

Jaarstukken 2022

Versie: 7 juni 2023

Inhoudsopgave

1.	<u>Inleiding</u>	3
2.	<u>Jaarverslag</u>	3
2.1.	Inleiding	3
2.2.	Programmaverantwoording	5
2.2.1.	Programma vraagafhankelijk vervoer	5
2.2.2.	Programma routevervoer	11
2.2.3.	Overzicht overhead	15
2.3.	Paragrafen	17
2.3.1.	Weerstandsvermogen en risicobeheersing	17
2.3.2.	Financiering	19
2.3.3.	Bedrijfsvoering	22
3.	<u>Jaarrekening</u>	26
3.1.	Overzicht van baten en lasten	26
3.2.	Specificatie BVO	26
3.3.	Balans	27
3.3.1.	Toelichting balansposten	28
3.3.2.	Grondslagen jaarrekening	31
3.4.	Gebeurtenissen na balansdatum	31
3.5.	Rechtmatigheidsverantwoording	32
3.6.	Wet Normering Topinkomens	32
3.6.1.	Bezoldiging topfunctionarissen	32
3.6.2.	Uitkeringen wegens beëindiging dienstverband aan topfunctionarissen	35
3.6.3.	Overige rapportageverplichtingen op grond van de WNT	35
	<u>Bijlage 1: Totaaloverzicht vervoerskosten</u>	37
	<u>Bijlage 2: Totaaloverzicht kosten callcenter</u>	38
	<u>Bijlage 3: Afrekening 2022 deelnemers</u>	39
	<u>Bijlage 4: Overzicht baten en lasten per taakveld</u>	40
	<u>Bijlage 5: Overzicht baten en lasten Avan</u>	41

1. Inleiding

Hierbij bieden we u het jaarverslag en de jaarrekening 2022 van de Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem-Nijmegen (BVO DRAN) aan. Dit document is opgesteld volgens het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV). In de BBV staan de voorschriften waaraan de jaarrekening van een gemeenschappelijke regeling moet voldoen.

Arnhem, 7 juni 2023

2. Jaarverslag

2.1. Inleiding

De BVO DRAN is opgericht op 14 april 2016, tijdens de eerste vergadering van het Algemeen Bestuur van de BVO DRAN. De BVO DRAN kent één bestuursorgaan: het Algemeen Bestuur. De voorzitter wordt uit het Algemeen Bestuur gekozen. Op 31 december 2022 bestond het Algemeen Bestuur uit:

Gemeente	Lid	Plaatsvervanger
Arnhem	De heer M. van der Wel	n.n.b.
Berg en Dal	Mevrouw M.A. Barber	Mevrouw I. van de Scheur
Beuningen	De heer F. Houben	De heer A. Steeg
Doesburg	De heer R. Gossink	De heer S. Hillenaar
Druten	De heer G. de Wildt	De heer R. Thoonen
Duiven	De heer J. Goossen	Mevrouw G. Tiedink
Heumen	De heer R. Engels	n.n.b.
Lingewaard	De heer A. Slob	De heer N. Hubers
Montferland	Mevrouw J. Derksen	n.n.b.
Mook en Middelaar	De heer F. Dillerop	De heer H. Rodoe
Nijmegen	Mevrouw C. Daemen	n.n.b.
Overbetuwe	De heer W. Hol	n.n.b.
Renkum	Mevrouw M. Mulder	n.n.b.

Gemeente	Lid	Plaatsvervanger
Rheden	Mevrouw G. Hofstede	n.n.b.
Rozendaal	Mevrouw T. van der Pas	De heer S. Warmerdam
Westervoort	De heer J. Derksen	n.n.b.
Wijchen	De heer N. Derks	Mevrouw B. Schouten
Zevenaar	De heer S. Bijl	n.n.b.

Algemene ontwikkelingen

In de loop van het eerste kwartaal van 2022 zijn de richtlijnen in het kader van de Corona pandemie door het RIVM buiten werking gezet. De omvang van het gereden routevervoer heeft zich inmiddels hersteld en bevindt zich inmiddels op het niveau van voor de coronacrisis. Het vraagafhankelijk vervoer blijft nog steeds fors achter in vergelijking met het vervoersvolume in de periode voor de coronacrisis. Het aantal ritten ligt in 2022 tussen 65% en 75% in vergelijking met de aantallen uit 2019.

Vanwege de achterblijvende vervoersvolumes zijn met de vervoerders in het vraagafhankelijk vervoer ook voor 2022 continuïteitsafspraken gemaakt.

Aansluitend aan de zomervakantie 2021 werden ook de Avan vervoerders, overeenkomstig het landelijk beeld, geconfronteerd met schaarste op de arbeidsmarkt. Dit in combinatie met een hoog ziekteverzuim, mede ten gevolge van Corona, zorgde voor veel druk bij de uitvoering. Deze schaarste op de arbeidsmarkt heeft zich ook in 2022 voortgezet.

In overleg en in samenwerking met gemeenten en vervoerders zijn oplossingen gezocht voor ontstane knelpunten. Op een aantal momenten heeft de kwaliteit van het vervoer zeker onder druk gestaan, maar alle reizigers zijn naar hun bestemmingen gebracht en gehaald. In beperkte mate was het noodzakelijk om op enige momenten een rittenstop af te kondigen voor het vraagafhankelijk vervoer.

Vanaf het tweede kwartaal van 2022 wordt het aanvullende vervoer niet meer uitgevoerd door de BVO DRAN. Per 3 april 2022 wordt dit vervoer door de provincie zelfstandig uitgevoerd onder de noemer HalteRRReistaxi. De samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit met de provincie is hierdoor beëindigd. In 2022 heeft de eindafrekening in het kader van het OV vangnet plaatsgevonden.

Financieel resultaat

Het financiële resultaat van 2022 wordt bepaald door de programma's vraagafhankelijk vervoer (Wet maatschappelijke ondersteuning en OV-vangnet), routegebonden vervoer (leerlingen, jeugdwet en dagbesteding) en de overhead (kosten bedrijfsvoeringsorganisatie).

In vergelijking met de gewijzigde begroting 2022 heeft de BVO DRAN in werkelijkheid circa € 3,8 mln (2021: € -6,0 mln) minder besteed dan was voorzien. In 2022 zijn de gevolgen van de coronacrisis nog steeds merkbaar geweest in de omvang van met name het vraagafhankelijk vervoer en dagbestedingsvervoer. Dit effect is de hoofdoorzaak voor de onderschrijding van de begroting. Door de hoogte van de verwachte onderbesteding heeft gedurende 2022 aan de gemeenten al een terugbetaling van € 2.588.347 plaatsgevonden.

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. Onder de werkingssfeer van de met de provincie Gelderland afgesloten "Samenwerkings-overeenkomst Basismobiliteit" verzorgt de BVO DRAN het OV-vangnet vervoer.

In de volgende paragrafen wordt verder ingegaan op de uitvoering van de programma's en het onderdeel overhead.

2.2. Programmaverantwoording

Indeling en opzet programma's

De programma's zijn ingericht volgens de 3 W-vragen (art. 8 lid 3 BBV):

- Wat hebben we bereikt?
- Wat hebben we hiervoor gedaan?
- Wat heeft het gekost?

Onder het kopje "Wat wilden we bereiken?" wordt bij het vervoer naast een algemene beschrijving over wat we wilden bereiken ook ingegaan op specifieke prestatie indicatoren voor de uitvoering van Avan.

De programmaverantwoording bestaat uit de volgende programma's:

1. Vraagafhankelijk vervoer
2. Routevervoer
3. Bestedingsplan

En het overzicht:

4. Overhead

De indeling van de programma's in de jaarrekening is overeenkomstig de begroting.

2.2.1. Programma vraagafhankelijk vervoer

Wat wilden 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.

Vraagafhankelijk vervoer

- a. Aantal dataritten per kwartaal > 95%;
- b. Aantal gegronde en verwijtbare klachten per kwartaal < 0,4%;
- c. Aantal verwijtbare loosmeldingen per kwartaal < 0,4%;
- d. Gemiddelde vertrekpuntualiteit ritten per maand > 95%;
- e. Gemiddelde individuele reistijd ritten per maand > 95%;
- f. Aantal ritten met ophaaltijden met een marge van meer dan 30 minuten (te vroeg/te laat) < 0,5%.

Callcenter

- a. Aantal gegronde en verwijtbare klachten per kwartaal < 0,05%;
 - b. Aantal verwijtbare loosmeldingen per kwartaal < 0,05%;
 - c. Gemiddelde wachttijd inkomende gesprekken per maand < 26 seconden.
- Gedurende de contractperiode met de vervoerders (augustus 2020 tot en met juli 2030) is de ambitie om uiterlijk 1 januari 2030 te komen tot een volledig emissieloos doelgroepenvervoer binnen Avan. In 2022 zijn de duurzaamheidseisen voor het vraagafhankelijk vervoer voor de eerste 5 maanden bepaald op 65% duurzame kilometers en voor de periode vanaf 1 juni 2022 op 70%. Het aandeel van de totale kilometers die gegenereerd worden door volledig zero emissie aangedreven voertuigen, is voor deze periodes respectievelijk 10% en 35%.
 - Een goede sturing en (financiële) beheersing van de uitvoering van het vraagafhankelijk vervoer met Avan.

Wat hebben we bereikt?

Vraagafhankelijk vervoer (kwaliteit)

Naar aanleiding van de gerealiseerde kwaliteit zijn in 2022 conform bestek malussen opgelegd aan de vervoerders van het vraagafhankelijk vervoer. Door chauffeurskrapte en het lastig vervullen van vacatures zien we dat de kwaliteit in toenemende mate onder druk staat.

a. Dataritten

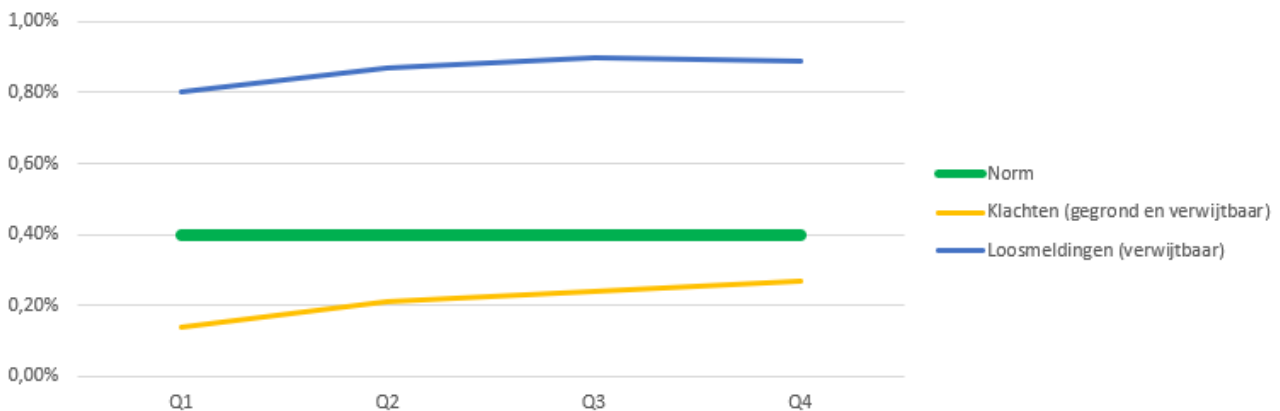
Door niet functionerende data-apparatuur of problemen in de verzending van data kan het incidenteel voorkomen dat ritgegevens niet worden geregistreerd. In 2022 was het percentage niet-dataritten 1,7% van het jaartotaal aantal ritten vraagafhankelijk vervoer. De realisatie per kwartaal lag tussen de 1,3% en 2,0% en daarmee ruim binnen de norm van 5,0% niet-dataritten.

