

**ONTWERP  
MEERJARENPROGRAMMABEGROTING  
BVO DRAN  
2021-2024  
(inclusief gewijzigde begroting 2020)**

Versie: AB 2 april 2020

## Inhoudsopgave

1.0	Inleiding .....	3
1.1	Uitgangspunten meerjarenprogrammabegroting 2021-2024 .....	6
1.2	Uitgangspunten gewijzigde begroting 2020.....	7
1.3	Procedure begroting.....	8
BELEIDSBEGROTING .....		9
De beleidsbegroting bestaat uit 2 delen (art. 7 lid 2 BBV): .....		9
2.0	Programmaplan.....	9
2.1	Programma Vraagafhankelijk vervoer .....	10
2.2	Programma Routegebonden vervoer .....	11
2.3	Programma Bestedingsplan.....	13
2.4	Overzicht Overhead .....	14
2.5	Overzicht Onvoorzien .....	15
3.0	Paragrafen .....	16
3.1	Inleiding .....	16
3.2	Weerstandsvermogen en risicobeheersing .....	16
3.2.1	Inventarisatie weerstandscapaciteit.....	16
3.2.2	Risico's .....	16
3.3	Financiering.....	17
3.4	Bedrijfsvoering .....	18
FINANCIËLE BEGROTING .....		19
4.0	Overzicht van baten en lasten naar categorie 2021-2024 .....	19
4.1	Toelichting op het overzicht van baten en lasten naar categorie .....	20
4.2	Overzicht van baten en lasten naar taakveld 2021-2024 .....	21
4.3	Bestemmingsreserve .....	21

## 1.0 Inleiding

Hierbij treft u de ontwerp Meerjarenprogrammabegroting (MJPB) 2021-2024, inclusief de gewijzigde begroting 2020, van de Vervoersorganisatie Regio Arnhem Nijmegen (BVO DRAN) aan.

De resultaten van de aanbestedingen vervoer en callcenter zullen vanaf augustus 2020 hun effect krijgen. Hiermee is in deze ontwerp MJPB rekening gehouden. Begrotingsbedragen vanaf augustus 2020 zijn gebaseerd op de resultaten van de aanbestedingen. De periode januari tot en met juli 2020 is nog gebaseerd op de huidige contracten met vervoerders en regiecentrale.

Het Algemeen Bestuur heeft met vaststelling van de Kaderbrief 2021 de (overige) uitgangspunten voor de opbouw van de meerjarige begroting bepaald. Deze uitgangspunten zijn door de BVO DRAN gehanteerd, tenzij een deelnemende gemeente het verzoek heeft ingediend hiervan af te wijken. In paragraaf 1.1 wordt ingegaan op de algemene uitgangspunten van deze ontwerp MJPB. Afwijkingen op deze algemene uitgangspunten door deelnemende gemeenten worden hieronder toegelicht.

### *Gemeente Beuningen*

De gemeente Beuningen voert vanaf augustus 2020 een kilometerbeperking in voor het vraagafhankelijk vervoer. De gemeente heeft berekend dat dit vanaf 2021 een structurele besparing oplevert van € 30.000 per jaar en dit als zodanig op te nemen in de ontwerp MJPB.

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 ontwerp MJPB op te nemen.

### *Gemeente Mook en Middelaar*

Eind 2019 zijn door de gemeente Mook en Middelaar in het kader van WLZ vervoer nadere afspraken gemaakt met enkele instellingen. Dit leidt vanaf 2020 tot een afname van de vraagafhankelijke vervoerskosten. Dit effect is op verzoek van de gemeente vanaf 2020 meerjarig verwerkt in de ontwerp MJPB.

### *Gemeente Overbetuwe*

Op basis van een gemeentelijke analyse van het vraagafhankelijk vervoer van de gemeente Overbetuwe over de periode 2018-2019 is door de gemeente geconcludeerd dat een jaarlijkse toename met +10% een te hoge aanname is. Daarnaast is door de gemeente besloten om vanaf 1 januari 2020 kilometerbudgetten voor het vraagafhankelijk vervoer in te voeren. Dit heeft een kostenbesparend effect. Door beide constatering heeft de gemeente Overbetuwe aangegeven een jaarlijkse toename van het vraagafhankelijk vervoer van +5% op te nemen in de ontwerp MJPB.

### *Gemeente Renkum*

Op basis van een gemeentelijke analyse van het vraagafhankelijk en routegebonden vervoer van de gemeente Renkum over de periode 2019 is door de gemeente geconcludeerd dat een jaarlijkse toename met +10% (vraagafhankelijk) en 5%-15% (routegebonden) te hoge aannames zijn. Daarnaast worden de komende jaren beleidsinitiatieven ingediend om de kosten van vraagafhankelijk vervoer te reduceren. Hierdoor heeft de gemeente Renkum verzocht om de jaarlijkse toename van het vervoer vanaf 2021 ongeveer op +0% te zetten in de ontwerp MJPB.

### *Gemeente Rheden*

Op basis van een gemeentelijke analyse van het vraagafhankelijk en routegebonden vervoer van de gemeente Rheden over de periode 2019 is door de gemeente geconcludeerd dat een jaarlijkse toename met +10% (vraagafhankelijk) en 5%-15% (routegebonden) te hoge aannames zijn. Daarnaast wordt vanaf 2020 de omvang van het vervoer nog scherper gemonitord en indien noodzakelijk beleidsinitiatieven ingediend om de kosten van vervoer te reduceren. Hierdoor heeft de gemeente Rheden verzocht om de jaarlijkse toename van het vervoer op +0% te zetten in de ontwerp MJPB.

