

**Vergadering:** Bestuursvergadering BVO DRAN  
**Datum:** 1 december 2022 15.00 uur -17.00 uur  
Via Teams  
**Aanwezig:**  
Voorzitter: De heer J. Goossen (vervangt de heer R. Engels)  
Notulist: Mevrouw S. Perquin - van de Velde

<b>Naam</b>	<b>Gemeente</b>
De heer M. van der Wel	Arnhem (vanaf agendapunt 7)
Mevrouw R. Barber	Berg en Dal
De heer F. Houben	Beuningen
De heer R. Gossink	Doesburg
De heer G. de Wildt	Druten
De heer A. Slob	Lingewaard
Mevrouw J. Derksen	Montferland
De heer H. Rodoe	Mook en Middelaar (vervangend lid)
De heer W. Hol	Overbetuwe
Mevrouw M. Mulder	Renkum
De heer G. Hofstede	Rheden
Mevrouw T. van der Pas	Rozendaal
De heer J. Derksen	Westervoort
De heer N. Derks	Wijchen
De heer S. Bijl	Zevenaar

De heer M. van den Beucken	Vervoersorganisatie
De heer C. Wenting	Vervoersorganisatie
Mevrouw J. Roozen	Vervoersorganisatie
Mevrouw E. Vaessen	Vervoersorganisatie

De heer A. van Peer	Arnhem
De heer G. van Engelenhoven	Duiven/Westervoort
De heer R. Heutink	Nijmegen

**Afwezig:**  
De heer R. Engels Heumen  
Mevrouw C. Daemen Nijmegen

## **1. Opening en mededelingen**

**De heer J. Goossen** opent de vergadering en heet iedereen welkom.

Bij afwezigheid van **de heer R. Engels** (Heumen) zit **de heer J. Goossen** de vergadering voor.

**De heer F. Houben** (Beuningen) is bij afwezigheid van **mevrouw C. Daemen** (Nijmegen) gemachtigd om voor Nijmegen te spreken.

**De heer M. van den Beucken** geeft een korte terugkoppeling van de gevolgen van de staking van woensdag 30 november. De inschatting is dat in het vraagafhankelijk vervoer 25 procent minder gereden is dan op gemiddelde woensdagen.

De vervoersorganisatie heeft zich in samenwerking met vervoerders maximaal ingespannen om voorspelbaar te blijven voor reizigers door ritten niet aan te nemen en de reizigers tijdig te informeren dat de geplande rit niet door kon gaan. In het routevervoer zijn er ongeveer 25 chauffeurs die gebruik hebben gemaakt van het recht om te staken. Daardoor zijn ongeveer 50 routes niet gereden, dit is 4 à 5 % van het totaal aantal leerlingen dat hierdoor is gedupeerd. Het is ontzettend vervelend voor de leerlingen en ouders waarvan de ritten niet gereden zijn, maar gezien het geringe percentage niet gereden routes is de impact beperkt gebleven.

## 2. Vaststellen agenda

Agendapunt 9 komt te vervallen. Zie toelichting onder punt 9.

## 3. Ingekomen stukken

*Financiële MARAP tot en met Q3 2022*

**De heer M. van den Beucken** geeft aan dat de totale vervoerskosten binnen de begroting blijven.

Met name in het Jeugdwetvervoer is in bepaalde gemeenten een forse toename waardoor sprake is van een overschrijding. De vervoersorganisatie gaat op basis van Q3 in de komende weken tussentijds afrekenen met de gemeenten en een deel van de voorschotbedragen terugstorten.

Het bestuur heeft de ingekomen stukken ter kennisname aangenomen.

## 4. Conceptverslag 6 oktober 2022

Het conceptverslag is vastgesteld.

## 5. Herziening procedure voorlopige jaarrekening 2022-2025 en verder

**De heer C. Wenting** licht dit punt toe. Ieder jaar wordt gevraagd om de procedure voor de voorlopige jaarrekening te herzien omdat de wettelijke datum voor aanlevering aan de gemeenteraden door meerdere oorzaken niet haalbaar is voor de BVO DRAN. In plaats van de voorlopige jaarrekening, worden jaarlijks de financiële gegevens aan de raden aangeboden. In de afgelopen jaren is gebleken dat deze gegevens telkens nagenoeg hetzelfde waren als de definitieve jaarrekening. De financiële gegevens geven op het moment van aanbieden daardoor al een grote mate van zekerheid.

Het AB is de afgelopen drie jaar met deze systematiek akkoord gegaan. Het vorige AB heeft aangegeven dat een eventueel besluit voor een gewijzigde procedure voor de komende vier jaar de taak is van het nieuwe bestuur.

