Aan de gemeenteraden van de deelnemende gemeenten
in de gemeenschappelijke regeling Bedrijfsvoeringsorganisatie
Doelgroepenvervoer regio Arnhem-Nijmegen

Datum:	28 februari 2025
Onderwerp:	Ontwerpbegroting BVO DRAN

Geachte heer/mevrouw,

Bijgaand ontvangt u de Ontwerp Meerjarenprogrammabegroting 2026-2029 (inclusief gewijzigde begroting 2025), zoals vastgesteld in de bestuursvergadering van de Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer regio Arnhem-Nijmegen (BVO DRAN) van 27 februari 2025.

De ontwerpbegroting is gebaseerd op de algemene uitgangspunten uit de Kaderbrief 2026 en de door gemeenten aangegeven afwijkende uitgangspunten. In afwijking op de algemene uitgangspunten uit de Kaderbrief 2026 is door het algemeen bestuur van de BVO DRAN op 27 februari 2025 besloten om in de ontwerpbegroting de structurele jaarlijkse NEA indexatie van de vervoerskosten te verhogen van +3,0% naar +4,3%. Een toelichting op dit besluit is opgenomen in de ontwerpbegroting (pagina 7, onderdeel “NEA indexatie”).

De periode voor het indienen van zienswijze(n) start op 28 februari 2025 en loopt tot en met 30 mei 2025. Vriendelijk verzoek om uw zienswijze(n) (ook) digitaal te versturen naar secretariaat@vervoersorganisatie.nl.

De begroting zal voor vaststelling worden geagendeerd in de bestuursvergadering van de gemeenschappelijke regeling BVO DRAN van 26 juni 2025.

[redacted]

Namens het bestuur van de BVO DRAN

M. van den Beucken
Secretaris BVO DRAN

Vervoersorganisatie Regio Arnhem Nijmegen
Eusebiusbuitensingel 53
6828 HZ Arnhem
www.vervoersorganisatie.nl
info@vervoersorganisatie.nl
026 3775204
KVK: 66191084
BTW: 856435065B01
IBAN: NL70 BNGH 0285 1694 91

Ontwerp MJPB 2026-2029 BVO DRAN

(inclusief gewijzigde begroting 2025)

Versie: 30 januari 2025

regio arnhem nijmegen
VERVOERSORGANISATIE

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3

1.1. Procedure begroting 5

1.2. Uitgangspunten MJPB 2026-2029 5

1.3. Uitgangspunten gewijzigde begroting 2025 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 24

3.1. Overzicht baten en lasten 24

3.2. Toelichting baten en lasten 24

3.3. Reserves en voorzieningen 25

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) 2026-2029, inclusief de gewijzigde begroting 2025, van de Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem Nijmegen (BVO DRAN) aan.

Het Algemeen Bestuur heeft met vaststelling van de Kaderbrief 2026 de algemene financiële uitgangspunten voor de opbouw van de meerjarige begroting bepaald. De deelnemende gemeenten nemen zelf beleidsbeslissingen en zijn verantwoordelijk voor het stellen van de beleidsmatige kaders.

Voor het opstellen van de MJPB zijn door de BVO DRAN de algemene uitgangspunten 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.

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 2026-2029 (inclusief de gewijzigde begroting 2025) gelden de volgende processtappen. Om te komen tot tijdige vaststelling van de MJPB 2026-2029 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 2026-2029 door Algemeen Bestuur	27 februari 2025
2. Verzending ontwerp MJPB 2026-2029 aan gemeenten	28 februari 2025
3. Deadline indienen zienswijze door gemeenteraden	30 mei 2025
4. Oordeel over zienswijze door Algemeen Bestuur	6 juni 2025
5. Vaststelling MJPB 2026-2029 door Algemeen Bestuur	26 juni 2025
6. Verzending MJPB 2026-2029 aan gemeenten	27 juni 2025

