

Leeswijzer ontwerp meerjarenprogrammabegroting 2027 – 2030 BVO DRAN

I. Algemeen

Samenstelling begroting

De meerjarenprogrammabegroting 2027 – 2030 Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem-Nijmegen (hierna: MJPB BVO DRAN) bestaat op grond van wettelijke bepalingen uit het besluit begroting en verantwoording voor gemeenten en provincies uit 2 onderdelen:

1. Beleidsbegroting (hoofdstuk 2), onderverdeeld in:
 - a. het programmaplan;
 - b. de paragrafen.
2. Financiële begroting (hoofdstuk 3), onderverdeeld in:
 - a. overzicht van baten en lasten incl. toelichting;
 - b. uiteenzetting van de financiële toelichting incl. toelichting;
 - c. bijlage met geraamde baten en lasten per taakveld;
 - d. overheadkosten.

Procedure

De ontwerp-MJPB wordt samengesteld in samenwerking met de contactambtenaren en financials van de deelnemende gemeenten aan BVO DRAN. Vervolgens wordt de ontwerp-MJPB vastgesteld door het algemeen bestuur van BVO DRAN. Dat bestuur bestaat uit leden aangewezen door de colleges van de deelnemende gemeenten. Voor de gemeente Nijmegen is dit wethouder Daemen. Na vaststelling wordt de ontwerp-MJPB verstuurd aan de gemeenten zodat gemeenteraden hun zienswijzen hierop kunnen geven. Deze zienswijzen worden vervolgens weer in het algemeen bestuur besproken, waarna de MJPB wordt vastgesteld, verstuurd aan de gemeenten en ingediend bij de Provincie Gelderland.

II. Financieel inhoudelijk

Uitgangspunten ontwerp-MJPB

Voor het opstellen van de MJPB gelden enkele uitgangspunten, nader toegelicht op pagina 5 en 6 van de ontwerp-MJPB. De opmerkingen vanaf pagina 6 worden hieronder toegelicht.

1. *Open einde systematiek, vervoersvolume*

De inrichting van het doelgroepenvervoer is gebaseerd op een 'open einde systematiek'. Hoe meer gebruik gemaakt wordt van het vervoer, hoe hoger de kosten zullen zijn. Dit geeft een onzekere factor in de begroting: kosten kunnen hoger maar ook lager uitvallen. Door inzicht te hebben in het volume van het aantal ritten (het vervoersvolume), kan een schatting gemaakt worden. Voor het toekomstige gebruik.

Zoals bij de vorige begrotingen wordt in de ontwerp-MJPB de periode van september – november 2025 gebruikt om het vervoersvolume voor de eerste 6 maanden van 2026 in te schatten.

2. *Vervoerscontracten (vraagafhankelijk vervoer, VAV)*

Het VAV is in 2020 aanbesteed en onderverdeeld in 4 percelen (Noord, Oost, Zuid, West). Met vervoerders is destijds een looptijd van 10 jaren afgesproken (4 jaar initieel), met de eerste verlengingsmogelijkheid in 2024 (3 x 2 jaar verlengingsopties).

De gemeente Nijmegen behoort tot perceel West (stadsdelen ten noorden van de Waal) en perceel Zuid (stadsdelen ten zuiden van de Waal). Perceel West is verlengd tot 2028 (tweede verlenging). In perceel Zuid is geen gebruik gemaakt van de verlengingsoptie door de vervoerder. Daarom is dat perceel recent aanbesteed. Het nieuwe contract start 1 augustus 2026 en kent een looptijd van 10 jaren (4 jaar initieel, 3 x 2 jaar verlengingsopties).

De recente aanbesteding van perceel Zuid heeft geleid tot een kostenstijging van * voor de gemeenten. Dit is verwerkt in de ontwerp-MJPB.

3. *Vervoerscontracten (route-afhankelijk vervoer, RAV)*

Het RAV is in 2020 aanbesteed en onderverdeeld in 9 percelen (A t/m I). Met vervoerders is destijds een looptijd van 10 jaren afgesproken (4 jaar initieel), met de eerste verlengingsmogelijkheid in 2024 (3 x 2 verlengingsopties).

De gemeente Nijmegen behoort tot de percelen A, C en J. Inmiddels gelden hiervoor verschillende start- en verlengingsdata. Op korte termijn wordt hierin geen aanbesteding verwacht.