### *Provinciale bijdrage OV-vangnet*

De met de provincie Gelderland overeengekomen samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit 2017-2019 is met één jaar verlengd tot 31 december 2020. In deze ontwerp MJPB is er vanuit gegaan dat het OV-vangnet vervoer door Avan gecontinueerd wordt tot en met 31 december 2021. Vanaf 2022 wordt geen rekening meer gehouden met OV-vangnet vervoer.

### *Klantbijdragen*

De Wmo-reiziger betaalt een eigen bijdrage die in de begroting is opgenomen. Verrekening door de BVO DRAN van deze eigen bijdragen met vervoerders en deelnemers gebeurt inclusief BTW. In de MJPB zijn daardoor alle bedragen inclusief 9% BTW verantwoord.

### *BTW routegebonden vervoer*

De kosten die samenhangen met het vraagafhankelijk vervoer worden in de MJPB exclusief BTW verantwoord. Deze BTW is voor de deelnemers aftrekbaar. Kosten die samenhangen met het routegebonden vervoer worden daarentegen inclusief BTW verantwoord. De BTW is compensabel noch aftrekbaar en daardoor kostenverhogend voor de gemeenten.

### *BTW suppleties 2016-2018*

De in 2020 in te dienen BTW suppleties zijn incidenteel van aard en worden tussentijds in 2020 verrekend met de gemeenten. Om deze redenen is er in de MJPB geen rekening gehouden met de financiële effecten volgend uit het indienen van deze suppleties.

### *NEA-index*

De kosten van het vervoer worden door de vervoerders jaarlijks geïndexeerd met de door Panteia berekende NEA index. De werkelijke indexatie vanaf 1 januari 2020 is vastgesteld op +6,7%. De tarieven volgend uit de aanbesteding hebben een prijspeil 2020, de NEA indexatie van +6,7% is hier al in verwerkt. In de MJPB wordt vanaf het jaar 2021 rekening gehouden met een jaarlijkse NEA indexatie van +2%. In 2020 is de indexatie incidenteel hoger dan gebruikelijk, door onder andere het effect van kosten BPM bij aanschaf van voertuigen. Tot en met 2019 was de gemiddelde indexatie circa +2%.

### *Wmo-subsidie*

Voor de jaren 2020 tot en met 2023 zijn van de provincie Gelderland beschikkingen ontvangen over de toegekende Wmo subsidie. Binnen deze bedragen is ook de provinciale beheerbijdrage opgenomen. Voor het jaar 2020 wordt rekening gehouden met een indexatie van +3%, voor de jaren 2021-2023 is dit +2,5%.

Vanaf 2021 vindt er afbouw plaats van de Wmo subsidie. Ten opzichte van het basisjaar van de afbouw (2020) loopt de subsidie in drie jaar af met -25%, -50% en -75%. In 2024 wordt geen Wmo subsidie meer ontvangen. De verdeling van de Wmo subsidie over de gemeenten is op basis van gereden Wmo-ritten.

### *Kosten begeleiding*

Tot heden is er in de begroting van de BVO DRAN geen rekening gehouden met kosten voor begeleiding. De werkelijke kosten hebben een dusdanige omvang dat er voor gekozen is om in deze ontwerp MJPB de kosten begeleiding wel op te nemen voor de gemeenten die het betreft. Voor de bepaling van de meerjarige begrotingsbedragen zijn de van toepassing zijnde uitgangspunten van het routegebonden vervoer genomen.

### *Doorschuiven restantbudget 2019 aanbestedingsprocedure (BVO lasten)*

Het in 2019 beschikbare budget voor kosten volgend uit de aanbestedingsprocedure is niet volledig benut. Gedurende het traject is er enige vertraging opgelopen waardoor niet alle voorziene activiteiten in 2019 hebben plaatsgevonden. De datum voor het afgeven van de voorlopige gunningen is verschoven naar december 2019. Hieruit volgende juridische kosten worden bijvoorbeeld nu in 2020 besteed. In totaal is een bedrag van € 61.500 doorgeschoven naar 2020.

### *Indexering BVO lasten*

Vanaf de start van de BVO DRAN heeft er geen indexatie plaatsgevonden van het budget voor BVO lasten. Vanaf 2020 is in de ontwerp MJPB een jaarlijkse CPI indexatie verwerkt van +2,7%. De indexatie is enkel doorgevoerd op het structurele deel van de BVO lasten. Bijvoorbeeld niet op het incidentele budget voor kosten aanbestedingsprocedure.

### *Taakstelling BVO lasten*

Het Algemeen Bestuur heeft besloten om voor de jaren 2021 tot en met 2023 een taakstelling te leggen op het budget voor de BVO lasten. De taakstelling bedraagt voor 2021 -1%, voor 2022 -2% en voor 2023 -3%. In de ontwerp MJPB is deze taakstelling verwerkt. Vanaf 2023 wordt structureel rekening gehouden met een taakstelling van -3%.