b. Gegronde en verwijtbare klachten

Een klacht is gegrond indien de opdrachtnemer iets heeft gedaan wat ingaat tegen de regels, of heeft nagelaten wat had mogen worden verwacht op grond van de regels die voortkomen uit de aanbestedingsdocumenten. Is er sprake van een overmachtssituatie dan zou mogelijk de klacht als niet verwijtbaar kunnen worden geclassificeerd. Een voorbeeld hiervan zijn vertragingen door hevige sneeuwval of plotseling optredende gladheid. In 2022 was het percentage gegronde en verwijtbare klachten 0,2% van het jaartotaal aantal ritten vraagafhankelijk vervoer. Per kwartaal bekeken bleef het percentage gegronde en verwijtbare klachten ook binnen de gestelde norm van maximaal 0,4%.

c. Verwijtbare loosmeldingen

Een rit wordt loos gemeld nadat een reiziger niet wordt aangetroffen op het afgesproken adres/locatie. Wanneer de opdrachtnemer aan meerdere voorwaarden niet voldoet is er sprake van een verwijtbare loosmelding. Hierbij valt te denken aan het gebruik van de belservice, aantoonbare GPS positie voertuig en verplichte wachttijd. In 2022 was het percentage verwijtbare loosmeldingen 0,9% van het jaartotaal aantal ritten vraagafhankelijk vervoer. In alle kwartalen bleef het percentage verwijtbare loosmeldingen boven de gestelde norm van maximaal 0,4%.



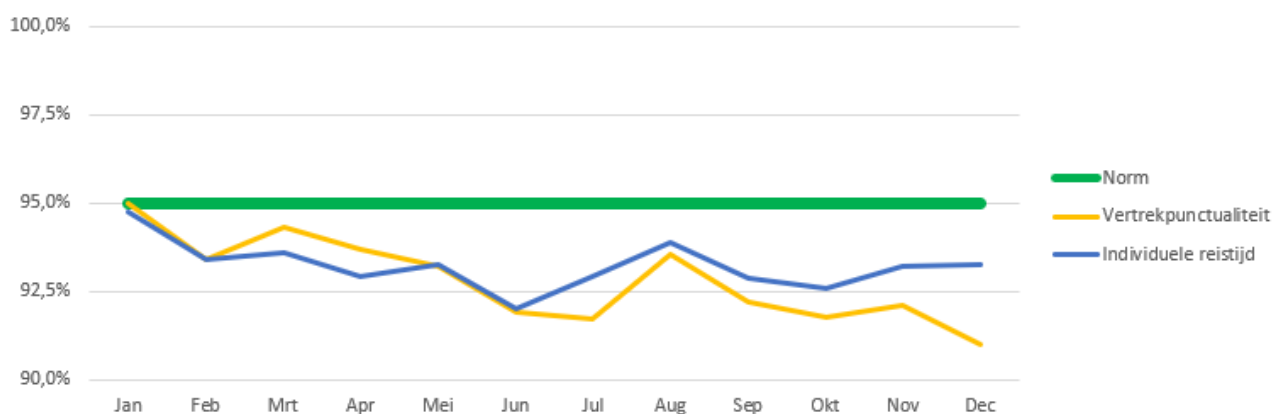
Grafiek 1: gegronde en verwijtbare klachten en verwijtbare loosmeldingen vraagafhankelijk vervoer 2022

d. Vertrekpunctualiteit

Binnen de bandbreedte van 15 minuten voor tot 15 minuten na de gewenste ophaaltijd moet een reiziger zijn ingestapt. Het gewenste vertrektijdstip van de reiziger wordt door het callcenter vastgelegd. De vertrekpunctualiteit in het vraagafhankelijk vervoer lag in 2022 op 93,1% en daarmee lager dan de gestelde norm van 95,0%. In geen enkel kwartaal is de gewenste kwaliteit behaald.

e. Individuele reistijd

Voor het combineren van verschillende reizigers is zogenaamde omrijdtijd toegestaan. Deze omrijdtijd is gemaximeerd. Per rit wordt deze maximale omrijdtijd bepaald en afgezet tegen de feitelijke individuele reistijd van de reiziger. De individuele reistijd wordt bepaald vanaf de geregistreerde instaptijd tot de geregistreerde uitstaptijd van de reiziger. Het percentage van de ritten dat in 2022 binnen de maximaal toegestane individuele reistijd is gereden is 93,5% en daarmee lager dan de gestelde norm van 95,0%.



Grafiek 2: vertrekpunctualiteit en individuele reistijd ritten vraagafhankelijk vervoer 2022

f. Ophaaltijden

Voor ritten met een ophaaltijd die meer dan 15 minuten te vroeg of te laat zijn wordt een boete opgelegd. Dit zijn ritten waarbij een reiziger dus 30 minuten voor of na de geboekte ophaaltijd vertrekt. In 2022 was het percentage ritten waarbij deze boete is opgelegd 1,6% van het jaartotaal aantal ritten vraagafhankelijk

vervoer. In alle kwartalen bleef het percentage overschrijdingen ook boven de gestelde norm van maximaal 0,5%.

Callcenter

Naar aanleiding van de gerealiseerde kwaliteit zijn in 2022 malussen opgelegd aan het callcenter. Door krapte op de arbeidsmarkt en het moeizaam invullen van vacatures voor callcentermedewerkers zien we dat de kwaliteit vanaf het derde kwartaal van 2022 onder druk staat.

a. Gegronde en verwijtbare klachten

Een klacht is gegrond indien de opdrachtnemer iets heeft gedaan wat ingaat tegen de regels, of heeft nagelaten wat had mogen worden verwacht op grond van de regels die voortkomen uit de aanbestedingsdocumenten. Een klacht is verwijtbaar als de opdrachtnemer niet aan kan tonen dat er sprake is van overmacht. In 2022 was het percentage gegronde en verwijtbare klachten 0,03% van het jaartotaal aantal declarabele ritten vraagafhankelijk vervoer. Per kwartaal bekeken bleef het percentage gegronde en verwijtbare klachten ook binnen de gestelde norm van maximaal 0,05%.

b. Verwijtbare loosmeldingen

Een rit wordt loos gemeld nadat een reiziger niet wordt aangetroffen op het afgesproken adres/locatie. Is de oorzaak van de loosmelding herleidbaar naar een fout van de opdrachtnemer dan is sprake van een verwijtbare loosmelding. Te denken valt aan het vergeten te annuleren van ritten of het maken van een foutieve ritboeking. In 2022 was het percentage verwijtbare loosmeldingen 0,01% van het jaartotaal aantal declarabele ritten vraagafhankelijk vervoer. In alle kwartalen bleef het percentage verwijtbare loosmeldingen ook ruim binnen de gestelde norm van maximaal 0,05%.

c. Wachttijd telefonie

De gemiddelde wachttijd van alle inkomende gesprekken mag over een periode van één maand niet meer bedragen dan 25 seconden. In 2022 was de gemiddelde wachttijd van de inkomende gesprekken 25 seconden. Met name vanaf het vierde kwartaal zien we de wachttijden wel weer oplopen met een gemiddelde wachttijd van 39 seconden.

Vraagafhankelijk vervoer (duurzaamheid)

In 2022 is 79,8% van de gereden kilometers als duurzaam te beschouwen. Dit percentage ligt ruim boven de gewenste duurzaamheidsambitie van (gemiddeld) 67,5% voor 2022. Van de totaal aantal kilometers is in 2022 al 30,0% gereden door zero emissie voertuigen. Ook dit percentage ligt ruim boven de gemiddeld gestelde norm (22,7%) voor 2022.

Wat hebben we hiervoor gedaan?

Contractbeheersing/management informatie

In 2022 zijn continu analyses op de (realtime) rittenbakken, de managementinformatie en andere uitvoeringsinformatie uitgevoerd. De resultaten zijn periodiek besproken met de opdrachtnemers. Op basis daarvan is (bij)gestuurd op de uitvoering van Avan. Hierbij zijn de KPI's zoals beschreven in de PvE's het uitgangspunt voor de monitoring en controles. De bevindingen die hieruit volgen hebben invloed op de bonus/malus regeling die van toepassing is.

Continuïteitsbijdragen

Vanwege de achterblijvende vervoersvolumes zijn met de vervoerders in het vraagafhankelijk vervoer ook voor 2022 continuïteitsafspraken gemaakt. Daarnaast zijn voor de niet in de vergoeding opgenomen exorbitant hoge brandstofkosten met vervoerders aanvullende continuïteitsafspraken gemaakt.

Controleverklaring vervoerskosten

Voor de verantwoording over 2022 wordt van elke vervoerder vraagafhankelijk vervoer en het callcenter een controleverklaring ontvangen van respectievelijk het vervoer binnen het betreffende perceel en de kosten callcenter. Het laten uitvoeren van een jaarlijkse audit op de (financiële) processen en (financiële) systemen is een contractuele verplichting.

Afstemming BVO DRAN en deelnemende gemeenten

In 2022 hebben meerdere overleggen met gemeenten plaatsgevonden over vraagafhankelijk vervoer gerelateerde zaken via het overleg contactambtenaren Avan. Periodiek zijn door de BVO DRAN financiële rapportages aan het algemeen bestuur verstrekt.

Regionale Adviesraad

In 2022 hebben meerdere overleggen van de Regionale Adviesraad (RAD) doelgroepenvervoer plaatsgevonden om ervaringen van gebruikers mee te nemen in de (bij)sturing van de uitvoering van Avan. Bij alle overleggen van de RAD is een afgevaardigde van de BVO DRAN aanwezig geweest.

Communicatie

Via de website www.avan-vervoer.nl wordt gecommuniceerd met reizigers. Op deze site worden door de BVO DRAN periodiek nieuwsbrieven gepubliceerd. Onder het kopje "Nieuws" worden reizigers geïnformeerd over recente ontwikkelingen en eventuele aanpassingen aan het vervoer. De nieuwsbrieven worden ook gemaild aan alle reizigers waarvan het mailadres bekend is bij het callcenter.

