnhem		219.383
Berg en Dal		84.378
Beuningen		78.534
Doesburg		55.227
Druten		81.859
Duiven		10.867
Heumen		51.936
Lingewaard		211.348
Montferland		31.291
Mook en Middelaar		23.071
Nijmegen		85.313
Overbetuwe		306.614
Renkum		72.325
Rheden		54.041
Rozendaal		2.376
Westervoort		6.031
Wijchen		109.590
Zevenaar		63.090
		1.547.274

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 2025 die kunnen leiden tot uitbetaling is 135 uur. Rekening houdend met het bruto uurloon plus werkgeverslasten betreft het een maximaal bedrag van € 5.502.

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 5 maart 2026 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 rechtmatigheidsverantwoording is opgesteld binnen de kaders van de Kadernota Rechtmatigheid 2025 van de Commissie BBV van september 2025 alsmede onze eigen financiële verordening en het controleprotocol voor de accountantscontrole. Dit betekent dat:
  a. Een verantwoordingsgrens van 2% van de totale lasten in de jaarrekening, exclusief toevoegingen aan de reserves, (€ 460.000) is gehanteerd waarboven cumulatieve fouten en onduidelijkheden in de rechtmatigheidsverantwoording worden opgenomen.
  b. Een rapporteringstolerantie van 5% van de goedkeuringstolerantie (€ 23.000) is gehanteerd waarboven fouten en onduidelijkheden in het verslag van bevindingen 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 2025 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 2025 € 246.000 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

bedragen x € 1	M. van den Beucken	E. Boonen	M. van den Beucken
Functiegegevens	Directeur	Directeur	Adviseur[1]
Aanvang en einde functievervulling in 2025	01/01 t/m 31/10	01/11 t/m 31/12	01/11 t/m 31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1,000	1,000	1,000
Dienstbetrekking?	ja	ja	ja
Bezoldiging			
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€ 90.065	€ 21.923	€ 31.721
Beloningen betaalbaar op termijn	€ 16.253	€ 1.923	€ 3.251
Subtotaal	*€ 106.318*	*€ 23.846*	*€ 34.972*
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€ 204.888	€ 41.112	€ 41.112
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
Bezoldiging	€ 106.318	€ 23.846	€ 34.972
Het bedrag van de overschrijding en de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	N.v.t N.v.t.	N.v.t N.v.t.	N.v.t N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
Gegevens 2024			

	M. van den Beucken
Functiegegevens	Directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2024	01/01 t/m 31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1,000
Dienstbetrekking?	ja
Bezoldiging	
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€ 119.143
Beloningen betaalbaar op termijn	€ 18.551
Subtotaal	*€ 137.694*
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€ 233.000
Bezoldiging	€ 137.694

[1] Functionaris wordt aangemerkt als topfunctionaris tot uiterlijk 31-10-2029 in verband met eerdere functie als directeur.

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

Niet van toepassing voor de BVO DRAN in 2025.

c. Toezichthoudende topfunctionarissen

Niet van toepassing voor de BVO DRAN in 2025.

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

Gegevens 2025			
NAAM TOPFUNCTIONARIS	FUNCTIE	VAN	TOT EN MET
R. Engels	Voorzitter	01-01-2025	01-10-2025
M. Overduin	Voorzitter	02-10-2025	31-12-2025
M. van der Wel	Lid	01-01-2025	26-02-2025
E. van Esch	Lid	27-02-2025	31-12-2025
M. Barber	Lid	01-01-2025	31-12-2025
F. Houben	Lid	01-01-2025	31-12-2025
B. Elbers	Lid	01-01-2025	31-12-2025
G. de Wildt	Lid	01-01-2025	01-10-2025
N. Huntink	Lid	02-10-2025	31-12-2025
M. Overduin	Lid	01-01-2025	01-10-2025
W. Wink	Lid	02-10-2025	31-12-2025
A. Slob	Lid	01-01-2025	31-12-2025
Mevrouw J. Derksen	Lid	01-01-2025	31-12-2025
F. Dillerop	Lid	01-01-2025	31-12-2025
C. Daemen	Lid	01-01-2025	31-12-2025
K. Grimm	Lid	01-01-2025	31-12-2025
E. Vink	Lid	01-01-2025	31-12-2025
R. ter Hoeven	Lid	01-01-2025	31-12-2025
T. van der Pas	Lid	01-01-2025	31-12-2025
De heer J. Derksen	Lid	01-01-2025	31-12-2025
M. Derks	Lid	01-01-2025	16-04-2025
A. van Dam	Lid	17-04-2025	31-12-2025
S. Bijl	Lid	01-01-2025	31-12-2025

