

Onderwerp: Ontwerp meerjarenprogrammabegroting 2025-2028 BVO DRAN, incl. gewijzigde begroting 2024

Ons kenmerk: 2024-016788

Nummer.

Elst, 26 maart 2024

AAN DE RAAD

## 1. Voorstel

1. Kennis te nemen van de ontwerp meerjarenprogrammabegroting 2025-2028 BVO DRAN, inclusief de gewijzigde begroting 2024.
2. Geen gebruik te maken van de gelegenheid om een zienswijze in te dienen.

## 2. Inleiding

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

Op 7 maart 2024 is de meerjarenprogrammabegroting 2025-2028 (hierna MJPB), inclusief de gewijzigde begroting 2024 in de bestuursvergadering van de BVO DRAN vastgesteld. Conform de bepalingen in de gemeenschappelijke regeling wordt de gemeenteraad om een zienswijze gevraagd. Op 27 juni 2024 zal het bestuur van de BVO DRAN de MJPB definitief vaststellen.

## 3. Doel en beoogd effect

Inzicht geven in de MJPB 2025-2028 BVO DRAN, inclusief de gewijzigde begroting 2024 en u in de gelegenheid stellen een zienswijze hierover in te dienen.

## 4. Argumenten

### 1.1 Er ligt een ontwerp meerjarenprogrammabegroting, inclusief een begrotingswijziging 2024, voor die goed is afgestemd met de gemeente Overbetuwe

In de gewijzigde begroting 2024 en de ontwerpbegroting 2025-2028 zijn de uitgangspunten uit de Kaderbrief 2025 meegenomen. In de inleiding van de ontwerpbegroting staan de uitgangspunten nader uitgewerkt. Op basis van een analyse van het feitelijke gebruik van het doelgroepenvervoer in Overbetuwe en onze beleidsmaatregelen worden voor Overbetuwe sinds enkele jaren aangepaste uitgangspunten gehanteerd.

### 2.1 Het college ziet geen aanleiding voor het indienen van een zienswijze

In de gewijzigde begroting 2024 en de MJPB is rekening gehouden met alle relevante beheersmatige aspecten van de organisatie en toekomstige uitdagingen. De uitgangspunten zijn ambtelijk goed afgestemd met de deelnemende gemeenten. De

gewijzigde begroting 2024 en de MJPB geven hierdoor geen aanleiding tot het indienen van een zienswijze.

## 5. Kanttekeningen en risico's

### 1.1 Open einde systematiek

De inrichting van het vervoer is gebaseerd op een 'open einde' systematiek. Dit betekent dat de kosten oplopen wanneer in een periode meer ritten hebben plaatsgevonden dan begroot. Dit brengt een financieel risico met zich mee. De BVO DRAN beperkt dit risico door in de MJPB uit te gaan van een groei in het gebruik op basis van de realisatiecijfers van de afgelopen jaren.

### 1.2 Aanhoudend chauffeurstekort

Het vervoer staat nog altijd onder druk wegens het aanhoudende landelijk personeelstekort. In het leerlingenvervoer heeft dit ook voor het schooljaar 2023-2024 het onwenselijke gevolg gehad dat het noodzakelijk werd de maximale reistijden te verhogen. Ondanks de vele inspanningen van de vervoerders om nieuwe chauffeurs te werven, blijft het zeer moeizaam om in het benodigde aantal chauffeurs te voorzien. Voor enkele knelpunten hebben we een (tijdelijke) oplossing gevonden door een opdracht te verstrekken aan lokale vervoerders. Uitgangspunt blijft echter dat al het vervoer indien mogelijk bij de BVO DRAN wordt ondergebracht. In de MJPB gaan we daarbij uit van een groeiend gebruik van het vervoer. Indien de chauffeurstekorten aanhouden, kan hier mogelijk op termijn onvoldoende in worden voorzien.