1.2. Uitgangspunten MJPB 2026-2029

Voor het opstellen van de MJPB 2026-2029 worden per begrotingspost uitgangspunten gekozen ten aanzien van prijs en hoeveelheid. Op basis van deze uitgangspunten worden per jaar de verwachte lasten en baten bepaald. Met behulp van 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 een NEA indexatie van +4,3%
- Hoeveelheid declarabele kilometers in de periode september tot en met november 2024, overeenkomstig de berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen vraagafhankelijk vervoer
- Een jaarlijkse toename van de hoeveelheid vraagafhankelijk vervoer in het tweede half jaar van een begrotingsjaar met +5% 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 voor alle contracten 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 een CPI indexatie van +3,5%
- Hoeveelheid declarabele ritten in de periode september tot en met november 2024, overeenkomstig de berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen callcenter vraagafhankelijk vervoer
- Een jaarlijkse toename van de hoeveelheid declarabele ritten in het tweede half jaar van een begrotingsjaar met +5% ten opzichte van het eerste half jaar in dat begrotingsjaar

Reizigersbijdrage vraagafhankelijk (baten)

- Gemiddeld werkelijk maandbedrag eigen bijdrage per deelnemer in de periode september tot en met november 2024
- Bedragen zijn inclusief Btw, jaarlijks rekening houdend met een OV indexatie van +3,0%
- Een jaarlijkse toename van de hoeveelheid vraagafhankelijk vervoer in het tweede half jaar van een begrotingsjaar met +5% 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 een NEA indexatie van +4,3%
- Hoeveelheid beladen uren in de periode september tot en met november 2024, overeenkomstig de berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen routegebonden vervoer
- 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 de MJPB 2025-2028 geactualiseerd op basis van ervaringscijfers 2024, jaarlijks rekening houdend met een CPI indexatie van +4,0%
- Structurele BVO lasten jaarlijks rekening houdend met een taakstelling van -3%
- Verdeling naar gemeenten op basis van het aantal inwoners per 1-1-2024
- Verdeling naar vraagafhankelijk en routegebonden vervoer op basis van verhouding bruto vervoerskosten

Overige opmerkingen

Vervoersvolume

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

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

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

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 MJPB structureel een budget meerkosten (15%) zero emissie opgenomen.

Voor het vraagafhankelijk vervoer is voor de eerste verlengingsperiode geen additionele vergoeding noodzakelijk gebleken. Voor de jaren na 2026 wordt, door de infasering van zero emissie aangedreven rolstoelbussen, wel rekening gehouden met een budget meerkosten (5%) voor zero emissie gereden vervoer. In het voorjaar van 2025 vinden met deze vervoerders weer gesprekken plaats voor de eventuele volgende contractverlenging voor de periode 2026-2028.

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

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

Voor de jaren na 2026 wordt in de MJPB 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 zijn de nieuwe en verlengde contracten ingegaan. 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 jaarlijks door een onafhankelijke partij bepaald op basis van de meest recente gemiddelde kostenontwikkelingen in de branche.

Vanaf 2026 wordt in de begroting rekening gehouden met een structurele indexatie van +4,3%, in de Kaderbrief 2026 is +3,0% opgenomen. De nu gewijzigde structurele indexatie is gelijk aan de verwachte kostenontwikkeling voor 2025 uit de meest recente onafhankelijke rapportage kostenontwikkeling taxivervoer. Die informatie was bij vaststelling van de Kaderbrief 2026 nog niet bekend. De NEA indexatie is in 2025 (incidenteel) lager vastgesteld dan de +4,3% door een nacalculatie effect over 2024 van -2,8%. De NEA indexatie per 1 januari 2025 is daardoor +1,5%.

Callcenter
Voor de kosten callcenter wordt het feitelijk gebruik in 2024 (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 (+5%) 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. In het voorjaar van 2025 vinden met het callcenter gesprekken plaats voor de eventuele volgende contractverlenging.

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 2025 is vastgesteld op +3,5%. Vanaf 2026 wordt daardoor in de begroting rekening gehouden met een structurele indexatie van +3,5%.

Reizigersbijdrage (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 reizigersbedragen ook inclusief 9% Btw verantwoord.

Reizigersbijdrage (indexatie)
Jaarlijks worden de OV tarieven van het reguliere busvervoer vastgesteld. De indexatie van de eigen bijdrage binnen Avan volgt deze OV indexatie. De werkelijke indexatie vanaf 1 januari 2025 is vastgesteld op +3,34%. Vanaf 2026 wordt in de begroting rekening gehouden met een structurele indexatie van +3,0%.

