

Griffie Gemeente Westervoort

Technische vragen Commissievergadering R&F 12 mei

Vragen CDA-fractie

In het raadsvoorstel wordt gesproken over de NEA indexatie. Deze is vastgesteld over 2027 voor 3.4% Zie hiervoor pagina 2 van de financiële paragraaf

In de overeenkomst van 2026 - 2029 wordt gesproken over een NEA indexatie van 4,3% in werkelijkheid was dit 4,1%.

In de overeenkomst van 2025-2028 wordt gesproken over een NEA indexatie van 3% in werkelijkheid was de indexatie 1,5% voor de doelgroep. Best wel een verschil.

De vraag is: hoe komt men aan dit getal. Want als het hoger is kloppen de getallen van de begroting niet meer en als het lager is hoor je er niets meer van. Dus hoe zorg je ervoor dat het percentage klopt.

Antwoord:

Omdat het belangrijk is om dezelfde termen te gebruiken, het volgende:

In uw vraag spreekt u over de overeenkomst van 2026 – 2029 en de overeenkomst van 2025 – 2028. We nemen aan dat u met het woord ‘overeenkomst’ de Meerjarenprogrammabegroting bedoelt.

Nea-index

De NEA-index laat elk jaar zien hoe de kosten voor taxivervoer veranderen. Denk aan kosten voor personeel, brandstof, voertuigen, onderhoud et cetera.

Jaarlijks berekend

Elk jaar in oktober wordt berekend:

- Hoeveel de kosten dat jaar daadwerkelijk zijn gestegen of gedaald (nacalculatie);
- Wat de kosten volgend jaar waarschijnlijk gaan doen (raming).

Die twee samen vormen de gemiddelde kostenstijging (raming in %) voor het komende jaar.

Nacalculatie

Het kostenniveau wordt aangepast zodat het klopt met wat er daadwerkelijk is gebeurd. Als de kosten hoger of lager uitvallen dan verwacht, wordt dit meegenomen in de startpositie van volgend jaar. De nacalculatie is geen terugwerkende vergoeding.

Raming

De raming wordt gemaakt op basis van betrouwbare bronnen, zoals:

- De consumentenprijsindex (CPI) van het CBS;
- Economische verwachtingen van het CPB;
- De CAO Zorgvervoer en Taxi.

Meerjarenprogrammabegroting 2026 – 2029

In de Meerjarenprogrammabegroting 2026 – 2029 wordt gerekend met de raming voor het jaar 2025 (4,3%). In oktober 2025 is de NEA-indexatie voor 2026 vastgesteld op 4,1%. In de gewijzigde begroting 2026 wordt de NEA-indexatie bijgesteld. De gewijzigde begroting 2026 zit bij de Meerjarenprogrammabegroting 2027 – 2030.

Meerjarenprogrammabegroting 2025 – 2028

In oktober 2023 is de raming voor het jaar 2024 bepaald op 5,3%. Bij de nacalculatie in oktober 2024 blijkt dat de kostenstijging minder is geweest dan verwacht, waardoor de NEA-indexatie voor 2025 naar beneden is bijgesteld. Deze bijstelling is verwerkt in de gewijzigde begroting 2025. De gewijzigde begroting 2025 zit bij de Meerjarenprogrammabegroting 2026 – 2029.

Gemeentelijke begroting

De gemeente betaalt ieder kwartaal een voorschot aan BVO DRAN. Aan het einde van het jaar stelt de BVO DRAN per gemeente vast welke kosten daadwerkelijk zijn gemaakt. We verwachten een paar duizend euro terug te krijgen over 2025. De gemaakte kosten kunnen worden betaald vanuit de bestaande gemeentelijke begroting.

Vragen GroenLinks/PvdA fractie

- De bijstelling van 15%→5% Jeugdwetvervoer levert op papier voordeel op, maar bij een open-einde regeling betaalt Westervoort toch naar feitelijk gebruik. Waarop baseert het college de aanname van 5%, en is er een buffer gereserveerd als het gebruik toch hoger uitvalt?

De BVO DRAN rekent voor de hele regio met een groei van 15% in het Jeugdwetvervoer. Op basis van het eerdere gebruik verwachten wij echter dat de stijging eerder rond de 5% ligt.

De cijfers over het eerste kwartaal van 2026 laten zien dat de uitgaven voor het Jeugdwetvervoer ongeveer 30% lager zijn dan begroot. Dit betekent niet automatisch dat deze lagere uitgaven ook voor de rest van 2026 en de jaren daarna gelden.

Het Jeugdwetvervoer is een open-einderegeling. Dit houdt in dat de gemeente betaalt voor het daadwerkelijke gebruik. Vallen de kosten hoger uit dan verwacht, dan kunnen wij deze opvangen met de buffers die in 2027 en 2028 beschikbaar zijn. De tweede tabel in het raadsvoorstel laat dit zien.

Wanneer het Jeugdwetvervoer sterker groeit dan nu verwacht, verwerken wij deze ontwikkeling in de volgende Meerjarenprogrammabegroting.

- De begroting vermeldt een structurele taakstelling van -3% op overhead, maar geeft geen concrete maatregelen. Wordt ingezet op digitalisering of andere efficiëntieslagen om de stijgende callcenter- en overheadkosten te beperken?

Met ingang van 2026 is de begroting aangescherpt en richt de bedrijfsorganisatie zich nadrukkelijk op efficiënter werken.

Ter ontlasting van gebruik van duur leerlingenvervoer via AVAN stimuleert de gemeente de ouders om zelf vervoer te regelen tegen redelijk kosten/brandstofvergoeding.

Met de gestegen brandstofprijzen dezer dagen is mogelijk deze brandstoffenvergoeding niet meer toereikend, waardoor ouders toch weer een beroep op leerlingvervoer van AVAN zouden kunnen gaan doen.

- Wordt de brandstofvergoeding voor eigen leerlingvervoer door ouders nu bijgesteld/aangepast aan de daadwerkelijke (inmiddels fors gestegen) benzineprijzen?

In de verordening leerlingenvervoer gemeente Westervoort 2023 staat in Artikel 19, lid 6:

“De belastingvrije kilometervergoeding van de belastingdienst (prijspeil januari 2023) voor de auto is € 0,21 per kilometer en voor de (brom/snor)fiets € 0,09 per kilometer. Bij de berekening wordt uitgegaan van maximaal 4 keer een enkele reis per dag.”

Op dit moment vergoedt de gemeente de belastingvrije kilometervergoeding van € 0,23 per kilometer. Het kabinet is van plan om dit te verhogen naar € 0,25 per kilometer. De Tweede Kamer moet nog beslissen of deze plannen doorgaan. Het is een risico om meer dan € 0,23 per kilometer te gaan betalen, omdat dit dan als inkomen gezien kan worden. Over het bedrag boven de € 0,23 per kilometer moet de inwoner dan belasting betalen.

Als het normbedrag van € 0,23 wordt aangepast naar € 0,25 per kilometer, past de gemeente de vergoeding aan. Inwoners hoeven dit niet aan te vragen.