regiotaxi noordoost brabant

Begroting 2023

MEERJARENPERSPECTIEF 2024-2026

Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer

Concept vastgesteld door het Dagelijks Bestuur op 30 maart 2022

INHOUD

1. Inleiding 3
2. Algemeen 5
   - GR-KCV Brabant Noordoost **5**
   - Visie **6**
   - Ambitie **6**
   - Gedeelde mobilitiet **6**
3. Servicepunt Regiotaxi Noordoost-Brabant 7
4. Ontwikkelingen 8
   - Uitvoering vervoer **8**
   - Vervoersvolume **8**
5. Beleid 11
6. Organisatie 12
7. Samenwerkingsvorm Provincie 13
8. Beleidsbegroting 15
   - Programma: Vraagafhankelijk vervoer (maatwerkdienstverlening 18+) **15**
   - Programma: Aanvullend OV (Samenkracht & burgerparticipatie) **15**
   - Programma: Bestedingsplan Projecten **15**
9. Paragrafen 18
   - Weerstandsvermogen en risicobeheersing **18**
   - Weerstandsvermogen **18**
   - Schatkistbankieren voor decentrale overheden **19**
   - Bedrijfsvoering **20**
   - Verbonden partijen **20**
10. Financiële begroting 21
    - Baten en lasten **21**
    - Bijlage 1: Bijdrage per gemeente **23**
    - Bijlage 2: Geprognosticeerde balans **24**

1. INLEIDING

Voor u ligt de programmabegroting 2023 & Meerjarenperspectief 2024-2026 van de Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant Noordoost. In deze begroting zijn de actuele inzichten met betrekking tot de ontwikkeling van het vervoer en de organisatie opgenomen. Deze begroting is opgesteld binnen de kaders van de door het bestuur vastgestelde kadernota 2023, die ter zienswijze is voorgelegd aan de raden.

Zienswijzen Kadernota 2023

1. In 2023 zal de nieuwe aanbesteding plaatsvinden voor het nieuwe vervoerscontract per 1-1-2024. Een aantal gemeenten hebben in hun zienswijze aangedrongen om bij het programma van eisen een plan van aanpak op te nemen om gefaseerd over te gaan tot zero-emissie voertuigen. Deze aanbeveling zal opgevolgd worden in de aanbesteding.
2. Daarnaast heeft het Land van Cuijk in haar zienswijze gevraagd om bij de provincie aan te dringen om het tarief van- en naar een OV-knooppunt, op momenten dat er geen regulier OV voorhanden is, ongeveer gelijk te trekken aan het regulier OV-tarief.
   Antwoord provincie:
   *Het verzoek van Cuijk komt overeen met onze visie (voor de hubtaxi) voor zover het de werkdagen van 07.00 tot 18.00 betreft. Buiten deze tijden is de hubtaxi 2,5 * het OV-tarief. We zijn nog bezig met de precieze definitie van wat een goed OV-alternatief is. In de visie, zoals dit ook gezamenlijk in het ambitiedocument is vastgelegd, bestaat de mogelijk voor gemeenten om via de gemeentelijk plus, aanvullende financiering beschikbaar te stellen voor bijvoorbeeld een lager tarief in de avonduren en/of de weekenden.*

BBV

De begroting 2023 van de GR-KCV is opgesteld conform het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV) en bestaat uit twee onderdelen (art. 7 lid 1 BBV):

- De beleidsbegroting
- De financiële begroting

De beleidsbegroting bestaat op zijn beurt weer uit twee onderdelen (art. 7 lid 2 BBV):

- De programma's
- De paragrafen

De financiële begroting bestaat uit (art. 7 lid 3 BBV):

- een overzicht van baten en lasten (inclusief toelichting)
- een bijlage met overzicht geraamde baten en lasten per taakveld
- een uiteenzetting van de financiële positie
- Taakvelden

Naast de indeling van de begroting naar programma's is de begroting ook ingedeeld naar taakvelden met een totaaloverzicht van lasten en baten per taakveld. Ook spreken we in het vervolg over organisatiekosten in plaats van beheerkosten.

Begroting 2023

De begroting richt zich op 2023 en de daaropvolgende jaren. In deze begroting wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de dynamiek in de voortdurende ontwikkelingen. Wanneer uit de realisatie 2022 blijkt dat ontwikkelingen in 2022 gevolgen hebben op de begroting 2023 zullen we de begroting actualiseren en bijstellen.

De GR-KCV Brabant Noordoost is verantwoordelijk voor het collectief vraagafhankelijk vervoer voor klanten met een 'Wmo-indicatie vervoer'. Om deel te kunnen nemen aan het maatschappelijk leven is mobiliteit voor mensen met een beperking van groot belang. De GR-KCV Brabant Noordoost stimuleert het gebruik van eigen mogelijkheden en algemene voorzieningen. Waar maatwerk nodig is of openbaar vervoer ontbreekt, is er de Regiotaxi Noordoost-Brabant.

Het aantal ouderen ten opzichte van de totale bevolkingsomvang neemt toe. Volgens het Centraal Bureau Statistiek (CBS) is vanaf 2020 meer dan de helft van de volwassenen 50 jaar en ouder. Op 1-1-2020 was 19,5% van de Nederlandse bevolking ouder dan 65 jaar. In 2018 was dit nog 18%. De groei is echter nog lang niet voorbij. Senioren van nu zijn actiever dan de generaties vóór hen. Deze ontwikkelingen zorgen ervoor dat de vraag naar mobiliteit, waaronder het Wmo-vervoer, toeneemt. Tegelijkertijd gaat de kanteling van de Wmo ervan uit dat mensen zo lang mogelijk zelfstandig moeten blijven functioneren. Deze ontwikkelingen zetten de voorziening regiotaxi onder druk.

COVID-19

De coronapandemie die sinds maart 2020 ons leven beheerst, en de daarmee gepaard gaande RIVM-maatregelen, heeft grote impact op het vervoersvolume, de exploitatie en de bedrijfsvoering van de GR-KCV Brabant Noordoost. Het blijft onzeker wanneer het normale leven weer langzaam opgepakt kan worden. De verwachting is dat dit tot ver in 2022 zal duren.

Deze onzekerheid maakt het moeilijk om een juiste inschatting van het vervoer in 2023 te maken. Normaalgesproken zou het jaar 2021 de basis vormen voor de uitgangspunten van de begroting 2023. Aangezien 2021 niet representatief is voor de uitgangspunten, maar ook 2020 niet, is deze kadernota gebaseerd op het vervoersvolume 2019 en de begroting 2022.

Voor de toekomst willen we ons blijven focussen op efficiënt regiotaxivervoer. Want ook in de toekomst willen wij het Wmo-vervoer blijven aanbieden aan degenen die, bij hun deelname aan de maatschappij, afhankelijk zijn van de regiotaxi. Het is dan ook onze ambitie om de verbindende functie van vervoer met het maatschappelijk leven binnen de financiële kaders te blijven vervullen. Door structurele samenwerking met onze partners willen we goed en structureel collectief vervoer garanderen. Samen gaan we aan de slag om onze ambitie waar te maken.

2. ALGEMEEN

GR-KCV Brabant Noordoost

De GR-KCV Brabant Noordoost is een samenwerkingsverband tussen de zes gemeenten uit de regio Noordoost-Brabant en de provincie Noord-Brabant. In deze regio verzorgt de GR-KCV onder de werknaam 'Regiotaxi Noordoost-Brabant' voor de gemeente Bernheze, Boekel, Land van Cuijk, Maashorst, Meierijstad en Oss deur-tot-deur vervoer voor mensen met een Wmo-indicatie. Naast het Wmo-vervoer is het regiotaxivervoer ook een aanvulling op het reguliere openbaar vervoer. Deze vorm van deur-tot-deur vormt daarmee een vangnet waar mogelijkheden voor het openbaar vervoer ontbreken.

