MJPB 2025-2028 BVO DRAN

(inclusief gewijzigde begroting 2024)

Versie: 17 juni 2024

regio arnhem nijmegen VERVOERSORGANISATIE

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3

1.1. Procedure begroting 5
1.2. Uitgangspunten MJPB 2025-2028 5
1.3. Uitgangspunten gewijzigde begroting 2024 9
1.4. Afwijkende uitgangspunten gemeenten 12

2. Beleidsbegroting 14

2.1. Programmaplan 14
2.1.1. Programma vraagafhankelijk vervoer 15
2.1.2. Programma routevervoer 16
2.1.3. Overzicht overhead 18
2.2. Paragrafen 18
2.2.1. Weerstandsvermogen en risicobeheersing 19
2.2.2. Financiering 21
2.2.3. Bedrijfsvoering 22

3. Financiële begroting 23

3.1. Overzicht baten en lasten 23
3.2. Toelichting baten en lasten 24
3.3. Reserves en voorzieningen 24

Bijlage 1: Overzicht baten en lasten per taakveld 27

Bijlage 2: Overzicht gemeentelijke bijdragen 28

Bijlage 3: Geprognosticeerde balans 30

1. Inleiding

Hierbij treft u de Meerjarenprogrammabegroting (MJPB) 2025-2028, inclusief de gewijzigde begroting 2024, van de Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem Nijmegen (BVO DRAN) aan.

Het Algemeen Bestuur heeft met vaststelling van de Kaderbrief 2025 de algemene financiële uitgangspunten voor de opbouw van de meerjarige begroting bepaald. Deze uitgangspunten zijn door de BVO DRAN gehanteerd, tenzij een deelnemende gemeente het verzoek heeft ingediend hiervan af te wijken of er op basis van nadere analyses door de BVO DRAN is gekozen voor een afwijkend algemeen uitgangspunt. In paragraaf 1.2 en 1.3 wordt ingegaan op de algemene financiële uitgangspunten van deze MJPB. Door gemeenten gewenste afwijkingen worden in paragraaf 1.4 toegelicht.

Vanaf medio maart 2020 heeft de Coronacrisis forse impact gehad op het feitelijk gebruik van het vervoer. Aansluitend aan de Coronacrisis zien we een herstel van de vervoersvolumes en naar de huidige inschatting is er momenteel geen sprake meer van zogenaamde Coronaeffecten op het vervoer. Bij het opstellen van de MJPB 2025-2028 en de gewijzigde begroting 2024 wordt geen rekening meer gehouden met Coronaeffecten. Als uitgangspunt voor de hoeveelheden vervoer wordt enkel nog gekeken naar recente periodes en worden die gegevens als zogenaamd nulpunt gehanteerd voor het opstellen van de begroting.

Besluit Begroting en Verantwoording
Bij het opstellen van een meerjarige begroting voor Gemeenschappelijke Regelingen (GR) dient te worden geconformeerd aan het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV). Dit zorgt voor de volgende opzet van de MJPB van de BVO DRAN.

In de basis bestaat de begroting uit 2 onderdelen (art. 7 lid 1 BBV):
- de beleidsbegroting (hoofdstuk 2)
- de financiële begroting (hoofdstuk 3)

De beleidsbegroting bestaat ook uit 2 onderdelen (art. 7 lid 2 BBV):
- het programmaplan (paragraaf 2.1)
- de paragrafen (paragraaf 2.2)

De financiële begroting bestaat uit 3 onderdelen (art. 7 lid 3 BBV):
- het overzicht baten en lasten (paragraaf 3.1)
- de financiële positie (paragraaf 3.2)
- de reserves en voorzieningen (paragraaf 3.3)

Taakvelden
Naast de indeling van de begroting naar programma's moet de begroting ook worden ingedeeld naar taakvelden. De voorgeschreven taakvelden zijn opgenomen in het Iv3 informatievoorschift Gemeenten en Gemeenschappelijke regelingen. Daarnaast is in het BBV (art. 7 lid 3) voorgeschreven dat er een overzicht van lasten en baten per taakveld als bijlage in de begroting opgenomen moet worden (bijlage 1).

Beleidsindicatoren
De commissie BBV heeft aangegeven (vraag en antwoord BBV 2018.12.4) dat de opname van beleidsindicatoren in de begroting voor een GR op grond van het BBV verplicht is gesteld. Het ministerie van BZK heeft daarbij aangegeven dat een GR alleen die indicatoren hoeft op te nemen die behoren bij de taakvelden waarbinnen de GR haar activiteiten uitvoert. Beleidsindicatoren die buiten de taakvelden van de GR vallen, kunnen worden weggelaten. De BVO DRAN zijn geen door deelnemende gemeenten opgelegde beleidsindicatoren bekend.

Overhead
Op de programma's mogen alleen de direct toe te rekenen lasten worden verantwoord. Het is niet toegestaan om overheadkosten in een programma te verantwoorden. Overheadkosten moeten op aparte overzichten worden gepresenteerd. Dit heeft tot gevolg dat alle kosten van de BVO DRAN in de meerjarige begroting als "Overhead" moeten worden gelabeld. Het overzicht overhead is opgenomen in paragraaf 2.1.4 van deze begroting.

Ambtelijke voorbereiding
Samen met de financials en contactambtenaren van de deelnemende gemeenten is deze meerjaren begroting tot stand gekomen.

Btw routegebonden vervoer
De kosten die samenhangen met het vraagafhankelijk vervoer worden in de MJPB exclusief Btw verantwoord. De deelnemende gemeenten hebben volledig recht op aftrek voor de aan deze prestatie gerelateerde Btw. Kosten die samenhangen met het routevervoer worden daarentegen inclusief Btw verantwoord. Deze Btw is namelijk niet aftrekbaar en ook niet compensabel in het Btw-compensatiefonds. Hierdoor is de Btw-component in het routevervoer kostenverhogend voor de gemeenten.

'open einde' systematiek
De inrichting van het vervoer is gebaseerd op een 'open einde' systematiek. Dit betekent dat de kosten oplopen wanneer een deelnemer meer of aangepast gebruik inbrengt of dat er in een periode meer ritten hebben plaatsgevonden dan begroot. Dit brengt een financieel risico met zich mee voor betreffende deelnemer. Door periodiek inzicht te geven in het volume van het aantal ritten en de bijbehorende kosten worden de gevolgen van verwachtte toenames van ritten en/of kosten door de BVO DRAN gecommuniceerd met de gemeenten.

Binnen de bedragen in deze MJPB is zeer beperkt rekening gehouden met dergelijke onvoorziene wijzigingen in de kosten van vervoer of callcenter. De verantwoordelijkheid voor het vormen van een extra post onvoorzien volgend uit de risico's van een open einde systematiek, ligt daardoor bij de deelnemers. Deze extra post onvoorzien komt dan bovenop de in deze MJPB meerjarig begrote bijdragen van de deelnemers.

1.1. Procedure begroting

Voor de aanbieding en vaststelling van de MJPB 2025-2028 (inclusief de gewijzigde begroting 2024) gelden de volgende processtappen. Om te komen tot tijdige vaststelling van de MJPB 2025-2028 en rekening te houden met de wettelijke termijn uit de Wgr (art. 35, lid 1), wordt de volgende planning gehanteerd. In de planning is een ruimere zienswijzeperiode voor de gemeenteraden beschikbaar dan wettelijk voorgeschreven.

Processtap	Datum
1. Vaststelling ontwerp MJPB 2025-2028 door Algemeen Bestuur	7 maart 2024
2. Verzending ontwerp MJPB 2025-2028 aan gemeenten	8 maart 2024
3. Deadline indienen zienswijze door gemeenteraden	31 mei 2024
4. Vaststelling MJPB 2025-2028 door Algemeen Bestuur	27 juni 2024
5. Verzending MJPB 2025-2028 aan gemeenten	28 juni 2024

1.2. Uitgangspunten MJPB 2025-2028

Voor het opstellen van de MJPB 2025-2028 worden per begrotingspost uitgangspunten gekozen ten aanzien van prijs en hoeveelheid. Op basis van deze uitgangspunten worden per jaar de verwachte lasten en baten bepaald. Met behulp van verwachte vervoersvolumes en reeds vastgestelde verdeelsleutels worden vervolgens de meerjarige bijdragen per deelnemer bepaald. In onderstaande opsomming worden de uitgangspunten benoemd.