Daarnaast is er door gebruikers o.a. de volgende informatie te vinden: klantenservice, de kosten voor vervoer, reserverings- en klachtentelefoonnummers, reistijden, procedures, reglementen en afspraken. Tevens kunnen reizigers via de website een rit boeken, een klacht indienen of een opmerking/vraag sturen naar de BVO DRAN. Op basis van ervaringen en reacties van gebruikers wordt de website periodiek geoptimaliseerd en aangepast.

Klanttevredenheidsonderzoek

In 2022 zijn voor het vraagafhankelijk vervoer onafhankelijke klanttevredenheidsonderzoeken (KTO's) uitgevoerd. Vanaf het tweede kwartaal van 2021 wordt voor het vraagafhankelijk vervoer een continu KTO uitgevoerd. Daarvoor worden dagelijks vijf reizigers gebeld die de afgelopen dagen gebruik hebben gemaakt van Avan en gevraagd naar hun ervaringen over dit recente gebruik. Deze ervaringen worden gebundeld in een kwartaalrapportage en vervolgens in een jaarrapportage.

In juni 2022 is de jaarrapportage 2021-2022 gepresenteerd. De overall score voor het vraagafhankelijk vervoer is 8,2 (norm: 7,7). De scores voor de afzonderlijke onderdelen: stiptheid van de vertrektijd, reservering van de taxirit, reisduur van de taxirit en communicatie over de ophaaltijd bij het boeken, scoren elk iets hoger dan een 8,0. Klachtafhandeling scoort een 6,3 en daarmee een ruime voldoende. De KTO's over de resterende kwartalen van 2022 laten een vergelijkbaar beeld zien.

Wat heeft het gekost?

Programma 1: Vraagafhankelijk vervoer	Vervoer (bruto)	Bonus/ malus	Continuïteit	Klant- bijdragen (incl. Btw)	Wmo subsidie
	A	B	C	D	E
Arnhem	1.777.749	-84.365	208.827	-251.387	-276.813
Berg en Dal	310.254	-7.757	4.736	-52.274	-48.307
Beuningen	166.337	-4.674	24.015	-27.663	-25.342
Doesburg	51.284	-2.540	10.336	-6.073	-5.298
Druten	286.361	-7.068	4.381	-48.632	-35.306
Duiven	157.158	-2.236	43.028	-21.439	-21.898
Heumen	95.707	-2.906	18.269	-15.328	-14.611
Lingewaard	465.059	-27.337	135.174	-68.774	-57.802
Montferland	352.441	-4.155	26.307	-50.025	-45.633
Mook en Middelaar	51.646	-1.836	23.208	-8.449	-8.226
Nijmegen	1.057.286	-27.663	16.106	-171.898	-207.417
Overbetuwe	357.697	-19.530	76.278	-50.756	-42.001
Renkum	436.120	-18.910	61.492	-62.941	-57.562
Rheden	591.608	-23.287	9.055	-79.743	-77.394
Rozendaal	1.490	-283	5.955	-211	-436
Westervoort	102.879	-1.678	42.875	-13.596	-15.918
Wijchen	234.330	-6.025	9.175	-40.597	-32.174
Zevenaar	366.283	-4.667	51.520	-53.262	-47.206
Provincie Gelderland OV vangnet	139.524	-3.818	27.976	-78.605	-
TOTAAL	7.001.212	-250.734	798.712	-1.101.651	-1.019.346

Programma 1: Vraagafhankelijk vervoer	Vervoer (netto)	Callcenter	Overige kosten vervoer	Totaal
	A t/m E = F	G	H	F t/m H
Arnhem	1.374.011	113.511	3.589	1.491.110
Berg en Dal	206.653	24.080	1.034	231.767
Beuningen	132.673	15.167	390	148.229
Doesburg	47.709	6.009	65	53.783
Druten	199.736	18.797	645	219.178
Duiven	154.612	13.707	220	168.539
Heumen	81.130	7.621	370	89.120
Lingewaard	446.319	27.668	1.144	475.132
Montferland	278.936	22.925	1.041	302.901
Mook en Middelaar	56.343	6.553	111	63.007
Nijmegen	666.415	86.384	4.727	757.526
Overbetuwe	321.688	21.436	804	343.928
Renkum	358.200	27.857	1.211	387.269
Rheden	420.239	35.399	1.190	456.828
Rozendaal	6.514	5.262	21	11.798
Westervoort	114.562	9.231	131	123.923
Wijchen	164.708	17.667	1.324	183.700
Zevenaar	312.668	23.673	727	337.068
Provincie Gelderland OV vangnet	85.076	18.523	-	103.599
TOTAAL	5.428.193	501.467	18.745	5.948.405

Toelichting

Bestedingen

In geheel 2022 zijn de effecten van de coronacrisis in het vraagafhankelijk vervoer nog steeds merkbaar geweest. De bruto vervoerskosten zijn in 2022 daardoor ruim 20% lager (2021: -30%) uitgevallen dan in de begroting (€ 10,0 mln) voorzien. Dit ondanks het feit dat er in de bepaling van de begroting al enige rekening is gehouden met corona-effecten.

In lijn met de VNG adviezen heeft de BVO DRAN ook in 2022 aan vervoerders continuïteitsbijdragen uitgekeerd. Daarnaast zijn het afgelopen jaar aan de vervoerders toeslagen uitgekeerd ter dekking van een gedeelte van de onvoorzien hoge brandstofkosten. Hierdoor is in het kader van vraagafhankelijk vervoer een totale continuïteitsbijdrage van € 798.712 (2021: € 1.416.194) aan vervoerders uitgekeerd. De totale bruto vervoerskosten vraagafhankelijk vervoer komen daardoor in 2022 uit op € 7.799.924 (€ 7.001.212 + € 798.712), dit was in 2021 nog een bedrag van € 7,6 mln.

Voor de kosten callcenter is een zelfde trend te zien, circa 18% onderschrijding (2021: -25%) van de begroting. Het percentage ligt wat lager dan bij de vervoerskosten doordat een groot deel van de vergoeding callcenter een vast deel betreft en daarmee niet afhankelijk is van de hoeveelheid vervoer.

Financiering

De ontvangen klantbijdragen zijn in 2022 circa 24% lager (2021: -40%) uitgevallen dan begroot, de toegekende Wmo subsidie is wel gelijk aan de begrote bijdrage. De werkelijke bijdrage vanuit gemeenten is aanzienlijk lager uitgevallen dan in de begroting voorzien. De totale bijdrage van € 5.948.405 (2021: € 5,4 mln) valt bijna 30% lager (2021: -40%) uit dan de begrote bijdrage van € 8,2 mln.

Doordat de ontvangen Wmo subsidie gelijk blijft aan het begrote subsidiebedrag, is de onderschrijding van de gemeentelijke bijdrage voor het vraagafhankelijk vervoer hoger dan de begrotingsonderschrijding van de bestedingen.

2.2.2. Programma routevervoer

Wat wilden 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.
 - a. Aantal dataritten per kwartaal > 95%;
 - b. Aantal gegronde en verwijtbare klachten per kwartaal < 0,3%;
 - c. Gemiddelde aankomstpunctualiteit ritten per maand > 95%;
 - d. Gemiddelde vertrekpunctualiteit ritten per maand > 95%;
 - e. Aantal ritten met vertrektijd met een marge van meer dan 30 minuten (te laat) < 0,5%.

- Gedurende de contractperiode met de vervoerders (augustus 2020 tot en met juli 2030) is de ambitie om uiterlijk 1 januari 2030 te komen tot een volledig emissieloos doelgroepenvervoer binnen Avan. In 2022 zijn de duurzaamheidseisen voor het routevervoer voor de eerste 5 maanden bepaald op 65% duurzame kilometers en voor de periode vanaf 1 juni 2022 op 70%. Het aandeel van de totale kilometers die gegenereerd worden door volledig zero emissie aangedreven voertuigen, is voor deze periodes respectievelijk 0% en 5%.
- Een goede sturing en (financiële) beheersing van de uitvoering van het routevervoer met Avan.

Wat hebben we bereikt?

Naar aanleiding van de gerealiseerde kwaliteit zijn in 2022 conform bestek malussen opgelegd aan de vervoerders van het routevervoer. Door chauffeurskrapte en het lastig vervullen van vacatures zien we dat de kwaliteit in toenemende mate onder druk staat.

a. Dataritten

Door niet functionerende data-apparatuur of problemen in de verzending van data kan het incidenteel voorkomen dat ritgegevens niet worden geregistreerd. In 2022 was het percentage niet-dataritten 2,4% van het jaartotaal aantal ritten routevervoer. De realisatie per kwartaal lag tussen de 1,6% en 2,8% en daarmee ruim binnen de norm van 5,0% niet-dataritten.

b. Gegronde en verwijtbare klachten

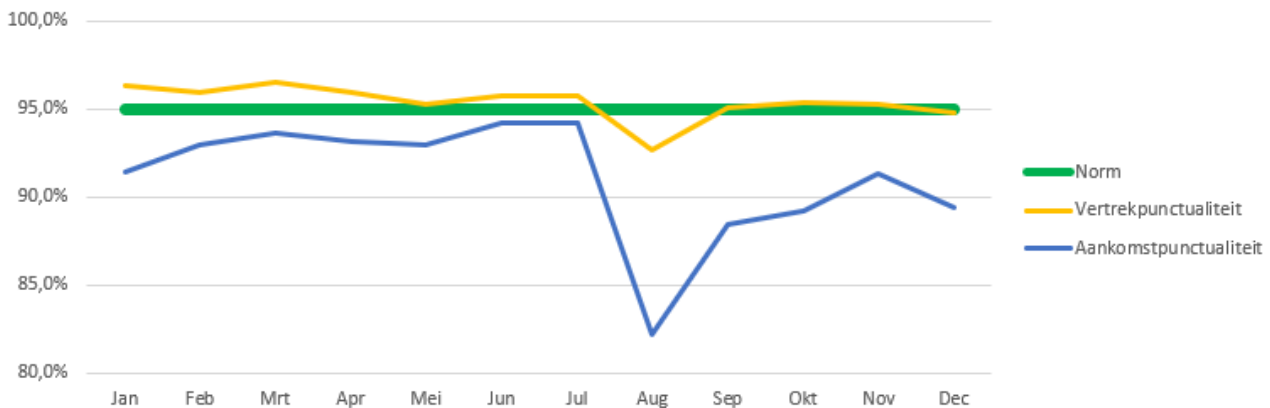
Een klacht is gegrond indien de opdrachtnemer iets heeft gedaan wat ingaat tegen de regels, of heeft nagelaten wat had mogen worden verwacht op grond van de regels die voortkomen uit de aanbestedingsdocumenten. Is er sprake van een overmachtssituatie dan zou mogelijk de klacht als niet verwijtbaar kunnen worden geclassificeerd. Een voorbeeld hiervan zijn vertragingen door hevige sneeuwval of plotseling optredende gladheid. In 2022 was het percentage gegronde en verwijtbare klachten 0,05% van het jaartotaal aantal ritten routevervoer. Per kwartaal bekeken bleef het percentage gegronde en verwijtbare klachten ook ruim binnen de gestelde norm van maximaal 0,4%.

c. Aankomstpunctualiteit

Het uitgangspunt is dat reizigers op tijd op de locatie aanwezig zijn, dat is voor aanvang van de activiteit. De aankomstpunctualiteit in het routevervoer lag in 2022 op 91,7% en daarmee lager dan de gestelde norm van 95,0%.

d. Vertrekpunctualiteit

Binnen 15 minuten na afloop van een activiteit moeten alle reizigers vanaf de locatie zijn vertrokken. Op basis van geregistreerde voorrijdtijd, instaptijd en GPS locatie vindt monitoring plaats. De vertrekpunctualiteit in het routevervoer lag in 2022 op 95,6% en daarmee binnen de gestelde norm van 95,0%.