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

Niet van toepassing voor de BVO DRAN in 2025.

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 2025.

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 2025.

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 2025 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 2025 een bezoldiging boven het individueel toepasselijke drempelbedrag hebben ontvangen.

3.6. Rechtmatigheidsverantwoording 2025

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 5 maart 2026 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 2% van de totale lasten exclusief toevoegingen aan de reserves en is daarmee vastgesteld op € 460.000. De grondslag voor deze verantwoording is de Kadernota Rechtmatigheid 2025 van de Commissie BBV van september 2025.

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 € 460.000. 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	Vraagafhankelijk vervoer			
	Vervoer (bruto)	Bonus/ malus	Reizigers-bijdragen (incl. Btw)	Vervoer (netto)
	A	B	C	A t/m C = D
Arnhem	2.701.323	-97.094	-315.698	2.288.532
Berg en Dal	398.179	-11.897	-56.068	330.214
Beuningen	168.219	-5.212	-25.385	137.622
Doesburg	79.397	-1.299	-10.164	67.934
Druten	367.728	-10.842	-51.997	304.888
Duiven	168.245	-2.254	-18.611	147.380
Heumen	148.240	-4.248	-21.791	122.201
Lingewaard	625.346	-36.596	-82.076	506.674
Montferland	555.078	-7.420	-70.081	477.577
Mook en Middelaar	88.883	-2.548	-14.741	71.594
Nijmegen	1.654.470	-53.044	-241.155	1.360.271
Overbetuwe	453.445	-26.516	-54.223	372.706
Renkum	607.172	-9.874	-67.659	529.639
Rheden	791.470	-12.825	-90.898	687.746
Rozendaal	1.366	-22	-172	1.172
Westervoort	87.723	-1.176	-10.786	75.761
Wijchen	332.842	-10.018	-49.854	272.970
Zevenaar	460.310	-6.174	-54.626	399.510
TOTAAL	**9.689.435**	**-299.059**	**-1.235.984**	**8.154.392**

Totale kosten vervoer	Routevervoer			Totaal
	Vervoer (bruto)	Bonus/ malus	Vervoer (netto)	Vervoer (netto)
	E	F	E t/m F = G	D + G
Arnhem	2.719.203	21.373	2.740.576	5.029.108
Berg en Dal	636.884	3.846	640.730	970.944
Beuningen	341.339	3.596	344.935	482.557
Doesburg	413.166	2.954	416.121	484.055
Druten	320.989	3.181	324.169	629.058
Duiven	366.718	-1.936	364.782	512.162
Heumen	205.409	1.659	207.068	329.269
Lingewaard	1.063.161	9.321	1.072.482	1.579.156
Montferland	52.826	169	52.995	530.571
Mook en Middelaar	96.934	-178	96.756	168.351
Nijmegen	1.556.028	11.221	1.567.249	2.927.519
Overbetuwe	1.376.883	12.108	1.388.990	1.761.697
Renkum	147.461	1.205	148.666	678.305
Rheden	1.014.343	7.882	1.022.225	1.709.971
Rozendaal	36.746	291	37.037	38.209
Westervoort	286.249	-1.880	284.369	360.130
Wijchen	622.109	4.662	626.771	899.741
Zevenaar	893.193	-1.125	892.068	1.291.579
TOTAAL	**12.149.642**	**78.348**	**12.227.990**	**20.382.382**