Vervoer vraagafhankelijk (lasten)

- Contractueel overeengekomen tarief per declarabele kilometer per perceel, jaarlijks rekening houdend met NEA indexatie (2025-2028: +3,0%)
- Hoeveelheid declarabele kilometers in de periode september tot en met november 2023, overeenkomstig de berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen vraagafhankelijk vervoer
- Vanaf 2024 een jaarlijkse toename van de hoeveelheid vraagafhankelijk vervoer in het tweede half jaar van een begrotingsjaar met +10% ten opzichte van het eerste half jaar in dat begrotingsjaar
- Voor de verlengde contracten tot medio 2026 een budget voor meerkosten zero emissie ter grootte van 0% van de begroting bruto vraagafhankelijk vervoer, rekening houdend met het aandeel zero emissie gereden vervoer
- Vanaf medio 2026 een budget voor meerkosten zero emissie ter grootte van 5% van de begroting bruto vraagafhankelijk vervoer, rekening houdend met het aandeel zero emissie gereden vervoer

Callcenter vraagafhankelijk (lasten)

- Contractueel overeengekomen vaste component te verhogen met een tarief per declarabele rit, jaarlijks rekening houdend met CPI indexatie (2025-2028: +3,4%)
- Hoeveelheid declarabele ritten in de periode september tot en met november 2023, overeenkomstig de berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen callcenter vraagafhankelijk vervoer
- Vanaf 2024 een jaarlijkse toename van de hoeveelheid declarabele ritten in het tweede half jaar van een begrotingsjaar met +10% ten opzichte van het eerste half jaar in dat begrotingsjaar

Eigen bijdrage vraagafhankelijk (baten)

- Gemiddeld werkelijk maandbedrag eigen bijdrage per deelnemer in de periode september tot en met november 2023
- Bedragen zijn inclusief Btw, jaarlijks rekening houdend met OV indexatie (2025: +13,82% en 2026-2028: +2,1%)
- Vanaf 2024 een jaarlijkse toename van de hoeveelheid vraagafhankelijk vervoer in het tweede half jaar van een begrotingsjaar met +10% ten opzichte van het eerste half jaar in dat begrotingsjaar

Vervoer routegebonden (lasten)

- Contractueel overeengekomen tarief per beladen uur per perceel verhoogd met het starttarief per route, jaarlijks rekening houdend met NEA indexatie (2025-2028: +3,0%)
- Hoeveelheid beladen uren in de periode september tot en met november 2023, overeenkomstig de berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen routegebonden vervoer
- Vanaf 2024 een jaarlijkse toename van de hoeveelheid routegebonden vervoer in het tweede half jaar van een begrotingsjaar met +15% (jeugdwet) en +5% (leerlingenvervoer en dagbesteding) ten opzichte van het eerste half jaar in dat begrotingsjaar
- Voor de verlengde contracten een budget voor meerkosten zero emissie ter grootte van 15% van de begroting bruto routegebonden vervoer, rekening houdend met het aandeel zero emissie gereden vervoer

BVO (lasten)

- Structurele en incidentele BVO lasten uit MJPB 2024-2027 geactualiseerd op basis van ervaringscijfers 2023, jaarlijks rekening houdend met CPI indexatie en Cao loonindexatie (2025-2028: +3,9%)
- Structurele BVO lasten jaarlijks rekening houdend met een taakstelling (2025-2028: -3%)
- Verdeling naar gemeenten op basis van het aantal inwoners per 1-1-2023
- Verdeling naar vraagafhankelijk en routegebonden vervoer op basis van verhouding bruto vervoerskosten

Overige opmerkingen

Coronaeffecten vervoer

In voorafgaande jaren was sprake van een (deels) onvoorspelbare ontwikkeling van het vervoer ten gevolge van Corona. Inmiddels is sprake van een verdere stabilisatie van het vraagafhankelijk vervoer en vervoer naar dagbestedingslocaties, waardoor ook voor deze vervoerssoorten de vervoersvolumes van 2023 als referentie te hanteren zijn. Zowel voor het vraagafhankelijk vervoer als het routevervoer wordt nu als uitgangspunt voor het opstellen van de MJPB 2025-2028 het werkelijk vervoer 2023 (periode september t/m november) gehanteerd.

Contractverlengingen

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

Met de vervoerders routevervoer is bij de verlenging een additionele vergoeding afgesproken voor de inzet van zero emissie voertuigen vanaf 1 augustus 2024. Voor de verwachte meerkosten van deze additionele vergoeding is in de vorige meerjarige begroting voor de periode vanaf 2024 al een budget meerkosten zero emissie opgenomen. De gemaakte afspraken vallen binnen het hiervoor beschikbare budget.

Voor het vraagafhankelijk vervoer is voor de eerste verlengingsperiode geen additionele vergoeding noodzakelijk gebleken. Binnen de vorige begroting is voor het vraagafhankelijk vervoer ook geen rekening gehouden met een budget meerkosten zero emissie voor de periode 2024-2026. Voor de jaren na 2026 wordt wel rekening gehouden met een budget meerkosten (+5%) voor zero emissie gereden vervoer. In het voorjaar van 2025 worden met deze vervoerders weer gesprekken gevoerd voor de eventuele volgende contractverlenging voor de periode 2026-2028.

Aanbestedingen
Een deel van de vervoerders heeft afgezien van contractverlening. Dit heeft betrekking op al het routevervoer verzorgd voor de gemeenten Arnhem, Doesburg, Renkum, Rheden en Rozendaal en op een beperkt deel van het routevervoer verzorgd voor de gemeenten Beuningen, Berg en Dal, Druten, Heumen, Mook en Middelaar, Nijmegen en Wijchen. Voor het vraagafhankelijk deel heeft het betrekking op het vervoer verzorgd voor de gemeenten Duiven, Montferland, Westervoort en Zevenaar.

In de eerste helft van januari 2024 is het aanbestedingsproces afgerond en heeft gunning plaats gevonden. De afgesloten contracten hebben een looptijd van 10 jaar, opgedeeld in een initiële periode van 6 jaar en verlengingsmogelijkheden van 2 x 2 jaar. De financiële effecten van de aanbestedingsresultaten zijn verwerkt in de MJPB 2025-2028.

De zero emissie kosten zijn onderdeel van het nieuwe integrale tarief voor zover het de inzet van personenauto's en taxibusjes betreft. Infasering van zero emissie aangedreven rolstoelbussen vindt op een later moment plaats. Mede door de grote mate van onzekerheid over de omvang van de hiermee gepaard gaande meerkosten, is in de overeenkomsten afgesproken om een mogelijke additionele vergoeding op een later moment overeen te komen. Voor de jaren na 2026 wordt hierdoor rekening gehouden met een budget meerkosten (+5%) voor zero emissie gereden vraagafhankelijk vervoer volgend uit de aanbesteding. Voor het routevervoer worden op dit moment geen dergelijke meerkosten verwacht.

NEA indexatie
Op 1 augustus 2020 zijn de contracten met de huidige vervoerders ingegaan. Per 1 augustus 2024 gaan de nieuwe en verlengde contracten in. De prijs (P) per perceel is contractueel vastgelegd en is daarmee een gegeven en enkel nog onderhevig aan een jaarlijkse prijsindexatie (NEA index). De NEA indexatie wordt in opdracht van het Sociaal Fonds Mobiliteit door een onafhankelijke partij jaarlijks bepaald op basis van de meest recente gemiddelde kostenontwikkelingen in de branche. De werkelijke indexatie vanaf 1 januari 2024 is vastgesteld op +3,4%. Vanaf 2025 wordt in de begroting rekening gehouden met een structurele indexatie van +3%.

Callcenter
Voor de kosten callcenter wordt het feitelijk gebruik in 2023 (periode september t/m november) gebruikt als uitgangspunt voor het opstellen van de nieuwe meerjarige begroting. Door de directe afhankelijkheid met het vraagafhankelijk vervoer wordt de jaarlijkse toename vraagafhankelijk vervoer (+10%) ook gebruikt voor de meerjarige begroting kosten callcenter.

CPI indexatie
Het contract met het callcenter is ingegaan op 1 augustus 2020. Hierin is een looptijd van 9 jaar overeengekomen, opgedeeld in een initiële periode van 3 jaar en verlengingsmogelijkheden van 3 x 2 jaar. Met het callcenter is in 2022 een eerste verlengingsovereenkomst afgesloten voor de periode 2023-2025. Ook in dit contract is de prijs (P) vastgelegd en enkel nog onderhevig aan een jaarlijkse prijsindexatie (CPI index). De CPI index wordt periodiek bepaald door het CBS. De werkelijke indexatie vanaf 1 januari 2024 is vastgesteld op -0,4%. Vanaf 2025 wordt in de begroting rekening gehouden met een structurele indexatie van +3,4%.

Eigen bijdrage (Btw effect)
De Wmo-reiziger betaalt een eigen bijdrage die als baten in de begroting vraagafhankelijk vervoer zijn opgenomen. Verrekening door de BVO DRAN van deze eigen bijdragen met vervoerders en deelnemers gebeurt inclusief Btw. In de MJPB zijn daardoor alle eigen bedragen ook inclusief 9% Btw verantwoord.

Eigen bijdrage (indexatie)
Jaarlijks worden de OV tarieven van het reguliere busvervoer vastgesteld. De indexatie van de eigen bijdrage binnen Avan volgt deze OV indexatie. Voor 1 januari 2024 bedroeg de werkelijke kostenontwikkeling OV tarieven in het reguliere busvervoer +11,72%. Vanuit de rijksoverheid is er 300 miljoen gereserveerd (motie Bikker) met als doel de OV kosten voor de reiziger niet te verhogen. Ten gevolge daarvan heeft de provincie Gelderland besloten de reizigersbijdrage voor de OV reiziger voor 2024 niet te verhogen. De werkelijke indexatie van de eigen bijdrage binnen Avan is hierdoor vanaf 1 januari 2024 vastgesteld op +0,0%.