## **Besluit Begroting en Verantwoording**

Bij het opstellen van een MJPB 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
- de financiële begroting

De beleidsbegroting bestaat op zijn beurt weer uit 2 onderdelen (art. 7 lid 2 BBV):

- het programmaplan (Hoofdstuk 2)
- de paragrafen (Hoofdstuk 3)

De financiële begroting (Hoofdstuk 4) bestaat uit (art. 7 lid 3 BBV):

- een overzicht van baten en lasten (inclusief toelichting)
- een bijlage met overzicht geraamde baten en lasten per taakveld
- een uiteenzetting van de financiële positie

### *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 lv3 informatievoorschrift 2020. Daarnaast schrijft het BBV verplicht voor dat een totaaloverzicht van lasten en baten per taakveld opgenomen moet worden (paragraaf 4.2 van deze begroting).

### *Taakvelden en beleidsindicatoren*

De commissie BBV heeft aangegeven (vraag en antwoord BBV 2018.12.4) dat de opname van beleidsindicatoren voor een GR via 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 geboekt. Het is niet toegestaan om overheadkosten en een stelpost onvoorzien in een programma te ramen en te boeken.

Overheadkosten en een stelpost onvoorzien moeten op aparte overzichten worden gepresenteerd.

Dit heeft tot gevolg dat alle kosten van de Bedrijfsvoeringsorganisatie (BVO) in de meerjarige begroting als "Overhead" moeten worden gelabeld. De overzichten van "Overhead" en "Onvoorzien" zijn opgenomen in paragraaf 2.4 en 2.5 van deze begroting.

### **'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 bijbehorende kosten worden de gevolgen van verwachte toenames van ritten en/of kosten tijdig gecommuniceerd met de gemeenten en provincie Gelderland.

Binnen de bedragen in deze ontwerp MJPB is zeer beperkt rekening gehouden met deze onvoorziene wijzigingen in de kosten vervoer, callcenter of regiekosten. 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 ontwerp MJPB meerjarig begrote bijdragen van de deelnemers.

## 1.1 *Uitgangspunten meerjarenprogrammabegroting 2021-2024*

De volgende uitgangspunten zijn van toepassing op de begrotingsjaren 2021 tot en met 2024 en de maanden augustus tot en met december van het begrotingsjaar 2020:

- Kosten vraagafhankelijk vervoer;
  - ritten (beladen kilometers) augustus tot en met december 2019 overeenkomstig berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen vraagafhankelijk vervoer
  - jaarlijkse toename van de hoeveelheid vraagafhankelijk vervoer in het tweede half jaar van een begrotingsjaar met +10% ten opzichte van het eerste half jaar in dat begrotingsjaar
  - vergoeding per beladen kilometer per perceel, jaarlijkse rekening houdend met NEA indexatie (2021-2024: +2%)
- Kosten routegebonden vervoer;
  - routes (beladen tijd) september 2019 overeenkomstig berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen routegebonden vervoer
  - jaarlijkse toename van de hoeveelheid routegebonden vervoer in het tweede half jaar van een begrotingsjaar met +5% (leerlingenvervoer en dagbesteding) of +15% (jeugdwet) ten opzichte van het eerste half jaar in dat begrotingsjaar
  - vergoeding per beladen uur per perceel + starttarief voertuig, jaarlijks rekening houdend met NEA indexatie (2021-2024: +2%)
- Wmo subsidie;
  - (geïndexeerde) jaarbedragen overeenkomstig beschikkingen 2020 tot en met 2023
  - verdeling naar gemeenten op basis van werkelijke ritten 2019 vraagafhankelijk vervoer
- Klantbijdragen;
  - gemiddelde werkelijke maandbijdrage september tot en met december 2019
  - jaarlijkse toename van de hoeveelheid klantbijdragen in het tweede half jaar van een begrotingsjaar met +10% ten opzichte van het eerste half jaar in dat begrotingsjaar
  - bedragen zijn inclusief Btw, jaarlijks rekening houdend met +1% OV indexatie
- Kosten begeleiding;
  - gemiddelde werkelijke maandkosten begeleiding september tot en met december 2019
  - jaarlijkse toename van de hoeveelheid begeleiding in het tweede half jaar van een begrotingsjaar met +5% (leerlingenvervoer en dagbesteding) ten opzichte van het eerste half jaar in dat begrotingsjaar
  - jaarlijks rekening houdend met NEA indexatie (2021-2024: +2%, 2020: +6,7%)
- Kosten callcenter;
  - ritten (declarabele ritten) augustus tot en met december 2019 overeenkomstig berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen callcenter
  - jaarlijkse toename van de hoeveelheid declarabele ritten vraagafhankelijk vervoer in het tweede half jaar van een begrotingsjaar met +10% ten opzichte van het eerste half jaar in dat begrotingsjaar
  - vergoeding per declarabele rit, rekening houdend met CPI indexatie (2021-2024: +2,7%)
- Kosten BVO
  - structureel deel BVO kosten uit primitieve begroting 2020, jaarlijks rekening houdend met CPI indexatie (2020-2024: +2,7%)
  - structureel deel BVO kosten vanaf 2021 rekening houdend met taakstelling (2021: -1%, 2022: -2% en vanaf 2023: -3%)
  - incidenteel deel BVO kosten uit primitieve begroting 2020 vermeerderd met doorgeschoven activiteiten uit 2019, geen rekening houdend met indexatie
  - verdeling naar gemeenten op basis van aantal inwoners per 1-1-2019
  - verdeling naar vraagafhankelijk en routegebonden vervoer op basis van verhouding bruto vervoerskosten

Bij bovenstaande uitgangspunten is rekening gehouden met de uitgangspunten volgend uit de aanbesteding van het vervoer en het callcenter.