De regio Noordoost-Brabant vindt het belangrijk dat aanvullende voorzieningen op het reguliere openbaar vervoer behouden blijven. Er moet altijd een vangnet beschikbaar zijn voor kwetsbare groepen waarvoor geen alternatief voorhanden is. Echter dient voldoende grip te blijven op de kosten, effectiviteit en efficiency ervan.

Bestuur

Zoals bepaald in de Wet gemeenschappelijke regelingen bestaat de bestuursstructuur uit een Algemeen Bestuur, een Dagelijks Bestuur en een voorzitter. In het Algemeen Bestuur zijn alle deelnemende gemeenten en de Provincie vertegenwoordigd.

De uitvoering van de taken van de GR-KCV zijn ondergebracht bij het Servicepunt Regiotaxi Noordoost-Brabant. De manager van het Servicepunt is verantwoordelijk voor de dagelijkse leiding en het beheer van de organisatie en legt verantwoording af aan het dagelijks bestuur en het algemeen bestuur.

Tabel 1: Samenstelling Dagelijks Bestuur

Naam	Standplaats	Functie
Functie vacant		Voorzitter
De heer J. van Orsouw	Oss	Bestuurslid
De heer R. Compagne	Meierijstad	Bestuurslid
Mevr. J. Ie	Oss	Ambtelijk Secretaris

Tabel 2: Verantwoordelijkheden kosten exploitatie

Dienst	Financiële verantwoordelijkheid exploitatie
Regiotaxi OV	Provincie Noord-Brabant
Regiotaxi Wmo	Deelnemende gemeenten

Doelgroep

De doelgroep van de GR-KCV bestaat uit:

- Reizigers die een rit van deur-tot-deur willen maken zonder tot een bijzondere doelgroep te behoren (OV-functie).
- Inwoners die in aanmerking komen voor een voorziening volgens de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (Wmo).

Visie

De GR-KCV Brabant Noordoost zorgt met het regiotaxivervoer ervoor dat iedereen, van jong tot oud, in op regio Noordoost-Brabant actief kan deelnemen aan onze samenleving. In 2015 heeft de GR-KCV de volgende visie vastgesteld:

Als regio Brabant Noordoost willen we naar een integraal aanbod van mobiliteitsoplossingen. Daarvoor sturen we vanuit een regierol op minder en efficiënter doelgroepenvervoer en willen we meer flexibiliteit om te kunnen anticiperen op nieuwe ontwikkelingen.

Ambitie

Vanuit de huidige visie zijn drie centrale ambities geformuleerd:

1. Als regionaal samenwerkende gemeenten en Provincie de regierol nemen in het ontwikkelen en aansturen van doelgroepenvervoer en kleinschalige mobiliteitsoplossingen.
2. Geen gefragmenteerd doelgroepenbeleid maar integrale mobiliteitsoplossingen op maat gesneden voor iedere cliënt / reiziger.
3. Maximale flexibiliteit in de organisatie van vervoer om te kunnen anticiperen op nieuwe ontwikkelingen en nieuwe mobiliteitsoplossingen.

Gedeelde mobiliteit

De wereld van mobiliteit is aan sterke veranderingen onderhevig. Ontwikkelingen vragen om actualisatie van de visie, met aansluiting op de provinciale visie "Gedeelde Mobiliteit is Maatwerk".

Met de visie "gedeelde mobiliteit is maatwerk" (2018) heeft de provincie een beweging ingezet naar gedeelde mobiliteit. Hart van Brabant en Noordoost-Brabant vormen samen het concessiegebied Brabant-Oost. De provincie blijft concessies verlenen voor het lijngebonden vervoer (de grotere reizigersstromen) en buurtbussen. Daarnaast introduceert de provincie flexibele vervoersoplossingen (Flex-vervoer: hubtaxi en haltetaxi). Hier liggen combinatiemogelijkheden en -kansen met de flexibele vervoerscontracten die onder gemeentelijke verantwoordelijkheid vallen (doelgroepenvervoer). Provincie en gemeenten willen de nieuwe contracten hiervoor gezamenlijk aanbesteden.

Daarnaast kijken gemeenten en provincie hoe deelmobiliteit en vrijwilligersinitiatieven gezamenlijk gestimuleerd kunnen worden. Met de provincie is een gezamenlijk ambitiedocument opgesteld waar, vanuit ieders verantwoordelijkheid, gezamenlijk werk wordt gemaakt van gedeelde mobiliteit.

Dit ambitiedocument is de eerste stap naar gedeelde mobiliteit in het concessiegebied Oost-Brabant, nadat de huidige ov-concessie en de regiotaxicontracten zijn afgelopen en vormt de basis voor verdere uitwerking van opgaven die leiden tot concrete afspraken tussen de deelnemende overheden.

3. SERVICEPUNT REGIOTAXI NOORDOOST-BRABANT

Regiotaxi Noordoost-Brabant draagt zorg voor een tijdige en kwalitatief hoge uitvoering van collectief en individueel vraagafhankelijk vervoer voor de reiziger in Noordoost-Brabant. De uitvoering van het contractbeheer ligt bij het Servicepunt Regiotaxi Noordoost-Brabant.

Het Servicepunt neemt de administratie en andere uitvoerende en controlerende taken over, waarbij afstemming en overleg tussen betrokken partijen en de deelnemende gemeenten en Provincie geborgd is. Het Servicepunt adviseert gemeenten, levert data en kennis, verbindt partijen en is aanjager van processen die moeten leiden tot een betere mobiliteit binnen de regio. Dit doet zij door structureel de benodigde management- en voortgangsinformatie voor de deelnemende gemeenten en Provincie te verzorgen en periodiek te overleggen.

Onze dienstverlening

Onze dienstverlening is gericht op optimalisatie van het vervoer voor zowel de reizigers als de deelnemende gemeenten. De GR-KCV biedt de 6 gemeenten en de Provincie de kans om zo efficiënt mogelijk met de middelen om te gaan en vernieuwingen op het gebied van beheersbaarheid samen te ontwikkelen. Deze samenwerking biedt de mogelijkheid het Regiotaxivervoer te blijven garanderen binnen de financiële kaders van de (gemeentelijke) begrotingen. Zo laten we zien dat oog voor financiële beheersbaarheid goed samengaat met kwaliteitsverbeteringen voor de klant.

Het Servicepunt wil zich ook de komende jaren verder blijven ontwikkelen als kennispartner voor de gemeenten. Door de inzet van data en kennis willen wij de toekomstbestendigheid van het doelgroepenvervoer borgen. Hierbij hanteren wij de volgende kernwaarden:

- Klantgericht en betrouwbaar
- Kostenefficiënt en duurzaam
- Innovatief en flexibel
- Kwaliteit en deskundigheid

Samenwerking

De wederzijdse samenwerking met deelnemende partijen, haar bestuurders en (beleids)ambtenaren, de inwoners, de vervoerder/opdrachtnemer, Reizigersplatform, de GGA, externe partijen, accountant, leveranciers, Kennisplatforms en andere Regiotaxiorganisaties verloopt gestructureerd en soepel.