Naar verwachting blijft de financiering van de kostenontwikkeling binnen het reguliere busvervoer (motie Bikker) beperkt tot 2024. Hiervan uitgaande zal met ingang van 1 januari 2025 weer de reguliere indexatie toegepast worden op de OV tarieven van het reguliere busvervoer. Deze reguliere indexatie zal naar verwachting worden verhoogd met de niet aan de reiziger doorbelaste kostenontwikkeling in 2024 van +11,72%. Als reguliere indexatie hanteert de BVO DRAN normaliter structureel +2,1%. Rekening houdende met de verwachte verhoging zal de totale indexatie in 2025 incidenteel uitkomen op +13,82%. Vanaf 2026 bedraagt de indexatie van de eigen bijdrage binnen Avan weer structureel +2,1%.

BVO lasten (structureel)
Op basis van de ervaringscijfers uit 2023 is de begroting BVO lasten vanaf 2024 geactualiseerd. Deze analyse heeft ervoor gezorgd dat de begroting van de vervoersorganisatie in 2024, ondanks een hogere prijsindexatie op de looncomponent, structureel naar beneden is bijgesteld. Vanaf 2024 is er een structurele taakstelling van -3% ingeboekt.

BVO lasten (indexatie)
De BVO lasten wordt jaarlijks geïndexeerd met de CPI index. Door het aanzienlijke deel aan personeelskosten binnen de begroting BVO lasten kan de Cao loonindexatie voor een aanpassing van de CPI index zorgen. De CPI index voor 2024 is bepaald op +1,6%. Voor de personeelskosten is rekening gehouden met de in de cao overeengekomen +4,75% per 1 januari 2024. Voor de indexatie in de jaren vanaf 2025 is vastgehouden aan de al in de MJPB verwerkte jaarlijkse CPI index van +3,9%.

1.3. Uitgangspunten gewijzigde begroting 2024

Voor het opstellen van de gewijzigde begroting 2024 worden per begrotingspost uitgangspunten gekozen ten aanzien van prijs en hoeveelheid. Op basis van deze uitgangspunten worden de verwachte lasten en baten bepaald. Met behulp van verwachte vervoersvolumes en reeds vastgestelde verdeelsleutels worden vervolgens de meerjarige bijdragen per deelnemer bepaald. In onderstaande opsomming worden de uitgangspunten benoemd.

Vervoer vraagafhankelijk (lasten)

- Contractueel overeengekomen tarief per declarabele kilometer per perceel, rekening houdend met NEA indexatie +3,4%
- Hoeveelheid declarabele kilometers in de periode september tot en met november 2023, overeenkomstig de berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen vraagafhankelijk vervoer
- Toename van de hoeveelheid vraagafhankelijk vervoer in het tweede half jaar met +10% ten opzichte van het eerste half jaar van 2024
- Voor de verlengde contracten in het tweede half jaar van 2024 een budget voor meerkosten zero emissie ter grootte van 0% van de begroting bruto vraagafhankelijk vervoer, rekening houdend met een aandeel zero emissie gereden vervoer van 50%

Callcenter vraagafhankelijk (lasten)

- Contractueel overeengekomen vaste component te verhogen met een tarief per declarabele rit, rekening houdend met CPI indexatie -0,4%
- Hoeveelheid declarabele ritten in de periode september tot en met november 2023, overeenkomstig de berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen callcenter vraagafhankelijk vervoer
- Toename van de hoeveelheid declarabele ritten in het tweede half jaar met +10% ten opzichte van het eerste half jaar van 2024

Eigen bijdrage vraagafhankelijk (baten)

- Gemiddeld werkelijk maandbedrag eigen bijdrage per deelnemer in de periode september tot en met november 2023
- Bedragen zijn inclusief Btw, rekening houdend met OV indexatie +0,0%
- Toename van de hoeveelheid vraagafhankelijk vervoer in het tweede half jaar met +10% ten opzichte van het eerste half jaar van 2024

Vervoer routegebonden (lasten)

- Contractueel overeengekomen tarief per beladen uur per perceel verhoogd met het starttarief per route, rekening houdend met NEA indexatie +3,4%
- Hoeveelheid beladen uren in de periode september tot en met november 2023, overeenkomstig de berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen routegebonden vervoer
- Toename van de hoeveelheid routegebonden vervoer in het tweede half jaar met +15% (jeugdwet) en +5% (leerlingenvervoer en dagbesteding) ten opzichte van het eerste half jaar van 2024
- Voor de verlengde contracten in het tweede half jaar van 2024 een budget voor meerkosten zero emissie ter grootte van 15% van de begroting bruto routegebonden vervoer, rekening houdend met het aandeel zero emissie gereden vervoer van 50%

BVO (lasten)

- Structurele en incidentele BVO lasten uit de primitieve begroting 2024 geactualiseerd op basis van ervaringscijfers 2023, rekening houdend met CPI indexatie +1,6% en Cao loonindexatie +4,75%
- Structurele BVO lasten rekening houdend met een taakstelling -3%
- Verdeling naar gemeenten op basis van het aantal inwoners per 1-1-2023
- Verdeling naar vraagafhankelijk en routegebonden vervoer op basis van verhouding bruto vervoerskosten

Overige opmerkingen

Coronaeffecten vervoer

In voorafgaande jaren was sprake van een (deels) onvoorspelbare ontwikkeling van het vervoer ten gevolge van Corona. Inmiddels is sprake van een verdere stabilisatie van het vraagafhankelijk vervoer en vervoer naar dagbestedingslocaties, waardoor ook voor deze vervoerssoorten de vervoersvolumes van 2023 als referentie te hanteren zijn. Zowel voor het vraagafhankelijk vervoer als het routevervoer wordt nu als uitgangspunt voor het opstellen van de gewijzigde begroting 2024 het werkelijk vervoer 2023 (periode september t/m november) gehanteerd.

Contractverlengingen

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

Met de vervoerders routevervoer is bij de verlenging een additionele vergoeding afgesproken voor de inzet van zero emissie voertuigen vanaf 1 augustus 2024. Voor de verwachte meerkosten van deze additionele vergoeding is in de vorige meerjarige begroting voor de periode vanaf 2024 al een budget meerkosten zero emissie opgenomen. De gemaakte afspraken vallen binnen het hiervoor beschikbare budget.

Voor het vraagafhankelijk vervoer is voor de eerste verlengingsperiode geen additionele vergoeding noodzakelijk gebleken. Binnen de vorige begroting is voor het vraagafhankelijk vervoer ook geen rekening gehouden met een budget meerkosten zero emissie voor de periode 2024-2026.

Aanbestedingen

Een deel van de vervoerders heeft afgezien van contractverlening. Dit heeft betrekking op al het routevervoer verzorgd voor de gemeenten Arnhem, Doesburg, Renkum, Rheden en Rozendaal en op een beperkt deel van het routevervoer verzorgd voor de gemeenten Beuningen, Berg en Dal, Druten, Heumen, Mook en Middelaar, Nijmegen en Wijchen. Voor het vraagafhankelijk deel heeft het betrekking op het vervoer verzorgd voor de gemeenten Duiven, Montferland, Westervoort en Zevenaar.

In de eerste helft van januari 2024 is het aanbestedingsproces afgerond en heeft gunning plaats gevonden. De afgesloten contracten hebben een looptijd van 10 jaar, opgedeeld in een initiële periode van 6 jaar en verlengingsmogelijkheden van 2 x 2 jaar. De financiële effecten van de aanbestedingsresultaten zijn verwerkt in de gewijzigde begroting 2024.

De zero emissie kosten zijn onderdeel van het nieuwe integrale tarief voor zover het de inzet van personenauto’s en taxibusjes betreft. Infasering van zero emissie aangedreven rolstoelbussen vindt op een later moment plaats. Mede door de grote mate van onzekerheid over de omvang van de hiermee gepaard gaande meerkosten, is in de overeenkomsten afgesproken om een mogelijke additionele vergoeding op een later moment overeen te komen.

NEA indexatie
Op 1 augustus 2020 zijn de contracten met de huidige vervoerders ingegaan. Per 1 augustus 2024 gaan de nieuwe en verlengde contracten in. De prijs (P) per perceel is contractueel vastgelegd en is daarmee een gegeven en enkel nog onderhevig aan een jaarlijkse prijsindexatie (NEA index). De NEA indexatie wordt in opdracht van het Sociaal Fonds Mobiliteit door een onafhankelijke partij jaarlijks bepaald op basis van de meest recente gemiddelde kostenontwikkelingen in de branche. De werkelijke indexatie vanaf 1 januari 2024 is vastgesteld op +3,4%.