Het bestuur gaat akkoord met beslispoint 5.1 en 5.2

## 6. Kaderbrief 2024

**De heer C. Wenting** licht dit punt toe. In de kaderbrief 2024 staan de algemene uitgangspunten die de BVO wil toepassen voor het opstellen van de ontwerpbegroting. Deze zijn in grote lijnen gelijk aan die van de afgelopen jaren. Het is mogelijk om op gemeenteniveau gewijzigde uitgangspunten aan te leveren. De aangegeven wijzigingen in voorgaande jaren zullen indien nog relevant weer worden toegepast. Als gemeenten nieuwe uitgangspunten willen, dan kunnen zij deze komende periode aanleveren voorzien van een deugdelijke onderbouwing ten behoeve van toekomstige voortgangsrapportages. Het gehele proces om te komen tot een ontwerpbegroting gaat in nauwe samenwerking met de financials van de gemeenten.

Het bestuur gaat akkoord met beslispoint 6.1, 6.2 en 6.3

## 7. Indexatie reizigersbijdrage 2023 WMO

**De heer M. van den Beucken** geeft aan dat in het AB in september 2020 is besloten dat de reizigersbijdrage voor het vraagafhankelijk vervoer de indexatie volgt die toegepast wordt in het busvervoer van BRENG. Mochten er bijzondere omstandigheden zijn dan wordt het AB hierover geïnformeerd.

Op dit moment is sprake van excessieve stijgingen. De indexatie bedraagt per 1 januari 2023 7,02%, normaliter ca. 1,0%-2,0%. De WMO reiziger met korting gaat hierdoor fors meer bijdrage betalen. Het advies is om vast te houden aan de gebruikelijke uitgangspunten en tariefindexatie van Breng te blijven volgen. De eigen bijdragen dekken ongeveer 12 procent van de totale bruto vervoerskosten. Netto worden de kosten voor gemeenten hoger omdat vervoerskosten meer stijgen (de NEA die op bijna 14 procent ligt) dan de reizigersbijdrage van 7,02%

**Mevrouw M. Mulder** (Renkum) geeft aan akkoord te gaan maar wil wel graag het effect hiervan blijven monitoren. Als dit een afname gaat veroorzaken van vervoer dan is dat een ongewenst effect. Zij maakt zich zorgen of de inwoner met de kleine portemonnee dit straks nog kan blijven betalen. Ook de vraag in hoeverre tariefdifferentiatie tot de mogelijkheden behoort.

**De heer J. Goossen** wil afspreken om na een kwartaal inzichtelijk te maken wat de effecten zijn geweest van deze tariefverhoging. **De heer M. van den Beucken** geeft aan dat de vervoersorganisatie de ontwikkelingen in het vervoer blijft monitoren en dat het belangrijk is om elkaar hierover te blijven informeren en te bespreken welke acties hierop uitgevoerd moeten worden. Het lastige is of een eventuele afname van het gebruik veroorzaakt wordt door de hogere eigen bijdragen of mogelijk nog door Corona effecten. Mogelijk dat een kwalitatief onderzoek hierin iets kan betekenen. In het kader van tariefdifferentiatie is de BVO sterk voorstander om vast te houden aan de huidige afspraken om de reizigersbijdrage van alle inwoners van de deelnemende gemeenten gelijk te houden. Het is lastig uitlegbaar waarom de ene gemeente een ander tarief zou gaan hanteren dan de andere gemeenten terwijl gemeenten deel uitmaken van eenzelfde systeem.

Het bestuur gaat akkoord met beslispunt 7.1

## **8. Indexatie reizigersbijdrage 2023 medereiziger**

**De heer F. Houben** (Beuningen) geeft aan dat de reizigersbijdrage van de medereiziger (NEA indexatie 13,7%) aanzienlijk meer stijgt dan die van WMO-reizigers (7,02%). **De heer M. van den Beucken** geeft aan dat de medereiziger een voorziening is waarvan de verantwoordelijkheid niet bij de gemeente ligt. Het AB heeft besloten deze voorziening te continueren bij het wegvallen van het OV-vangnet en daarbij de NEA indexatie te volgen. Door het volgen van de NEA kan de voorziening medereiziger in stand blijven terwijl de kosten voor de gemeenten uiterst beperkt blijven. Conform afspraak wordt hierin de NEA-indexatie gevolgd om de netto kosten niet toe te laten nemen voor de gemeenten. **Mevrouw M. Mulder** (Renkum) geeft aan dat er wel een wettelijke verplichting ligt richting mantelzorg. **De heer M. van den Beucken** geeft aan dat voor mantelzorgers de gemeenten gebruik kunnen maken van de al toegepaste indicaties sociale of medische begeleider.