## 6. Financiën

De bijdrage voor de gemeente Overbetuwe voor de periode 2024-2028 ziet er als volgt uit:

Tabel 1: Gemeentelijke bijdrage aan de BVO DRAN	Bijgesteld 2024	2025	2026	2027	2028
Vraagafhankelijk vervoer	507.900	543.700	604.100	670.000	724.300
Routegebonden vervoer	1.610.000	1.808.700	1.987.900	2.263.100	2.447.600
BVO lasten	67.100	69.600	72.200	74.900	77.700
Totaal	2.185.000	2.422.000	2.664.200	3.008.000	3.249.600

Het effect op de gemeentelijke begroting is als volgt:

Tabel 2: Effect ten opzichte van de gemeentelijke begroting	Bijgesteld 2024	2025	2026	2027
Wmo vraagafhankelijk vervoer	-123.800	-86.500	-60.600	-32.400
Wmo dagbestedingsvervoer	-49.700	-47.200	-50.500	-55.800
Jeugdwetvervoer	14.200	17.900	19.000	21.000
Leerlingenvervoer	-132.400	-100.700	-107.600	-119.400
Totaal	-291.700	-216.500	-199.700	-186.600

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

\*\* De huidige gemeentelijke meerjarenbegroting loopt t/m de jaarschijf 2027. Het effect op de gemeentelijke begroting van de verwachte bijdrage aan de BVO DRAN in 2028 kan hierdoor nog niet inzichtelijk worden gemaakt.

Het financiële effect voor 2024, zoals aangegeven in de bovenstaande tabel, wordt na de definitieve besluitvorming verwerkt in de 2<sup>e</sup> bestuursrapportage 2024. Het effect voor 2025 en verder wordt meegenomen in de kadernota en begroting 2025. Het voordeel op leerlingenvervoer wordt niet verwerkt. Dit wordt in onderstaande tekst nader toegelicht.

Het financiële effect is het gevolg van de volgende ontwikkelingen:

#### Indexering vervoerstarieven

Er is contractueel vastgelegd dat er met betrekking tot de vervoerstarieven jaarlijkse indexering plaatsvindt volgens de NEA index<sup>1</sup>. In de vorige MJPB werd als gevolg van een loonstijging conform de in december 2022 overeengekomen Cao Zorgvervoer en Taxi rekening gehouden met een indexatie van 4,3% in 2024. Dit is vervolgens verwerkt in de gemeentelijke begroting. In november 2023 is de NEA-index voor 2024 echter vastgesteld op 3,4%, waardoor de kosten lager uitvallen.

Voor 2025 en verder gaat de BVO DRAN nu uit van een structurele jaarlijkse indexering met 3%. Met de indexatie voor 2025 hebben we nog geen rekening gehouden. Dit wordt overeenkomstig onze begrotingssystematiek verwerkt in kadernota en begroting 2025.

#### Indexering eigen bijdrage Wmo vraagafhankelijk vervoer

De reizigersbijdrage voor het Wmo vraagafhankelijk vervoer volgt het tarief dat geldt binnen het reguliere busvervoer van BRENG. De kostenontwikkeling voor 2024 in het openbaar vervoer bedroeg 11,72%. Vanuit de rijksoverheid is er 300 miljoen gereserveerd met als doel de kosten voor de reiziger van het openbaar vervoer niet te verhogen. Als gevolg hiervan heeft de provincie Gelderland besloten de reizigersbijdrage in het openbaar vervoer voor 2024 niet te verhogen. Overeenkomstig dit besluit is de reizigersbijdrage voor het vraagafhankelijk vervoer in 2024 niet verhoogd. Naar verwachting blijft de financiering van de kostenontwikkeling binnen het reguliere OV beperkt tot 2024. Hiervan uitgaande zal met ingang van 1 januari 2025 de reguliere indexatie (hiervoor hanteert de BVO DRAN 2,1%) waarschijnlijk worden verhoogd met de niet aan de reiziger doorbelaste kostenontwikkeling 2024 van 11,72%. De totale indexatie 2025 van de reizigersbijdrage komt dan op 13,82%. In de voorliggende MJPB is dit reeds verwerkt.

#### Vraagafhankelijk vervoer en Wmo dagbestedingsvervoer: bijstelling begroting op post-corona niveau

In de coronaperiode hebben we een sterke terugname gezien van het gebruik van het Wmo vraagafhankelijk vervoer en Wmo dagbestedingsvervoer. De verwachting was dat het gebruik zich zou herstellen, nadat alle coronamaatregelen werden ingetrokken. In de MJPB werd voor het vraagafhankelijk vervoer in voorgaande jaren daarom uitgegaan van het werkelijk vervoer in de periode september t/m december 2019. Voor het Wmo dagbestedingsvervoer werd een opslag van +20% gehanteerd op de feitelijke realisatie van de laatste vier maanden van het voorgaande jaar. Inmiddels kan er ruim anderhalf jaar weer zonder beperkingen worden gereisd en ligt het volume eind 2023 nog altijd ruim onder het niveau van voor corona. Er is daarom nu voor gekozen in de MJPB uit te gaan van het werkelijke vervoer in laatste vier maanden van 2023. Dit heeft tot gevolg

---

<sup>1</sup> 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.

dat de verwachte kosten in het Wmo vraagafhankelijk vervoer en Wmo dagbestedingsvervoer naar beneden zijn bijgesteld.