Reizigersplatform

Het Reizigersplatform Regiotaxi Noordoost-Brabant is een onafhankelijk advies- en inspraakorgaan. De leden van het reizigersplatform hebben een preventieve en signalerende rol vanuit hun ervaring en/of deskundigheid. Daarnaast zijn zij voor de GR-KCV een belangrijke sparringpartner als het gaat om het ontwikkelen van nieuw beleid. Zij zijn een schakel tussen de GR-KCV en klanten en voorzien hen, daar waar nodig, van relevante informatie. Het reizigersplatform is actief betrokken bij onderwerpen die klanten van de Regiotaxi aangaan. Met het reizigersplatform vindt structureel overleg plaats.

4. ONTWIKKELINGEN

Uitvoering vervoer

Vanaf 1 januari 2019 is Munckhof Taxi B.V. uit Horst de opdrachtnemer voor het Regiotaxivervoer. Munckhof voert de regie en heeft contracten afgesloten met 5 regionale en lokale onderaannemers. Met deze vijf vervoerders is de kwaliteit van de uitvoering van het personenvervoer in onze regio voor Regiotaxi-klanten gegarandeerd.



Vervoersvolume

Sinds Corona zien we het vervoersvolume sterk schommelen. Eerder signaleerden we een toenemend beroep op het Wmo-vervoer. Met name in de laatste maanden van 2019 en de eerste twee maanden van 2020 zagen we een sterke toename in het gebruik van de regiotaxi, gemiddeld 20.000 ritten per maand.

Corona maakte in maart 2020 abrupt een einde aan deze ontwikkeling. Op het hoogtepunt van de coronacrisis zijn de vervoersvolumes in onder meer het Wmo-vervoer fors gedaald.

In Noordoost-Brabant is het vervoer in 2020 gedaald naar gemiddeld 50% ten opzichte van het normale niveau. Het dieptepunt lag in april 2020. In deze maand is amper 7% van het normale volume gereden. Met de versoepelingen van de maatregelen trok het vervoer, vanaf juni 2021, langzaam weer aan tot 83% in september 2021. Ondanks de recentelijke versoepelingen is de ontwikkeling in het vervoersvolume moeilijk voorspelbaar.

Onzekerheden betreffende de beheersbaarheid van vervoer

Naar aanleiding van de toename van het vervoer en de (vervoers)kosten in 2019 zou in 2020 en 2021 gezocht worden naar beheersmaatregelen om het gebruik van het Wmo-vervoer en de daarmee gepaarde vervoerskosten terug te dringen. Een van de mogelijkheden is het stimuleren van het OV-gebruik door middel van de 'Voor Elkaar Pas' en de ontwikkeling en stimulering van kleinschalige mobiliteitsoplossingen. Projecten die deels gefinancierd worden vanuit de projectsubsidie van de Provincie. In oktober 2021, het moment dat de situatie omtrent COVID het toeliet, is de pilot "Voor Elkaar Pas" gestart voor onze Wmo-klanten. Tegelijkertijd hebben OV-Opstapdagen plaatsgevonden om onze Wmo-klanten bekend te maken met het reizen met het openbaar vervoer. De ingangsdatum van de Voor Elkaar Pas was 1 november. Echter twee weken later zijn de coronamaatregelen weer aangescherpt.

Autonome ontwikkelingen

De vergrijzing is één van de mogelijke factoren die de vervoersvraag beïnvloedt. De komende jaren zal onderzocht worden welke factoren de vervoersvraag beïnvloeden.

Relatie met het Openbaar Vervoer

In Noordoost-Brabant is het regiotaxivervoer, naast een voorziening in het kader van de Wmo, ook een aanvulling op het reguliere openbaar vervoer. Deze vorm van deur-tot-deur vervoer vormt daarmee een vangnet, wanneer mogelijkheden voor openbaar vervoer ontbreken.

De regio Noordoost-Brabant is een landelijk gebied waar het aanbod van het reguliere OV met name in de kernen is teruggedrongen. Dit kan één van de oorzaken zijn waarom in Noordoost-Brabant, in vergelijking met 2019, het Wmo-vervoer, ondanks de coronamaatregelen, hoger was dan in de andere regio's van Noord-Brabant. Het OV regiotaxivervoer was in 2021 in heel Noord-Brabant nagenoeg op hetzelfde niveau als in 2019.

Exploitatiekosten Wmo en OV

Volgens de contractuele afspraken tussen de GR-KCV en de vervoerder worden de kosten voor het Wmo- en OV-Regiotaxivervoer jaarlijks verhoogd met de NEA-index. Met de opdrachtnemer Munckhof is contractueel vastgelegd dat de indexering op de overeengekomen contractprijzen jaarlijks plaatsvindt, voor het eerst op 1 januari 2019. De toe te passen index voor het kilometertarief is de NEA index taxivervoer. Voor de regiekosten is de CPI index alle huishoudens (2015=100) van toepassing.

Hieronder volgt een overzicht van de NEA-index over de periode 2020 – 2021. De NEA-index voor 2022 is vastgesteld op +3,5%. Voor 2023 tot en met 2026 is gerekend met een gemiddelde NEA-index van 3,35%.

Tabel 3: NEA-index

	2020	2021	2022
NEA Index	+6,7%	+1,0%	+3,5%

Panteia heeft berekend dat de NEA-index voor taxivervoer in 2022 uitkomt op 3,5%. De twee belangrijkste ontwikkelingen die meewegen, zijn de stijging van de cao-lonen en de brandstofkosten.

De coronacrisis heeft een grote impact op het taxivervoer en geleid tot een sterke daling in de omzet. Aangezien omzet geen onderdeel is van de kostenontwikkelingen van Panteia is dit effect niet meegenomen. De coronacrisis heeft naast de reguliere loon- en prijsontwikkeling van de diverse kostensoorten, ook invloed op de algehele kostenontwikkeling. De kostenontwikkelingseffecten zijn niet direct uit te drukken in één cijfer voor de gehele taxibranche. Deze effecten zijn daarom niet meegenomen in de kostenontwikkeling.

Als gevolg van de oorlog in Oekraïne zijn de brandstofkosten fors gestegen. In hoeverre dit in de NEA-index voor 2023 zal doorwerken is (nog) niet te bepalen. Indien de oorlog in Oekraïne onverhoopt langer mocht duren, zou de NEA-index hoger kunnen uitvallen.

Code VVR

Door een wijziging in de Code Veilig Vervoer Rolstoelgebruikers (Code VVR), de richtlijn voor rolstoelvervoer, zijn de kaders voor rolstoelen in het vervoer per 1-1-2022 veranderd. Per die datum geldt een normering als voorwaarde om met de rolstoel vervoerd te mogen worden.

Rolstoelen die voldoen aan de richtlijn ISO 7176-19 en dus ‘gecrashtest’ zijn, kunnen bijna altijd veilig vervoerd worden. Maar niet alle rolstoelen kunnen deze test ondergaan. In deze gevallen moeten de chauffeurs, ongeacht of de rolstoel wel of niet voldoet aan deze richtlijn, zelf de afweging maken of een rolstoel veilig vastzetbaar en vervoerbaar is. De chauffeurs worden getraind om op basis van de code een juiste afweging te kunnen maken of de rolstoel veilig vervoerd kan worden.

