

Onderwerp: Ontwerp meerjarenprogrammabegroting 2027-2030 Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem-Nijmegen, incl. gewijzigde begroting 2026

Ons kenmerk: 290172

Nummer.

Elst, 24 maart 2026

AAN DE RAAD

## 1. Voorstel

1. Kennis te nemen van de ontwerp meerjarenprogrammabegroting 2027-2030 Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem-Nijmegen (BVO DRAN), inclusief de gewijzigde begroting 2026.
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 5 maart is de ontwerp meerjarenprogrammabegroting 2027-2030 (hierna MJPB), inclusief de gewijzigde begroting 2026 in de bestuursvergadering van de BVO DRAN vastgesteld. Conform de bepalingen in de gemeenschappelijke regeling wordt de gemeenteraad om een zienswijze gevraagd. Op 2 juli 2026 wordt de MJPB vervolgens door het bestuur van de BVO DRAN definitief vastgesteld.

## 3. Doel en beoogd effect

Inzicht geven in de MJPB 2027-2030 BVO DRAN, inclusief de gewijzigde begroting 2026 en u in de gelegenheid stellen een zienswijze hierover in te dienen.

## 4. Argumenten

### 1.1 Er ligt een ontwerp meerjarenprogrammabegroting, inclusief een begrotingswijziging 2026, voor die goed is afgestemd met de gemeente Overbetuwe.

In de gewijzigde begroting 2026 en de ontwerp MJPB 2027-2030 zijn de uitgangspunten uit de Kaderbrief 2027 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 in Overbetuwe sinds enkele jaren aangepaste uitgangspunten gehanteerd. Inmiddels zijn de algemene uitgangspunten die de BVO DRAN voor de regio voorstelt zo bijgesteld dat we alleen nog afwijken op het gebied van Jeugdwetvervoer (+5% i.p.v. +15%).

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

De gewijzigde begroting 2026 en de MJPB 2027-2030 geven een helder inzicht in de kostenontwikkeling van het doelgroepenvervoer. Er wordt rekening gehouden met alle relevante beheersmatige aspecten van de organisatie en toekomstige uitdagingen. De BVO DRAN hanteert daarbij vanaf 2021 met betrekking tot de bedrijfsvoering van de vervoersorganisatie een structurele taakstelling van 3%. De uitgangspunten van de meerjarenbegroting zijn bovendien ambtelijk goed met de deelnemende gemeenten afgestemd. De gewijzigde begroting 2026 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. Daarnaast wordt in het Wmo vraagafhankelijk vervoer (regiotaxi) gewerkt met kilometerbudgetten voor reizigers, zodat we meer grip hebben op het gebruik van het vraagafhankelijk vervoer.

### 1.2 Aanhoudend chauffeurstekort

Het vervoer staat nog altijd onder druk wegens aanhoudende landelijke personeelstekorten. Ondanks de vele inspanningen van de vervoerders om nieuwe chauffeurs te werven, blijft het zeer moeizaam om in het benodigde aantal chauffeurs te voorzien. In de MJPB gaan we daarbij uit van een verwachte groei van het gebruik van het vervoer. Indien de chauffeurstekorten aanhouden, kan hier mogelijk op termijn onvoldoende in worden voorzien.

## 6. Financiën

De bijdrage voor Overbetuwe voor de periode 2026-2030 ziet er als volgt uit:

Tabel 1: Gemeentelijke bijdrage aan de BVO DRAN	Bijgesteld 2026	2027	2028	2029	2030
Vraagafhankelijk vervoer	462.234	505.022	562.258	624.894	677.200
Routegebonden vervoer	1.688.789	1.885.212	2.078.946	2.297.090	2.493.949
BVO lasten	70.898	72.927	74.951	77.140	79.333
Totaal	2.221.921	2.463.161	2.716.155	2.999.124	3.250.482

Het effect op de gemeentelijke begroting is als volgt:

Tabel 2: Effect ten opzichte van de gemeentelijke begroting	Bijgesteld 2026	2027	2028	2029
Wmo vraagafhankelijk vervoer	-87.405	-86.646	-76.587	-66.001
Wmo dagbestedingsvervoer	-133.766	-145.757	-149.776	-153.375
Jeugdvervoer	-11.176	-11.031	-9.343	-7.577
Leerlingenvervoer	-66.452	-60.891	-39.947	-12.145
Totaal	-298.799	-304.325	-275.653	-239.098

*\* 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 2029. Het effect op de gemeentelijke begroting van de verwachte bijdrage aan de BVO DRAN in 2030 kan hierdoor nog niet inzichtelijk worden gemaakt.*

Het financiële effect voor 2026, zoals aangegeven in de bovenstaande tabel, wordt na de definitieve besluitvorming verwerkt in de 2<sup>e</sup> bestuursrapportage 2026. Het effect voor 2027 en verder wordt meegenomen in de kadernota en begroting 2027.