Het bestuur gaat akkoord met beslispunt 8.1

## **9. NEA indexatie 2023**

Inmiddels is dinsdag 29 november jl. de NEA 2023 gepubliceerd en komt deze uit op 13,7%. De resultaten uit de CAO loonkosten onderhandelingen zijn daarin meegenomen. Agendapunt 9a kan daardoor komen te vervallen.

In het kader van de CAO onderhandelingen hebben de werkgevers eind vorige week een eindbod neergelegd. De vakbond CNV heet dit eindbod met een positief advies ter instemming voorgelegd aan haar leden en haar leden hebben inmiddels positief gereageerd. De FNV heeft dit eindbod, zonder ledenraadpleging terzijde geschoven. Dinsdag 29 november, hebben de werkgevers en CNV overeenstemming bereikt waarna de nieuwe CAO taxi bindend kan worden verklaard.

## 10. Brandstof 2022 coulance

**De heer M. van den Beucken** geeft aan dat er vanaf Q2-2022 een forse toename is in de brandstofkosten. Diverse vervoerders hebben gevraagd of de vervoersorganisatie hierin iets kan betekenen. De NEA indexatie vergoedt namelijk niets met terugwerkende kracht. Inmiddels is uit de NEA berekening gebleken dat in 2022 de kosten voor de vervoerders met 6,9 procent zijn toegenomen waarvoor geen vergoeding wordt ontvangen.

Normaliter houdt een vervoerder rekening met een risico-opslag van circa 3 procent, de werkelijke kosten liggen nu echter op bijna 7 procent. Gezien dit het derde jaar is dat er een minder gezonde financiële situatie is voor de vervoerders wordt het AB gevraagd om in te stemmen met de voorgestelde coulanceregeling om 1,5% om voor 2022 een aanvullende vergoeding op de vervoerskosten te verstrekken.

**De heer W. Hol** (Overbetuwe) vindt het een redelijk voorstel en vindt dat het goed is om mee te denken en perspectief te willen bieden. Vanuit het gemeenteperspectief is er geen goed beleid hierover en hoe we in andere situaties omgaan. Hij stemt in met deze coulanceregeling maar vraagt zich af hoe het uitlegbaar is om dit niet als precedent te zien. **Mevrouw M. Mulder** (Renkum) vindt het een goed voorstel maar vraagt zich af of de 1,5 % voldoende is en geeft aan dat het meer kost als vervoerders om gaan vallen. **De heer M. van den Beucken** geeft aan dat van vervoerders nog geen signalen zijn ontvangen dat ze om gaan vallen maar wel dat ze het heel zwaar hebben. **De heer H. Rodoe** (Mook en Middelaar) volgt de lijn van de heer W. Hol om niet een precedent te scheppen. Omdat het een coulanceregeling betreft dan kunnen er geen randvoorwaarden zijn. Als er wel randvoorwaarden zijn dan is het juridisch niet afdwingbaar om het terug te krijgen. Dan moeten er afspraken met vervoerders op papier gezet worden. **De heer M. van den Beucken** is in de basis geen voorstander van randvoorwaarden want dan heb je toekomstige werking. Vanuit financials is wel het signaal aangegeven, mocht het komende jaren de andere kant opgaan. **De heer M. van den Beucken** heeft er geen problemen mee om randvoorwaarden te stellen, maar die moeten niet langer duren dan de looptijd van het contract. Hij acht de kans heel klein dat de vervoerders komende jaren een voordeel van 6,9 procent hebben. **De heer R. Gossink** (Doesburg) onderschrijft wat de heer W. Hol aangeeft en stemt in met het voorstel want als er bedrijven omvallen dan moet je weer aanbesteden wat de nodige kosten met zich meebrengt. **Mevrouw G. Hofstede** (Rheden) wil graag uniformiteit uitstralen en als het landelijk niet gebruikelijk is een coulanceregeling te hebben voor brandstofkosten, dit ook niet voor de BVO DRAN te doen. Los van het feit dat het een sympathiek voorstel is. **De heer M. van den Beucken** geeft aan dat landelijk enkele partijen dit geregeld hebben, maar dat betreft een beperkt aantal gemeenten. **De heer F. Houben** (Beuningen) geeft aan dat zij het een goed voorstel vinden maar vraagt of er ook een omgekeerde regeling ingeroepen kan worden als er een daling voordoet. **De heer M. van den Beucken** geeft aan dat dit onder de eerder besproken randvoorwaarden valt. Mocht het de komende drie jaren omgekeerd zijn dan zou je dit af kunnen spreken. **De heer W. Hol** (Overbetuwe) geeft aan het klein te willen houden, een eenmalige coulance zoals genoemd in het voorstel zonder randvoorwaarden. **Mevrouw M. Mulder** (Renkum) is het eens om het klein te houden maar wil wel afspreken met elkaar dat het goed is om na te denken om hier nadrukkelijker op in te gaan mochten we volgend jaar voor eenzelfde discussie staan. **Mevrouw G. Hofstede** (Rheden) sluit zich aan bij de heer W. Hol, in Rheden hebben ze er moeite mee en gaan het liefst niet mee in dit voorstel. Als het AB besluit om akkoord te gaan met dit voorstel dan graag klein houden en het boek sluiten aan het eind van het jaar zonder randvoorwaarden. **De heer H. Rodoe** (Mook en Middelaar) sluit zich aan bij mevrouw G. Hofstede maar gaat voor nu akkoord. **De heer H. Rodoe** (Mook en Middelaar) wil dit ook klein houden als eenmalige coulance en wil het signaal afgeven dat dit een eenmalig besluit is. Ook sluit hij zich aan bij mevrouw M. Mulder wat betreft het goed voorbereiden op een scenario dat deze vraag volgend jaar misschien weer komt.