Grafiek 3: aankomstpunctualiteit en vertrekpunctualiteit routevervoer 2022

e. Vertrektijden

Voor ritten met een vertrektijd vanaf een locatie later dan 30 minuten na einde van de activiteit wordt een boete opgelegd. In 2022 was het percentage ritten waarbij deze boete is opgelegd 0,2% van het jaartotaal aantal ritten routevervoer. In alle kwartalen bleef het percentage overschrijdingen binnen de gestelde norm van maximaal 0,5%.

Duurzaamheid

In 2022 is 69,4% van de gereden kilometers als duurzaam te beschouwen. Dit percentage ligt boven de gewenste duurzaamheidsambitie van 67,8% voor 2022. Van de totaal aantal kilometers is in 2022 al 7,6% gereden door zero emissie voertuigen. Dit terwijl de gestelde norm voor 2022 nog op 2,8% zero emissie kilometers lag.

Wat hebben we hiervoor gedaan?

Contractbeheersing/management informatie

In 2022 zijn continu analyses op de (realtime) rittenbakken, de managementinformatie en andere uitvoeringsinformatie uitgevoerd. De resultaten zijn periodiek besproken met de opdrachtnemers. Op basis daarvan is (bij)gestuurd op de uitvoering van Avan. Hierbij zijn de KPI's zoals beschreven in de PvE's het uitgangspunt voor de monitoring en controles. De bevindingen die hieruit volgen hebben invloed op de bonus/malus regeling die van toepassing is.

Continuïteitsbijdragen

Vanwege de niet in de vergoeding opgenomen exorbitant hoge brandstofkosten zijn in 2022 met vervoerders continuïteitsafspraken gemaakt.

Controleverklaring vervoerskosten

Voor de verantwoording over 2022 wordt van elke vervoerder routevervoer een controleverklaring ontvangen van het vervoer binnen het betreffende perceel. Het laten uitvoeren van een jaarlijkse audit op de (financiële) processen en (financiële) systemen is een contractuele verplichting.

Afstemming BVO DRAN en deelnemende gemeenten

In 2022 hebben meerdere overleggen met gemeenten plaatsgevonden over routevervoer gerelateerde zaken via het overleg contactambtenaren Avan. Periodiek worden door de BVO DRAN financiële rapportages aan het algemeen bestuur verstrekt.

Regionale Adviesraad

In 2022 hebben meerdere overleggen van de Regionale Adviesraad (RAD) doelgroepenvervoer plaatsgevonden om ervaringen van gebruikers mee te nemen in de (bij)sturing van de uitvoering van Avan. Bij alle overleggen van de RAD is een afgevaardigde van de BVO DRAN aanwezig geweest.

Communicatie

Via de website www.avan-vervoer.nl wordt gecommuniceerd met reizigers. Op deze site worden door de BVO DRAN periodiek nieuwsbrieven gepubliceerd. Op de website kunnen reizigers uit het routevervoer ook de contactgegevens van de vervoerders vinden. Onder het kopje "Nieuws" worden reizigers geïnformeerd over recente ontwikkelingen en eventuele aanpassingen aan het vervoer. Ook kunnen reizigers via de website een klacht indienen of een opmerking/vraag sturen naar de BVO DRAN. Op basis van ervaringen en reacties van gebruikers wordt de website periodiek geoptimaliseerd en aangepast.

Nieuwe reizigers in het routevervoer worden na aanmelding per post geïnformeerd over het Avan vervoer. Communicatie over de ritten gebeurt via de betreffende vervoerders. Via het routevervoerportaal kunnen ouders en reizigers de laatste informatie vinden over bijvoorbeeld de ophaaltijden of kunnen zij indien nodig hun rit afmelden.

Klanttevredenheidsonderzoek

In 2022 is voor het routevervoer een onafhankelijk klanttevredenheidsonderzoek (KTO's) uitgevoerd. Door de aard van het vervoer wordt voor het routevervoer jaarlijks een KTO uitgevoerd. Het onderzoek heeft in april en mei 2022 plaatsgevonden.

De overall score voor het routevervoer is 7,6 en voldoet daarmee aan de gestelde norm. De scores voor de afzonderlijke onderdelen: beoordeling voertuigen, chauffeurs en het gemak van het tijdelijk afmelden, scoren een 8,0 of hoger. Klachtafhandeling scoort een 5,4.

Wat heeft het gekost?

Programma 2: Routevervoer	Vervoer (bruto)	Bonus/ malus	Begeleiding	Continuïteit
	A	B	C	D
Arnhem	2.242.779	-23.770	-	33.642
Berg en Dal	365.730	-2.410	-	5.854
Beuningen	367.241	-2.257	-	5.833
Doesburg	389.877	-5.827	-	5.848
Druuten	219.579	-1.093	-	3.432
Duiven	332.194	-1.850	-	5.337
Heumen	177.645	-925	-	2.788
Lingewaard	1.012.448	-9.032	-	17.375
Montferland	29.405	-50	-	349
Mook en Middelaar	96.217	-375	-	1.476
Nijmegen	1.271.277	-8.100	-	21.114
Overbetuwe	1.233.397	-11.041	-	18.501
Renkum	186.925	-2.700	-	2.804
Rheden	958.248	-14.450	705	14.374
Rozendaal	26.032	-382	-	390
Westervoort	248.191	-1.633	-	4.025
Wijchen	512.213	-2.930	-	8.152
Zevenaar	817.367	-4.966	-	13.268
TOTAAL	10.486.765	-93.792	705	164.561

Programma 2: Routevervoer	Vervoer (netto)	Overige kosten vervoer	Totaal
	A t/m D = E	F	E t/m F
Arnhem	2.252.651	333	2.252.984
Berg en Dal	369.175	52	369.227
Beuningen	370.816	32	370.849
Doesburg	389.898	43	389.941
Druten	221.918	29	221.947
Duiven	335.680	48	335.728
Heumen	179.508	23	179.531
Lingewaard	1.020.790	105	1.020.895
Montferland	29.704	50	29.754
Mook en Middelaar	97.318	17	97.335
Nijmegen	1.284.290	173	1.284.463
Overbetuwe	1.240.858	124	1.240.982
Renkum	187.029	53	187.082
Rheden	958.877	123	959.001
Rozendaal	26.041	4	26.044
Westervoort	250.582	49	250.631
Wijchen	517.434	61	517.495
Zevenaar	825.669	142	825.810
TOTAAL	10.558.238	1.460	10.559.699

Toelichting

Bestedingen

In 2022 zijn er nauwelijks nog effecten volgend uit de coronacrisis merkbaar geweest binnen het routevervoer. Enkel binnen het dagbestedingsvervoer zijn deze effecten nog zichtbaar. De bruto vervoerskosten zijn in 2022 ongeveer 8% lager (2021: -20%) uitgevallen dan in de begroting (€ 11,6 mln) voorzien.

In tegenstelling tot het vraagafhankelijk vervoer zijn er voor het routevervoer in 2022 geen continuïteitsbijdragen meer uitgekeerd die volgen uit het achterblijven van vervoersvolumes. Wel zijn in 2022 ook voor dit gereden vervoer toeslagen uitgekeerd ter bekostiging van een gedeelte van de niet in de tarieven voorziene uitzonderlijk hoge brandstofkosten. De totale bruto vervoerskosten routevervoer komen daardoor in 2022 uit op € 10.651.326 (€ 10.486.765 + € 164.561), dit was in 2021 nog een bedrag van € 10,2 mln.

Financiering

De werkelijke bijdrage vanuit gemeenten (€ 10.559.699) ligt ongeveer 9% lager dan in de begroting (€ 11,6 mln) voorzien. Doordat de gemeentelijke bijdrage de enige financieringsbron is voor de kosten van het routevervoer, ligt de lagere bijdrage volledig in lijn met de lagere bestedingen in 2022.

2.2.3. Overzicht overhead

Wat hebben we bereikt?

Sturing en (financiële) beheersing van uitvoering van het vervoer met Avan

In 2022 zijn elk kwartaal financiële managementrapportages aan het bestuur verstrekt. In deze rapportage wordt de voortgang van de (geprognosticeerde) bestedingen en verstrekte continuïteitsbijdragen per vervoerssoort en per gemeente inzichtelijk gemaakt. Op basis van de verwachte onderschrijving vervoerskosten

uit deze rapportages heeft in 2022 al een tussentijdse afrekening (terugbetaling) met de gemeenten plaatsgevonden.

Een doorlopend proces blijft de gezamenlijke zoektocht van de BVO DRAN en gemeenten om de kosten van het vervoer zo veel mogelijk te beperken door het doorvoeren van optimalisaties en invoeren van beheersmaatregelen. Het gebruik van de systeemgerichte contractbeheersing zal hier een grote bijdrage aan leveren.

Ondersteunen en faciliteren van het bestuur in haar taakuitvoering

Om te komen tot gedegen besluitvorming worden alle onderwerpen die door de BVO DRAN zijn geagendeerd voorbesproken in het voorbereidend ambtelijk overleg (VAO). Op de momenten dat specifieke detail toelichting noodzakelijk wordt geacht, worden er door de BVO DRAN naast dit VAO nog extra (financiële) bijeenkomsten georganiseerd. De BVO DRAN is in de bestuurlijke overleggen aangesloten en geeft toelichting op de door hen geagendeerde onderwerpen. De BVO DRAN zorgt ook voor de verslaglegging van de bestuurlijk overleggen.

Wat hebben we hiervoor gedaan?

Afstemming BVO DRAN en callcenter/vervoerders

Frequent worden er overleggen gevoerd met de vervoerders en het callcenter over operationele aspecten van de samenwerking. Binnen deze overleggen worden aan de hand van de contractueel overeengekomen KPI's de prestaties van de opdrachtnemers besproken. Hierdoor heeft een goede bewaking plaats kunnen vinden ten aanzien van het behalen van de normen van in paragraaf 2.2.1 en 2.2.2 opgesomde KPI's.

Inrichting vervoer en callcenter

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.

Vergoeding vervoer en callcenter

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 en geregistreerde OV-reisadviezen.