Callcenter
Voor de kosten callcenter wordt het feitelijk gebruik in 2023 (periode september t/m november) gebruikt als uitgangspunt voor het opstellen van de nieuwe meerjarige begroting. Door de directe afhankelijkheid met het vraagafhankelijk vervoer wordt de jaarlijkse toename vraagafhankelijk vervoer (+10%) ook gebruikt voor de meerjarige begroting kosten callcenter.

CPI indexatie
Het contract met het callcenter is ingegaan op 1 augustus 2020. Hierin is een looptijd van 9 jaar overeengekomen, opgedeeld in een initiële periode van 3 jaar en verlengingsmogelijkheden van 3 x 2 jaar. Met het callcenter is in 2022 een eerste verlengingsovereenkomst afgesloten voor de periode 2023-2025. Ook in dit contract is de prijs (P) vastgelegd en enkel nog onderhevig aan een jaarlijkse prijsindexatie (CPI index). De CPI index wordt periodiek bepaald door het CBS. De werkelijke indexatie vanaf 1 januari 2024 is vastgesteld op -0,4%.

Eigen bijdrage (Btw effect)
De Wmo-reiziger betaalt een eigen bijdrage die als baten in de begroting vraagafhankelijk vervoer zijn opgenomen. Verrekening door de BVO DRAN van deze eigen bijdragen met vervoerders en deelnemers gebeurt inclusief Btw. In de MJPB zijn daardoor alle eigen bedragen ook inclusief 9% Btw verantwoord.

Eigen bijdrage (indexatie)
Jaarlijks worden de OV tarieven van het reguliere busvervoer vastgesteld. De indexatie van de eigen bijdrage binnen Avan volgt deze OV indexatie. Voor 1 januari 2024 bedroeg de werkelijke kostenontwikkeling OV tarieven in het reguliere busvervoer +11,72%. Vanuit de rijksoverheid is er 300 miljoen gereserveerd (motie Bikker) met als doel de OV kosten voor de reiziger niet te verhogen. Ten gevolge daarvan heeft de provincie Gelderland besloten de reizigersbijdrage voor de OV reiziger voor 2024 niet te verhogen. De werkelijke indexatie van de eigen bijdrage binnen Avan is hierdoor vanaf 1 januari 2024 vastgesteld op +0,0%.

BVO lasten (structureel)
Op basis van de ervaringscijfers uit 2023 is de begroting BVO lasten vanaf 2024 geactualiseerd. Deze analyse heeft ervoor gezorgd dat de begroting van de vervoersorganisatie in 2024, ondanks een hogere prijsindexatie op de looncomponent, structureel naar beneden is bijgesteld. Vanaf 2024 is er een structurele taakstelling van -3% ingeboekt.

BVO lasten (indexatie)
De BVO lasten wordt jaarlijks geïndexeerd met de CPI index. Door het aanzienlijke deel aan personeelskosten binnen de begroting BVO lasten kan de Cao loonindexatie voor een aanpassing van de CPI index zorgen. De CPI index voor 2024 is bepaald op +1,6%. Voor de personeelskosten is rekening gehouden met de in de cao overeengekomen +4,75% per 1 januari 2024.

1.4. Afwijkende uitgangspunten gemeenten

Op verzoek van een gemeente kan worden afgeweken van de algemene uitgangspunten voor het opstellen van de meerjarige begroting. Bij voorkeur gaat dit verzoek gepaard met een (financiële) onderbouwing ten behoeve van toekomstige analyses.

Ten behoeve van het opstellen van eerdere MJPB zijn in de afgelopen jaren door meerdere gemeenten afwijkende uitgangspunten aangegeven. Deze gewijzigde uitgangspunten zijn in deze MJPB wederom verwerkt. Alle afwijkende uitgangspunten die nog relevant zijn voor het opstellen van de MJPB 2025-2028 en gewijzigde begroting 2024 worden in deze paragraaf toegelicht.

Gemeente Berg en Dal
Door de gemeente is een analyse uitgevoerd op de ontwikkelingen in de afgelopen jaren binnen het doelgroepenvervoer voor de gemeente Berg en Dal. Hieruit is door de gemeente geconcludeerd dat de in de kaderbrief opgenomen jaarlijkse toename van meerdere vervoersoorten naar beneden bijgesteld kunnen worden.

De jaarlijkse toename in de MJPB kan voor het vraagafhankelijk vervoer worden bijgesteld van +10% naar +5%, voor het vervoer jeugdwet van +15% naar +5% en voor het leerlingenvervoer van +5% naar +2%.

Gemeente Beuningen
Op basis van een gemeentelijke analyse van het aantal deelnemers in het leerlingenvervoer van de gemeente Beuningen is door de gemeente geconcludeerd dat een jaarlijkse toename met +5% een te hoge aanname is. Rekening houdend met demografische ontwikkelingen wordt door de gemeente gevraagd een jaarlijkse toename van +2% in de MJPB op te nemen.

Gemeente Heumen
Binnen de gemeente Heumen is lokaal vrijwilligersvervoer, het zgn. Buurtvervoer Heumen, beschikbaar. De verwachting is dat het gebruik van dit vervoer blijft toenemen. De jaarlijkse toename van het vraagafhankelijk vervoer kan hierdoor meerjarig bijgesteld worden van +10% naar 0%.

Op basis van een gemeentelijke analyse van het routevervoer van de gemeente Heumen is door de gemeente geconcludeerd dat de jaarlijkse toename in het routevervoer over de volle breedte naar beneden bijgesteld kan worden. De jaarlijkse toename routevervoer is in de MJPB op 0% bepaald.

Gemeente Lingewaard
Op basis van een gemeentelijke analyse van het vervoer heeft de gemeente Lingewaard gevraagd om voor meerdere vervoersoorten de uitgangspunten voor het bepalen van de begroting aan te passen.

Op basis van demografische verwachtingen, het gebruik van de dorpsauto Bemmel als aanvulling op het bestaande vrijwilligersvervoer en de invoer van een lagere kilometergrens vraagt de gemeente de jaarlijkse toename van het vraagafhankelijk vervoer bij te stellen van +10% naar +5%.

Doordat de gemeente Lingewaard actief stuurt op de inzet van andere vormen van vervoer en de verwachting is dat het aantal deelnemers in het jeugdwet vervoer minder toename zal laten zien dan de in de kaderbrief opgenomen +15%, is gevraagd de structurele toename van het jeugdwet vervoer in de MJPB naar +3% te actualiseren.

In 2023 is binnen de gemeente Lingewaard onderzocht op welke wijze alternatief vervoer van kinderen binnen het leerlingenvervoer kan worden gestimuleerd. Daarnaast is het aantal deelnemers in het leerlingenvervoer binnen de gemeente Lingewaard de laatste jaren stabiel gebleven. Beide constateringen hebben ertoe geleid dat de gemeente heeft verzocht om de meerjarige toename van het leerlingenvervoer naar 0% bij te stellen. Op basis van de Kaderbrief 2025 was dit +5%.

Gemeente Nijmegen
Op basis van een gemeentelijke analyse van het aantal deelnemers in het leerlingenvervoer van de gemeente Nijmegen is door de gemeente geconcludeerd dat een jaarlijkse toename met +5% een te hoge aanname is. Rekening houdend met demografische ontwikkelingen en wijzigend beleid is door de gemeente gevraagd een jaarlijkse toename van 0% in de MJPB op te nemen.

Gemeente Overbetuwe
Door beleidsontwikkelingen rondom vervoer naar jeugdhulplocaties wordt een lagere groei verwacht dan het algemeen uitgangspunt uit de kaderbrief voor het aantal deelnemers jeugdwet vervoer in de gemeente Overbetuwe. De gemeente Overbetuwe heeft daardoor aangegeven de jaarlijkse toename van het jeugdwet vervoer in de MJPB bij te stellen van +15% naar +5%.

Op basis van een gemeentelijke analyse van de ontwikkelingen binnen het vraagafhankelijk vervoer van de gemeente Overbetuwe is door de gemeente geconcludeerd dat een jaarlijkse toename met +10% voor Overbetuwe een te hoge aanname is. Er zijn bijvoorbeeld vanaf 1 januari 2020 kilometerbudgetten voor het vraagafhankelijk vervoer ingevoerd en vanaf 2021 is gekozen vrijwilligersvervoersdiensten te versterken en te benutten. De gemeente Overbetuwe heeft door deze constateringen aangegeven de jaarlijkse toename van het vraagafhankelijk vervoer in de MJPB bij te stellen van +10% naar 5%.

Gemeente Renkum
Op basis van een gemeentelijke analyse van het vraagafhankelijk en routevervoer van de gemeente Renkum is door de gemeente geconcludeerd dat een jaarlijkse toename met +10% (vraagafhankelijk vervoer) en +5% of +15% (routevervoer) te hoge aannames zijn. Daarnaast zijn er beleidsinitiatieven bepaald om de kosten van vraagafhankelijk vervoer te reduceren.

Hierdoor heeft de gemeente Renkum verzocht om de jaarlijkse toename van het vraagafhankelijk vervoer en het routevervoer structureel op 0% te zetten in de MJPB. Ook heeft de gemeente Renkum gevraagd om in de begroting rekening te houden met bedragen die door de gemeente zelf zijn bepaald en daarmee geen overeenkomst hebben met de algemene uitgangspunten uit de Kaderbrief 2025.