Het bestuur gaat eenmalig akkoord met beslispunt 10.1 zonder randvoorwaarden. Wanneer dit punt terugkomt worden er andere afspraken gemaakt met een betere voorbereiding.

## 11. Rondvraag en sluiting.

De heer J. Goossen sluit de vergadering.

### Actielijst

Nr.	Datum	Omschrijving	Actie	Gereed
1.	1 december 2022	<b><u>Indexatie reizigersbijdrage 2023 WMO</u></b> De vervoersorganisatie gaat na een kwartaal de ontwikkelingen op gebruik van ritten inzichtelijk maken. De vervoersorganisatie gaat nadenken hoe zij de vraag beantwoord krijgt of het niet gebruik maken van het vraagafhankelijk vervoer veroorzaakt wordt door de hogere eigen bijdrage.	Vervoersorganisatie	AB 6 juli 2023

### Besluitenlijst

Punt	Beslispunt	Besluit
<b>4. Conceptverslag</b>		
	<u>Beslispunt 4.1</u> Instemmen met het conceptverslag.	Akkoord
<b>5. Herziening procedure voorlopige jaarrekening 2022 en verder</b>		
	<u>Beslispunt 5.1</u> Akkoord te gaan om voor de boekjaren 2022, 2023, 2024 en 2025 af te zien van toezending van de voorlopige jaarrekening aan de raden voor 30 april en op dat moment te volstaan met toezending van de financiële gegevens BVO DRAN.	Akkoord
	<u>Beslispunt 5.2</u> Akkoord te gaan met het indienen van een verlengingsverzoek bij de provincie voor de aanvraag tot vaststelling van de Wmo subsidie 2022 en 2023.	Akkoord
<b>6. Kaderbrief 2024</b>		
	<u>Beslispunt 6.1</u> Akkoord te gaan met de uitgangspunten voor het opstellen van de meerjarige begroting.	Akkoord
	<u>Beslispunt 6.2</u> Akkoord te gaan met de opgenomen processtappen.	Akkoord

Punt	Beslispunt	Besluit
	<p><u>Beslispunt 6.3</u> Akkoord te gaan met het ter informatie toezenden van de kaderbrief 2024 aan de gemeenten na behandeling van de kaderbrief in het AB van 1 december 2022.</p>	Akkoord
	<b>7. Indexatie reizigersbijdrage 2023 WMO</b>	
	<p><u>Beslispunt 7.1</u> Akkoord te gaan met het continueren van de afgesproken systematiek en het hanteren van de tarieven van BRENG.</p>	Akkoord
	<b>8. Indexatie reizigersbijdrage 2023 medereiziger</b>	
	<p><u>Beslispunt 8.1</u> Akkoord te gaan met het continueren van de afgesproken systematiek en het toepassen van de NEA/Panteia index.</p>	Akkoord
	<b>9. NEA indexatie 2023</b>	
	<u>Punt is vervallen.</u>	n.v.t.
	<b>10. Brandstof 2022 coulance</b>	
	<p><u>Beslispunt 10.1</u> Akkoord te gaan om vervoerders voor maximaal 1,5% te compenseren met een maximum van € 350.000 aan meerkosten.</p>	Akkoord, eenmalig en zonder randvoorwaarden.