BVO lasten
Op basis van de ervaringscijfers uit 2024 is de begroting BVO lasten vanaf 2025 beoordeeld. Deze analyse heeft ervoor gezorgd dat het structurele deel van de begroting BVO lasten meerjarig enkel geactualiseerd is op basis van de verwachte prijsindexaties. Dit zorgt voor marginale begrotingswijzigingen. Binnen de begroting BVO lasten wordt structureel rekening gehouden met een taakstelling van -3%.

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 loonontwikkeling voor een aanpassing van de CPI index zorgen. De CPI index voor 2025 is bepaald op +4,0%. Vanaf 2026 wordt daardoor in de begroting rekening gehouden met een structurele indexatie van +4,0%.

1.3. Uitgangspunten gewijzigde begroting 2025

Voor het opstellen van de gewijzigde begroting 2025 worden per begrotingspost uitgangspunten gekozen ten aanzien van prijs en hoeveelheid. Op basis van deze uitgangspunten worden de verwachte lasten en baten bepaald. Met behulp van 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 een NEA indexatie van +1,5%
- Hoeveelheid declarabele kilometers in de periode september tot en met november 2024, overeenkomstig de berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen vraagafhankelijk vervoer
- Toename van de hoeveelheid vraagafhankelijk vervoer in het tweede half jaar met +5% ten opzichte van het eerste half jaar van 2025
- Voor de verlengde contracten in 2025 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 60%

Callcenter vraagafhankelijk (lasten)

- Contractueel overeengekomen vaste component te verhogen met een tarief per declarabele rit, rekening houdend met een CPI indexatie van +3,5%
- Hoeveelheid declarabele ritten in de periode september tot en met november 2024, overeenkomstig de berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen callcenter vraagafhankelijk vervoer
- Toename van de hoeveelheid declarabele ritten in het tweede half jaar met +5% ten opzichte van het eerste half jaar van 2025

Reizigersbijdrage vraagafhankelijk (baten)

- Gemiddeld werkelijk maandbedrag eigen bijdrage per deelnemer in de periode september tot en met november 2024
- Bedragen zijn inclusief Btw, rekening houdend met OV indexatie van +3,34%
- Toename van de hoeveelheid vraagafhankelijk vervoer in het tweede half jaar met +5% ten opzichte van het eerste half jaar van 2025

Vervoer routegebonden (lasten)

- Contractueel overeengekomen tarief per beladen uur per perceel verhoogd met het starttarief per route, rekening houdend met een NEA indexatie van +1,5%
- Hoeveelheid beladen uren in de periode september tot en met november 2024, 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 2025
- Voor de verlengde contracten in 2025 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 2025 geactualiseerd op basis van ervaringscijfers 2024, rekening houdend met een CPI indexatie van +4,0% en een verwachte Cao loonontwikkeling van +5,0% in 2025
- Structurele BVO lasten rekening houdend met een taakstelling -3%
- Verdeling naar gemeenten op basis van het aantal inwoners per 1-1-2024
- Verdeling naar vraagafhankelijk en routegebonden vervoer op basis van verhouding bruto vervoerskosten

Overige opmerkingen

Vervoersvolume

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

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

Contracten vervoer (verlengingen)

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

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 gewijzigde begroting 2025 een budget meerkosten zero emissie opgenomen.

Voor het vraagafhankelijk vervoer is voor de eerste verlengingsperiode geen additionele vergoeding noodzakelijk gebleken.

Contracten vervoer (aanbestedingen)

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

De zero emissie kosten zijn in deze contracten onderdeel van het tarief voor zover het de inzet van personenauto's en taxibusjes betreft. Infasering van zero emissie aangedreven rolstoelbussen vindt op een later moment (na 2025) plaats. Dit geldt zowel voor het vraagafhankelijk vervoer en het routevervoer. In 2025 is voor deze contracten hierdoor geen noodzaak om rekening te houden met een budget meerkosten zero emissie.

NEA indexatie
Op 1 augustus 2020 zijn de contracten met de huidige vervoerders ingegaan. Per 1 augustus 2024 zijn de nieuwe en verlengde contracten ingegaan. 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 2025 is vastgesteld op +1,5%.

