Kaderbrief 2024 (geactualiseerde versie)

Versie: 23 februari 2023

regio arnhem nijmegen VERVOERSORGANISATIE

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3

2. Algemene ontwikkelingen 4

3. Financiële uitgangspunten 7

1. Inleiding

In de Regeling BVO DRAN is in artikel 19 opgenomen dat het bestuur voor 1 maart van elk lopend boekjaar inzicht geeft in de te verwachten ontwikkelingen alsmede de algemene financiële kaders voor de daarop volgende jaren. Dit stelt de gemeenten in staat daarop in hun begrotingscyclus te kunnen anticiperen.

In de periode tussen vaststelling van de kaderbrief 2024 op 1 december 2022 en vaststelling van de ontwerpbegroting door het algemeen bestuur op 23 maart 2023, zijn op meerdere vlakken nieuwe inzichten verkregen die veel impact hebben op de algemene uitgangspunten zoals beschreven in de kaderbrief 2024. Om de gemeenteraden een deugdelijke en leesbare ontwerpbegroting aan te bieden om een zienswijze op in te dienen, heeft de vervoersorganisatie de ontwerpbegroting opgesteld rekening houdend met de nieuwe inzichten. Om transparantie te bieden is ervoor gekozen een geactualiseerde versie van de kaderbrief 2024 op te stellen en daarin aan te geven welke wijzigingen zijn doorgevoerd ten opzichte van de vorige versie. Wijzigingen zijn in de tekst geel gearceerd. De geactualiseerde kaderbrief 2024 is in het algemeen bestuur van 23 maart 2023 vastgesteld.

Met deze kaderbrief geeft het bestuur procesmatig dit inzicht ter voorbereiding op de Meerjarenprogrammabegroting (MJPB) 2024-2027 en de gewijzigde begroting 2023.

Door de vervoersorganisatie wordt een eerste concept van de ontwerp MJPB 2024-2027 en de gewijzigde begroting 2023 opgesteld. Dit concept van de ontwerpbegroting is gebaseerd op de algemene uitgangspunten in de door het bestuur vastgestelde kaderbrief 2024 en de door gemeenten aangegeven afwijkende uitgangspunten. Om te komen tot tijdige vaststelling van de MJPB 2024-2027 en rekening te houden met de gemeentelijke raadsplanningen, wordt de volgende planning gehanteerd:

PROCESSTAP MJPB 2024-2027	DATUM
Behandeling voorbereidend ambtelijk overleg	2 maart 2023
Vaststelling ontwerp MJPB 2024-2027 door algemeen bestuur	23 maart 2023
Verzending ontwerp MJPB 2024-2027 aan gemeenten	24 maart 2023
Behandeling voorbereidend ambtelijk overleg	15 juni 2023
Deadline indienen zienswijze door gemeenteraden	**16 juni 2023**
Vaststelling MJPB 2024-2027 door algemeen bestuur	6 juli 2023
Verzending MJPB 2024-2027 aan gemeenten	7 juli 2023

Hoofdstuk 2 behandelt de algemene ontwikkelingen die van invloed zijn op de (gewijzigde) begroting vanaf 2023. In hoofdstuk 3 worden de financiële uitgangspunten voor het opstellen van de MJPB 2024-2027 en de gewijzigde begroting 2023 per begrotingspost weergegeven.

2. Algemene ontwikkelingen

Ontwikkelingen zijn afhankelijk van de componenten prijs (P) per eenheid en hoeveelheid (Q).

Sinds 1 augustus 2020 zijn de huidige contracten ingegaan. De prijs (P) per perceel is contractueel vastgelegd en is daarmee een gegeven en enkel nog onderhevig aan een jaarlijkse prijsindexatie (NEA index). Ook het contract met het callcenter is ingegaan op 1 augustus 2020. Ook hier is de prijs (P) contractueel vastgelegd en enkel nog onderhevig aan jaarlijkse indexatie (CPI index).