Gemeente Rheden
Op basis van een gemeentelijke analyse van het vraagafhankelijk en routevervoer van de gemeente Rheden is door de gemeente geconcludeerd dat een jaarlijkse toename met +10% (vraagafhankelijk vervoer) en +5% of +15% (routevervoer) te hoge aannames zijn. Door de gemeente wordt de omvang van het vervoer nog scherper gemonitord en indien noodzakelijk beleidsinitiatieven ingediend om de kosten van vervoer te reduceren.

Hierdoor heeft de gemeente Rheden verzocht om de jaarlijkse toename van het vraagafhankelijk vervoer op 0% te zetten in de MJPB. Voor al het routevervoer is ook gevraagd om rekening te houden met een jaarlijkse toename van het vervoer van 0%.

Gemeente Zevenaar
Op basis van een gemeentelijke analyse van het vraagafhankelijk en routevervoer van de gemeente Zevenaar is door de gemeente geconcludeerd dat enkele algemene uitgangspunten voor het opstellen van de begroting bijgesteld kunnen worden. Voor het vraagafhankelijk vervoer wordt vanaf 2024 een jaarlijkse toename van het vervoer van +5% verwacht (kaderbrief +10%). Dit gebaseerd op basis van geactualiseerde demografische gegevens. Voor het leerlingenvervoer wordt daardoor vanaf 2024 een jaarlijkse toename van +3% verwacht (kaderbrief +5%).

2. Beleidsbegroting

De beleidsbegroting bestaat uit 2 onderdelen (art. 7 lid 2 BBV):
- het programmaplan
- de paragrafen

2.1. Programmaplan

Hierna wordt per programma aangegeven wat onze uitgangspunten zijn bij de uitvoering van onze taken.

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

Beleidskaders
Bij de uitvoering van de taken op het gebied van doelgroepenvervoer gelden, naast de wettelijke voorschiften, de beleids- en/of toetsingskaders die worden aangegeven door de deelnemende gemeenten.

Ontwikkelingen
Het is van belang om tijdig in te spelen op veranderingen en voorspelbaar te blijven voor de deelnemende gemeenten. Het kan gaan om beleidsaanpassingen, maar ook om veranderende wet- en regelgeving voor gemeenten en gecontracteerde marktpartijen. Daarnaast is de instroom van nieuw vervoer een belangrijke factor die invloed heeft op de omvang van de werkzaamheden van de BVO DRAN.

Indeling en opzet programma's
De programma's zijn ingericht met de 3 W-vragen (art. 8 lid 3 BBV):
- Wat willen we bereiken?
- Wat gaan we daarvoor doen?
- Wat mag het kosten?

Onder "Wat willen we bereiken?" wordt bij het vervoer naast een algemene beschrijving over wat we willen bereiken ook ingegaan op specifieke prestatie indicatoren voor de uitvoering van Avan. Bij "Wat mag het kosten?" zijn naast de lasten ook de eigen bijdragen van reizigers en de bijdragen van de deelnemende gemeenten geraamd.

Het programmaplan bestaat uit de volgende programma's:

1. Vraagafhankelijk vervoer
2. Routevervoer

En het overzicht:

3. Overhead

De indeling van de programma's in de begroting beoogt de financiële inzichtelijkheid van het totale takenpakket zo goed mogelijk in beeld te brengen, te kunnen budgetteren en later in de jaarrekening over te kunnen verantwoorden.

2.1.1. Programma vraagafhankelijk vervoer

Wat willen 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 (augustus 2020 tot en met juli 2030) 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 gaan we daarvoor doen?

- Afspraken omtrent het vraagafhankelijk vervoer zijn vastgelegd in de contracten met het callcenter en de vervoerders. Met behulp van systeemgerichte contractbeheersing wordt naleving van de contracten en daarmee de kwaliteit en de financiële afhandeling van de uitvoering gemonitord en geborgd.
- De vervoerders en het callcenter hebben de contractuele verplichting om jaarlijks een audit uit te laten voeren op hun (financiële) processen en (financiële) systemen.
- Analyseren van de (realtime) rittenbakken, zowel kwalitatief als financieel. Het verzorgen van periodieke managementinformatie en andere uitvoeringsinformatie en op basis daarvan rapporteren en (bij)sturen op de uitvoering van Avan. Hierbij zijn de KPI's zoals beschreven in de PvE's het uitgangspunt voor de monitoring en controles.
- Voorafgaand aan ieder bestuurlijk overleg (5x per jaar) is er minimaal één voorbereidend ambtelijk overleg om de onderwerpen van het bestuurlijk overleg voor te bespreken. Aanvullend worden de financiële aspecten separaat besproken met de financials van de gemeenten.
- Structureel, voorafgaand aan het voorbereidend ambtelijk overleg, afstemming met gemeenten over vraagafhankelijk vervoer gerelateerde zaken.
- Structurele aanwezigheid bij het overleg Regionale Adviesraad doelgroepenvervoer om ervaringen van gebruikers mee te nemen in de (bij)sturing van de uitvoering van Avan.
- Goede communicatie over de uitvoering van het vervoer met betrokken partijen en gebruikers Avan.

Wat mag het kosten?

Programma 1: Vraagafhankelijk vervoer	Primitieve begroting 2024	Gewijzigde begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Lasten						
Vervoer	11.872.123	9.906.780	10.909.504	12.381.738	14.036.655	15.565.651
Callcenter	720.042	596.450	634.692	676.592	722.583	773.160
Totaal lasten	12.592.165	10.503.230	11.544.196	13.058.330	14.759.238	16.338.811
Baten						
Arnhem	2.780.226	2.525.523	2.831.054	3.296.868	3.827.478	4.334.306
Berg en Dal	454.125	362.194	386.220	429.118	475.892	514.286
Beuningen	323.449	173.123	193.280	224.426	259.888	293.717
Doesburg	111.053	59.069	65.990	76.195	87.803	98.925
Druten	443.046	316.618	352.661	410.964	477.402	540.408
Duiven	338.889	218.793	233.834	271.563	314.518	355.592
Heumen	187.491	133.445	136.098	144.279	152.826	157.669
Lingewaard	881.164	624.515	667.260	741.947	823.385	890.275
Montferland	593.292	508.739	542.974	632.023	733.457	830.240
Mook en Middelaar	128.686	89.962	100.324	116.446	134.808	152.309
Nijmegen	1.616.589	1.416.396	1.583.778	1.843.406	2.139.115	2.421.305
Overbetuwe	627.528	507.840	543.672	604.097	669.970	724.267
Renkum	662.218	667.843	656.754	694.638	734.258	756.206
Rheden	770.904	752.136	768.027	812.128	858.253	883.810
Rozendaal	16.404	8.081	8.557	9.164	9.834	10.493
Westervoort	231.491	108.485	115.814	134.445	155.663	175.940
Wijchen	367.106	287.817	319.789	372.766	433.143	490.267
Zevenaar	535.318	443.930	450.442	500.749	555.605	600.592
Eigen bijdrage	1.523.186	1.298.721	1.587.668	1.743.108	1.915.940	2.108.204
Totaal baten	12.592.165	10.503.230	11.544.196	13.058.330	14.759.238	16.338.811
Mutaties reserves						
Onttrekking bestemmingsreserve	-	-	-	-	-	-
Dotatie bestemmingsreserve	-	-	-	-	-	-
Saldo	0	0	0	0	0	0

2.1.2. Programma routevervoer

Wat willen 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 (augustus 2020 tot en met juli 2030) 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 gaan we daarvoor doen?

- Afspraken omtrent het routevervoer zijn vastgelegd in de contracten met de vervoerders. Met behulp van systeemgerichte contractbeheersing wordt naleving van de contracten en daarmee de kwaliteit en de financiële afhandeling van de uitvoering gemonitord en geborgd.
- De vervoerders hebben de contractuele verplichting om jaarlijks een audit uit te laten voeren op hun (financiële) processen en (financiële) systemen.
- Analyseren van de (realtime) rittenbakken, zowel kwalitatief als financieel. Het verzorgen van periodieke managementinformatie en andere uitvoeringsinformatie en op basis daarvan rapporteren en (bij)sturen op de uitvoering van Avan. Hierbij zijn de KPI's zoals beschreven in het PvE het uitgangspunt voor de monitoring en controles.
- Voorafgaand aan ieder bestuurlijk overleg (5x per jaar) is er minimaal één voorbereidend ambtelijk overleg om de onderwerpen van het bestuurlijk overleg voor te bespreken. Aanvullend worden de financiële aspecten separaat besproken met de financials van de gemeenten.
- Structureel, voorafgaand aan het voorbereidend ambtelijk overleg, afstemming met gemeenten over routevervoer gerelateerde zaken.
- Structurele aanwezigheid bij het overleg Regionale Adviesraad doelgroepenvervoer om ervaringen van gebruikers mee te nemen in de (bij)sturing van de uitvoering van Avan.
- Goede communicatie over de uitvoering van het vervoer met betrokken partijen en gebruikers Avan.