### *Ambtelijke voorbereiding*

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

## 1.2 *Uitgangspunten gewijzigde begroting 2020*

De volgende uitgangspunten zijn van toepassing op de maanden januari tot en met juli van het begrotingsjaar 2020:

- Kosten vraagafhankelijk vervoer;
  - gemiddelde werkelijke maandkosten vraagafhankelijk vervoer september tot en met december 2019
  - rekening houdend met NEA indexatie +6,7%
  - toename van de hoeveelheid vraagafhankelijk vervoer in juli 2020 met +10% ten opzichte van het eerste half jaar van 2020
- Kosten routegebonden vervoer;
  - gemiddelde werkelijke maandkosten routegebonden vervoer september tot en met december 2019
  - rekening houdend met NEA indexatie +6,7%
  - toename van de hoeveelheid routegebonden vervoer in juli 2020 met +5% (leerlingenvervoer en dagbesteding) of +15% (jeugdwet) ten opzichte van het eerste half jaar van 2020
- Wmo subsidie;
  - (geïndexeerd) jaarbedrag overeenkomstig beschikking 2020
  - verdeling naar gemeenten op basis van werkelijke ritten 2019 vraagafhankelijk vervoer
- Klantbijdragen;
  - gemiddelde werkelijke maandbijdrage september tot en met december 2019
  - toename van de hoeveelheid klantbijdragen in juli 2020 met +10% ten opzichte van het eerste half jaar van 2020
  - bedragen zijn inclusief Btw, rekening houdend met +1% OV indexatie
- Kosten begeleiding;
  - gemiddelde werkelijke maandkosten begeleiding september tot en met december 2019
  - rekening houdend met NEA indexatie +6,7%
  - toename van de hoeveelheid begeleiding in juli 2020 met +5% (leerlingenvervoer en dagbesteding) ten opzichte van het eerste half jaar van 2020
- Kosten regie;
  - primitieve begroting 2020, rekening houdend met CPI indexatie +2,7%
  - verdeling vraagafhankelijk deel regiekosten op basis van werkelijke ritten 2019 vraagafhankelijk vervoer
  - verdeling routegebonden deel regiekosten op basis van aantal gebruikers routegebonden vervoer in november 2019
- Kosten BVO
  - structureel deel BVO kosten uit primitieve begroting 2020, rekening houdend met CPI indexatie +2,7%
  - incidenteel deel BVO kosten uit primitieve begroting 2020 vermeerderd met doorgeschoven activiteiten uit 2019, geen rekening houdend met indexatie
  - verdeling naar gemeenten op basis van aantal inwoners per 1-1-2019
  - verdeling naar vraagafhankelijk en routegebonden vervoer op basis van verhouding regiekosten vraagafhankelijk en routegebonden vervoer

### *Ambtelijke voorbereiding*

Samen met de financials en contactambtenaren van de deelnemende gemeenten is deze gewijzigde begroting 2020 tot stand gekomen.

### **1.3 Procedure begroting**

Voor de aanbidding en vaststelling van de ontwerp MJPB 2021-2024 (inclusief de gewijzigde begroting 2020) geldt de volgende procedure.

1. Het Algemeen Bestuur stelt de ontwerp MJPB vast in het bestuurlijk overleg van 2 april 2020
2. Het Algemeen Bestuur zendt de ontwerp MJPB binnen een week aan de raden van de gemeenten toe
3. De gemeenteraden kunnen hun zienswijze omtrent het ontwerp van de MJPB binnen acht weken na de verzending ervan aan het Algemeen Bestuur kenbaar maken
4. Het Algemeen Bestuur stelt de MJPB 2021-2024 (inclusief de gewijzigde begroting 2020) vast in het bestuurlijk overleg van 25 juni 2020
5. Het Algemeen Bestuur zendt de vastgestelde MJPB onder bijvoeging van de zienswijzen van de gemeenteraden, zijn commentaar daarop en zo nodig een nota van wijziging binnen twee weken na vaststelling aan de gemeenteraden.



## **BELEIDSBEGROTING**

De beleidsbegroting bestaat uit 2 delen (art. 7 lid 2 BBV):

1. het programmaplan
2. de paragrafen

### **2.0 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 vervoersorganisatie neergelegd. Voor het uitvoeren van de taak aanvullend vervoer is de vervoersorganisatie een samenwerkingsovereenkomst aangegaan met de provincie Gelderland waarin wordt overeengekomen dat de vervoersorganisatie de taak van het aanvullend vervoer (basismobiliteit) uitvoert voor de provincie Gelderland.

#### **Beleidskaders**

Bij de uitvoering van de taken op het gebied van doelgroepenvervoer gelden, naast wat wettelijk is voorgeschreven, de beleids- en/of toetsingskaders die worden aangegeven door de deelnemende gemeenten voor wat betreft het doelgroepenvervoer en provincie Gelderland voor wat betreft het aanvullend vervoer.

#### **Ontwikkelingen**

Het is van belang om tijdig in te spelen op veranderingen voor onszelf maar ook voor de deelnemers en provincie. Het kan gaan om veranderende wet- en regelgeving voor gemeenten of provincie, maar ook voor de gecontracteerde marktpartijen. Het betreft ook beleidsaanpassingen bij gemeenten in het kader van bijvoorbeeld de kantelingsgedachte of krimpende budgetten. Daarnaast is de instroom van nieuw vervoer waarvoor gemeenten nog definitief de keuze moeten maken een belangrijke factor die invloed heeft op de omvang van de werkzaamheden van de vervoersorganisatie.