Gewoonlijk wordt de NEA indexatie voor het vervoer op 1 november bekend gemaakt. De indexatie is opgebouwd uit de beoordeling van meerdere kostencomponenten. Loonkosten bepalen in grote mate (circa 60%) de jaarlijkse actualisatie. Op 1 november 2022 zijn werkgevers en vakbonden nog in loononderhandeling voor 2023. De verwachting is dat er een aanzienlijke loonindexatie (tussen 8%-12%) volgt uit de cao-onderhandelingen. Door het grote effect op de NEA index is besloten de bekendmaking dit jaar met 14 dagen uit stellen. Dit in de hoop dat de cao-onderhandelingen dan zijn afgerond en het effect alsnog in de NEA index vanaf 1 januari 2023 kan worden opgenomen.

De gemiddelde NEA indexatie blijkt historisch gezien rond de 2% te schommelen. Binnen de huidige meerjarige begroting is daardoor ook rekening gehouden met een jaarlijkse indexatie van de vervoerskosten van 2%. Door de explosief gestegen brandstofprijzen, de hoge inflatie en de verwachte loonindexatie is de verwachting dat de NEA indexatie per 1 januari 2023 uit zal komen tussen de 13%-15%. Dit heeft een groot verhogend effect op de nieuwe meerjarige ontwerpbegroting. Op 30 november 2022 is bekend geworden dat de NEA index voor 2023 is bepaald op 13,7%.

Naar verwachting is de hoogte van (een deel van) de NEA per 1 januari 2023 van incidentele aard en wordt vanaf 2024 in de ontwerpbegroting weer rekening gehouden met het historisch gemiddelde van 2%. In december 2022 is een nieuwe Cao Zorgvervoer en Taxi overeen gekomen. Daarin is opgenomen dat per 1 januari 2024 een loonstijging van 4% plaats vindt. Met dit gegeven komt de prognose van de NEA voor 2024 uit op 4,3%. Vanaf 2025 wordt in de ontwerpbegroting weer rekening gehouden met het historisch gemiddelde van 2%.

De jaarlijkse indexatie van de eigen bijdrage van de reizigers in het vraagafhankelijk vervoer is gekoppeld aan de indexatie van de tarieven in het OV busvervoer BRENG. Normaliter ligt deze index tussen de 1%-2%. Ook hier heeft door de al eerder opgesomde oorzaken een incidenteel hogere indexatie plaatsgevonden van 7,02% per 1 januari 2023. Doordat de reizigersbijdragen een minder hoge indexatie kennen dan de vervoerskosten, geeft dit extra druk op de bekostiging van de kosten vraagafhankelijk vervoer. Dit effect resulteert naar verhouding in een hogere gemeentelijke bijdrage voor het vraagafhankelijk vervoer van ongeveer 1%.

De hoeveelheid (Q) is afhankelijk van het feitelijk gebruik. Analyses van dit gebruik laten vanaf de start van AVAN tot aan de start van de Coronacrisis over de gehele linie een toename zien. Gemeentelijk beleid beïnvloedt in sterke mate het feitelijk gebruik van het vervoer.

Vanaf medio maart 2020 heeft de Coronacrisis forse impact op het feitelijk gebruik van het vervoer. Deze effecten zijn eind 2022 nog steeds merkbaar in met name het vraagafhankelijk vervoer en dagbestedingsvervoer. Het is niet uit te sluiten dat deze effecten ook nog in 2023 merkbaar blijven. Bij het opstellen van de vorige MJPB is een eerste maal rekening gehouden met structurele Coronaeffecten op de begrotingscijfers. Bij het opstellen van de MJPB 2024-2027 en de gewijzigde begroting 2023 wordt, voor zover mogelijk en van toepassing, wederom rekening gehouden met verwachte structurele Coronaeffecten.

Zoals gezegd heeft de Coronacrisis in 2022 nog steeds een aanzienlijke impact op het feitelijk gebruik van het vraagafhankelijk vervoer. Daardoor lijkt het hanteren van de vervoersvolumes uit 2022 voor het opstellen van de meerjarige begroting geen betrouwbare referentie. Voor het vraagafhankelijk vervoer wordt als uitgangspunt voor de nieuwe ontwerpbegroting, net als afgelopen jaar, het werkelijk vervoer 2019 (periode september t/m december) gehanteerd. Dit is de meest recente periode zonder Coronaeffecten om als referentie te kunnen gebruiken.