Callcenter
Voor de kosten callcenter wordt het feitelijk gebruik in 2024 (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 (+5%) 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. In het voorjaar van 2025 vinden met het callcenter gesprekken plaats voor de eventuele volgende contractverlenging.

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 2025 is vastgesteld op +3,5%.

Reizigersbijdrage (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.

Reizigersbijdrage (indexatie)
Jaarlijks worden de OV tarieven van het reguliere busvervoer vastgesteld. De indexatie van de eigen bijdrage binnen Avan volgt deze OV indexatie. De werkelijke indexatie vanaf 1 januari 2025 is vastgesteld op +3,34%.

BVO lasten
Op basis van de ervaringscijfers uit 2024 is de begroting BVO lasten vanaf 2025 beoordeeld. Deze analyse heeft ervoor gezorgd dat het structurele deel van de begroting BVO lasten in 2025 enkel geactualiseerd is op basis van de verwachte prijsindexaties. Dit zorgt voor een marginale begrotingswijziging. Binnen de begroting BVO lasten wordt structureel rekening gehouden met een taakstelling van -3%.

In 2025 wordt in totaal voor € 50.000 incidentele uitgaven voorzien voor advisering rondom nieuwe aanbestedingsprocedures en verdere doorontwikkeling van systeemgerichte contractbeheersing.

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 loonontwikkeling voor een aanpassing van de CPI index zorgen. De CPI index voor 2025 is bepaald op +4,0%. Voor de personeelskosten is in 2025 rekening gehouden met de verwachte loonontwikkeling (+5,0%) in de nieuwe cao per 1 april 2025.

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 deze en eerdere MJPB zijn in de afgelopen jaren door meerdere gemeenten afwijkende uitgangspunten aangegeven. Alle afwijkende uitgangspunten die nog relevant zijn voor het opstellen van de MJPB 2026-2029 en gewijzigde begroting 2025 worden in deze paragraaf toegelicht.

Gemeente Berg en Dal
Door de gemeente is een analyse uitgevoerd op de specifieke ontwikkelingen 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 jeugdwet vervoer worden bijgesteld 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 het Buurtvervoer blijft toenemen. De jaarlijkse toename van het vraagafhankelijk vervoer kan hierdoor meerjarig bijgesteld worden van +5% 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 doelgroepenvervoer heeft de gemeente Lingewaard gevraagd om voor meerdere vervoersoorten de uitgangspunten voor het bepalen van de begroting aan te passen.

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 2026 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 het 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%.

Gemeente Rheden
Op basis van een gemeentelijke analyse van het doelgroepenvervoer van de gemeente Rheden is door de gemeente geconcludeerd dat een jaarlijkse toename met +5% voor het vraagafhankelijk vervoer en +15% voor het jeugdwet vervoer te hoge aannames zijn. Voor het jeugdwet vervoer wordt gevraagd de jaarlijkse toename te verlagen naar +5%.

Door de inzet van alternatieve voorzieningen als de Plusbus en vervoer door vrijwilligers via het Meldpunt vrijwillige thuiszorg, wordt gevraagd om voor de jaarlijkse toename vraagafhankelijk vervoer rekening te houden met 0%.

Gemeente Zevenaar
De gemeente Zevenaar heeft in 2024 met het vaststellen van het verbeterplan doelgroepenvervoer, verbeteringen en maatregelen doorgevoerd die vanaf 2025 moeten leiden tot vermindering van de kosten van het doelgroepenvervoer. Dit plan is een uitwerking van het coalitieakkoord 2022-2026, waarin is opgenomen dat de gemeente stappen neemt om de kosten van het doelgroepenvervoer te verlagen.