#### **Indeling en opzet programma's**

De programma's zijn, naast een algemene omschrijving, ingericht met de 3 W's vragen (art. 8 lid 3 BBV):

- Wat willen we bereiken?
- Wat gaan we er voor doen?
- Wat mag het kosten?

Onder "wat willen we bereiken" wordt bij vervoer naast een algemene beschrijving van wat we willen bereiken ook ingegaan op specifieke prestatie indicatoren voor uitvoering van Avan. Bij "wat mag het kosten" zijn naast de lasten ook de bijdragen van de deelnemers/provincie geraamd.

Het programmaplan bestaat uit de volgende programma's:

1. Vraagafhankelijk vervoer
2. Routegebonden vervoer
3. Bestedingsplan

En de overzichten:

4. Overhead
5. Onvoorzien

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 ramen en later in de jaarrekening te kunnen verantwoorden.

De met de provincie Gelderland overeengekomen samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit 2017-2019 is met één jaar verlengd tot 31 december 2020. In deze ontwerp MJPB is er vanuit gegaan dat het OV vangnet vervoer door Avan gecontinueerd wordt tot en met 31 december 2021. Vanaf 2021 wordt de Wmo subsidie en provinciale beheerbijdrage in 3 jaren afgebouwd naar nul.

## 2.1 *Programma Vraagafhankelijk vervoer*

### **Wat willen we bereiken?**

- Een kwalitatief goede uitvoering van het vraagafhankelijke vervoer met Avan door het callcenter of de regiecentrale en de vervoerders.  
Hierbij streven wij bij de onderstaande prestatie indicatoren naar de aangeven norm:
  - stiptheidpercentage rituitvoering per maand > 95%.
  - gemiddelde wachttijd ritreservering per maand < 30 seconden;
  - aantal klachten per rit per maand < 0,2%;
  - afhandelingstermijn klachten < 10 werkdagen;
  - vereiste certificaten chauffeurs is 100%.
- Een goede sturing en (financiële) beheersing van uitvoering van het vraagafhankelijke vervoer met Avan.

### **Wat gaan we er voor doen?**

- Afspraken omtrent het vraagafhankelijk vervoer zijn vastgelegd in het contract met de callcenter- of regiepartij en de contracten met de vervoerders. Met behulp van systeemgerichte contractbeheersing wordt naleving van de contracten en daarmee de kwaliteit van de uitvoering geborgd.
- Jaarlijks wordt door de BVO een audit uitgevoerd bij de callcenter-, regiepartij of vervoerders op hun processen en systemen.
- Analyseren van de (realtime indien noodzakelijk) rittenbakken, managementinformatie en andere uitvoeringsinformatie en op basis daarvan (bij)sturen op de uitvoering van Avan. Hierbij zijn de prestatie indicatoren zoals hierboven beschreven de leidraad.
- Structureel (tenminste één keer per maand) overleg en afstemming met het callcenter of de regiecentrale over onder andere de uitvoering van het vervoer, gedelegeerd opdrachtgeverschap en doorontwikkeling van Avan. In het kader van de uitvoering spelen de prestatie indicatoren een grote rol. De uitvoering van het gedelegeerd opdrachtgeverschap van het callcenter of de regiepartij richting vervoerders zullen we ook toetsen bij vervoerders.
- Structureel (tenminste ieder kwartaal) overleg tussen het callcenter of de regiecentrale en vervoerders om de dagelijkse uitvoering af te stemmen. Indien nodig is opdrachtgever hierbij aanwezig.
- Voorafgaand aan ieder bestuurlijk overleg is er minimaal één voorbereidend ambtelijk overleg om de onderwerpen van het bestuurlijk overleg voor te bespreken.
- Structureel (4 keer per jaar) overleg en afstemming met gemeenten over Wmo-vervoer gerelateerde zaken via het overleg contactambtenaren Avan.
- Structureel aanwezig bij 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 met betrokken partijen en gebruikers Avan.