Regionale afstemming

Om te komen tot meer grip op de gemeenschappelijke regelingen, heeft de griffierskring Rijk van Nijmegen een periodiek overleg geïnitieerd tussen de griffiers van de gemeenten uit deze regio en alle gemeenschappelijke regelingen waaraan deze gemeenten deelnemen. De BVO DRAN is sinds 2019 deelnemer van deze overleggen. Daarnaast neemt de BVO DRAN deel aan vergelijkbare provinciale bijeenkomsten.

Wat heeft het gekost?

Overzicht Overhead	Vraagafhankelijk	Route	Totaal BVO (bruto)
Arnhem	50.331	63.497	113.827
Berg en Dal	13.131	15.479	28.610
Beuningen	7.073	15.616	22.689
Doesburg	1.464	11.131	12.595
Druten	10.129	7.767	17.897
Duiven	7.052	14.907	21.960
Heumen	5.699	10.578	16.277
Lingewaard	11.492	25.018	36.510
Montferland	27.037	2.256	29.293
Mook en Middelaar	3.662	6.823	10.485
Nijmegen	56.207	67.609	123.816
Overbetuwe	8.417	29.024	37.441
Renkum	18.345	7.863	26.207
Rheden	13.089	21.216	34.305
Rozendaal	281	4.914	5.195
Westervoort	4.465	10.772	15.237
Wijchen	10.300	22.492	32.791
Zevenaar	10.733	23.954	34.687
Provincie Gelderland	78.865	112.671	191.536
TOTAAL	337.773	473.587	811.360

2.3. Paragrafen

In de jaarstukken wordt in afzonderlijke paragrafen ingegaan op de beleidslijnen met betrekking tot relevante beheersmatige aspecten van de organisatie. In de BBV (art. 26) staat aangegeven dat in het jaarverslag de paragrafen opgenomen moeten zijn die ook in de begroting zijn opgenomen. Dit betreft voor de jaarstukken 2022 van BVO DRAN de volgende paragrafen:

- weerstandsvermogen en risicobeheersing
- financiering
- bedrijfsvoering

2.3.1. 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 moeten betalen en bij een overschot geld terug krijgt. 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 begroting 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 aansluitend aan de initiële periode

Met vervoerders zijn in 2020 contracten afgesloten voor een initiële periode van 4 jaren en drie verlengingsopties van elk twee jaren. Het lichten van verlengingsopties is een tweezijdig besluit dat tenminste één jaar voor expiratiedatum schriftelijk aan de andere partij kenbaar dient te worden gemaakt. De initiële periode eindigt 31 juli 2024. Het besluitvormingsproces over de eerste verlenging loopt gedurende 2023. Het is gebeurd dat partijen besluiten contracten niet te verlengen en dat daardoor delen van het vervoer dienen te worden aanbesteed.

Met de huidige marktomstandigheden (krapte arbeidsmarkt, energieprijzen, brandstofprijzen, investering zero emissie voertuigen) is het zeer reëel om te verwachten dat een aanbesteding zal leiden tot hogere tarieven dan de huidige contractueel overeen gekomen tarieven.

De huidige meerjarige begrotingen voor het vraagafhankelijk vervoer en routevervoer zijn gebaseerd op de tarieven uit de huidige contracten, waarbij deels rekening is gehouden met additionele kosten voor de infasering van zero emissie. In geval besloten dient te worden tot een nieuwe aanbesteding (van een deel van het vervoer) is de verwachting dat sprake is van meerkosten ten opzichte van de huidige meerjarige begrotingen vervoerskosten van betreffende gemeenten.

30% clause overeenkomsten vervoerders

Door invoering van beheersmaatregelen bestaat tijdens de contractperiode de mogelijkheid dat vervoervolumes schommelen. Binnen het contract zijn afspraken gemaakt voor het geval dat vervoersvolumes structureel met meer dan 30% toe- of afnemen en dit leidt tot een onredelijke financiële situatie voor vervoerder of opdrachtgever. Beide partijen treden in dit geval tijdig in overleg over een mogelijke tariefwijziging.

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 verwachte 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 solvabiliteitsratio worden bepaald. Door de 'open einde' systematiek is de structurele exploitatieruimte gewaarborgd.

2.3.2. 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 bestedingen 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 referentiewaarde (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.

Geprognosticeerde balans

Omschrijving (bedragen x € 1.000)	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting	Begroting
	2022	2023	2024	2025	2026
ACTIVA					
Vaste activa					
Materiële vaste activa	0	0	0	0	0
Financiële vaste activa	0	0	0	0	0
Totaal vaste activa	0	0	0	0	0
Vlottende activa					
Vorderingen met een looptijd < 1 jaar	9.500	10.000	11.250	12.250	13.500
Liquide middelen	250	250	250	250	250
Overlopende activa	500	500	500	500	500
Totaal vlottende activa	10.250	10.750	12.000	13.000	14.250
Totaal activa	10.250	10.750	12.000	13.000	14.250
PASSIVA					
Vaste passiva					
Eigen vermogen	0	0	0	0	0
Voorzieningen	0	0	0	0	0
Schulden met een looptijd > 1 jaar	0	0	0	0	0
Totaal vaste passiva	0	0	0	0	0
Vlottende passiva					
Schulden met een looptijd < 1 jaar	500	500	500	500	500
Nog te betalen bedragen	2.750	2.750	3.000	3.250	3.750
Vooruitgefactureerde bijdrage gemeenten	6.000	6.750	7.750	8.500	9.250
Overige schulden	1.000	750	750	750	750
Totaal vlottende passiva	10.250	10.750	12.000	13.000	14.250
Totaal passiva	10.250	10.750	12.000	13.000	14.250
Saldo	0	0	0	0	0

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. Deze norm bedraagt voor gemeenschappelijke regelingen in 2022 8,2% van het begrotingstotaal. De huidige stand van de netto-vlottende schuld geeft geen aanleiding om op de korte termijn maatregelen voor te stellen.

(bedragen x € 1.000,-)	Begroot	Werkelijk	Verschil	Analyse
Toegestane kasgeldlimiet				
Begrote lasten	€ 23.539	€ 19.459	€ -4.080	€ -
Percentage conform wet Fido, uitvoeringsregeling	8,2%	8,2%	8,2%	
Toegestane kasgeldlimiet	€ 1.930	€ 1.596	€ -335	€ -
Berekening netto vlottende schuld				
Vlottende schuld	€ 10.250	€ 9.985	€ -265	€ -
-/- Vlottende middelen	€ 10.250	€ 9.985	€ -265	€ -
Netto vlottende schuld	€ -	€ -	€ -	€ -
Ruimte kasgeldlimiet				
Toegestane kasgeldlimiet	€ 1.930	€ 1.596	€ -335	€ -
-/- Netto vlottende schuld	€ -	€ -	€ -	€ -
Ruimte (+) c.q. overschrijding (-)	€ 1.930	€ 1.596	€ -335	€ -

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. Om te bepalen wat overtollige middelen zijn, wordt een drempelbedrag gehanteerd. Het drempelbedrag is in 2022 gelijk aan 2,0% van het begrotingstotaal, waarbij het drempelbedrag minimaal € 1.000.000 bedraagt.

In 2022 resulteert dit voor de BVO DRAN tot een drempelbedrag van € 1.000.000 door een begrotingstotaal in de gewijzigde begroting 2022 van € 24.449.399. Gedurende 2022 vindt vanaf € 250.000 afroaming van overtollige middelen plaats naar de schatkist bij het ministerie van Financiën. Hierdoor wordt het drempelbedrag niet overschreden.

Berekening benutting drempelbedrag schatkistbankieren (bedragen x € 1000)					
		Verslagjaar			
(1)	Drempelbedrag	1.000			
		Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
(2)	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	250	250	250	250
(3a) = (1) > (2)	Ruimte onder het drempelbedrag	750	750	750	750
(3b) = (2) > (1)	Overschrijding van het drempelbedrag	-	-	-	-
(1) Berekening drempelbedrag					
		Verslagjaar			
(4a)	Begrotingstotaal verslagjaar	24.449			
(4b)	Het deel van het begrotingstotaal dat kleiner of gelijk is aan € 500 miljoen	24.449			
(4c)	Het deel van het begrotingstotaal dat de € 500 miljoen te boven gaat				
(1) = (4b)*0,02 + (4c)*0,002 met een minimum van €1.000.000 als het begrotingstotaal kleiner of gelijk is aan 500 mln. En als begrotingstotaal groter dan € 500 miljoen is is het drempelbedrag gelijk aan € 10 miljoen, vermeerderd met 0,2% van het deel van het begrotingstotaal dat de € 500 miljoen te boven gaat.	Drempelbedrag	1.000			
(2) Berekening kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen					
		Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
(5a)	Som van de per dag buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen (negatieve bedragen tellen als nihil)	22.477	22.779	23.007	23.000
(5b)	Dagen in het kwartaal	90	91	92	92
(2) - (5a) / (5b)	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	250	250	250	250

Relatiebeheer

Het betalingsverkeer is belegd bij de Bank Nederlandse Gemeenten.

2.3.3. 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.

Samenwerkingsovereenkomst provincie Gelderland

Voor het uitvoeren van de taak aanvullend vervoer is de BVO DRAN een samenwerkingsovereenkomst aangegaan met de provincie Gelderland waarin is overeengekomen dat de BVO DRAN de taak van het aanvullend vervoer (basismobiliteit) uitvoert voor de provincie Gelderland.

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 en geregistreerde OV-reisadviezen.

Dienstverleningsovereenkomsten

Voor 2022 zijn met de Connectie en de gemeente Arnhem dienstverleningsovereenkomsten (DVO) afgesloten. De Connectie levert ingerichte werkplekken, diverse (financiële) applicaties en functioneel beheer, een volledig financieel administratieve verwerking (inclusief salarisadministratie) en archivering. Als bijlage bij de DVO met de Connectie is ook een verwerkersovereenkomst opgenomen. De DVO met de gemeente Arnhem betreft afspraken over inzet van specialistische expertise.

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.

Beleidsindicatoren

Omschrijving	Eenheid	Waarde
Formatie	Fte per 1.000 inwoners	0,01
Bezetting	Fte per 1.000 inwoners	0,01
Apparaatskosten	Kosten per inwoner	0,87
Externe inhuur	Kosten als % van de totale loonsom + totale kosten inhuur externen	5,08%
Overhead	Kosten overhead als % van de totale lasten	4,26%

KSG Overheidsaccountants B.V.
Behorende bij onze verklaring d.d. 19 juni 2023

Paraaf:
PB

Fraude

Bij de BVO DRAN zijn geen gevallen van fraude of vermoedens daaromtrent bekend.

Duurzaamheid

Maatschappelijke ontwikkelingen zijn mede kaderstellend voor de uitvoering van het vervoer, waarbij binnen de huidige contracten met vervoerders en zeker ook de komende jaren onder meer de focus ligt op verduurzaming. In toenemende mate worden daartoe voertuigen ingezet waarbij sprake is van volledig elektrische aandrijving. De ambitie is dat uiterlijk in 2028 sprake is van een volledig zero emissie doelgroepenvervoer binnen de Avan gemeenten. In de programma's vraagafhankelijk vervoer en routevervoer worden de resultaten in het kader van duurzaamheid uit 2022 toegelicht.