5. BELEID

Doel

Het sociaal-recreatieve doelgroepenvervoer, voor mensen met een mobiliteitsbeperking, draagt bij aan de zelfredzaamheid van zijn gebruikers en hun mogelijkheden om maatschappelijk actief te zijn. De regio Noordoost-Brabant vindt het belangrijk dat aanvullende voorzieningen op het reguliere openbaar vervoer behouden blijven. Er moet altijd een vangnet beschikbaar zijn voor kwetsbare groepen waarvoor geen alternatief voorhanden is. Maar er moet wel voldoende grip blijven op de kosten, effectiviteit en efficiency ervan.

De GR-KCV heeft 8.075 klanten met een Wmo-vervoerspas en 4.113 klanten met een OV-regiotaxipas. Voor Corona voerde Regiotaxi Noordoost-Brabant bijna 250.000 ritten per jaar uit. De gebruikers van de regiotaxi zijn veelal 75- plussers. Dit is in lijn met het gegeven dat veel mensen op hogere leeftijd vroeger of later te maken krijgen met een lichamelijke beperking.

De wereld van mobiliteit

De wereld van mobiliteit is sterk aan verandering onderhevig. Nieuwe technieken zorgen voor een andere manier van reizen. Burgers zijn steeds meer gewend aan het maken van flexibele keuzes. Zekerheid om te kunnen reizen van A naar B speelt hierbij een cruciale rol.

De demografische ontwikkelingen, met name de vergrijzing, zorgen ervoor dat het gebruik van het Wmo-vervoer verder zal toenemen. Mensen blijven mentaal langer actief en zullen door hun fysieke beperkingen steeds meer een beroep doen op vervoersvoorzieningen.

Het huidige vervoerscontract heeft een looptijd van 2019-2022. De GR-KCV heeft gebruik gemaakt van de eerste optie tot verlenging. Wanneer gebruik wordt gemaakt van de tweede optie tot een jaar verlenging, eindigt het contract voor het doelgroepenvervoer per 1-1-2024. De OV-concessie voor Noordoost-Brabant eindigt per 1-1-2025. Door de coronacrisis is de verwachting dat de aanbestedingen voor de nieuwe OV-concessies uitgesteld wordt naar medio 2027, zodat niet alle concessies gelijktijdig op de markt komen.

Met een gezamenlijk ambitiedocument met de provincie wordt, vanuit ieders verantwoordelijkheid, gezamenlijk werk gemaakt van gedeelde mobiliteit waarbij wij streven naar:

- Een passend vervoersaanbod voor iedereen;
- Een gecombineerde aanpak met ruimte voor integrale oplossingen zoals bijvoorbeeld een flexibeler indicatiestelling;
- Een beheersbaar systeem voor het vervoer.

6. ORGANISATIE

Servicepunt Regiotaxi Noordoost-Brabant

Het Servicepunt Regiotaxi Noordoost-Brabant draagt zorg voor de uitvoering van het collectief en vraagafhankelijk vervoer voor de regio Noordoost-Brabant. Het Servicepunt wil zich de komende jaren verder ontwikkelen als kennispartner voor de gemeenten. Het Servicepunt kan als kenniscentrum fungeren en data en kennis betreffende vervoer inzetten om toekomstbestendig doelgroepenvervoer te borgen. De volgende kernwaarden zijn hierbij van belang:

- Klantgericht en betrouwbaar
- Kostenefficiënt en duurzaam
- Innovatief en flexibel
- Kwaliteit en deskundigheid

Om dit te realiseren heeft het Servicepunt de afgelopen jaren gewerkt aan de ontwikkeling op het gebied van informatie- en kennismanagement en kwaliteitsbeheer door het doorontwikkelen van rapportage-instrumenten. Dit zullen we ook de komende jaren blijven doen.

Binnen de kennis- en adviesfunctie ligt een belangrijke taak over het adviseren en daadwerkelijk ter hand nemen van de doorontwikkeling van het vervoerssysteem. Kennis, data en ervaring die ingezet kunnen worden om gemeenten te adviseren op welke punten beleid verbeterd en effectiever of efficiënter kan worden. Het doel van het Servicepunt hierbij is het creëren van een optimaal, duurzaam en toekomstbestendig vervoerssysteem voor de inwoners van de regio Noordoost-Brabant.

Daarnaast is sterk ingezet op het versterken van de interne en externe communicatie richting gemeenten, vervoerders, klanten en de omgeving van de klant. Met het vernieuwen van de website, het versturen van nieuwsbrieven, het ontwikkelen en verstrekken van managementrapportages aan de gemeenten en het houden van inloopspreekuren, is hieraan vormgegeven. De komende jaren zal deze ontwikkeling voortgezet worden en zullen wanneer de RIVM-maatregelen het toelaten de inloopspreekuren hervat worden.

Klanttevredenheid

Om de dienstverlening van de regiotaxi zo goed mogelijk uit te voeren is het van belang om inzicht te hebben in de wensen en behoeften van de reizigers die van de regiotaxi gebruik maken. Om deze behoeften in beeld te brengen zal in 2023 onder onze klanten een enquête uitgezet. De resultaten uit deze enquête zullen als input dienen om onze dienstverlening verder te optimaliseren.

7. SAMENWERKINGSVORM PROVINCIE

Visie Provincie

Eind 2018 is door Provinciale Staten van Noord-Brabant de nieuwe visie op het openbaar vervoer vastgesteld; *'Gedeelde mobiliteit is maatwerk'.* Vanuit de nieuwe visie kijkt de Provincie naar andere oplossingen dan alleen vaste bussen met vaste dienstregelingen, op plaatsen en momenten met minder vraag naar vervoer. Centraal staat 'Mobiliteit als dienst'. Deze bestaat uit drie verschillende vormen van vervoer: direct, flex en samen.

Direct: op plaatsen en momenten met veel vervoersvraag zijn er directe verbindingen. Grote groepen mensen worden van mobiliteitshub naar mobiliteitshub gebracht. Plekken waar de overstap kan worden gemaakt op verschillende vervoermiddelen die hier samenkomen (zoals deel (e-bikes), deelauto's, OV, fiets, auto) en waar afhankelijk van de plek ook ondersteunende voorzieningen zijn.

Flex: reizigers worden van locatie naar locatie gebracht (van halte-naar-halte en/of van halte-tot-hub). Dit systeem wil de Provincie meer verbinden met het doelgroepenvervoer (van deur-deur).

Samen: reizigers maken gebruik van bestaande mobiliteit door met elkaar mee te rijden, gebruik te maken van een deelsysteem of een vrijwilligersinitiatief. De Provincie biedt marktpartijen en initiatieven uit de samenleving veel mogelijkheden.

Samenwerkingsvorm Provincie

Deze andere kijk op het vervoer brengt een nieuwe samenwerkingsvorm met zich mee, waarbij doelgroepenvervoer en flexibele vervoersdiensten meer samen zouden moeten worden aangestuurd en gebruikt.

Bijdrage organisatiekosten

Sinds 1-1-2021 is de bijdrage van de Provincie in de organisatiekosten geen vast bedrag, maar naar rato van het aantal gereden OV-ritten. Dit betekent een sterke daling van de bijdrage in de organisatiekosten voor de regiotaxi-regio's. Dit terwijl de organisatiekosten niet zullen afnemen.

Projectenbudget

In de meerjarenbegroting heeft de Provincie voor de jaren 2021-2026 € 1,5 miljoen per jaar gereserveerd voor concrete initiatieven die bijdragen aan gedeelde mobiliteit. Het aandeel voor de regio Noordoost-Brabant bedraagt € 212.129,-.

De projecten waaraan de projectsubsidie wordt aangewend, dienen een bijdrage te leveren aan het totaal aan vervoersmogelijkheden en de leefbaarheid in de regio. Per ingediend project bekijkt de Provincie welke vorm van financiering het beste past.