## Wat mag het kosten?

Programma 1: Vraagafhankelijk vervoer	Begroting 2020	Gewijzigde begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
<b>Lasten</b>						
Vervoer vraagafhankelijk	12.424.357	12.079.211	11.689.106	11.887.821	13.177.775	14.620.244
Regie vraagafhankelijk	840.504	500.719	-	-	-	-
Callcenter vraagafhankelijk	-	260.573	670.075	705.139	787.417	880.037
<b>Totaal lasten</b>	<b>13.264.861</b>	<b>12.840.503</b>	<b>12.359.181</b>	<b>12.592.960</b>	<b>13.965.191</b>	<b>15.500.282</b>
<b>Baten</b>						
Arnhem	2.160.723	2.126.180	2.325.100	2.805.354	3.335.189	3.920.126
Berg en Dal	439.973	380.178	331.697	402.736	481.058	567.472
Beuningen	306.184	261.499	192.657	233.907	279.394	329.590
Doesburg	61.063	80.152	74.913	88.316	103.163	119.620
Druten	501.140	389.291	307.779	367.356	433.221	506.086
Duiven	260.980	237.515	235.149	281.293	332.270	388.624
Heumen	184.775	171.689	140.189	168.803	200.391	235.287
Lingewaard	749.300	760.516	737.173	874.008	1.025.430	1.193.096
Montferland	536.547	436.409	428.402	510.095	600.425	700.369
Mook en Middelaar	141.188	94.260	79.775	96.933	115.845	136.706
Nijmegen	1.135.631	1.168.141	1.107.195	1.346.236	1.609.676	1.900.214
Overbetuwe	565.365	533.286	483.296	545.341	611.454	681.890
Renkum	631.376	515.328	492.806	545.061	599.798	658.074
Rheden	605.715	569.189	532.667	577.573	624.389	673.182
Rozendaal	9.822	9.731	7.809	9.432	11.221	13.195
Westervoort	155.151	152.016	160.578	194.434	231.764	272.952
Wijchen	400.575	310.119	252.226	304.609	362.416	426.252
Zevenaar	499.440	526.277	530.120	629.579	739.607	861.406
Provincie Gelderland bijdrage OV	746.135	514.103	617.739	-	-	-
Eigen bijdrage	1.289.840	1.664.166	1.830.184	1.592.549	1.746.066	1.916.141
Subsidie provincie Wmo	1.883.938	1.940.456	1.491.726	1.019.346	522.415	-
<b>Totaal baten</b>	<b>13.264.861</b>	<b>12.840.503</b>	<b>12.359.181</b>	<b>12.592.960</b>	<b>13.965.191</b>	<b>15.500.282</b>
<b>Mutaties reserves</b>						
Onttrekking bestemmingsreserve	-	-	-	-	-	-
Dotatie bestemmingsreserve	-	-	-	-	-	-
<b>Saldo</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## 2.2 Programma Routegebonden vervoer

### Wat willen we bereiken?

- Een kwalitatief goede uitvoering van het routegebonden vervoer met Avan door de regiecentrale en vervoerders.  
Hierbij streven wij bij de onderstaande prestatie indicatoren naar de aangegeven norm:
  - aantal routes met vaste chauffeur(s) > 99%
  - aantal ritten binnen maximale reisduur per maand > 95%.
  - aantal klachten per rit per maand < 0,2%;
  - afhandelingstermijn klachten < 10 werkdagen;
  - vereiste certificaten chauffeurs is 100%.
- Een goede sturing en (financiële) beheersing van uitvoering van het routegebonden vervoer met Avan.

### Wat gaan we er voor doen?

- Afspraken omtrent het routegebonden vervoer zijn vastgelegd in het contract met de regiepartij en de contracten met de vervoerders. Met behulp van systeemgerichte contractbeheersing wordt naleving van de contracten en daarmee de kwaliteit van de uitvoering geborgd.
- Jaarlijks wordt door de BVO een audit uitgevoerd bij de regiepartij of vervoerders op hun processen en systemen.
- Analyseren van de (realtime indien noodzakelijk) rittenbakken, managementinformatie en andere uitvoeringsinformatie en op basis daarvan (bij)sturen op de uitvoering van Avan. Hierbij zijn de prestatie indicatoren zoals hierboven beschreven de leidraad.









## **3.0 Paragrafen**

### **3.1 Inleiding**

In de paragrafen wordt ingegaan op het beleid met betrekking tot de beheersmatige aspecten van de organisatie. In het besluit Begroting en Verantwoording (art. 9 lid 2 BBV) 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 toelicht.

### **3.2 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 te worden gebracht.

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

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

#### **3.2.1 Inventarisatie weerstandscapaciteit**

De weerstandscapaciteit bestaat uit de middelen en mogelijkheden om niet begrote kosten, die onverwachts en substantieel zijn, op te kunnen vangen. Tot de aanwezige weerstandscapaciteit van de vervoersorganisatie kunnen slechts twee posten worden gerekend:

- Reserves
- Post onvoorzien

In de meerjarige begroting van de vervoersorganisatie is geen reserve en geen post onvoorzien opgenomen. De post onvoorzien die tot dit moment in de MJPB werd opgenomen, betrof een bedrag als afgeleide van de BVO lasten. Betreffende post onvoorzien is in deze MJPB opgenomen binnen het saldo "overhead".

Ten behoeve van het vervoer, het callcenter en de regie is de 'open einde' systematiek van toepassing waarbij bij een tekort de deelnemers bij moeten betalen en bij een overschot geld terug krijgen. Het risico hiervoor ligt dus bij de deelnemende gemeenten. De verantwoordelijkheid voor het vormen van een additionele post onvoorzien ligt daardoor bij de deelnemers.

#### **3.2.2 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. Zodoende moet er periodiek inzicht zijn in het volume van het aantal ritten en de hieruit volgende kosten en hier tijdig over worden gecommuniceerd met de deelnemers. Hiervoor worden door de vervoersorganisatie periodiek managementrapportages verstrekt.



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 de regiecentrale of vervoerders bij het plannen op efficiency. Bijvoorbeeld het afstemmen van verschillende vervoersvormen en slim koppelen van verschillende vervoersstromen binnen de planning.

Door invoering van beheersmaatregelen bestaat tijdens de exploitatieperiode de mogelijkheid dat schommelingen in het vervoervolume en/of veranderingen in de wijze van planning leiden tot structurele veranderingen in het aantal inzeturen van vervoerders. De regiecentrale monitort maandelijks de langere termijn ontwikkelingen in het vervoervolume. Indien zich hierin veranderingen voordoen die leiden tot structurele vermindering of vermeerdering van het aantal inzeturen treedt zij tijdig in overleg met de gecontracteerde vervoerders. Bij structurele afschaling van inzeturen kan de vervoerder een claim indienen. Op dit moment is het niet mogelijk aan dit risico een concreet bedrag te koppelen.