2a en 3a. Zero-emissie vervoer

Binnen BVO DRAN geldt de norm van zero-emissie vervoer. Nog niet binnen alle contracten wordt gereden met zero-emissie vervoer, met name rolstoelbussen. Daarnaast zijn, met uitzondering van het recent aanbestede vervoer in perceel-Zuid, alle huidige tarieven voor de gemeenten gebaseerd op vervoer met niet-zero-emissie rolstoelbussen. In de contracten met alle vervoerders is de ambitie opgenomen om uiterlijk 1 augustus 2028 te komen tot een volledig emissieloos VAV binnen BVO DRAN. Dit is mogelijk via de herzieningsclausule die is opgenomen in de huidige contracten.

De infasering, het lichten van deze optie en het toepassen van het zero-emissie vervoer, geeft op korte termijn een kostenstijging. Binnen de begroting VAV is vanaf medio 2028 (perceel-West) rekening gehouden met +5% meerkosten voor deze infasering. Bij de infasering van zero-emissie vervoer verwachten wij binnen het RAV geen kostenstijging vanwege het geringe aandeel van rolstoelbussen. Zie deze tabel:

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

4. NEA-indexatie

De prijs per perceel is in de aanbesteding vastgelegd en wordt jaarlijks geïndexeerd met de NEA-indexatie. De NEA-index wordt jaarlijks in opdracht van het Sociaal Fonds Mobiliteit door een onafhankelijke partij (Panteia) bepaald op basis van de meest recente gemiddelde kostenontwikkelingen in de branche (www.sfmobiliteit.nl/nea-index). In de ontwerp-MJPB is voor de jaren 2027 en verder gerekend met een verwachte structurele jaarlijkse NEA-indexatie van +3,4%. Dit percentage is gelijk aan de raming kostenontwikkelingen 2026 uit de NEA-index eindrapportage 2025 – 2026.

5. Callcenter, CPI-indexatie

Het callcenter verzorgt de planning van de ritten en vangt eventuele vragen daarover op. Het contract met het callcenter is in 2025 verlengd tot 31 juli 2029. Het overeengekomen tarief is verwerkt in de ontwerp-MJPB.

De prijs wordt jaarlijks geïndexeerd met de CPI-index zoals gepubliceerd door het Centraal Bureau voor de Statistiek. Vanaf 2027 wordt in de begroting rekening gehouden met een structurele indexatie van +3,1%, gelijk aan de vastgestelde indexatie per 1 januari 2026.

6. Reizigersbijdrage VAV (btw-effect, indexatie)

De Wmo-reiziger betaalt in het VAV een eigen bijdrage (Wmo-tarief met korting, Wmo-tarief zonder korting, Medereiziger: <https://www.avan-vervoer.nl/avan-wmo/wat-kost-het/>). De eigen bijdrage is in de ontwerp-MJPB VAV als baten opgenomen.

In 2025 is eenmalig een korting toegepast op de reizigersbijdrage ter compensatie van de in het verleden aan reizigers in rekening gebrachte belkosten. Deze korting op het starttarief van een rit komt vanaf 1 januari 2026 te vervallen.

We werken met een standaardschatting van een jaarlijkse groei van het VAV van 5%. Daarmee gaan we ook uit van een groei van de reizigersbijdragen van 5% per jaar. Het overgrote deel van deze reizigers betaalt volgens het tarief ‘Wmo zonder korting’.

Na de gemaakte rit verrekenet BVO DRAN de kosten van de rit met de eigen bijdrage. Wat daarvan overblijft, wordt inclusief btw betaald door de gemeente. In de ontwerp-MJPB zijn daarom alle reizigersbijdragen VAV inclusief 9% btw opgenomen.

De jaarlijkse indexatie van de reizigersbijdrage (LTI) wordt gebaseerd op de prognose van het Samenwerkingsverband van decentrale ov-autoriteiten (DOVA). De definitieve LTI-indexatie per 1 januari 2026 is +3,86%. Vanaf 2027 wordt in de begroting rekening gehouden met een structurele indexatie van +3,0%.

8. Overhead (BVO-lasten, indexatie)

BVO DRAN voert voor de deelnemende gemeenten het contractmanagement en financiële beheersing van het doelgroepenvervoer uit. Dit geeft BVO-lasten voor de deelnemende gemeenten ('overhead'), wat voornamelijk bestaat uit personeelskosten.

De begroting van de overheadkosten vanaf 2026 is gebaseerd op ervaringscijfers uit 2025. De overheadkosten wordt jaarlijks geïndexeerd met de CPI-index. De cao-loonontwikkeling kan voor een aanpassing van de CPI-index zorgen. Dat is vanaf 2027 niet nodig. Daarom is de structurele indexatie in de ontwerp-MJPB op +2,9% bepaald.

Algemene kanttekeningen

Bij de ontwerp-MJPB gelden enkele algemene financiële kanttekeningen. De onderwerpen staan verspreid opgenomen in de ontwerp-MJPB op de pagina's 9, 23, . De algemene kanttekeningen worden hieronder nader toegelicht.