Op basis van een gemeentelijke analyse is bepaald dat de beheersmaatregelen in 2025 leiden tot een structurele verlaging van de kosten vraagafhankelijk vervoer van € 33.000, leerlingenvervoer van € 45.000 en vervoer naar dagbesteding van € 15.000. Vanuit dezelfde analyse is geconcludeerd dat er een jaarlijkse toename in het leerlingenvervoer van +3% wordt verwacht. In de Kaderbrief 2026 is dat +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 reizigersbijdragen 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 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 2025	Gewijzigde begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Lasten						
Vervoer	10.909.504	9.948.606	11.194.834	12.497.086	13.628.624	14.865.354
Callcenter	634.692	620.182	653.176	688.307	725.729	765.621
Totaal lasten	11.544.196	10.568.788	11.848.010	13.185.393	14.354.353	15.630.975
Baten						
Arnhem	2.831.054	2.553.192	2.897.683	3.255.690	3.565.172	3.904.286
Berg en Dal	386.220	367.168	416.502	467.766	511.956	560.372
Beuningen	193.280	164.652	186.468	209.134	228.684	250.099
Doesburg	65.990	71.655	80.853	90.378	98.688	107.783
Druten	352.661	350.084	397.610	446.927	489.364	535.871
Duiven	233.834	148.712	168.546	189.080	206.934	226.494
Heumen	136.098	154.260	166.592	173.390	181.103	189.155
Lingewaard	667.260	639.672	727.023	817.650	895.651	981.147
Montferland	542.974	532.891	604.844	679.559	744.064	814.750
Mook en Middelaar	100.324	89.337	101.300	113.666	124.332	136.019
Nijmegen	1.583.778	1.469.436	1.667.369	1.873.302	2.050.660	2.244.997
Overbetuwe	543.672	482.968	548.356	616.215	674.799	739.001
Renkum	656.754	624.866	708.526	795.451	870.778	953.302
Rheden	768.027	742.792	802.421	859.070	896.050	934.661
Rozendaal	8.557	7.354	7.733	8.125	8.503	8.904
Westervoort	115.814	84.097	95.093	106.474	116.368	127.201
Wijchen	319.789	297.186	337.542	379.428	415.393	454.808
Zevenaar	450.442	421.061	460.847	517.692	566.693	620.386
Reizigersbijdrage	1.587.668	1.367.405	1.472.702	1.586.396	1.709.161	1.841.739
Totaal baten	11.544.196	10.568.788	11.848.010	13.185.393	14.354.353	15.630.975
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 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 2025	Gewijzigde begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Lasten						
Vervoer	15.689.373	14.214.445	15.565.915	17.470.979	19.056.360	20.812.856
Totaal lasten	15.689.373	14.214.445	15.565.915	17.470.979	19.056.360	20.812.856
Baten						
Arnhem	3.553.571	3.027.530	3.356.283	3.724.429	4.137.338	4.601.208
Berg en Dal	690.161	766.561	827.989	918.502	980.653	1.047.105
Beuningen	536.908	437.987	476.065	535.346	574.346	616.797
Doesburg	551.538	511.792	565.592	625.529	692.390	767.077
Druten	374.119	407.248	454.585	521.746	575.880	636.060
Duiven	462.363	412.904	463.541	539.300	596.591	660.527
Heumen	247.188	254.352	268.755	292.762	305.353	318.483
Lingewaard	1.472.074	1.263.051	1.346.761	1.488.845	1.563.418	1.642.126
Montferland	73.645	53.821	59.909	69.053	75.623	82.819
Mook en Middelaar	135.326	116.811	131.760	150.405	169.346	191.014
Nijmegen	1.783.201	1.763.212	1.890.792	2.085.871	2.220.691	2.370.311
Overbetuwe	1.808.707	1.723.997	1.918.771	2.211.939	2.422.406	2.652.898
Renkum	409.840	160.643	185.412	214.430	248.479	288.489
Rheden	1.243.400	1.140.051	1.248.526	1.367.324	1.497.425	1.639.905
Rozendaal	41.716	42.574	46.832	51.536	56.738	62.493
Westervoort	370.321	316.776	358.570	420.658	469.604	524.983
Wijchen	766.343	785.598	876.259	1.004.107	1.107.740	1.222.846
Zevenaar	1.168.953	1.029.538	1.089.513	1.249.197	1.362.342	1.487.715
Totaal baten	15.689.373	14.214.445	15.565.915	17.470.979	19.056.360	20.812.856
Mutaties reserves						
Onttrekking bestemmingsreserve	-	-	-	-	-	-
Dotatie bestemmingsreserve	-	-	-	-	-	-
Saldo	0	0	0	0	0	0