- Begrotingssubsidie
- Opdracht door de Provincie
- Subsidieregeling

Om projecten in het kader van gedeelde mobiliteit, die in aanmerking komen voor een bijdrage vanuit deze € 1,5 miljoen van de grond te krijgen, biedt een project/procesleider van de provincie ondersteuning bij het initiëren, faciliteren en afstemmen van projecten.

Exploitatiekosten OV-vervoer

De Provincie blijft de OV regiotaxi ritten betalen zolang dit product in de regio bestaat. De OV-concessie voor Noordoost-Brabant eindigt per 1-1-2025. Door de coronacrisis is de verwachting dat de aanbestedingen voor de nieuwe OV-concessies uitgesteld wordt naar medio 2027, zodat niet alle concessies gelijktijdig op de markt komen.

Met het eindigen van de OV-concessie stopt ook het OV-regiotaxi product in Noordoost-Brabant. Het vangnet waarvoor regiotaxi voor de OV-reiziger bedoeld was, zal worden opgevuld door Bravoflex. De Provincie acht het niet wenselijk om twee systemen naast elkaar te hanteren. De Provincie ziet haar verantwoordelijkheid in het halte-halte vervoer en neemt deze via het Bravoflex systeem en niet door nog een apart deur-tot-deur systeem daarnaast aan te bieden. Mogelijke tussenvormen zijn afhankelijk van stappen die gemeenten willen zetten voor doelgroepenvervoer, zoals deur-hub vervoer en het gebruik van Bravoflex door WMO-ers.

8. BELEIDSBEGROTING

Programma: Vraagafhankelijk vervoer (maatwerkdienstverlening 18+)

Met het Wmo-vervoer kunnen mensen, ondanks hun beperking, blijven deelnemen aan het sociale leven en maatschappelijke activiteiten. De uitdaging is om deze functie zodanig te vervullen dat het vervoer op lange termijn voor onze klanten de noodzakelijke verbinding kan blijven bieden met het maatschappelijk leven. Mensen kunnen vaak meer dan ze denken. De vrees voor het onbekende is vaak een belemmering om gebruik te maken van het OV. Om verdere stijging in het Wmo-vervoer te dempen gaan we de komende jaren sterker inzetten op het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer en kleinschalige mobiliteitsoplossingen.

Mobiliteit is een belangrijke voorwaarde om mee te kunnen doen en een bepalende factor voor de leefbaarheid en zelfredzaamheid van mensen. Om ouderen langer zelfstandig te laten wonen en functioneren, zijn onder meer goede vervoersmogelijkheden een vereiste. Hierdoor kunnen zij blijven deelnemen aan activiteiten in de kernen en kunnen sociale contacten in stand worden gehouden.

Wat willen we bereiken?

- Het aanbieden van passend en tijdig vervoer.
- Continu werken aan kwaliteitsverbetering.
- Vervoer kunnen blijven garanderen binnen de gemeentelijke begrotingen.
- Grip op de kosten, ook in het kader van duurzaamheid.

Programma: Aanvullend OV (Samenkracht & burgerparticipatie)

Wat willen we bereiken?

We willen OV-reizigers binnen de gestelde kaders een vervoersaanbod doen op het moment dat het reguliere openbaar vervoer niet voorziet in de gevraagde reis.

Wat gaan we daarvoor doen?

We bieden taxivervoer aan op basis van de afspraken die hierover zijn gemaakt met de provincie Noord-Brabant. Dat betekent dat we een toegankelijk vervoersaanbod doen daar waar een OV-alternatief ontbreekt.

Programma: Bestedingsplan Projecten

Wat willen we bereiken?

De verschraling van het openbaar vervoer in kleine kernen vraagt om kleinschalige vervoersoplossingen. Een breed scala aan vervoersvoorzieningen, ontstaan vanuit (boven) lokale initiatieven, biedt de mogelijkheid om maatwerk te leveren aan ouderen en mensen met een beperking.

Deze kleinschalige mobiliteitsoplossingen (KMO's) kunnen uitkomst bieden om te blijven participeren in de eigen woonomgeving. Want eenzaamheid wordt niet zelden veroorzaakt door niet meer aan het sociale verkeer te kunnen deelnemen. Een maatwerkoplossing voor een groep reizigers voor wie geen openbaar vervoer beschikbaar is of waarvoor het openbaar vervoer een minder aantrekkelijke optie is.

Wat gaan we ervoor doen?

Voor alle deelnemende gemeenten staat voorop om hun inwoners met een indicatie Wmo-vervoer passend en tijdig vervoer te willen blijven aanbieden. Daarmee willen ze iedereen zo optimaal mogelijk laten deelnemen aan de samenleving. Dit vervoer moet voor zowel de gemeenten als de klanten betaalbaar blijven. Samenwerking binnen de GR-KCV biedt gemeenten de kans om zo efficiënt mogelijk met de middelen om te gaan en vernieuwingen op het gebied van beheersbaarheid samen te ontwikkelen. Zo kan het doelgroepenvervoer binnen de gestelde kaders gegarandeerd worden. Financiële beheersbaarheid voor de gemeenten en kwaliteitsverbetering voor de klant gaan samen.

Hierbij zullen we de volgende taken uitvoeren of ontwikkelen:

- Structureel overleg met de gemeenten te weten:
  - Ambtelijke Organisatie (AO), waarin de beleidsambtenaren Wmo-vervoer van de deelnemende gemeenten vertegenwoordigd zijn.
  - Dagelijks Bestuur
  - Algemeen Bestuur
- Structureel overleg met de opdrachtnemer Munckhof.
- Structureel overleg met het Reizigersplatform.
- Tweemaal per jaar een vervoerdersbijeenkomst met de onderaannemers van Munckhof.
- Het houden van inloopspreekuren in de verzorgingshuizen.
- Doorontwikkeling en verbetering van het product CVV en mogelijkheden voor maatwerk, met oog voor kwaliteit, beheersbaarheid van het vervoer en de realiteit in de vervoerssector (dreigende chauffeurstekorten).
- Onderzoek naar mogelijkheden voor prognoses van klant- en vervoersontwikkeling.
- Doorontwikkeling van informatiemanagement:
  - Analyseren van de rittenbakken en andere uitvoeringsinformatie en op basis daarvan (bij)sturen op de uitvoering van het regiotaxivervoer.
- Goede communicatie over de uitvoering met de betrokken partijen en de gebruikers van Regiotaxi Noordoost-Brabant.
- Opstellen projectplannen.

Eigen bijdrage reizigers

Voor het reizen met de regiotaxi betaalt de reiziger een eigen bijdrage. De eigen bijdrage voor het Wmo-vervoer wordt ieder jaar door het Algemeen Bestuur in november voor het daaropvolgend jaar vastgesteld. Het OV-tarief wordt door de provincie bepaald. De eigen bijdrage 2023 wordt in november 2022 vastgesteld.

Tabel 4: Eigen bijdrage reizigers in euro

	2020	2021	2022
Wmo Reiziger	Opstap 1,01 km. 0,22	Opstap 1,05 km. 0,23	Opstap 1,06 km. 0,23
OV Regiotaxitarief	Opstap 3,48 km. 0,52	Opstap3,52 km. 0,53	Opstap 3,64 km. 0,55
Regiotaxitarief van/naar OV-knooppunten (2e t/m 8e meereizende 50% korting)	Opstap 2,13 km. 0,44	Opstap 2,16 km. 0,44	Opstap 2,23 km. 0,46
Commercieel tarief*	Opstap 6,53 km. 1,63	Opstap 6,59 km. 1,65	Opstap 6,82 km. 1,71

**Tarief voor OV-reizigers bij het negeren van OV advies*

Wat gaat het kosten?