Voor het routevervoer is het feitelijk gebruik in 2022 wel te gebruiken als uitgangspunt voor het opstellen van de nieuwe meerjarige begroting (stand van zaken november 2022). In deze periode wordt het vervoer, met uitzondering van het vervoer voor dagbestedingen, wel volledig uitgevoerd. Er is geen sprake meer van Coronaeffecten die de huidige omvang van het leerlingen- en jeugdwetvervoer beïnvloeden. Doordat dat bij dagbesteding nog wel het geval is, gebruiken we hier een opslag van +20% op de feitelijke realisatie in 2022.

Voor de jaarlijks verwachte toename van het vervoer worden dezelfde uitgangspunten gehanteerd als in de vorige meerjarige begrotingen van de BVO DRAN. Dit betekent dat reeds door gemeenten aangegeven afwijkende uitgangspunten voor de meerjarige toename van het vervoer gehandhaafd blijven. Het betreft hier afwijkingen ten opzichte van de algemene uitgangspunten voor de jaarlijkse toename van het vervoer.

In zijn algemeenheid wordt ter bepaling van de hoeveelheid als basis het gemiddelde genomen van de laatste 4 maanden van het voorgaande jaar. De ervaring leert dat dit gemiddelde een goede indicatie is voor de eerste 6 maanden van het nieuwe jaar. Vanaf de 7e maand van het nieuwe jaar wordt rekening gehouden met een verdere toename ten opzichte van het eerste half jaar van het gebruik van vervoer in het kader van jeugdwet (+15%), dagbesteding (+5%), leerlingenvervoer (+5%) en vraagafhankelijk vervoer (+10%). Deze percentages blijven reële inschattingen van de jaarlijkse vervoerstoename vanaf 2023.

In 2022 is door de huidige vervoerders, in samenwerking met de vervoersorganisatie, een start gemaakt met de infaseringsplannen zero emissie. Mede ingegeven door alle huidige onzekerheden rondom de energiemarkt, zijn er op dit moment nog geen meer betrouwbare financiële inzichten om afwijkende uitgangspunten te gaan hanteren voor de budgetten meerkosten zero emissie binnen de ontwerpbegroting. De vastgestelde duurzaamheidsambities gaan naar verwachting vanaf medio 2024 zorgen voor een stijging van de vervoerskosten. In de meerjarige begroting wordt vanaf dat moment nog steeds rekening gehouden met meerkosten zero emissie van 5% in het vraagafhankelijk vervoer en 15% in het routevervoer.

Naar aanleiding van onderhandelingen met vervoerders over de contractverlenging is inmiddels meer zicht gekregen op de feitelijke kostentoename zero emissie. Dit zorgt ervoor dat gedurende de eerste verlengingsperiode bij het vraagafhankelijk vervoer geen rekening gehouden hoeft te worden met meerkosten zero emissie. Vanaf het tweede halfjaar 2024 tot en met het eerste halfjaar 2026 zijn de begrote meerkosten zero emissie voor dit vervoer terug gebracht van 5% naar 0%.

Voor het routevervoer is tot nu toe rekening gehouden met meerkosten ten bedrage van 15%, uitgaande van 100% zero emissie gereden vervoer. Het met vervoerders afgesproken infaseringsplan gaat voor de eerste verlengingsperiode uit van 50% zero emissie gereden vervoer. De additioneel begrote kosten voor deze periode (medio 2024-medio 2026) worden daardoor terug gebracht van 15% naar 7,5%.

Op verzoek van een gemeente kan worden afgeweken van de algemene uitgangspunten voor het opstellen van de meerjarige begroting vervoerskosten. Dit verzoek gaat gepaard met een (financiële) onderbouwing ten behoeve van toekomstige analyses.

2023 is het laatste jaar waarin een provinciale Wmo subsidie (€ 0,6 mln) is toegekend. Binnen dit bedrag is ook een bijdrage beheerskosten opgenomen ter dekking van de BVO lasten. Het wegvallen van de Wmo subsidie leidt tot een kostentoename voor de gemeenten.

Voor de kosten callcenter wordt het feitelijk gebruik in 2019 gebruikt als uitgangspunt voor het opstellen van de nieuwe meerjarige begroting. Door de directe afhankelijkheid met het vraagafhankelijk vervoer, is dit voor de bepaling van de begroting callcenter ook de meest recente periode zonder Coronaeffecten om als referentie te kunnen gebruiken. De jaarlijkse toename vraagafhankelijk vervoer (+10%) wordt logischerwijs dan ook gebruikt voor de meerjarige begroting kosten callcenter.