2.1.3. Overzicht overhead

Overzicht Overhead	Primitieve begroting 2025	Gewijzigde begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Lasten						
BVO	1.153.685	1.216.595	1.208.016	1.255.431	1.305.342	1.355.278
Totaal lasten	1.153.685	1.216.595	1.208.016	1.255.431	1.305.342	1.355.278
Baten						
Arnhem	221.326	234.732	232.246	241.347	250.935	260.500
Berg en Dal	52.385	54.822	54.499	56.639	58.891	61.147
Beuningen	40.919	42.912	42.732	44.412	46.178	47.950
Doesburg	20.841	21.613	21.689	22.544	23.443	24.349
Druten	31.759	33.200	33.136	34.440	35.810	37.187
Duiven	38.799	40.391	40.240	41.822	43.485	45.155
Heumen	28.285	29.449	29.432	30.590	31.808	33.033
Lingewaard	67.680	70.941	70.423	73.188	76.097	79.008
Montferland	54.281	56.726	56.381	58.595	60.925	63.257
Mook en Middelaar	16.903	17.630	17.754	18.455	19.191	19.935
Nijmegen	242.983	261.165	258.361	268.483	279.150	289.789
Overbetuwe	69.606	73.125	72.582	75.431	78.430	81.428
Renkum	47.253	49.302	49.046	50.972	52.999	55.032
Rheden	62.948	65.967	65.510	68.082	70.790	73.497
Rozendaal	6.480	6.531	6.788	7.060	7.344	7.637
Westervoort	26.069	27.156	27.166	28.236	29.359	30.491
Wijchen	60.313	63.087	62.665	65.125	67.713	70.305
Zevenaar	64.856	67.847	67.367	70.010	72.794	75.578
Totaal baten	1.153.685	1.216.595	1.208.016	1.255.431	1.305.342	1.355.278
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 terugkrijgt. 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.

Aanbesteding in het geval contract callcenter niet wordt verlengd
Met het callcenter is in 2020 een contract afgesloten voor een initiële periode van 3 jaar en drie verlengingsopties van elk twee jaar. In 2022 is het contract met 2 jaar verlengd. Het lichten van een verlengingsoptie is een tweezijdig besluit dat tijdig en schriftelijk aan de andere partij kenbaar dient te worden gemaakt. Het is denkbaar dat partijen besluiten het contract niet te verlengen en dat daardoor het contract callcenter dient te worden aanbesteed.

Met de huidige en, naar verwachting aanhoudende, marktomstandigheden (krapte arbeidsmarkt, energieprijzen) is het niet ondenkbaar dat een aanbesteding in 2025 zal leiden tot een hoger tarief dan het huidige contractueel overeengekomen tarief.

De huidige meerjarige begrotingen voor het callcenter is gebaseerd op de afspraken uit het huidige verlengde contract. 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 callcenter van alle gemeenten.

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

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

Infasering zero emissie rolstoelbussen
Alle huidige tarieven in het vraagafhankelijk vervoer en routevervoer zijn 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. De feitelijke effecten van infasering van zero emissie rolstoelbussen wordt verkregen op het moment dat daar bestuurlijke besluitvorming over plaatsvindt.

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

Clausule afwijkend vervoersvolume overeenkomsten vervoerders
Door invoering van beheersmaatregelen bestaat tijdens de contractperiode de mogelijkheid dat vervoervolumes schommelen. Binnen alle huidige contracten (verlenging en aanbesteding) 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 de alle huidige contracten (verlenging en aanbesteding) 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 tariefwijziging door substantiële toe- of afname van het vervoersvolume 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 2026.