Het financiële effect is het gevolg van de volgende ontwikkelingen:

#### Indexering vervoerstarieven

Er is contractueel vastgelegd dat er met betrekking tot de vervoerstarieven jaarlijks indexering plaatsvindt volgens de NEA index<sup>1</sup>. In de vorige MJPB werd rekening gehouden met een jaarlijkse indexering voor 2026 en verder met 4,3%. Eind 2025 is de NEA index voor 2026 vastgesteld op 4,1%.

Voor 2027 en verder houdt de BVO DRAN op basis van de verwachte kostenontwikkeling voor 2026 uit de NEA-index eindrapportage 2025-2026 nu rekening met een structurele indexatie van 3,4%. Met de indexatie voor 2027 hebben we nog geen rekening gehouden. Dit wordt overeenkomstig onze begrotingssystematiek verwerkt in kadernota en begroting 2027.

#### Wmo vraagafhankelijk vervoer

Met betrekking tot het Wmo vraagafhankelijk vervoer hanteren we een jaarlijkse verwachte groei van +5%. Uit de gebruikscijfers over 2025 blijkt dat het gebruik in 2025 niet is toegenomen. De begroting wordt ten opzichte van vorig jaar daarom naar beneden bijgesteld. Met betrekking tot 2026 en verder blijven we uitgaan van een verwachte jaarlijkse groei van 5%, omdat dit nog steeds aannemelijk is gezien het Wmo voorspelmodel en het doel om inwoners in staat te stellen langer zelfstandig thuis te wonen.

In het kader van de transitie richting zero emissie was in de vorige MJPB voor de contractperiode van 1 augustus 2026 tot 1 augustus 2028 rekening gehouden met meerkosten voor het vraagafhankelijk vervoer. Eventuele meerkosten worden nu pas vanaf medio 2028 verwacht. Dit betekent een financieel voordeel met betrekking tot de kosten van het vraagafhankelijk vervoer voor de periode van medio 2026 tot medio 2028.

#### Wmo dagbestedingsvervoer

Conform de uitgangspunten van de kaderbrief van de BVO DRAN gaan we voor het dagbestedingsvervoer uit van een jaarlijkse verwachte stijging van het gebruik met +5%. In 2024 zagen we een sterkere toename van het aantal indicaties voor dagbestedingsvervoer dan de verwachte 5%. De verwachte kosten werden in de vorige MJPB daarom opgehoogd. Begin 2025 is het aantal indicaties echter weer afgenomen tot

---

<sup>1</sup> De NEA index 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.

het niveau van voor 2024. In plaats van een verdere toename met +5% ligt het aantal lopende indicaties eind 2025 17% lager dan het jaar ervoor. Op basis van deze realisatiecijfers wordt de bijdrage voor het dagbestedingsvervoer voor 2026 en verder naar beneden bijgesteld.

#### Leerlingenvervoer

De verwachte groei van het aantal indicaties met +5% heeft in 2025 niet plaatsgevonden. Dit is mede het gevolg van het toepassen van de in april 2025 vastgestelde beleidsregels. Onder deze beleidsregels wordt meer ingezet op het benutten van zelfstandig reizen en de mogelijkheden van ouders om hun kinderen te begeleiden in het vervoer. De kosten van het taxivervoer via AVAN nemen hierdoor af. Tegelijkertijd nemen de kosten op de gemeentebegroting van vergoedingen voor het reizen met eigen vervoer of openbaar vervoer hierdoor toe als gevolg van deze verschuiving. Per saldo betekent dit een financieel voordeel van 66k in 2026.

#### BVO lasten

De overheadkosten (bedrijfsvoering van de vervoersorganisatie) omvatten 3% van de totale bijdrage van Overbetuwe aan de BVO DRAN. De overige 97% van de bijdrage omvat de verwachte vervoerskosten. De BVO DRAN hanteert vanaf 2021 een structurele taakstelling van 3% op de eigen bedrijfsvoering.

### **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 diesel) en elektriciteit. In jaarlijkse stappen is sprake van een toenemende mate van duurzaamheid die eind 2025 op 100% is genormeerd, waarvan 50% zero emissie met betrekking tot het vraagafhankelijk vervoer en 25% zero emissie met betrekking tot het routevervoer. Qua realisatie ligt de BVO DRAN op schema. De nadruk ligt in 2026 op de verdergaande transitie van biobrandstoffen naar 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 5 juni 2026. Op 2 juli 2026 stelt het bestuur van de BVO DRAN de MJPB definitief vast. De vastgestelde begroting wordt u na 2 juli 2026 ter kennisgeving aangeboden.

#### *Communicatie*

Niet van toepassing.