#### *Claim Munckhof 3 uren regeling*

Als enige vervoerder verzet Munckhof zich tegen de aanvullende afspraken betreffende de 3 uren regeling. Deze lagere vergoeding wordt wel toegepast. Het risico is dat na een eventueel juridisch proces Munckhof in het gelijk wordt gesteld en alsnog de kosten dienen te worden vergoed. Voor 2020 wordt dit risico gekapitaliseerd op € 40.000,-.

### **3.3 Financiering**

De financieringsparagraaf in de begroting is, in samenhang met de financiële verordening, een belangrijk instrument voor het transparant maken en daarmee voor het sturen, beheersen en controleren van de financieringsfunctie.

Het financieringsvraagstuk van de vervoersorganisatie is van een beperkte omvang. Dit heeft vooral te maken met het feit dat de meeste bedrijfsvoeringsonderdelen worden afgenomen van de gemeente Arnhem en het grootste deel van de begroting bestaat 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.

#### *Kasgeldlimiet*

Met het kasgeldlimiet is in de Wet Fido een norm gesteld voor het maximum bedrag waarop de organisatie haar financiële bedrijfsvoering met kortlopende middelen (looptijd < 1 jaar) mag financieren. Deze norm bedraagt 8,2% van het begrotingstotaal aan lasten voor bestemming, dus met uitzondering van de stortingen in de reserves.

De liquide middelen betreffen rekening-courant tegoeden. Deposito's komen voort uit de financiering van het lopende bedrijf en de bestemmingsreserves. De huidige financiële positie geeft geen aanleiding om op de korte termijn maatregelen voor te stellen.

#### *Renterisiconorm*

Het renterisico op de lange financiering wordt wettelijk begrensd door de renterisiconorm. Als lange financiering wordt volgens de Wet Fido aangemerkt: alle financieringsvormen met een rentetypische looptijd groter dan één jaar. Het renterisico wordt gedefinieerd als het minimum van de netto nieuw aangetrokken schuld en de betaalde aflossingen, vermeerderd met het saldo van de contractuele renteherzieningen op de opgenomen en uitgezette geldleningen.

Het renterisico op de lange termijn wordt beperkt tot de in de wet genoemde 20% van de restant hoofdsom van de rentetypische langlopende leningen. Achterliggende reden voor het gebruik van de renterisiconorm is de spreiding van het renterisico over de jaren.

#### *Relatiebeheer*

Het betalingsverkeer zal is belegd bij de Bank Nederlandse Gemeenten.

### **3.4 Bedrijfsvoering**

#### *Waar staat de Vervoersorganisatie Regio Arnhem Nijmegen voor?*

De vervoersorganisatie is ingesteld ter 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 en dat het vervoer een optimale aansluiting heeft op het openbaar-vervoer-netwerk.

#### *Doelen en taken*

De vervoersorganisatie 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 overgedragen aan de vervoersorganisatie.

#### *Samenwerkingsovereenkomst provincie Gelderland*

Voor het uitvoeren van de taak aanvullend vervoer is de vervoersorganisatie (BVO DRAN) een samenwerkingsovereenkomst aangegaan met de provincie Gelderland. In deze overeenkomst komen de provincie Gelderland en de vervoersorganisatie overeen dat de vervoersorganisatie de taak van het aanvullend vervoer (basismobiliteit) uitvoert voor de provincie Gelderland.

#### *Vervoersmodel*

Het vervoer is tot en met juli 2020 ingericht volgens het "regiemodel". In de aanbestedingen is van dit "regiemodel" afgestapt. Vanaf augustus 2020 wordt het vraagafhankelijk vervoer ingericht volgens het "callcentermodel". Hierbij worden de ritaannames en de direct daarbij behorende activiteiten uitgevoerd door een callcenter. Alle overige taken, waaronder de planning, zijn belegd bij de vervoerders. Voor het routegebonden vervoer zijn ook de callcenter taken belegd bij de vervoerders.

#### *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 wetwijziging 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.



#### **4.1 Toelichting op het overzicht van baten en lasten naar categorie**

##### **Lasten**

###### *BVO*

###### Personeelskosten

Voor de personeelskosten is uitgegaan van de loonsommen 2019 behorende bij de (voorlopige) functieschalen en een inschatting van de kosten voor aanvullende arbeidsvoorwaarden.

###### Inhuur derden

De kosten inhuur derden zijn gebaseerd op een uitgevoerde inventarisatie voor het afronden van het aanbestedings- en implementatieproces.

###### Beheerkosten

Beheerkosten zijn gebaseerd op ervaringen vanuit voorgaande jaren.

###### Huisvesting, ondersteunende taken

De kosten voor huisvesting en ondersteunende taken zijn gebaseerd op dienstverleningsovereenkomsten met de gemeente Arnhem en de Connectie. Daarnaast is er een ondertekende huurovereenkomst met de gemeente Arnhem.

###### Klachtencommissie (geschillencommissie)

Kosten zijn gebaseerd op ervaringen vanuit voorgaande jaren.

###### Consumentenadvies

Kosten zijn gebaseerd op ervaringen vanuit voorgaande jaren.

###### Accountant

Kosten zijn gebaseerd op ervaringen vanuit voorgaande jaren.