Wet open overheid

In 2022 is door de BVO DRAN een aanvang gemaakt met het implementeren van de Wet open overheid (Woo). Er is een contactpersoon aangesteld en gestart met de voorbereidingen om de processen ingericht te hebben bij volledige inwerkingtreding van de wet.

3. Jaarrekening

3.1. Overzicht van baten en lasten

Overzicht van baten en lasten	Gewijzigde begroting 2022	Realisatie 2022	Realisatie 2021
Bedrijfsvoeringsorganisatie (BVO)			
Lasten	1.105.500	811.360	769.937
Baten	1.105.500	811.360	769.937
Saldo van baten en lasten	0	0	0

Toelichting

In 2022 zijn de bestedingen binnen de begroting gerealiseerd. In paragraaf 3.2 wordt verdere toelichting gegeven.

3.2. Specificatie BVO

Overzicht Overhead	Gewijzigde begroting 2022	Realisatie 2022	Resultaat 2022
Lasten			
<i>Structureel</i>			
Personeelskosten	692.500	537.283	155.217
Ondersteunende taken	42.500	47.327	-4.827
Huisvesting	25.000	23.666	1.334
Accountant en fiscaal advies	22.500	21.836	664
Opdrachtgeversplatform doelgroepenvervoer	20.000	10.000	10.000
Kantoorkosten, ICT	112.500	36.405	76.095
Consumenten, klachten	82.500	60.597	21.903
Onvoorzien	5.000	-18.432	23.432
Subtotaal	1.002.500	718.682	283.818
<i>Incidenteel</i>			
Personeelskosten	50.500	45.263	5.237
Systeemontwikkeling	45.000	40.916	4.084
Beeldmateriaal Avan	7.500	6.498	1.002
Subtotaal	103.000	92.678	10.322
TOTAAL	1.105.500	811.360	294.140

Overzicht Overhead	Gewijzigde begroting 2022	Realisatie 2022	Resultaat 2022
Baten			
Bijdrage gemeenten	971.618	619.825	351.793
Beheerbijdrage provincie	133.882	191.535	-57.653
TOTAAL	1.105.500	811.360	294.140

Toelichting

In 2022 is een deel (€ 294.140) van het beschikbare budget niet besteed door de vervoersorganisatie. Invulling van een vacature heeft in 2022 niet plaatsgevonden. Daarnaast zijn enkele vacatures qua formatieomvang deeltijds ingevuld, waardoor het budget personeelskosten niet volledig wordt benut (circa € -155.000).

Ook het budget kantoorkosten is in 2022 niet volledig benut (circa € -75.000). Omdat een deel van de onderschrijving structureel van aard blijkt, is bij de begroting BVO lasten op dit onderdeel vanaf 2023 flink naar beneden bijgesteld.

Daarnaast is vanaf 1 juli 2022 rente ontvangen over het rekeningsaldo in het kader van schatkistbankieren. Het toerekenen van creditrente aan dit rekeningsaldo was tot op heden niet gebeurd en daardoor niet voorzien. De rentebaten zijn op de post onvoorzien verantwoord.

3.3. Balans

Balans per 31-12-2022

ACTIVA	31-12-2022	31-12-2021
Vaste activa	0	0
Totaal vaste activa	0	0
Vlottende activa		
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar		
Vorderingen op openbare lichamen (1)	5.875.772	3.558.317
Uitzettingen in 's Rijks schatkist	3.062.942	6.252.485
Overige vorderingen	1.125	0
	8.939.839	9.810.802
Liquide middelen		
Banksaldi	250.201	238.189
Overlopende activa		
Overige nog te ontvangen bedragen, en de vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen (2)	1.123.716	558.593
Totaal vlottende activa	10.313.756	10.607.584
TOTAAL GENERAAL	10.313.756	10.607.584

PASSIVA	31-12-2022	31-12-2021
Vaste passiva	0	0
Totaal vaste passiva	0	0
Vlottende passiva		
Netto-vlottende schulden met een rentetypische looptijd korter dan één jaar		
Overige schulden (3)	240.471	45.469
Overlopende passiva		
Verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen (4)	2.564.965	1.472.534
Van overige Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren (5)	6.260.996	7.376.230
Overige vooruitontvangen bedragen die ten bate van volgende begrotingsjaren komen (6)	1.247.325	1.713.351
	10.073.286	10.562.115
Totaal vlottende passiva	10.313.756	10.607.584
TOTAAL GENERAAL	10.313.756	10.607.584

3.3.1. Toelichting balansposten

Vorderingen op openbare lichamen	(1)	<u>5.875.772</u>
Arnhem Q1-2023		1.587.045
Berg en Dal Q1-2023		243.814
Beuningen Q1-2023		190.704
Doesburg Q1-2023		150.543
Druten Q1-2023		179.617
Duiven Q1-2023		172.123
Heumen Q1-2023		97.092
Lingewaard Q1-2023		239.107
Montferland Q1-2023		144.201
Mook en Middelaar Q1-2023		63.384
Nijmegen Q1-2023		796.945
Overbetuwe Q1-2023		557.956
Renkum Q1-2023		275.562
Rheden Q1-2023		486.477
Rozendaal Q1-2023		15.443
Wijchen Q1-2023		259.615
Zevenaar Q1-2023		273.489
Omzetbelasting Q4-2022		142.656
		<u>5.875.772</u>

Overige nog te ontvangen bedragen, en de vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen	(2)	<u>1.123.716</u>
---	-----	------------------

<i>Nog te ontvangen bedragen</i>		
Wmo subsidie provincie	(a)	569.825
Vervoerskosten	(b)	445.039
Overige kosten		40.412
<i>Nog te verdelen bedragen</i>		
Vervoerskosten	(c)	65.800
<i>Overige bedragen</i>		
Vooruitbetaalde bedragen		2.640
		<u>1.123.716</u>

Wmo subsidie provincie	(a)	<u>569.825</u>
Subsidiebeschikking 2021		1.692.548
Ontvangen 80% voorschot		-1.354.038
Subsidiebeschikking 2022		1.156.575
Ontvangen 80% voorschot		-925.260
		<u>569.825</u>

Nog te ontvangen vervoerskosten	(b)	<u>445.039</u>
Malus 2022		154.403
Nog te ontvangen creditnota's		283.321
Nog te factureren vervoerskosten		7.316
		<u>445.039</u>

Nog te verdelen vervoerskosten	(c)	<u>65.800</u>
Nog te factureren routes 2020-2021		<u>65.800</u>
		<u>65.800</u>
Netto-vlottende schulden met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	(3)	<u>240.471</u>
Crediteuren		<u>240.471</u>
		<u>240.471</u>
Verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen	(4)	<u>2.564.965</u>
<i>Nog te betalen bedragen</i>		
Vervoerskosten	(d)	2.243.661
Tussenrekening bankbetalingen		11.020
Overige kosten	(e)	30.303
<i>Nog te verdelen bedragen</i>		
Vervoerskosten	(f)	244.206
Overige bedragen		
Loonbelasting		<u>35.775</u>
		<u>2.564.965</u>
Nog te betalen vervoerskosten	(d)	<u>2.243.661</u>
Vervoer december 2022		1.420.800
Vervoer november 2022		471.819
Vervoer overige maanden 2022		3.060
Vervoer 2020-2021		65.800
Continuïteitsbijdrage Q4-2022		<u>282.182</u>
		<u>2.243.661</u>
Nog te betalen overige kosten	(e)	<u>30.303</u>
BVO lasten 2022		21.490
Callcenter Q4-2022		535
Pensioenpremie december 2022		<u>8.278</u>
		<u>30.303</u>
Nog te verdelen vervoerskosten	(f)	<u>244.206</u>
Correctie combiroutes 2020-2021		<u>244.206</u>
		<u>244.206</u>

**Van overige Nederlandse overheidslichamen
ontvangen voorschotbedragen ter dekking van
lasten van volgende begrotingsjaren** (5) 6.260.996

Vooruitgefactureerde bijdrage gemeenten	5.786.801
Vooruitontvangen Wmo subsidie 2023	<u>474.196</u>
	<u>6.260.996</u>

De deelnemende gemeenten hebben op 19 december 2022 voorschotfacturen voor het eerste kwartaal van 2023 ontvangen.

Op 8 januari 2021 is het voorschot van 80% van het subsidiebedrag 2023 door de BVO DRAN ontvangen.

**Overige vooruitontvangen bedragen die ten bate
van volgende begrotingsjaren komen** (6) 1.247.325

Nog te betalen bedragen

Bijdrage gemeenten 2022	(g) <u>1.247.324</u>
	<u>1.247.324</u>

Bijdrage gemeenten 2022 (g) 1.247.324

Arnhem	404.528
Berg en Dal	66.172
Beuningen	27.624
Doesburg	19.032
Druten	33.229
Duiven	-834
Heumen	11.880
Lingewaard	75.832
Montferland	15.872
Mook en Middelaar	6.583
Nijmegen	219.255
Overbetuwe	66.751
Renkum	82.914
Rheden	102.992
Rozendaal	3.544
Westervoort	19.765
Wijchen	54.001
Zevenaar	38.183
	<u>1.247.324</u>

Per saldo moet er een bedrag worden terugbetaald aan de gemeenten. Gemeenten met een negatief saldo moeten echter nog bijbetalen.

Niet uit de balans blijvende rechten en verplichtingen

Covid-19

De financiële gevolgen van de coronacrisis zijn in de jaarrekening 2022 verwerkt. In 2022 zijn deze gevolgen nog steeds merkbaar geweest in de omvang van met name het vraagafhankelijk vervoer en dagbestedingsvervoer. Het is niet uit te sluiten dat deze effecten ook nog in 2023 en volgende jaren merkbaar blijven. Hoe groot de financiële impact zal zijn is nu onmogelijk te bepalen.

We bewaken onze risico's en die van onze ketenpartners voortdurend. De BVO DRAN loopt geen risico voor de continuïteit, aangezien de aard van onze activiteiten toezien op vastliggende afspraken met gemeenten voor minimaal langer dan 1 jaar.

Nafacturatie leerlingenvervoer perceel D

Naar aanleiding van de gewijzigde systematiek van verrekenen van de perceel overstijgende combinatie routes is door dezelfde vervoerder geconstateerd dat routes leerlingenvervoer vanaf het begin van het contract voor een enkele gemeente binnen perceel D niet zijn gefactureerd.

De kosten voor de periode augustus 2020 tot en met december 2021 zijn inmiddels akkoord bevonden en op de balans per 31 december 2022 verantwoord. De financiële omvang van deze kosten voor geheel 2022 zijn nog niet bepaald. Op basis van de gegevens 2020-2021 ligt een indicatie van het nog te betalen bedrag naar verwachting tussen de € 50.000 en € 75.000.