Programma 1: Maatwerkdienstverlening 18+ (Wmo vervoer)					
Taakveld 6.71	**aandeel**	**Bruto exploitatiekosten gemeente**			
	vervoer	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**
Lasten					
Vervoer vraagafhankelijk		3.926.712	4.165.053	4.414.956	4.562.857
Regie vraagafhankelijk		428.914	447.244	466.051	473.508
Totaal lasten		**4.355.626**	**4.612.297**	**4.881.007**	**5.036.365**
Baten					
Bernheze	7,9%	344.094	364.371	385.600	397.873
Boekel	3,9%	169.868	179.880	190.359	196.418
Land van Cuijk	20,2%	879.836	931.684	985.963	1.017.346
Maashorst	15,4%	670.766	710.294	751.675	775.600
Meierijstad	19,5%	849.347	899.398	951.796	982.091
Oss	33,1%	1.441.712	1.526.670	1.615.613	1.667.037
Totaal baten	**100%**	**4.355.625**	**4.612.297**	**4.881.007**	**5.036.365**

Programma 2: Aanvullend OV-vervoer				
Taakveld 2.5	**Bruto exploitatiekosten Provincie**			
	2023	**2024**	**2025**	**2026**
Lasten				
Vervoer vraagafhankelijk	348.410	360.081	372.145	384.611
Regie vraagafhankelijk	38.057	38.666	39.284	39.913
OV-adviezen	17.967	18.255	18.547	18.844
Totaal lasten	**404.434**	**417.002**	**429.976**	**443.368**
Baten				
Bijdrage Provincie	404.434	417.002	429.976	443.368
Totaal baten	**404.434**	**417.002**	**429.976**	**443.368**

Programma 3: Bestedingsplan Projecten				
Taakveld 2.5				
	2023	**2024**	**2025**	**2026**
Lasten				
Doorontwikkeling	31.819	31.819	31.819	31.819
Verhogen mentale toegankelijkheid	53.033	53.033	53.033	53.033
Aanbesteding nieuw vervoerscontract	100.000			
Totaal lasten	**184.852**	**84.852**	**84.852**	**84.852**
Baten				
Projectsubsidie Provincie	84.852	84.852	84.852	84.852
Totaal baten	**84.852**	**84.852**	**84.852**	**84.852**

9. PARAGRAFEN

De financiering van de GR-KCV bestaat uit een bijdrage van de deelnemende gemeenten en uit een eigen aandeel van de reizigers. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de vervoerskosten en de bedrijfsvoering conform de verdeelsleutel naar rato van inwoneraantal.

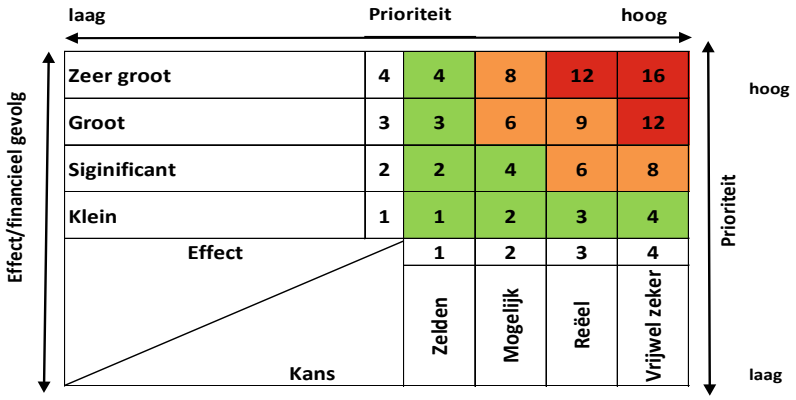
Weerstandsvermogen en risicobeheersing

In de vergadering van 6 juli 2015 heeft het AB besluit genomen over de methode van berekening van de algemene reserve van de GR-KCV. Het gaat om risico's zoals het uitvallen van medewerkers, systemen, huurverhoging en faillissementen van leveranciers van cruciale systemen. Daarbij is nog een ratio van 1,4 afgesproken: indien het weerstandsvermogen (de algemene reserve) boven deze 1,4 uitkomt, wordt het surplus aan de gemeenten uitgekeerd.

Weerstandsvermogen

Elk jaar vindt een inventarisatie plaats van de risico's die de GR-KCV loopt en kan onderkennen. Deze risico's worden zoveel mogelijk gekwantificeerd (hoogte van de mogelijke kosten maal kans-percentage dat dit zal voorkomen). De uitkomst van deze berekening wordt vermenigvuldigd met de factor 1,4 om een marge in te bouwen voor overige, onvoorziene risico's. Voor de uitkomst van deze berekening houdt de GR-KCV een weerstandsvermogen aan, zodat mogelijke risico's gedekt kunnen worden.

Figuur 1 geeft weer hoe de risico's bepaald worden naar mate de kans dat een risico optreedt en de impact die dit risico heeft wanneer deze optreedt. In tabel 5 zijn de financiële risico's weergegeven.



Figuur 1: Risico bepaling

Tabel 5: Risico inventarisatie

Risico	Kans	Effect	Risico-score	Financiële gevolgen	%	Risico-waarde
Bedrijfskosten						
Huurverhoging cq. opzegging contract door verhuurder	1	1	1	8.256	25%	2.064
Dienstverlening verhoging cq opzegging door verhuurder	1	1	1	16.256	25%	4.064
Schade aan gebouw - tijdelijke vervanging	1	1	1	20.400	25%	5.100
Langdurige uitval van computer, telefoon, internet	1	1	1	5.400	25%	1.350
Failissement c.q. overname van leverancier van klachtenregistratiesysteem	1	1	1	25.000	25%	6.250
Failissement c.q. overname, ziekte van leverancier van Maris	2	1	2	25.000	50%	12.500
Failissement c.q. overname van leverancier van passensysteem	1	2	2	70.000	25%	17.500
Faillissement c.q. overname van leverancier van boekhoudprogramma	1	1	1	2.500	10%	250
De koppeling van de systemen van vervoerder met de andere systemen	1	1	1	7.500	25%	1.875
Personeelskosten						
Leidinggevende - langdurig ziek	1	1	1	42.000	25%	10.500
Financieel medewerker - langdurig ziek	1	1	1	-	0%	-
Medewerkers - zwangerschapsverlof, ouderschapsverlof, zorgverlof, langdurig ziek, conflict	2	2	4	39.000	50%	19.500
Exploitatiekosten						
Failissement c.q. overname vervoerder	2	2	4	550.000	50%	275.000
Bedrijfsschade bij vervoerder	1	1	1	50.000	25%	12.500
< 650.000 declarabele zones afnemen	1	2	2	65.400	25%	16.350
Totaal						**384.803**

Schatkistbankieren voor decentrale overheden

Met ingang van december 2013 is het schatkistbankieren ingevoerd. De GR-KCV is in dit kader gehouden alle overtollige liquide middelen via schatkistbankieren te laten lopen. Deze verplichting is opgenomen in de wet Fido. Overtollige liquide middelen zijn alle saldi op de bankrekeningen. De GR-KCV mag per saldo maximaal € 250.000 op de eigen bankrekeningen laten staan.