###### *Callcenter / Regie*

###### Vraagafhankelijk WMO/OV

Kosten zijn gebaseerd op gegunde tarieven en verwachte hoeveelheden volgend uit de aanbesteding.

###### Routegebonden

Kosten zijn vanaf de inwerkingtreding van de nieuwe contracten niet meer van toepassing.

###### *Vervoer*

###### Vraagafhankelijk WMO/OV

Kosten zijn gebaseerd op gegunde tarieven en verwachte hoeveelheden volgend uit de aanbesteding.

###### Routegebonden

Kosten zijn gebaseerd op gegunde tarieven en verwachte hoeveelheden volgend uit de aanbesteding.

##### **Baten**

###### Algemeen

De baten zijn verdeeld over de onderdelen BVO, callcenter / regie, vervoer, reizigersbijdrage, de Wmo subsidie en OV-vangnet vergoeding vanuit de provincie Gelderland. Binnen de meerjarige begroting is de subsidie van de provincie opgenomen onder BVO (beheerbijdrage) en het vraagafhankelijk vervoer Wmo. De vergoeding OV-vangnet is opgenomen bij vraagafhankelijk vervoer en regie.

###### Subsidie en beheerbijdrage provincie Gelderland

De Wmo subsidie van de provincie voor het vraagafhankelijk Wmo vervoer is voor de jaren 2020 tot en met 2023 opgenomen conform de ontvangen beschikkingen. Vanaf 2021 wordt de subsidie in drie jaren afgebouwd tot nul (75%, 50% en 25%, basisjaar 2020). Deze afbouw is ook van toepassing op de vaste bijdrage van de provincie op de beheerkosten. Dit is zo in de begroting verwerkt.

## 4.2 Overzicht van baten en lasten naar taakveld 2021-2024

Overzicht lasten en baten per taakveld			Begroting 2020	Gewijzigde begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
<b>Programmaplan</b>	<b>Taakveld</b>							
P1 Vraagafhankelijk vervoer	Taakveld 6.4 begeleide participatie (Wmo)	Lasten	11.476.478	11.261.038	10.733.182	11.887.821	13.177.775	14.620.244
		Baten	11.476.478	11.261.038	10.733.182	11.887.821	13.177.775	14.620.244
	Taakveld 6.1 collectief aanvullend vervoer (OV)	Lasten	947.878	818.173	955.923	-	-	-
		Baten	947.878	818.173	955.923	-	-	-
	Taakveld 6.2 toegang tot 1 <sup>e</sup> en 2 <sup>e</sup> lijnsvoorzieningen (Regie)	Lasten	840.504	761.292	670.075	705.139	787.417	880.037
		Baten	840.504	761.292	670.075	705.139	787.417	880.037
	<b>Totaal</b>	Lasten	13.264.861	12.840.503	12.359.181	12.592.960	13.965.191	15.500.282
	Baten	13.264.861	12.840.503	12.359.181	12.592.960	13.965.191	15.500.282	
	<b>Saldo</b>		0	0	0	0	0	
P2 Routevervoer	Taakveld 4.3 leerlingenvervoer	Lasten	5.855.722	8.865.150	12.213.690	13.025.396	13.893.352	14.821.512
		Baten	5.855.722	8.865.150	12.213.690	13.025.396	13.893.352	14.821.512
	Taakveld 6.4 begeleide participatie (Wmo)	Lasten	1.405.093	2.033.595	2.656.664	2.819.368	2.993.736	3.179.421
		Baten	1.405.093	2.033.595	2.656.664	2.819.368	2.993.736	3.179.421
	Taakveld 6.72 vervoer jeugdhulp 18-	Lasten	828.017	1.216.275	1.533.453	1.760.833	2.026.192	2.336.092
		Baten	828.017	1.216.275	1.533.453	1.760.833	2.026.192	2.336.092
	Taakveld 6.2 toegang tot 1 <sup>e</sup> en 2 <sup>e</sup> lijnsvoorzieningen (Regie)	Lasten	142.710	83.785	-	-	-	-
	Baten	142.710	83.785	-	-	-	-	
<b>Totaal</b>	Lasten	8.231.543	12.198.805	16.403.807	17.605.598	18.913.280	20.337.025	
	Baten	8.231.543	12.198.805	16.403.807	17.605.598	18.913.280	20.337.025	
	<b>Saldo</b>		0	0	0	0	0	
P3 Bestedingsplan	Taakveld 0.8 Overige baten en lasten	Lasten	122.952	125.000	125.000	125.000	125.000	125.000
		Baten	122.952	125.000	125.000	125.000	125.000	125.000
	<b>Saldo</b>		0	0	0	0	0	
Overzichten Overhead	Taakveld 0.4 Overhead ondersteuning organisatie	Lasten	811.707	887.757	756.564	773.238	789.111	813.560
		Baten	811.707	887.757	756.564	773.238	789.111	813.560
		<b>Saldo</b>	0	0	0	0	0	0
Bedrag onvoorzien	Taakveld 0.8 Overige baten en lasten	Lasten	16.234	-	-	-	-	-
		Baten	16.234	-	-	-	-	-
		<b>Saldo</b>	0	0	0	0	0	0
	<b>Saldo</b>		0	0	0	0	0	
<b>Geraamd saldo van baten en lasten</b>			0	0	0	0	0	

## 4.3 Bestemmingsreserve

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

de secretaris,

de voorzitter,

M. van den Beucken

R.W.M. Engels