Bijlage 2: Totaaloverzicht kosten callcenter

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

Totale kosten callcenter	Gewijzigde begroting	Callcenter	Bonus/ malus	Totaal	Resultaat
Arnhem	149.173	144.603	-3.291	141.312	7.861
Berg en Dal	28.771	28.462	-645	27.816	955
Beuningen	15.877	14.629	-322	14.307	1.570
Doesburg	7.398	7.296	-168	7.128	270
Druten	23.318	21.913	-503	21.410	1.908
Duiven	9.775	11.710	-280	11.431	-1.656
Heumen	15.331	12.860	-302	12.558	2.773
Lingewaard	35.492	31.809	-728	31.081	4.411
Montferland	32.473	31.619	-726	30.893	1.580
Mook en Middelaar	8.649	8.279	-189	8.089	560
Nijmegen	121.262	125.158	-2.843	122.315	-1.053
Overbetuwe	26.534	23.366	-535	22.831	3.703
Renkum	36.472	34.066	-781	33.285	3.187
Rheden	42.697	42.857	-990	41.867	830
Rozendaal	6.213	6.192	-142	6.050	163
Westervoort	8.235	8.147	-187	7.960	275
Wijchen	22.881	23.014	-516	22.498	383
Zevenaar	29.631	27.127	-622	26.505	3.126
TOTAAL	**620.182**	**603.107**	**-13.771**	**589.336**	**30.846**

Bijlage 3: Afrekening 2025 deelnemers

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

Afrekening 2025

	Vervoer			BVO		
	Voorschot	Realisatie	Resultaat	Voorschot	Realisatie	Resultaat
Gemeenten						
Arnhem	5.181.569	5.002.655	178.914	223.331	190.723	32.608
Berg en Dal	1.041.664	965.140	76.524	52.159	45.259	6.900
Beuningen	550.598	478.832	71.766	40.827	35.629	5.198
Doesburg	533.791	480.990	52.801	20.564	18.408	2.156
Druten	700.388	624.248	76.140	31.587	27.776	3.811
Duiven	517.748	510.062	7.686	38.427	33.590	4.837
Heumen	372.279	326.390	45.889	28.019	24.745	3.274
Lingewaard	1.762.942	1.565.208	197.734	67.495	58.291	9.204
Montferland	549.795	527.257	22.538	53.971	46.799	7.172
Mook en Middelaar	187.854	166.928	20.926	16.773	15.187	1.586
Nijmegen	2.965.800	2.915.817	49.983	248.478	212.095	36.383
Overbetuwe	2.038.083	1.744.688	293.395	69.574	60.058	9.516
Renkum	735.773	672.747	63.026	46.908	40.796	6.112
Rheden	1.746.013	1.701.293	44.720	62.762	54.270	8.492
Rozendaal	40.200	37.988	2.212	6.214	6.214	0
Westervoort	361.206	358.398	2.808	25.838	22.890	2.948
Wijchen	995.037	893.911	101.126	60.023	51.941	8.082
Zevenaar	1.335.960	1.284.757	51.203	64.550	55.789	8.761
TOTAAL	**21.616.700**	**20.257.310**	**1.359.390**	**1.157.500**	**1.000.462**	**157.038**