In 2022 komen de bestedingen BVO lasten lager uit dan de begroting. Ten behoeve van het opstellen van de MJPB 2024-2027 en de gewijzigde begroting 2023 wordt geanalyseerd welke effecten structureel van aard zijn en welke budgetonderschrijdingen door de Coronacrisis worden veroorzaakt. Op basis van deze analyse wordt de meerjarige begroting BVO lasten geactualiseerd.

3. Financiële uitgangspunten

3.1 Meerjarenprogrammabegroting 2024-2027

Voor het opstellen van de MJPB 2024-2027 worden per begrotingspost uitgangspunten gekozen ten aanzien van prijs en hoeveelheid. Op basis van deze uitgangspunten worden per jaar de verwachte lasten en baten bepaald. Met behulp van de reeds vastgestelde verdeelsleutels worden vervolgens de meerjarige bijdragen per deelnemer bepaald. In onderstaand schema worden de uitgangspunten benoemd.

	Begrotingspost	L/B	Prijs	Hoeveelheid
P1	Vervoer vraagafhankelijk	Lasten	Tarieven contract (indexatie vanaf 1-1-2021 obv NEA index)	Ervaringscijfers 2019
P1	Budget zero emissie vraagafhankelijk	Lasten	5% van begroting vraagafhankelijk vervoer (vanaf medio 2024)	5% van begroting vraagafhankelijk vervoer (vanaf medio 2024)
P1	Callcenter vraagafhankelijk	Lasten	Tarief contract (indexatie vanaf 1-1-2021 obv CPI index)	Ervaringscijfers 2019
P1	Eigen bijdragen vraagafhankelijk	Baten	Indexatie OV tarieven busvervoer BRENG	Ervaringscijfers 2019
P2	Vervoer routegebonden jeugdwet en LLV	Lasten	Tarieven contract (indexatie vanaf 1-1-2021 obv NEA index)	Ervaringscijfers 2022
P2	Vervoer routegebonden dagbesteding	Lasten	Tarieven contract (indexatie vanaf 1-1-2021 obv NEA index)	Ervaringscijfers 2022 + 20%
P2	Budget zero emissie routegebonden	Lasten	15% van begroting routegebonden vervoer (vanaf medio 2024)	15% van begroting routegebonden vervoer (vanaf medio 2024)
O1	Bedrijfsvoerings-organisatie	Lasten	Indexatie obv CPI index	Ervaringscijfers 2022

Tabel 1: uitgangspunten MJPB 2024-2027

3.2 Gewijzigde begroting 2023

Voor het opstellen van de gewijzigde begroting 2023 worden per begrotingspost uitgangspunten gekozen ten aanzien van prijs en hoeveelheid. Op basis van deze uitgangspunten worden de verwachte lasten en baten bepaald. Met behulp van de reeds vastgestelde verdeelsleutels worden vervolgens de bijdragen per deelnemer bepaald. In onderstaand schema worden de uitgangspunten benoemd.

	Begrotingspost	L/B	Prijs	Hoeveelheid
P1	Vervoer vraagafhankelijk	Lasten	Tarieven contract (indexatie vanaf 1-1-2021 obv NEA index)	Ervaringscijfers 2019
P1	Callcenter vraagafhankelijk	Lasten	Tarief contract (indexatie vanaf 1-1-2021 obv CPI index)	Ervaringscijfers 2019
P1	Eigen bijdragen vraagafhankelijk	Baten	Indexatie OV tarieven busvervoer BRENG	Ervaringscijfers 2019
P1	Wmo subsidie provincie	Baten	Beschikking 2021-2023	Beschikking 2021-2023
P2	Vervoer routegebonden jeugdwet en LLV	Lasten	Tarieven contract (indexatie vanaf 1-1-2021 obv NEA index)	Ervaringscijfers 2022
P2	Vervoer routegebonden dagbesteding	Lasten	Tarieven contract (indexatie vanaf 1-1-2021 obv NEA index)	Ervaringscijfers 2022 + 20%
O1	Bedrijfsvoerings-organisatie	Lasten	Indexatie obv CPI index	Ervaringscijfers 2022
O1	Bijdrage beheerskosten provincie	Baten	Beschikking 2021-2023	Beschikking 2021-2023

Tabel 2: uitgangspunten gewijzigde begroting 2023