De GR-KCV heeft hiervoor een aparte bankrekening die los staat van de reguliere rekeningen en alleen gebruikt wordt voor het schatkistbankieren. Schatkistbankieren is gebaseerd op het principe van zero-balancing; de rente-inkomsten vervallen hierdoor nagenoeg.

Een kasgeldlimiet en renterisiconorm is niet van toepassing.

Bedrijfsvoering

Het Servicepunt Regiotaxi voert namens de GR-KCV de regie over het Wmo- en OV-Regiotaxivervoer en ziet erop toe dat de contractafspraken met de vervoerder worden nageleefd. De GR heeft een manager in dienst die leiding geeft aan het uitvoerende Servicepunt. De manager is, naast het uitvoering geven aan de doelstellingen van de GR, verantwoordelijk voor de professionalisering en doorontwikkeling van het Servicepunt. De gemeenschappelijke regeling verricht diensten voor de aangesloten overheden, overeenkomstig de verkregen opdrachten. Deze diensten worden middels regievoering in opdracht van de GR-KCV verricht door het Servicepunt Regiotaxi.

De werkzaamheden zijn:

- (Door-)ontwikkeling Servicepunt Regiotaxi binnen de gegeven kaders
- Ondersteuning ambtelijke organisatie, dagelijks bestuur en algemeen bestuur
- Contractbeheer voor het Wmo- en OV-personenvervoer
- Opstellen kadernota, begroting en jaarrekening
- Financiële- en klant-administratie
- Communicatie
- Klantenservice
- Klachtafhandeling
- Relatiebeheer
- Regionale info- en meldpunt voor burgerinitiatieven op het gebied van kleinschalige mobiliteitsoplossingen (KMO's)

Het Servicepunt is gevestigd in het gemeentehuis van Oss. Het Servicepunt neemt van de gemeente Oss tegen vergoeding diensten af betreffende huur en inrichting werkplekken, facilitaire dienstverlening, P&O diensten, salarisadministratie en ICT-dienstverlening. De afspraken zijn vastgelegd in een dienstverleningsovereenkomst.

Om de dagelijkse operationele taken te verrichten en de doorontwikkeling van het Servicepunt te realiseren, bestaat de bezetting in 2022 uit 3,44 fte, te weten een manager Servicepunt (1 fte) en drie medewerkers operationele zaken (2,44 fte). Het Servicepunt ontvangt jaarlijks een bijdrage van de 6 gemeenten op basis van inwoneraantal. De Provincie draagt naar rato van het aantal gereden OV-ritten bij in de organisatiekosten.

Verbonden partijen

De GR-KCV wordt in 2021 gevormd door de gemeenten Bernheze, Boekel, Land van Cuijk, Maashorst, Meierijstad, Oss en de Provincie Noord-Brabant. Alle verbonden partijen zijn vertegenwoordigd in het Algemeen Bestuur (AB). De bevoegdheden van het Algemeen Bestuur en het Dagelijks Bestuur (DB) liggen vast in de regeling Kleinschalig Collectief Vervoer. De GR-KCV is een verbonden partij voor de Provincie en de deelnemende gemeenten. De gemeenten en de provincie Noord-Brabant nemen deel op basis van de Gemeenschappelijk Regeling (verdeling kosten op basis van het aantal inwoners per gemeente).

10. FINANCIËLE BEGROTING

Baten en lasten

De rekening van baten en lasten over 2021 en verdere jaren is als volgt opgebouwd:

GR-KCV Brabant Noordoost							
Taakveld		Jaarrekening 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Meerjarenraming 2024	2025	2026
BATEN							
	Programma 1: Wmo-vervoer						
6.71	Bijdrage gemeenten: Wmo-vervoer	2.875.440	3.999.401	3.926.712	4.165.053	4.414.956	4.562.857
6.71	Bijdrage gemeenten: Regiekosten	310.222	444.378	428.914	447.244	466.051	473.508
	Totaal Programma 1	**3.185.663**	**4.443.779**	**4.355.625**	**4.612.297**	**4.881.007**	**5.036.365**
	Programma 2: Aanvullend OV-vervoer						
2.5	Bijdrage Provincie: OV-regiotaxivervoer	266.050	337.116	348.410	360.082	372.144	384.611
2.5	Bijdrage Provincie: Regiekosten	33.206	37.457	38.057	38.666	39.284	39.913
2.5	Bijdrage Provincie: OV-adviezen	14.455	17.684	17.967	18.255	18.547	18.844
	Totaal Programma 2	**313.711**	**392.258**	**404.434**	**417.002**	**429.976**	**443.368**
	Organisatiekosten Servicepunt Regiotaxi						
0.4	Bijdrage gemeenten: organisatiekosten	351.384	361.172	415.529	427.725	440.287	453.226
0.4	Bijdrage Provincie: organisatiekosten	103.306	87.352	46.170	47.525	48.921	50.358
0.4	Bijdrage Provincie: projecten	246.619	169.629	84.852	84.852	84.852	84.852
	Totaal inkomsten organisatiekosten	**701.309**	**618.153**	**546.551**	**560.102**	**574.060**	**588.436**
	Totaal baten	**4.200.683**	**5.454.190**	**5.306.611**	**5.589.401**	**5.885.043**	**6.068.169**
LASTEN							
	Programma 1: Wmo-vervoer						
6.71	Exploitatiekosten Wmo-vervoer	2.875.440	3.999.401	3.926.712	4.165.053	4.414.956	4.562.857
2.5	Exploitatiekosten regie	310.222	444.378	428.914	447.244	466.051	473.508
	Totaal Programma 1	**3.185.663**	**4.443.779**	**4.355.625**	**4.612.297**	**4.881.007**	**5.036.365**
	Programma 2: Aanvullend OV-vervoer						
2.5	Exploitatiekosten OV-vervoer	266.050	337.116	348.410	360.082	372.144	384.611
2.5	Exploitatiekosten regie	33.206	37.457	38.057	38.666	39.284	39.913
2.5	Exploitatiekosten OV-adviezen	14.455	17.684	17.967	18.255	18.547	18.844
	Totaal Programma 2	**313.711**	**392.258**	**404.434**	**417.002**	**429.976**	**443.368**
	Programma 3: Bestedingsplan projecten						
0.4	Personeelslasten Projecten		100.000				
0.4	Doorontwikkeling			31.819	31.819	31.819	31.819
0.4	Verhogen mentale toegankelijkheid			53.033	53.033	53.033	53.033
0.4	Aanbesteding nieuw vervoerscontract			100.000			
0.4	Overige projectkosten	247.583	69.629				
	Totaal Programma 3	**247.583**	**169.629**	**184.852**	**84.852**	**84.852**	**84.852**
	Organisatiekosten Servicepunt Regiotaxi						
0.4	Personeelslasten	322.312	322.024	339.092	349.265	359.743	370.535
0.4	Overige bedrijfskosten	61.475	116.500	112.607	115.985	119.465	123.049
0.8	Onvoorzien	0	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
	Totaal beheerkosten	**383.786**	**448.524**	**461.699**	**475.250**	**489.208**	**503.584**
	Totaal lasten	**4.130.743**	**5.454.190**	**5.406.611**	**5.589.401**	**5.885.043**	**6.068.169**
RESULTAAT							
	Resultaat vóór bestemming	69.940	0	-100.000	0	0	0
	Bestemming resultaat						
	Ten laste (+)/gunste (-) van Reserve Projecten	964	0	-100.000	0	0	0
	Ten laste (+)/gunste (-) van het Weerstandsvermogen	0	0	0	0	0	0
	Rekeningresultaat	**70.904**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Uitgangspunten begroting