	Callcenter			Totaal		
	Voorschot	Realisatie	Resultaat	Voorschot	Realisatie	Resultaat
Gemeenten						
Arnhem	149.173	141.312	7.861	5.554.073	5.334.690	219.383
Berg en Dal	28.771	27.816	955	1.122.594	1.038.216	84.378
Beuningen	15.877	14.307	1.570	607.302	528.768	78.534
Doesburg	7.398	7.128	270	561.753	506.526	55.227
Druten	23.318	21.410	1.908	755.293	673.434	81.859
Duiven	9.775	11.431	-1.656	565.950	555.083	10.867
Heumen	15.331	12.558	2.773	415.629	363.693	51.936
Lingewaard	35.492	31.081	4.411	1.865.929	1.654.581	211.348
Montferland	32.473	30.893	1.580	636.239	604.948	31.291
Mook en Middelaar	8.649	8.089	560	213.276	190.205	23.071
Nijmegen	121.262	122.315	-1.053	3.335.540	3.250.227	85.313
Overbetuwe	26.534	22.831	3.703	2.134.191	1.827.577	306.614
Renkum	36.472	33.285	3.187	819.153	746.828	72.325
Rheden	42.697	41.867	830	1.851.472	1.797.431	54.041
Rozendaal	6.213	6.050	163	52.627	50.251	2.376
Westervoort	8.235	7.960	275	395.279	389.248	6.031
Wijchen	22.881	22.498	383	1.077.941	968.351	109.590
Zevenaar	29.631	26.505	3.126	1.430.141	1.367.051	63.090
TOTAAL	**620.182**	**589.336**	**30.846**	**23.394.382**	**21.847.108**	**1.547.274**

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 2025	Realisatie 2025
Programmaplan	Taakveld			
P1 Vraagafhankelijk vervoer	Taakveld 6.60 - Vervoersdiensten (Wmo)	Lasten	9.948.606	9.341.641
		Baten	9.948.606	9.817.185
	Taakveld 6.60 - Vervoersvoorzieningen (Wmo)	Lasten	620.182	589.336
		Baten	620.182	620.182
	Totaal	Lasten	10.568.788	9.930.976
		Baten	10.568.788	10.437.367
		Saldo	-	506.391
P2 Routegebonden vervoer	Taakveld 4.3 - Leerlingenvervoer	Lasten	10.601.234	9.889.670
		Baten	10.601.234	10.601.234
	Taakveld 6.713 - Dagbesteding (Wmo)	Lasten	1.056.562	1.004.657
		Baten	1.056.562	1.056.562
	Taakveld 6.752 - Jeugdhulp ambulant regio	Lasten	1.377.703	1.257.327
		Baten	1.377.703	1.377.703
	Totaal	Lasten	13.035.499	12.151.654
		Baten	13.035.499	13.035.499
		Saldo	-	883.845
Overzichten				
Overhead	Taakveld 0.4 - Overhead bedrijfsvoeringsorganisatie	Lasten	1.157.500	1.000.462
		Baten	1.157.500	1.157.500
		Saldo	-	157.038
		Saldo	-	157.038
Saldo van baten en lasten			-	**1.547.274**

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 2025

Gemeenten		Gewijzigde begroting 2025	Realisatie 2025	Resultaat 2025
Vraagafhankelijk vervoer (bruto)		9.948.606	9.689.435	259.171
Vraagafhankelijk vervoer (bonus/malus)		0	-299.059	299.059
Reizigersbijdragen (incl. Btw)		-1.367.405	-1.235.984	-131.421
Vraagafhankelijk vervoer (netto)		8.581.201	8.154.392	426.809
Overige kosten vraagafhankelijk vervoer		0	-48.735	48.735
	Subtotaal	8.581.201	8.105.656	475.545
Routevervoer (bruto)		13.035.499	12.149.642	885.857
Routevervoer (bonus/malus)		0	78.348	-78.348
Routevervoer (netto)		13.035.499	12.227.990	807.509
Overige kosten routevervoer		0	-76.337	76.337
	Subtotaal	13.035.499	12.151.654	883.845
Totaal vervoerskosten		21.616.700	20.257.310	1.359.390
Overhead (vervoersorganisatie)		1.157.500	1.000.462	157.038
Callcenter vraagafhankelijk vervoer		620.182	603.107	17.075
Callcenter (bonus/malus)		0	-13.771	13.771
		620.182	589.336	30.846
TOTAAL		**23.394.382**	**21.847.108**	**1.547.274**