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 2025	Gewijzigde begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Lasten deelnemers (BVO, callcenter en vervoer)						
BVO						
Personeelskosten	872.493	882.884	916.518	953.393	992.793	1.032.218
Ondersteunende taken	73.584	73.574	76.158	78.793	78.793	81.422
Huisvesting	31.536	31.532	34.140	34.144	36.770	36.771
Accountant en fiscaal advies	23.652	23.649	23.635	23.638	26.264	26.265
Platform opdrachtgevers doelgroepenvervoer	13.140	26.276	28.887	28.891	31.517	31.518
Kantoorkosten, ICT	57.816	65.691	65.653	70.914	73.540	76.169
Consumenten, klachten	91.980	70.946	73.532	76.166	78.793	84.048
Onvoorzien	25.169	25.491	26.857	28.322	27.239	28.783
Taakstelling BVO	-35.684	-36.000	-37.363	-38.829	-40.368	-41.917
Incidentele kosten BVO	0	52.553	0	0	0	0
Callcenter						
Vraagafhankelijk WMO	634.692	620.182	653.176	688.307	725.729	765.621
Vervoer						
Vraagafhankelijk WMO	10.909.504	9.948.606	11.194.834	12.497.086	13.628.624	14.865.354
Routegebonden	15.689.373	14.214.445	15.565.915	17.470.979	19.056.360	20.812.856
Onvoorzien						
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Lasten	28.387.254	25.999.828	28.621.941	31.911.803	34.716.055	37.799.109
Baten deelnemers (BVO, callcenter en vervoer)						
BVO						
Vraagafhankelijk WMO en routegebonden	1.153.685	1.216.595	1.208.016	1.255.431	1.305.342	1.355.278
Callcenter						
Vraagafhankelijk WMO	634.692	620.182	653.176	688.307	725.729	765.621
Vervoer						
Vraagafhankelijk WMO	9.321.836	8.581.201	9.722.132	10.910.690	11.919.463	13.023.615
Routegebonden	15.689.373	14.214.445	15.565.915	17.470.979	19.056.360	20.812.856
Reizigersbijdrage						
Reizigersbijdrage WMO (regie en vervoer)	1.587.668	1.367.405	1.472.702	1.586.396	1.709.161	1.841.739
Onvoorzien						
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Baten	28.387.254	25.999.828	28.621.941	31.911.803	34.716.055	37.799.109
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.
Vereniging voor Doelgroepenvervoer Nederland
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 februari 2025,

de secretaris, de voorzitter,

i.o.

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 2025	Gewijzigde begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Programmaplan	**Taakveld**							
P1 Vraagafhankelijk vervoer	Taakveld 6.6 - Vervoersdiensten (WMO)	Lasten	10.909.504	9.948.606	11.194.834	12.497.086	13.628.624	14.865.354
		Baten	10.909.504	9.948.606	11.194.834	12.497.086	13.628.624	14.865.354
	Taakveld 6.6 - Vervoersvoorzieningen (WMO)	Lasten	634.692	620.182	653.176	688.307	725.729	765.621
		Baten	634.692	620.182	653.176	688.307	725.729	765.621
	Totaal	Lasten	11.544.196	10.568.788	11.848.010	13.185.393	14.354.353	15.630.975
		Baten	11.544.196	10.568.788	11.848.010	13.185.393	14.354.353	15.630.975
		Saldo	0	0	0	0	0	0
P2 Routevervoer	Taakveld 4.3 - Leerlingenvervoer	Lasten	12.649.791	11.560.912	12.542.166	13.954.172	15.047.070	16.232.354
		Baten	12.649.791	11.560.912	12.542.166	13.954.172	15.047.070	16.232.354
	Taakveld 6.71c - Dagbesteding (WMO)	Lasten	1.460.195	1.151.837	1.259.583	1.413.553	1.548.055	1.695.351
		Baten	1.460.195	1.151.837	1.259.583	1.413.553	1.548.055	1.695.351
	Taakveld 6.72c - Jeugdhulp dagbesteding	Lasten	1.579.387	1.501.696	1.764.166	2.103.253	2.461.235	2.885.150
		Baten	1.579.387	1.501.696	1.764.166	2.103.253	2.461.235	2.885.150
	Totaal	Lasten	15.689.373	14.214.445	15.565.915	17.470.979	19.056.360	20.812.856
		Baten	15.689.373	14.214.445	15.565.915	17.470.979	19.056.360	20.812.856
		Saldo	0	0	0	0	0	0
Overzichten								
Overhead	Taakveld 0.4 - Overhead bedrijfsvoeringsorganisatie	Lasten	1.153.685	1.216.595	1.208.016	1.255.431	1.305.342	1.355.278
		Baten	1.153.685	1.216.595	1.208.016	1.255.431	1.305.342	1.355.278
		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 2025 (gewijzigde begroting) en 2026 (primitieve begroting).