Omdat de mate van onzekerheid over de omvang van het bedrag en de constatering op zichzelf geen invloed heeft op het resultaat 2022 en het eigen vermogen van de BVO DRAN, is ervoor gekozen om te volstaan met deze toelichting in de jaarrekening 2022.

Wettelijke vakantie-uren

Het saldo van de openstaande verlofuren per 31 december 2022 die kunnen leiden tot uitbetaling is 47 uur. Rekening houdend met het bruto uurloon plus werkgeverslasten betreft het een maximaal bedrag van € 1.440.

3.3.2. Grondslagen jaarrekening

De jaarrekening is opgesteld met inachtneming van de voorschriften uit de BBV. Vorderingen worden gewaardeerd tegen de nominale waarde onder aftrek van een mogelijke voorziening wegens oninbaarheid. Liquide middelen, overlopende activa en schulden en kortlopende schulden zijn gewaardeerd tegen de nominale waarde.

3.4. Gebeurtenissen na balansdatum

Opdrachtnemer van perceel oost (Gemeenten Zevenaar, Montferland, Westervoort en Duiven) in het vraagafhankelijk vervoer is de combinatie Citax Tiel B.V. en Voet Personenvervoer B.V., beide hoofdelijk aansprakelijk. Op 19 april 2023 is Voet Personenvervoer B.V. failliet verklaard.

De huidige stand van zaken met betrekking tot het AVAN vervoer is dat de werkzaamheden onverkort worden voortgezet door Citax. De medewerkers belast met de uitvoering waren al voor ongeveer 95% in dienst bij Citax

en de voertuigen zijn volledig in eigendom van Citax. Uitgaande van de huidige stand van zaken is de verwachting dat de reizigers geen hinder ondervinden van dit faillissement.

Er zijn verder geen gebeurtenissen na balansdatum geweest die nadere informatie geven over de feitelijke situatie per balansdatum dan wel gebeurtenissen die van belang zijn voor de oordeelsvorming van de gebruikers van de jaarrekening.

3.5. Rechtmatigheidsverantwoording

Verantwoordelijkheid bestuur gemeenschappelijke regeling BVO DRAN

In deze rechtmatigheidsverantwoording geeft het bestuur aan in hoeverre de in de jaarrekening 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. Deze verantwoording betreft de rechtmatige uitvoering van de taken en omvat het begrotings-, voorwaarden-, en misbruik- en oneigenlijk gebruik criterium bij de desbetreffende financiële beheershandelingen en transacties.

Deze verantwoording hanteert een grensbedrag omdat alleen de van belang zijnde aspecten in de verantwoording hoeven te worden betrokken. Deze verantwoordingsgrens is bepaald op 3% van de totale BVO lasten en is daarmee vastgesteld op € 25.000.

Conclusie

Het bestuur is van mening dat de in deze jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties rechtmatig tot stand zijn gekomen binnen de daarvoor gestelde grens.

3.6. Wet Normering Topinkomens

Per 1 januari 2013 legt de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT) beperkingen op aan de bezoldiging van topfunctionarissen in de publieke sector en de semipublieke sector.

WNT-verantwoording 2022 BVO DRAN

De WNT is van toepassing op de Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem-Nijmegen (BVO DRAN). Het voor de BVO DRAN toepasselijke bezoldigingsmaximum is in 2022 € 216.000 en betreft het algemeen bezoldigingsmaximum.

3.6.1. Bezoldiging topfunctionarissen

- a. **Leidinggevende topfunctionarissen met dienstbetrekking en leidinggevende topfunctionarissen zonder dienstbetrekking vanaf de 13^e maand van de functievervulling**

Leidinggevende topfunctionarissen met dienstbetrekking en leidinggevende topfunctionarissen zonder dienstbetrekking vanaf de 13^e maand van de functievervulling inclusief degenen die op grond van hun voormalige functie nog 4 jaar als topfunctionaris worden aangemerkt.

Gegevens 2022	
bedragen x € 1	M. van den Beucken
Functiegegevens	
Directeur	
Aanvang en einde functievervulling in 2022	01/01 t/m 31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1,0
Dienstbetrekking?	ja
Bezoldiging	
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€ 108.610
Beloningen betaalbaar op termijn	€ 15.858
<i>Subtotaal</i>	<i>124.468</i>
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€ 216.000
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	N.v.t.
Bezoldiging	124.468
Het bedrag van de overschrijding en de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	N.v.t. N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	N.v.t.
Gegevens 2021	
bedragen x € 1	M. van den Beucken
Functiegegevens	
Directeur	
Aanvang en einde functievervulling in 2021	01/01 t/m 31/12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1,0
Dienstbetrekking?	ja
Bezoldiging	
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€ 84.371
Beloningen betaalbaar op termijn	€ 16.088
<i>Subtotaal</i>	<i>€ 100.459</i>
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€ 209.000
Bezoldiging	€ 100.459

b. Leidinggevende topfunctionarissen zonder dienstbetrekking in de periode kalendermaand 1 t/m 12

Niet van toepassing voor de BVO DRAN in 2022.

c. Toezichthoudende topfunctionarissen

Niet van toepassing voor de BVO DRAN in 2022.

d. Topfunctionarissen met een totale bezoldiging van € 1.800 of minder

Topfunctionarissen inclusief degenen die op grond van hun voormalige functie nog 4 jaar als topfunctionaris worden aangemerkt met een totale bezoldiging van € 1.800 of minder.

Gegevens 2022	
NAAM TOPFUNCTIONARIS	FUNCTIE
R. Engels	Voorzitter
M. van der Wel	Lid
M. Barber	Lid
F. Houben	Lid
R. Gossink	Lid
G. de Wildt	Lid
J. Goossen	Lid
A. Slob	Lid
Mevrouw J. Derksen	Lid
F. Dillerop	Lid
C. Daemen	Lid
W. Hol	Lid
M. Mulder	Lid
G. Hofstede	Lid
T. van der Pas	Lid
De heer J. Derksen	Lid
N. Derks	Lid
S. Bijl	Lid

e. Topfunctionaris met een totale bezoldiging van meer dan € 1.800

De totale bezoldiging van een topfunctionaris inclusief degene die op grond van zijn/haar voormalige functie nog 4 jaar als topfunctionaris wordt aangemerkt, voor al zijn/haar functies bij één WNT-instelling en eventuele aan deze WNT-instelling gelieerde rechtspersonen (uitsluitend te verantwoorden indien en voor zover er sprake is bij een topfunctionaris van bezoldiging voor andere werkzaamheden dan die als topfunctionaris bij de WNT-instelling en/of bezoldiging uit hoofde van werkzaamheden bij gelieerde rechtspersonen).

Niet van toepassing voor de BVO DRAN in 2022.

f. Topfunctionaris met een totale bezoldiging van meer dan € 1.800 waarop de anticumulatie bepaling van toepassing is

In het geval een leidinggevende topfunctionaris met een totale bezoldiging van meer dan € 1.800, op of na 1-1-2018 met een WNT-instelling een dienstbetrekking aangaat en hij/zij bij een of meer andere WNT-instellingen reeds een dienstbetrekking heeft als topfunctionaris, niet zijnde een toezichhoudende topfunctionaris, zijn bepaalde of alle onderdelen van deze tabel van toepassing. Indien van toepassing kan het betreffende tabelonderdeel dienen als aanvulling op tabel 1a. Dit geldt in voorkomende gevallen ook voor diegene die op grond van zijn/haar voormalige functie nog 4 jaar als topfunctionaris wordt aangemerkt met een totale bezoldiging van meer dan € 1.800.

Niet van toepassing voor de BVO DRAN in 2022.

- g. Topfunctionaris met een totale bezoldiging van € 1.800 of minder waarop de anticumulatiebepaling van toepassing is

In het geval een leidinggevende topfunctionaris met een totale bezoldiging van € 1.800 of minder, op of na 1-1-2018 met een WNT-instelling een dienstbetrekking aangaat en hij/zij bij een of meer andere WNT-instellingen reeds een dienstbetrekking heeft als topfunctionaris, niet zijnde een toezichhoudende topfunctionaris, zijn bepaalde of alle onderdelen van deze tabel van toepassing. Indien van toepassing kan het betreffende tabelonderdeel dienen als aanvulling op tabel 1d, Dit geldt in voorkomende gevallen ook voor diegene die op grond van zijn/haar voormalige functie nog 4 jaar als topfunctionaris wordt aangemerkt met een totale bezoldiging van € 1.800 of minder.

Niet van toepassing voor de BVO DRAN in 2022.

3.6.2. Uitkeringen wegens beëindiging dienstverband aan topfunctionarissen

Uitkeringen wegens beëindiging dienstverband aan topfunctionarissen met of zonder dienstbetrekking inclusief degenen die op grond van hun voormalige functie nog 4 jaar als topfunctionaris worden aangemerkt hebben in 2022 niet plaatsgevonden.

3.6.3. Overige rapportageverplichtingen op grond van de WNT

Naast de hierboven vermelde topfunctionarissen zijn er geen overige functionarissen met een dienstbetrekking die in 2022 een bezoldiging boven het individueel toepasselijke drempelbedrag hebben ontvangen.

Bijlagen

Bijlage 1: Totaaloverzicht vervoerskosten

> alle bedragen zijn excl. Btw, m.u.v. klantbijdragen (incl. Btw)

Totale kosten vervoer	Vraagafhankelijk (bruto)	Bonus/ malus	Continuïteit	Klant-bijdragen (incl. Btw)	Wmo subsidie	Vraagafhankelijk (netto)
	A	B	C	D	E	A t/m E = F
Arnhem	1.777.749	-84.365	208.827	-251.387	-276.813	1.374.011
Berg en Dal	310.254	-7.757	4.736	-52.274	-48.307	206.653
Beuningen	166.337	-4.674	24.015	-27.663	-25.342	132.673
Doesburg	51.284	-2.540	10.336	-6.073	-5.298	47.709
Druten	286.361	-7.068	4.381	-48.632	-35.306	199.736
Duiven	157.158	-2.236	43.028	-21.439	-21.898	154.612
Heumen	95.707	-2.906	18.269	-15.328	-14.611	81.130
Lingewaard	465.059	-27.337	135.174	-68.774	-57.802	446.319
Montferland	352.441	-4.155	26.307	-50.025	-45.633	278.936
Mook en Middelaar	51.646	-1.836	23.208	-8.449	-8.226	56.343
Nijmegen	1.057.286	-27.663	16.106	-171.898	-207.417	666.415
Overbetuwe	357.697	-19.530	76.278	-50.756	-42.001	321.688
Renkum	436.120	-18.910	61.492	-62.941	-57.562	358.200
Rheden	591.608	-23.287	9.055	-79.743	-77.394	420.239
Rozendaal	1.490	-283	5.955	-211	-436	6.514
Westervoort	102.879	-1.678	42.875	-13.596	-15.918	114.562
Wijchen	234.330	-6.025	9.175	-40.597	-32.174	164.708
Zevenaar	366.283	-4.667	51.520	-53.262	-47.206	312.668
Provincie Gelderland OV vangnet	139.524	-3.818	27.976	-78.605	-	85.076
TOTAAL	7.001.212	-250.734	798.712	-1.101.651	-1.019.346	5.428.193