1. Verschillende tarieven voor reizigersbijdragen (VAV)

Gemeenten hebben de mogelijkheid keuzes te maken in een mogelijke tariefdifferentiatie van reizigersbijdragen tot een 'Wmo-tarief met korting', een 'basistarief' en 'Wmo-tarief zonder korting'. Op dit moment gelden 2 tarieven voor onze inwoners (met korting, zonder korting), zie: [Wat kost het?](#)

Het basistarief zou een lagere korting voor de reiziger betekenen en daarmee een hogere eigen bijdrage voor de reiziger (dit wordt op +-25% geschat en is afhankelijk van indexatie). Een hogere eigen bijdrage van de reiziger verlaagt de bijdrage van de gemeente. Het basistarief valt dus tussen de huidige 'Wmo-vervoer met korting' en 'Wmo-vervoer zonder korting'. Het tarief 'Wmo-vervoer zonder korting' geldt op dit moment voor reizigers die boven hun kilometerbudget uit komen en deze niet tijdig ophogen. Bij tijdige ophoging blijft het tarief met korting gelden.

Zoals aangekondigd in de raadsinformatiebrief d.d. 10 februari 2026 (kenmerk E25.002700) wordt door het college onderzocht of wij hierop beheersmaatregelen kunnen nemen en welke uitwerking dit zou hebben. Dit zou zich kunnen uitwerken in het loslaten van het ophogen van het maximale kilometerbudget en als uitgangspunt in dat geval 'Wmo-vervoer zonder korting' te hanteren.

Het ligt in de lijn der verwachting dat gemeenten en het algemeen bestuur van BVO DRAN in 2026 keuzes gaan maken ten aanzien van de mogelijke tariefdifferentiatie van reizigersbijdragen en het basistarief als geldend tarief gaan hanteren, met daarbij het tarief zonder korting voor reizigers die over hun kilometerbudget gaan. In de ontwerp-MJPB is nog geen rekening gehouden met mogelijke effecten van eventuele keuzes BVO DRAN-breed dan wel op gemeentelijk niveau. Bij verhoging van de reizigersbijdragen, dalen de kosten voor de gemeenten.

Let op: de reizigersbijdragen gelden per instap en per kilometer. De kosten van een rit in het VAV zijn daarmee afhankelijk van het reisgedrag van de inwoner, waar geen concrete voorspelling in te maken is.

2. *Zero-emissie rolstoelbussen*

De uitsluiting van niet-zero-emissie voertuigen heeft naar verwachting een kostendrukkend effect op de lange termijn doordat het risico en de onzekerheid bij de vervoerder wordt beperkt: het is voor de vervoerder(s) duidelijk wat van hen verwacht wordt. Uitwerking hiervan kan in de begroting nog niet concreet worden gemaakt.

Zie ook 'Uitgangspunten ontwerp-MJPB, 2a en 3a. Zero-emissie vervoer'.

3. *Vervoersvolume*

Door invoering van (lokale) beheersmaatregelen bestaat tijdens de contractperiode de mogelijkheid dat vervoervolumes schommelen. Dit geeft onzekerheid aan de vervoerders. Binnen alle huidige contracten RAV 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 (BVO DRAN, de gemeenten). Beide partijen treden in dit geval tijdig in overleg.

Bij het VAV komen we niet snel afwijkende vervoersvolumes tegen. Wel is het vervoer afhankelijk van het gedrag en de reis van de inwoner. Daarom is binnen alle huidige contracten VAV een fluctuerende vergoeding op basis van een kilometerstaffel overeengekomen.

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

4. *'Open einde'-systematiek: beleid omtrent risico's voor de gemeente*

De inrichting van het VAV-en RAV is gebaseerd op een 'open einde'-systematiek van de Wmo 2015 en de Jeugdwet. Concreet betekent dit dat de kosten oplopen wanneer in een gemeente meer gebruik gemaakt wordt van het VAV of RAV dan begroot is. Dit geeft een financieel risico voor de gemeente.

Door periodiek inzicht te geven in het volume van het aantal ritten en de bijbehorende kosten worden de gevolgen van verwachte toenames van ritten en/of kosten door BVO DRAN gecommuniceerd met de gemeenten.

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

5. *Financiële kerngetallen*

Doordat BVO DRAN niet over eigen vermogen, vaste activa en vaste passiva beschikt, kan er geen netto schuldquotum en solvabiliteitsratio worden bepaald. Dankzij de 'open einde'-systematiek is de structurele exploitatieruimte echter gewaarborgd.