Bijdragen deelnemers gewijzigde begroting 2025	Programma 1 2025	Programma 2 2025	Overhead 2025	Totaal 2025
Lasten				
Vervoer	9.948.606	14.214.445	1.216.595	25.379.646
Callcenter vraagafhankelijk vervoer	620.182			620.182
Totaal lasten	10.568.788	14.214.445	1.216.595	25.999.828
Baten				
Arnhem	2.553.192	3.027.530	234.732	5.815.453
Berg en Dal	367.168	766.561	54.822	1.188.551
Beuningen	164.652	437.987	42.912	645.551
Doesburg	71.655	511.792	21.613	605.060
Druten	350.084	407.248	33.200	790.532
Duiven	148.712	412.904	40.391	602.007
Heumen	154.260	254.352	29.449	438.061
Lingewaard	639.672	1.263.051	70.941	1.973.663
Montferland	532.891	53.821	56.726	643.438
Mook en Middelaar	89.337	116.811	17.630	223.778
Nijmegen	1.469.436	1.763.212	261.165	3.493.813
Overbetuwe	482.968	1.723.997	73.125	2.280.090
Renkum	624.866	160.643	49.302	834.811
Rheden	742.792	1.140.051	65.967	1.948.810
Rozendaal	7.354	42.574	6.531	56.460
Westervoort	84.097	316.776	27.156	428.029
Wijchen	297.186	785.598	63.087	1.145.871
Zevenaar	421.061	1.029.538	67.847	1.518.445
Reizigersbijdrage	1.367.405			1.367.405
Totaal baten	10.568.788	14.214.445	1.216.595	25.999.828
Mutaties reserves				
Ontrekking bestemmingsreserve	0	0	0	0
Dotatie bestemmingsreserve	0	0	0	0
Saldo	0	0	0	0

Bijdragen deelnemers begroting 2026	Programma 1 2026	Programma 2 2026	Overhead 2026	Totaal 2026
Lasten				
Vervoer	11.194.834	15.565.915	1.208.016	27.968.765
Callcenter vraagafhankelijk vervoer	653.176			653.176
Totaal lasten	11.848.010	15.565.915	1.208.016	28.621.941
Baten				
Arnhem	2.897.683	3.356.283	232.246	6.486.212
Berg en Dal	416.502	827.989	54.499	1.298.991
Beuningen	186.468	476.065	42.732	705.265
Doesburg	80.853	565.592	21.689	668.134
Druten	397.610	454.585	33.136	885.331
Duiven	168.546	463.541	40.240	672.327
Heumen	166.592	268.755	29.432	464.778
Lingewaard	727.023	1.346.761	70.423	2.144.208
Montferland	604.844	59.909	56.381	721.133
Mook en Middelaar	101.300	131.760	17.754	250.814
Nijmegen	1.667.369	1.890.792	258.361	3.816.523
Overbetuwe	548.356	1.918.771	72.582	2.539.709
Renkum	708.526	185.412	49.046	942.984
Rheden	802.421	1.248.526	65.510	2.116.458
Rozendaal	7.733	46.832	6.788	61.353
Westervoort	95.093	358.570	27.166	480.828
Wijchen	337.542	876.259	62.665	1.276.465
Zevenaar	460.847	1.089.513	67.367	1.617.726
Reizigersbijdrage	1.472.702			1.472.702
Totaal baten	11.848.010	15.565.915	1.208.016	28.621.941
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 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
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	9.478	10.250	11.250	12.250	13.250	14.250	15.250
Liquide middelen	251	250	250	250	250	250	250
Overlopende activa	962	500	500	500	500	500	500
Totaal vlottende activa	**10.691**	**11.000**	**12.000**	**13.000**	**14.000**	**15.000**	**16.000**
Totaal activa	**10.691**	**11.000**	**12.000**	**13.000**	**14.000**	**15.000**	**16.000**
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	13	250	250	250	250	250	250
Nog te betalen bedragen	2.707	3.000	3.250	3.500	3.750	4.000	4.250
Vooruitgefactureerde bijdrage gemeenten	6.550	7.000	7.750	8.500	9.250	10.000	10.750
Overige schulden	1.421	750	750	750	750	750	750
Totaal vlottende passiva	**10.691**	**11.000**	**12.000**	**13.000**	**14.000**	**15.000**	**16.000**
Totaal passiva	**10.691**	**11.000**	**12.000**	**13.000**	**14.000**	**15.000**	**16.000**
Saldo	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**