Wat mag het kosten?

Programma 2: Routevervoer	Primitieve begroting 2024	Gewijzigde begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Lasten						
Vervoer	15.320.159	14.077.027	15.689.373	16.919.205	18.638.790	19.968.182
Totaal lasten	15.320.159	14.077.027	15.689.373	16.919.205	18.638.790	19.968.182
Baten						
Arnhem	3.285.408	3.075.321	3.553.571	3.891.641	4.266.206	4.681.886
Berg en Dal	522.780	633.687	690.161	736.388	807.400	851.312
Beuningen	519.745	491.902	536.908	574.354	633.464	669.491
Doesburg	578.473	459.257	551.538	601.461	656.369	716.837
Druten	345.289	333.865	374.119	411.907	465.610	507.254
Duiven	540.448	406.707	462.363	515.149	594.849	653.433
Heumen	232.242	232.411	247.188	257.693	276.317	284.607
Lingewaard	1.393.354	1.366.669	1.472.074	1.549.918	1.691.944	1.754.386
Montferland	100.194	65.580	73.645	80.953	92.148	99.657
Mook en Middelaar	143.199	120.582	135.326	149.948	168.443	186.038
Nijmegen	1.815.821	1.659.479	1.783.201	1.880.444	2.040.614	2.133.635
Overbetuwe	1.778.889	1.610.039	1.808.707	1.987.880	2.263.138	2.447.583
Renkum	424.388	409.840	409.840	422.135	434.800	447.843
Rheden	1.271.085	1.120.115	1.243.400	1.280.702	1.319.123	1.358.697
Rozendaal	34.216	35.485	41.716	45.487	49.634	54.198
Westervoort	367.159	326.427	370.321	411.585	474.085	519.361
Wijchen	748.451	683.963	766.343	842.181	952.584	1.034.003
Zevenaar	1.219.019	1.045.699	1.168.953	1.279.379	1.452.063	1.567.962
Totaal baten	15.320.159	14.077.027	15.689.373	16.919.205	18.638.790	19.968.182
Mutaties reserves						
Onttrekking bestemmingsreserve	-	-	-	-	-	-
Dotatie bestemmingsreserve	-	-	-	-	-	-
Saldo	0	0	0	0	0	0

2.1.3. Overzicht overhead

Overzicht Overhead	Primitieve begroting 2024	Gewijzigde begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Lasten						
BVO	1.130.070	1.111.360	1.153.685	1.197.077	1.240.941	1.287.223
Totaal lasten	1.130.070	1.111.360	1.153.685	1.197.077	1.240.941	1.287.223
Baten						
Arnhem	217.073	213.226	221.326	229.644	238.029	246.888
Berg en Dal	51.151	50.461	52.385	54.357	56.350	58.453
Beuningen	39.934	39.416	40.919	42.458	44.020	45.664
Doesburg	20.376	20.072	20.841	21.626	22.427	23.268
Druten	30.852	30.589	31.759	32.955	34.168	35.446
Duiven	38.276	37.372	38.799	40.260	41.739	43.299
Heumen	28.275	27.242	28.285	29.349	30.431	31.572
Lingewaard	66.608	65.197	67.680	70.224	72.797	75.512
Montferland	52.962	52.288	54.281	56.322	58.388	60.566
Mook en Middelaar	16.454	16.278	16.903	17.541	18.193	18.877
Nijmegen	236.650	234.090	242.983	252.116	261.319	271.043
Overbetuwe	68.285	67.053	69.606	72.223	74.868	77.661
Renkum	46.527	45.518	47.253	49.033	50.833	52.731
Rheden	62.068	60.639	62.948	65.316	67.709	70.236
Rozendaal	6.173	6.235	6.480	6.726	6.983	7.249
Westervoort	25.404	25.108	26.069	27.049	28.049	29.099
Wijchen	59.377	58.100	60.313	62.582	64.877	67.295
Zevenaar	63.626	62.477	64.856	67.296	69.761	72.364
Totaal baten	1.130.070	1.111.360	1.153.685	1.197.077	1.240.941	1.287.223
Mutaties reserves						
Onttrekking bestemmingsreserve	-	-	-	-	-	-
Dotatie bestemmingsreserve	-	-	-	-	-	-
Saldo	0	0	0	0	0	0

2.2. Paragrafen

In de begroting wordt in afzonderlijke paragrafen ingegaan op de beleidslijnen met betrekking tot relevante beheersmatige aspecten van de organisatie. In de BBV (art. 9 lid 2) staat aangegeven dat in de begroting ten minste de volgende paragrafen opgenomen moeten zijn, tenzij het desbetreffende aspect niet aan de orde is:

- lokale heffingen
- weerstandsvermogen en risicobeheersing
- onderhoud kapitaalgoederen
- financiering
- bedrijfsvoering
- verbonden partijen
- grondbeleid

De paragrafen “lokale heffingen”, "onderhoud kapitaalgoederen", “verbonden partijen” en “grondbeleid” zijn niet op de BVO DRAN van toepassing. De overige paragrafen staan hieronder toegelicht.

2.2.1. Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Het weerstandsvermogen geeft aan in welke mate de BVO DRAN in staat is tegenvallers op te vangen. Bij het opstellen van de begroting en de jaarrekening dienen de voorzienbare en kwantificeerbare risico's zo goed mogelijk in beeld gebracht te worden.

In de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing dient ten minste te worden opgenomen:

- een inventarisatie van de weerstandscapaciteit
- een inventarisatie van de risico's
- het beleid omtrent de weerstandscapaciteit en risico's
- financiële kengetallen

Inventarisatie van de weerstandscapaciteit
De weerstandscapaciteit bestaat uit middelen en mogelijkheden om niet begrote kosten, die onverwachts en substantieel zijn, op te kunnen vangen. Binnen de financiën van de BVO DRAN zijn een tweetal posten te duiden als weerstandscapaciteit: reserves en posten onvoorzien.

Ten aanzien van alle bestedingen door de BVO DRAN is de 'open einde' systematiek van toepassing. Dit houdt in dat bij een tekort een deelnemer bij moet betalen en bij een overschot geld terug krijgt. Dit brengt een financieel risico met zich mee voor betreffende deelnemer. De verantwoordelijkheid voor het vormen van een additionele post onvoorzien ligt daardoor bij de deelnemers. Omdat jaarlijks het resultaat wordt verrekend met de deelnemers, wordt er door de BVO DRAN ook geen reserve opgebouwd.

In de MJPB zijn geen reserves en geen expliciete posten onvoorzien opgenomen. Binnen het saldo van de BVO lasten ("Overhead") is een post onvoorzien opgenomen om niet begrote BVO gerelateerde kosten te kunnen dekken.

Inventarisatie van de risico's
Aanbesteding in het geval vervoerscontracten niet worden verlengd
Met vervoerders zijn in 2020 contracten afgesloten voor een initiële periode van 4 jaar en drie verlengingsopties van elk twee jaar. In 2023 is een deel van de contracten met 2 jaar verlengd. De huidige contractperiode eindigt daardoor op 31 juli 2026. Het lichten van verlengingsopties is een tweezijdig besluit dat tenminste één jaar voor expiratiedatum schriftelijk aan de andere partij kenbaar dient te worden gemaakt. Het is denkbaar dat partijen besluiten contracten niet te verlengen en dat daardoor delen van het vervoer dienen te worden aanbesteed.

Met de huidige en, naar verwachting aanhoudende, marktomstandigheden (krapte arbeidsmarkt, energieprijzen, brandstofprijzen, investering zero emissie voertuigen) is het niet ondenkbaar dat een aanbesteding in 2025 zal leiden tot hogere tarieven dan de huidige contractueel overeengekomen tarieven.

De huidige meerjarige begrotingen voor het vraagafhankelijk vervoer en routevervoer zijn deels gebaseerd op de afspraken uit de recent 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 van betreffende gemeenten.

Infasering zero emissie rolstoelbussen
Alle huidige tarieven in het vraagafhankelijk vervoer en routevervoer zijn gebaseerd op vervoer met niet-zero emissie rolstoelbussen. Dit heeft naar verwachting een kostendrukkend effect op het (toekomstige) tarief doordat het risico en de onzekerheid hieromtrent bij de vervoerder wordt beperkt. De reden hiervan is dat naar verwachting de komende jaren de ontwikkelingen van deze voertuigen in combinatie met infasering van laadinfrastructuur tot een efficiëntere inzet leidt met mogelijke gevolgen voor de kosten.

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 kostenstijgend effect. Binnen de begroting is vanaf medio 2026 rekening gehouden met 5% meerkosten voor de infasering.