Totale kosten vervoer	Routevervoer (bruto)	Bonus/ malus	Begeleiding	Continuïteit	Routevervoer (netto)	Totaal vervoer (netto)
	G	H	I	J	G t/m J = K	F + K
Arnhem	2.242.779	-23.770	-	33.642	2.252.651	3.626.662
Berg en Dal	365.730	-2.410	-	5.854	369.175	575.828
Beuningen	367.241	-2.257	-	5.833	370.816	503.489
Doesburg	389.877	-5.827	-	5.848	389.898	437.608
Druten	219.579	-1.093	-	3.432	221.918	421.654
Duiven	332.194	-1.850	-	5.337	335.680	490.292
Heumen	177.645	-925	-	2.788	179.508	260.638
Lingewaard	1.012.448	-9.032	-	17.375	1.020.790	1.467.110
Montferland	29.405	-50	-	349	29.704	308.640
Mook en Middelaar	96.217	-375	-	1.476	97.318	153.661
Nijmegen	1.271.277	-8.100	-	21.114	1.284.290	1.950.705
Overbetuwe	1.233.397	-11.041	-	18.501	1.240.858	1.562.546
Renkum	186.925	-2.700	-	2.804	187.029	545.229
Rheden	958.248	-14.450	705	14.374	958.877	1.379.117
Rozendaal	26.032	-382	-	390	26.041	32.555
Westervoort	248.191	-1.633	-	4.025	250.582	365.144
Wijchen	512.213	-2.930	-	8.152	517.434	682.143
Zevenaar	817.367	-4.966	-	13.268	825.669	1.138.336
Provincie Gelderland OV vangnet	-	-	-	-	-	85.076
TOTAAL	10.486.765	-93.792	705	164.561	10.558.238	15.986.431

Bijlage 2: Totaaloverzicht kosten callcenter

> alle bedragen zijn excl. Btw, m.u.v. klantbijdragen (incl. Btw)

Totale kosten callcenter	Callcenter	Bonus/ malus	Totaal
Arnhem	114.588	-1.077	113.511
Berg en Dal	24.294	-215	24.080
Beuningen	15.300	-133	15.167
Doesburg	6.063	-54	6.009
Druuten	18.971	-175	18.797
Duiven	13.828	-121	13.707
Heumen	7.692	-71	7.621
Lingewaard	27.935	-267	27.668
Montferland	23.142	-218	22.925
Mook en Middelaar	6.613	-60	6.553
Nijmegen	87.203	-819	86.384
Overbetuwe	21.639	-203	21.436
Renkum	28.103	-246	27.857
Rheden	35.720	-322	35.399
Rozendaal	5.310	-48	5.262
Westervoort	9.305	-75	9.231
Wijchen	17.833	-166	17.667
Zevenaar	23.893	-220	23.673
Provincie Gelderland OV vangnet	18.560	-37	18.523
TOTAAL	505.992	-4.525	501.467

Bijlage 3: Afrekening 2022 deelnemers

Afrekening 2022

> alle bedragen zijn excl. Btw, m.u.v. klantbijdragen (incl. Btw)

	Vervoer				BVO		
	Voorschot	Realisatie	Continuïteit	Resultaat	Voorschot	Realisatie	Resultaat
Gemeenten							
Arnhem	4.799.140	3.388.116	242.468	1.168.556	186.439	113.827	72.611
Berg en Dal	721.647	566.324	10.591	144.733	44.261	28.610	15.651
Beuningen	583.285	474.064	29.848	79.374	34.382	22.689	11.693
Doesburg	478.331	421.532	16.184	40.615	17.541	12.595	4.946
Druten	528.634	414.515	7.813	106.306	26.386	17.897	8.490
Duiven	508.292	442.196	48.365	17.731	33.165	21.960	11.205
Heumen	300.881	239.973	21.057	39.851	23.684	16.277	7.407
Lingewaard	1.780.242	1.315.810	152.549	311.883	57.442	36.510	20.932
Montferland	374.670	283.074	26.656	64.940	45.401	29.293	16.108
Mook en Middelaar	178.590	129.105	24.684	24.801	14.020	10.485	3.536
Nijmegen	2.308.088	1.918.386	37.219	352.483	203.104	123.816	79.287
Overbetuwe	1.789.069	1.468.695	94.779	225.595	58.995	37.441	21.554
Renkum	860.390	482.197	64.296	313.896	40.252	26.207	14.045
Rheden	1.581.015	1.357.002	23.428	200.585	53.763	34.305	19.457
Rozendaal	40.872	26.234	6.346	8.292	5.195	5.195	0
Westervoort	419.960	318.424	46.899	54.637	21.949	15.237	6.712
Wijchen	786.942	666.201	17.327	103.414	51.237	32.791	18.446
Zevenaar	1.259.089	1.074.417	64.788	119.884	54.400	34.687	19.713
Subtotaal	19.299.137	14.986.265	935.296	3.377.577	971.617	619.824	351.793
Provincie Gelderland							
OV-vangnet	85.076	57.100	27.976	0	0	0	0
Wmo subsidie	1.019.346	1.019.346	0	0	191.536	191.536	0
Subtotaal	1.104.423	1.076.446	27.976	0	191.536	191.536	0
TOTAAL	20.403.560	16.062.711	963.272	3.377.577	1.163.153	811.360	351.793

	Callcenter			Totaal				Afrekening	
	Voorschot	Realisatie	Resultaat	Voorschot	Realisatie	Continuïteit	Resultaat	Tussentijds	Eind
Gemeenten									
Arnhem	149.271	113.511	35.760	5.134.850	3.615.454	242.468	1.276.928	-872.400	404.528
Berg en Dal	27.560	24.080	3.480	793.469	619.014	10.591	163.864	-97.693	66.172
Beuningen	18.571	15.167	3.404	636.238	511.920	29.848	94.471	-66.847	27.624
Doesburg	6.887	6.009	878	502.759	440.135	16.184	46.439	-27.407	19.032
Druten	20.963	18.797	2.166	575.983	451.208	7.813	116.962	-83.733	33.229
Duiven	17.913	13.707	4.206	559.370	477.862	48.365	33.143	-33.977	-834
Heumen	14.181	7.621	6.560	338.746	263.871	21.057	53.818	-41.938	11.880
Lingewaard	40.645	27.668	12.977	1.878.329	1.379.989	152.549	345.792	-269.960	75.832
Montferland	25.676	22.925	2.751	445.747	335.292	26.656	83.799	-67.926	15.872
Mook en Middelaar	8.272	6.553	1.719	200.882	146.143	24.684	30.056	-23.472	6.583
Nijmegen	86.949	86.384	565	2.598.141	2.128.586	37.219	432.335	-213.080	219.255
Overbetuwe	28.950	21.436	7.514	1.877.014	1.527.572	94.779	254.664	-187.912	66.751
Renkum	31.323	27.857	3.466	931.965	536.262	64.296	331.407	-248.493	82.914
Rheden	39.365	35.399	3.967	1.674.143	1.426.706	23.428	224.009	-121.016	102.992
Rozendaal	5.474	5.262	212	51.541	36.692	6.346	8.504	-4.960	3.544
Westervoort	15.116	9.231	5.885	457.025	342.891	46.899	67.234	-47.470	19.765
Wijchen	20.272	17.667	2.605	858.451	716.659	17.327	124.465	-70.464	54.001
Zevenaar	31.857	23.673	8.184	1.345.346	1.132.777	64.788	147.781	-109.598	38.183
Subtotaal	589.245	482.944	106.301	20.859.999	16.089.033	935.296	3.835.671	-2.588.347	1.247.324
Provincie Gelderland									
OV-vangnet	18.523	18.523	0	103.599	75.623	27.976	0	0	0
Wmo subsidie	0	0	0	1.210.882	1.210.882	0	0	0	0
Subtotaal	18.523	18.523	0	1.314.482	1.286.505	27.976	0	0	0
TOTAAL	607.768	501.467	106.301	22.174.481	17.375.538	963.272	3.835.671	-2.588.347	1.247.325

Bijlage 4: Overzicht baten en lasten per taakveld

> alle bedragen zijn excl. Btw, m.u.v. klantbijdragen (incl. Btw)

Overzicht lasten en baten per taakveld			Gewijzigde begroting 2022	Realisatie 2022
Programmaplan	Taakveld			
P1 Vraagafhankelijk vervoer	Taakveld 6.4 begeleide participatie (Wmo)	Lasten	10.018.178	7.404.254
		Baten	10.018.178	9.697.796
	Taakveld 6.1 collectief aanvullend vervoer (OV)	Lasten	163.682	163.682
		Baten	163.682	163.682
	Taakveld 6.2 toegang tot 1 ^e en 2 ^e lijnsvoorzieningen (Regie)	Lasten	607.768	501.467
		Baten	607.768	607.768
	Totaal	Lasten	10.789.628	8.069.402
		Baten	10.789.628	10.469.246
	Saldo	-	2.399.843	
P2 Routegebonden vervoer	Taakveld 4.3 leerlingenvervoer	Lasten	9.082.948	8.455.683
		Baten	9.082.948	9.082.948
	Taakveld 6.4 begeleide participatie (Wmo)	Lasten	1.452.926	981.819
		Baten	1.452.926	1.452.926
	Taakveld 6.72 vervoer jeugdhulp 18-	Lasten	1.107.859	1.122.197
		Baten	1.107.859	1.107.859
	Totaal	Lasten	11.643.733	10.559.699
		Baten	11.643.733	11.643.733
	Saldo	-	1.084.034	
Overzichten Overhead	Taakveld 0.4 Overhead ondersteuning organisatie	Lasten	1.105.500	811.360
		Baten	1.105.500	1.163.153
		Saldo	-	351.793
	Saldo	-	351.793	
Saldo van baten en lasten			-	3.835.671

Bijlage 5: Overzicht baten en lasten Avan

> alle bedragen zijn excl. Btw, m.u.v. klantbijdragen (incl. Btw)

Overzicht baten en lasten AVAN 2022

AVAN	Gewijzigde begroting 2022	Realisatie 2022	Continuïteit 2022	Resultaat 2022
Vervoer (bruto)	21.825.593	17.164.361	963.272	3.697.960
Klantbijdragen (incl. Btw)	-1.422.034	-1.101.651	0	-320.383
Wmo subsidie	-1.019.345	-1.019.345	0	0
Vervoer (netto)	19.384.213	15.043.364	963.272	3.377.577
BVO (bruto)	1.105.500	811.360	0	294.140
Beheerbijdrage provincie	-133.882	-191.535	0	57.653
BVO (netto)	971.618	619.825	0	351.793
Callcenter	607.768	501.467	0	106.301
TOTAAL	20.963.599	16.164.656	963.272	3.835.671