Voor het vraagafhankelijk vervoer wordt de jaarlijkse verwachte ontwikkeling van het gebruik bijgesteld van +0% naar +5%. Hoewel het vervoersvolume nog altijd achterblijft op het niveau van 2019 (aantal ritten ligt eind 2023 op 70% t.o.v. 2019) is er in 2023 wel een toename van 5% te zien t.o.v. 2022. We houden er in de MJPB rekening dat deze toename verder doorzet, ook in combinatie met toenemende vergrijzing.

#### Leerlingenvervoer: inzet lokale vervoerders

Voor de kosten van het leerlingenvervoer in 2024 is net als bij de overige vervoersstromen uitgegaan van het gebruik in de laatste vier maanden van 2023. Wegens het aanhoudende chauffeurstekort is er voor het vervoer van een aantal leerlingen in deze periode een oplossing gevonden bij lokale vervoerders die niet werkzaam zijn als onderaannemer bij Avan. Een deel van de kosten is zodoende verschoven van de BVO DRAN naar de inzet van andere vervoerders. Het voordeel op het leerlingenvervoer, zoals in bovenstaande tabel 2 is opgenomen betreft daarom geen voordeel voor de gemeentelijke begroting. Het streven blijft om, zodra dit mogelijk is, deze leerlingen in te laten stromen bij het leerlingenvervoer van Avan.

## **7. Duurzaamheid**

### **a. Energietransitie**

Binnen het doelgroepenvervoer is met ingang van de nieuwe contracten medio 2020 fors ingezet op duurzaamheid. Dat houdt in dat er gebruik gemaakt wordt van biobrandstoffen (biogas en biodiesel) en elektriciteit. In jaarlijkse stappen is sprake van een toenemende mate van duurzaamheid die tot medio 2024 op 95% is genormeerd, waarvan 35% zero emissie met betrekking tot het vraagafhankelijk vervoer en 5% met betrekking tot het routevervoer. Qua realisatie ligt Avan op schema.

Vanaf medio 2024 wordt sterk ingezet op de transitie van biobrandstoffen naar zero emissie doelgroepenvervoer. Tijdens de bestuursvergadering van 24 maart 2022 is ten aanzien van deze ambitie besloten dat uiterlijk 1 januari 2028 sprake is van volledig zero emissie doelgroepenvervoer.

### **b. Circulaire Economie** Niet van toepassing

### **c. Klimaatadaptatie** Niet van toepassing

## **8. Vervolg**

### *Planning*

Na behandeling in de raad wordt de BVO DRAN op de hoogte gebracht van het raadsbesluit. De deadline voor het indienen van een zienswijze is 31 mei 2024. Op 27 juni stelt het bestuur van de BVO DRAN de MJPB definitief vast. De vastgestelde begroting wordt u na 27 juni ter kennisgeving aangeboden.

*Communicatie*

Niet van toepassing.

*Initiatiefnemer, interactievorm en rol gemeente*

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

*Evaluatie*

Niet van toepassing.

HET COLLEGE VAN BURGEMEESTER EN WETHOUDERS,  
de gemeentesecretaris de burgemeester

P.J.E. Breukers

R.P. Hoytink-Roubos

**9. Relevante stukken**

1. Vastgestelde ontwerp MJPB 2025-2028 BVO DRAN, incl. gewijzigde begroting 2024
2. Aanbiedingsbrief ontwerp MJPB 2025-2028 BVO DRAN, incl. gewijzigde begroting 2024
3. Kaderbrief 2025
4. Zienswijze gemeente Overbetuwe op MJPB 2025-2028
5. Concept-Raadsbesluit ontwerp MJPB 2025-2028 BVO DRAN, incl. gewijzigde begroting 2024

Portefeuillehouder: Wethouder René Post

De behandelend ambtenaar is Eelco Kroos. Technische vragen dienen uiterlijk donderdagmorgen om 08:00 uur voor de betreffende politieke avond te worden gesteld via [griffie@overbetuwe.nl](mailto:griffie@overbetuwe.nl)