Clausule afwijkend vervoersvolume overeenkomsten vervoerders
Door invoering van beheersmaatregelen bestaat tijdens de contractperiode de mogelijkheid dat vervoervolumes schommelen. Binnen de verlengde contracten routevervoer zijn afspraken gemaakt voor het geval dat vervoervolumes structureel met meer dan 30% toe- of afnemen en dit leidt tot een onredelijke financiële situatie voor vervoerder of opdrachtgever. Beide partijen treden in dit geval tijdig in overleg. Bij de nieuwe contracten in het routevervoer bedraagt de overeengekomen clausule 20% toe- of afname van het vervoersvolume. Binnen de verlengde en nieuwe 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 noodzakelijke tariefverhoging ten gevolge van de 20%-30% clausule zal deze naar alle waarschijnlijkheid in alle gevallen passend zijn binnen de begroting van de BVO DRAN, rekening houdend met de algemene uitgangspunten uit de kaderbrief 2025.

Beleid omtrent de weerstandscapaciteit en risico's
De inrichting van het vervoer is gebaseerd op een ‘open einde’ systematiek. Dit betekent dat de kosten oplopen wanneer een deelnemer meer of aangepast gebruik inbrengt of dat er in een periode meer ritten hebben plaatsgevonden dan begroot. Dit brengt een financieel risico met zich mee voor betreffende deelnemer. Door periodiek inzicht te geven in het volume van het aantal ritten en de bijbehorende kosten worden de gevolgen van verwachtte toenames van ritten en/of kosten door de BVO DRAN gecommuniceerd met de gemeenten.

De gemeenten streven naar het versterken van de eigen kracht van de reiziger en een toename van het gebruik van algemene voorzieningen in combinatie met een afname van het doelgroepenvervoer. Bijvoorbeeld het gebruik van openbaar vervoer en vrijwilligers. Daarnaast sturen vervoerders bij het plannen op efficiency. Bijvoorbeeld het afstemmen van verschillende vervoersvormen en slim koppelen van deze vervoersstromen binnen de planning.

Financiële kengetallen
Doordat de BVO DRAN niet over eigen vermogen, vaste activa en vaste passiva beschikt, kan er geen netto schuldquote en solvabilteitsratio worden bepaald. Door de ‘open einde’ systematiek is de structurele exploitatieruimte gewaarborgd.

2.2.2. Financiering

Het financieringsvraagstuk van de BVO DRAN is van een beperkte omvang. Dit heeft vooral te maken met het feit dat de meeste bedrijfsvoeringsonderdelen worden afgenomen van de gemeente Arnhem en de Connectie. Daarnaast bestaat het grootste deel van de begroting BVO lasten uit personeelskosten of daaraan gerelateerde kosten. De financieringsrisico's zullen om die reden slechts beperkt zijn.

Renterisicobeheer
Algemene uitgangspunten met betrekking tot het renterisicobeheer zijn:

- Geen overschrijding van de renterisiconorm conform de Wet Fido.
- Nieuwe leningen/uitzettingen worden afgestemd op de bestaande financiële positie en de liquiditeitsplanning.
- De rentetypische looptijd en het renteniveau van de betreffende lening/uitzetting wordt zo veel mogelijk afgestemd op de actuele rentestand en de rentevisie.

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

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. De huidige financiële positie geeft geen aanleiding om op de korte termijn maatregelen voor te stellen. De verantwoording over de kasgeldlimiet gebeurt in de jaarrekening.

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. De huidige stand van de langlopende schulden geeft geen aanleiding om op de korte termijn maatregelen voor te stellen.

Schatkistbankieren
Naast gemeenten, provincies en waterschappen zijn ook rechtspersonen (openbare lichamen) die zijn ingesteld op basis van de wet Gemeenschappelijke regelingen (Wgr) verplicht tot deelname aan schatkistbankieren. Voor decentrale overheden betekent schatkistbankieren dat zij al hun overtollige middelen aanhouden in de schatkist bij het ministerie van Financiën. De verantwoording van schatkistbankieren gebeurt in de jaarrekening.

Relatiebeheer
Het betalingsverkeer is belegd bij de Bank Nederlandse Gemeenten.

2.2.3. Bedrijfsvoering

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

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

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

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

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

Vennootschapsbelasting
Het kabinet heeft eind 2014 wetgeving vastgesteld, die erop is gericht dat overheidsbedrijven, die economische activiteiten uitoefenen, op dezelfde wijze als private bedrijven aan vennootschapsbelasting (Vpb) zullen worden onderworpen. Deze wetswijziging is per 1 januari 2016 in werking getreden. Aangezien de BVO DRAN geen winstoogmerk heeft en in de GR is bepaald dat positieve rekeningresultaten aan de deelnemers worden terugbetaald, hoeft de BVO DRAN geen rekening te houden met Vpb.

Rechtmatigheid
In de rechtmatigheidsverantwoording geeft het bestuur aan in hoeverre verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties, rechtmatig tot stand zijn gekomen. Dit houdt in dat deze in overeenstemming zijn met de vastgestelde kaders zoals de begroting, het controleprotocol accountantsdiensten en bepalingen in de relevante wet- en regelgeving. De rechtmatigheidsverantwoording vindt plaats in de jaarrekening.

3. Financiële begroting

3.1. Overzicht baten en lasten

Onderstaand is de financiële meerjarenbegroting van de BVO DRAN weergegeven. Per onderdeel wordt in paragraaf 3.2 een toelichting gegeven.

	Primitieve begroting 2024	Gewijzigde begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Lasten deelnemers (BVO, callcenter en vervoer)						
BVO						
Personeelskosten	825.921	840.745	872.493	903.056	936.614	970.008
Ondersteunende taken	65.549	70.938	73.584	76.130	78.707	81.271
Huisvesting	28.842	31.528	31.536	34.127	34.106	36.703
Accountant en fiscaal advies	23.598	21.019	23.652	23.626	23.612	26.216
Platform opdrachtgevers doelgroepenvervoer	15.732	13.137	13.140	13.126	15.741	15.730
Kantoorkosten, ICT	89.147	55.174	57.816	60.379	62.966	62.919
Consumenten, klachten	78.659	89.329	91.980	97.131	99.696	104.866
Onvoorzien	24.057	23.862	25.169	26.523	27.885	29.325
Taakstelling BVO	-34.545	-34.371	-35.684	-37.020	-38.386	-39.815
Incidentele kosten BVO	13.110	0	0	0	0	0
Callcenter						
Vraagafhankelijk WMO	720.042	596.450	634.692	676.592	722.583	773.160
Vervoer						
Vraagafhankelijk WMO	11.872.123	9.906.780	10.909.504	12.381.738	14.036.655	15.565.651
Routegebonden	15.320.159	14.077.027	15.689.373	16.919.205	18.638.790	19.968.182
Onvoorzien						
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Lasten	29.042.394	25.691.617	28.387.254	31.174.611	34.638.969	37.594.216
Baten deelnemers (BVO, callcenter en vervoer)						
BVO						
Vraagafhankelijk WMO en routegebonden	1.130.070	1.111.360	1.153.685	1.197.077	1.240.941	1.287.223
Callcenter						
Vraagafhankelijk WMO	720.042	596.450	634.692	676.592	722.583	773.160
Vervoer						
Vraagafhankelijk WMO	10.348.937	8.608.059	9.321.836	10.638.630	12.120.715	13.457.447
Routegebonden	15.320.159	14.077.027	15.689.373	16.919.205	18.638.790	19.968.182
Reizigersbijdrage						
Reizigersbijdrage WMO (regie en vervoer)	1.523.186	1.298.721	1.587.668	1.743.108	1.915.940	2.108.204
Onvoorzien						
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Baten	29.042.394	25.691.617	28.387.254	31.174.611	34.638.969	37.594.216
Onttrekking bestemmingsreserve	0	0	0	0	0	0
Dotatie bestemmingsreserve	0	0	0	0	0	0
Geraamd resultaat	0	0	0	0	0	0

3.2. Toelichting baten en lasten

Lasten deelnemers

BVO

Personeelskosten

De personeelskosten zijn gebaseerd op de normbedragen behorend bij de functies binnen de beschikbare formatie. Daarnaast is binnen personeelskosten een bedrag voor de inhuur van derden opgenomen.

Ondersteunende taken

De kosten voor ondersteunende taken zijn gebaseerd op een dienstverleningsovereenkomst met de Connectie.

Huisvesting

De kosten voor huisvesting zijn gebaseerd op een huurovereenkomst met de gemeente Arnhem.

Accountant en fiscaal advies

Kosten zijn gebaseerd op ervaringen vanuit voorgaande jaren en de aan de accountant verstrekte opdracht.

Platform opdrachtgevers doelgroepenvervoer

Kosten zijn gebaseerd op de meerjarige begroting van de Vereniging voor Doelgroepenvervoer Nederland.

Kantoorkosten, ICT

Kosten zijn gebaseerd op ervaringen vanuit voorgaande jaren en aangegane verplichtingen.

Consumenten, klachten

Kosten zijn gebaseerd op ervaringen vanuit voorgaande jaren en aangegane verplichtingen.

Onvoorzien

De post onvoorzien bedraagt ongeveer 2,0% van de totale structurele BVO lasten.

Taakstelling

Het Algemeen Bestuur heeft besloten om vanaf 2024 een structurele taakstelling van -3% te leggen op het budget voor de BVO lasten.

Callcenter

Kosten zijn gebaseerd op contractueel overeengekomen tarieven en verwachte hoeveelheden vervoer.

Vervoer

Kosten zijn gebaseerd op contractueel overeengekomen tarieven en verwachte hoeveelheden vervoer.

Baten deelnemers

Algemeen

De baten zijn verdeeld over de onderdelen BVO, callcenter, vervoer en de reizigersbijdrage. De lasten worden na aftrek van de reizigersbijdragen volledig bekostigd door de gemeentelijke bijdragen.

3.3. Reserves en voorzieningen

Doordat jaarlijks het geraamde saldo van baten en lasten wordt verrekend met de deelnemers, worden er geen onttrekking of dotaties aan een bestemmingsreserve voorzien.

Aldus vastgesteld in de vergadering van het Algemeen Bestuur van de Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem Nijmegen van 27 juni 2024,

de secretaris, de voorzitter,





M. van den Beucken R.W.M. Engels

Bijlagen

Bijlage 1: Overzicht baten en lasten per taakveld

Overzicht lasten en baten per taakveld			Primitieve begroting 2024	Gewijzigde begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Programmaplan	**Taakveld**							
P1 Vraagafhankelijk vervoer	Taakveld 6.6 - Vervoersdiensten (WMO)	Lasten	11.872.123	9.906.780	10.909.504	12.381.738	14.036.655	15.565.651
		Baten	11.872.123	9.906.780	10.909.504	12.381.738	14.036.655	15.565.651
	Taakveld 6.6 - Vervoersvoorzieningen (WMO)	Lasten	720.042	596.450	634.692	676.592	722.583	773.160
		Baten	720.042	596.450	634.692	676.592	722.583	773.160
	Totaal	Lasten	12.592.165	10.503.230	11.544.196	13.058.330	14.759.238	16.338.811
		Baten	12.592.165	10.503.230	11.544.196	13.058.330	14.759.238	16.338.811
		Saldo	0	0	0	0	0	0
P2 Routevervoer	Taakveld 4.3 - Leerlingenvervoer	Lasten	11.885.878	11.410.779	12.649.791	13.545.758	14.832.912	15.745.887
		Baten	11.885.878	11.410.779	12.649.791	13.545.758	14.832.912	15.745.887
	Taakveld 6.71c - Dagbesteding (WMO)	Lasten	1.775.007	1.318.669	1.460.195	1.568.366	1.710.029	1.827.228
		Baten	1.775.007	1.318.669	1.460.195	1.568.366	1.710.029	1.827.228
	Taakveld 6.72c - Jeugdhulp dagbesteding	Lasten	1.659.274	1.347.579	1.579.387	1.805.080	2.095.849	2.395.067
		Baten	1.659.274	1.347.579	1.579.387	1.805.080	2.095.849	2.395.067
	Totaal	Lasten	15.320.159	14.077.027	15.689.373	16.919.205	18.638.790	19.968.182
		Baten	15.320.159	14.077.027	15.689.373	16.919.205	18.638.790	19.968.182
		Saldo	0	0	0	0	0	0
Overzichten								
Overhead	Taakveld 0.4 - Overhead bedrijfsvoeringsorganisatie	Lasten	1.130.070	1.111.360	1.153.685	1.197.077	1.240.941	1.287.223
		Baten	1.130.070	1.111.360	1.153.685	1.197.077	1.240.941	1.287.223
		Saldo	0	0	0	0	0	0
		Saldo	0	0	0	0	0	0
Geraamd saldo van baten en lasten			0	0	0	0	0	0

Bijlage 2: Overzicht gemeentelijke bijdragen

In onderstaande overzichten is per deelnemer te zien wat de totaal begrote bijdragen zijn voor de jaren 2024 (gewijzigde begroting) en 2025 (primitieve begroting).

Bijdragen deelnemers gewijzigde begroting 2024	Programma 1 2024	Programma 2 2024	Overhead 2024	Totaal 2024
Lasten				
Vervoer	9.906.780	14.077.027	1.111.360	25.095.167
Callcenter vraagafhankelijk vervoer	596.450			596.450
Totaal lasten	10.503.230	14.077.027	1.111.360	25.691.617
Baten				
Arnhem	2.525.523	3.075.321	213.226	5.814.069
Berg en Dal	362.194	633.687	50.461	1.046.342
Beuningen	173.123	491.902	39.416	704.441
Doesburg	59.069	459.257	20.072	538.398
Druten	316.618	333.865	30.589	681.072
Duiven	218.793	406.707	37.372	662.873
Heumen	133.445	232.411	27.242	393.098
Lingewaard	624.515	1.366.669	65.197	2.056.381
Montferland	508.739	65.580	52.288	626.607
Mook en Middelaar	89.962	120.582	16.278	226.822
Nijmegen	1.416.396	1.659.479	234.090	3.309.965
Overbetuwe	507.840	1.610.039	67.053	2.184.932
Renkum	667.843	409.840	45.518	1.123.201
Rheden	752.136	1.120.115	60.639	1.932.889
Rozendaal	8.081	35.485	6.235	49.801
Westervoort	108.485	326.427	25.108	460.019
Wijchen	287.817	683.963	58.100	1.029.880
Zevenaar	443.930	1.045.699	62.477	1.552.106
Eigen bijdrage	1.298.721			1.298.721
Totaal baten	10.503.230	14.077.027	1.111.360	25.691.617
Mutaties reserves				
Ontrekking bestemmingsreserve	0	0	0	0
Dotatie bestemmingsreserve	0	0	0	0
Saldo	0	0	0	0

Bijdragen deelnemers begroting 2025		Programma 1 2025	Programma 2 2025	Overhead 2025	Totaal 2025
Lasten					
Vervoer		10.909.504	15.689.373	1.153.685	27.752.562
Callcenter vraagafhankelijk vervoer		634.692			634.692
Totaal lasten		11.544.196	15.689.373	1.153.685	28.387.254
Baten					
Arnhem		2.831.054	3.553.571	221.326	6.605.951
Berg en Dal		386.220	690.161	52.385	1.128.766
Beuningen		193.280	536.908	40.919	771.107
Doesburg		65.990	551.538	20.841	638.369
Druten		352.661	374.119	31.759	758.538
Duiven		233.834	462.363	38.799	734.995
Heumen		136.098	247.188	28.285	411.571
Lingewaard		667.260	1.472.074	67.680	2.207.015
Montferland		542.974	73.645	54.281	670.899
Mook en Middelaar		100.324	135.326	16.903	252.553
Nijmegen		1.583.778	1.783.201	242.983	3.609.962
Overbetuwe		543.672	1.808.707	69.606	2.421.985
Renkum		656.754	409.840	47.253	1.113.847
Rheden		768.027	1.243.400	62.948	2.074.375
Rozendaal		8.557	41.716	6.480	56.753
Westervoort		115.814	370.321	26.069	512.204
Wijchen		319.789	766.343	60.313	1.146.445
Zevenaar		450.442	1.168.953	64.856	1.684.251
Eigen bijdrage		1.587.668			1.587.668
Totaal baten		11.544.196	15.689.373	1.153.685	28.387.254
Mutaties reserves					
Ontrekking bestemmingsreserve		0	0	0	0
Dotatie bestemmingsreserve		0	0	0	0
Saldo		0	0	0	0

Bijlage 3: Geprognosticeerde balans

Omschrijving (bedragen x € 1.000)	Realisatie 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
ACTIVA							
Vaste activa							
Materiële vaste activa	0	0	0	0	0	0	0
Financiële vaste activa	0	0	0	0	0	0	0
Totaal vaste activa	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Vlottende activa							
Vorderingen met een looptijd < 1 jaar	8.940	9.250	10.250	11.250	12.250	13.250	14.250
Liquide middelen	250	250	250	250	250	250	250
Overlopende activa	1.124	500	500	500	500	500	500
Totaal vlottende activa	**10.314**	**10.000**	**11.000**	**12.000**	**13.000**	**14.000**	**15.000**
Totaal activa	**10.314**	**10.000**	**11.000**	**12.000**	**13.000**	**14.000**	**15.000**
PASSIVA							
Vaste passiva							
Eigen vermogen	0	0	0	0	0	0	0
Voorzieningen	0	0	0	0	0	0	0
Schulden met een looptijd > 1 jaar	0	0	0	0	0	0	0
Totaal vaste passiva	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Vlottende passiva							
Schulden met een looptijd < 1 jaar	241	250	250	250	250	250	250
Nog te betalen bedragen	2.565	2.750	3.000	3.250	3.500	3.750	4.000
Vooruitgefactureerde bijdrage gemeenten	6.261	6.250	7.000	7.750	8.500	9.250	10.000
Overige schulden	1.247	750	750	750	750	750	750
Totaal vlottende passiva	**10.314**	**10.000**	**11.000**	**12.000**	**13.000**	**14.000**	**15.000**
Totaal passiva	**10.314**	**10.000**	**11.000**	**12.000**	**13.000**	**14.000**	**15.000**
Saldo	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**