- Het vervoersvolume opgenomen in de begroting 2022 wordt als uitgangspunt genomen.
- Door Corona was het Wmo-vervoersvolume in 2021 66% ten opzichte van 2019. De verwachting is dat het lang zal duren voordat het vervoer helemaal zal aantrekken. Daarom wordt voor 2023 voor het Wmo-vervoer een percentage van 95% ten opzichte van het normale vervoersvolume gehanteerd.
- Het OV-regiotaxi vervoer is sinds de pandemie amper gedaald. Voor het OV-regiotaxivervoer zal voor 2023 het normale vervoersvolume worden gehanteerd.
- Jaarlijks wordt de NEA-index toegepast. Voor de jaren 2024-2026 wordt gewerkt met een geschatte NEA-index van 3,35. Deze is gebaseerd op het gemiddelde van NEA-index 2019, 2020, 2021 en 2022, respectievelijk 2,2; 6,7; 1,0 en 3,5.
- De organisatiekosten 2023 zijn gebaseerd op een zo goed mogelijke inschatting van de diverse kostencomponenten, gecorrigeerd met de geschatte inflatiecorrectie.
- Voor de salariskosten wordt een inschatting gemaakt van de diverse kostencomponenten op basis van de meest actuele informatie. Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de beschikbare cao-informatie. Voor 2023 en volgende jaren wordt gewerkt met een percentage van 3%.
- Voor de overige bedrijfskosten is een index-percentage van 3% geraamd. Dit percentage is gebaseerd op de historische en toekomstige ontwikkelingen ten aanzien van overige kosten van de GR-KCV.
- Alle vervoerskosten worden op basis van daadwerkelijk gebruik met de deelnemende gemeenten afgerekend.
- De afrekensystematiek voor de overige kosten van bedrijfsvoering (beheer- loon- en kapitaalkosten) gebeurt op basis van het inwoneraantal per gemeente (peildatum 1-1-2021).
- Alle bedragen worden weergegeven exclusief btw.
- Het vervoersvolume van de begroting 2023 geldt ook als uitgangspunt voor de jaren van de meerjarenbegroting, waarbij we langzaam groeien naar een normaal vervoersvolume in 2025.

Subsidie GR-KCV in de kosten van operationeel beheer

De Provincie en de 6 gemeenten dragen samen zorg voor de kosten van het operationele beheer van de Regiotaxi (Servicepunt). De Provincie draagt naar rato van het vervoersvolume bij aan de kosten van het operationeel beheer. Het resterende deel wordt naar rato van het inwoneraantal verdeeld onder de gemeenten.

Bijlage 1: Bijdrage per gemeente

Bedragen in euro exclusief btw

GR-KCV Brabant Noordoost - Organisatiekosten

		Inwoners	Aandeel	Bijdrage gemeente			
		1-1-2021	%	2023	2024	2025	2026
Totaal te verdelen kosten	461.699						
Subsidie provincie	46.170						
Kosten te betalen door gemeenten	415.529						
Bernheze		31.455	8,6%	35.820	36.872	37.955	39.070
Boekel		10.959	3,0%	12.480	12.846	13.223	13.612
Land van Cuijk		90.194	24,7%	102.711	105.726	108.831	112.029
Maashorst		58.108	15,9%	66.172	68.115	70.115	72.175
Meierijstad		81.647	22,4%	92.978	95.707	98.518	101.413
Oss		92.526	25,4%	105.367	108.460	111.645	114.926
Totaal		**364.889**	**100%**	**415.529**	**427.725**	**440.287**	**453.226**

GR-KCV Brabant Noordoost - Bruto exploitatiekosten exclusief BTW

	Klanten	% aandeel	% aandeel Wmo					
	31-7-2021	klanten	klanten	vervoer	2023	2024	2025	2026
Bernheze	702	5,6%	8,2%	7,9%	344.094	364.371	385.600	397.873
Boekel	282	2,2%	3,3%	3,9%	169.868	179.880	190.359	196.418
Land van Cuijk	1.682	13,4%	19,6%	20,2%	879.836	931.684	985.963	1.017.346
Maashorst	1.276	10,2%	14,9%	15,4%	670.766	710.294	751.675	775.600
Meierijstad	1.730	13,8%	20,2%	19,5%	849.347	899.398	951.796	982.091
Oss	2.903	23,1%	33,9%	33,1%	1.441.712	1.526.670	1.615.613	1.667.037
Totaal Wmo	**8.575**	**68,3%**	**100%**	**100%**	**4.355.625**	**4.612.297**	**4.881.007**	**5.036.365**
Provincie (incl. OV-advies)	3.977	31,7%			404.434	417.002	429.976	443.368
Totaal GR-KCV	**12.552**	**100%**			**4.760.059**	**5.029.299**	**5.310.983**	**5.479.733**

GR-KCV Brabant Noordoost Netto exploitatiekosten ex BTW na aftrek eigen bijdrage klant

	2023		2024		2025		2026	
	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto
Bernheze	48.554	295.540	49.832	314.539	52.898	332.702	54.750	343.123
Boekel	24.920	144.948	25.576	154.304	27.150	163.209	28.100	168.318
Land van Cuijk	123.455	756.381	126.704	804.980	134.501	851.462	139.208	878.138
Maashorst	92.257	578.509	94.685	615.609	100.512	651.163	104.030	671.570
Meierijstad	121.337	728.010	124.530	774.868	132.193	819.603	136.820	845.271
Oss	203.199	1.238.513	208.547	1.318.123	221.380	1.394.233	229.129	1.437.908
Totaal Wmo	**613.722**	**3.741.903**	**629.874**	**3.982.423**	**668.634**	**4.212.373**	**692.037**	**4.344.328**
Provincie (incl. OV-advies)	148.374	256.060	153.568	263.434	158.942	271.034	164.505	278.863
Totaal GR-KCV	**762.096**	**3.997.963**	**783.442**	**4.245.857**	**827.576**	**4.483.407**	**856.542**	**4.623.191**

Bijlage 2: Geprognosticeerde balans

ACTIVA	Jaarrekening per 31-12-2021		Begroting Per 31-12-2022		Per 31-12-2023		Per 31-12-2024		Per 31-12-2025		Per 31-12-2026	
Vaste activa												
Investeringen met een economisch nut		1.564		427		61		-		-		-
Vlottende activa												
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar												
Vorderingen op openbare lichamen	314.961		650.000		650.000		650.000		650.000		650.000	
Uitzetting in Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	674.820		592.504		507.070		521.541		536.172		551.035	
		989.781		1.242.504		1.157.070		1.171.541		1.186.172		1.201.035
Liquide middelen		189.314		169.314		159.314		149.314		139.314		129.314
Overige nog te ontvangen bedragen en de vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen		4.897		60.000		60.000		60.000		60.000		60.000
Totaal activa		1.185.556		1.472.245		1.376.445		1.380.855		1.385.486		1.390.349
PASSIVA												
Vaste financieringsmiddelen												
Eigen vermogen												
Algemene reserve	485.472		485.472		485.472		485.472		485.472		485.472	
Bestemmingsreserve projecten	302.773		302.773		202.773		202.773		202.773		202.773	
Gerealiseerd resultaat	71.335		0		0		0		0		0	
		859.580		788.245		688.245		688.245		688.245		688.245
Netto Vlottende Schulden met een rentetypische looptijd korter dan een jaar												
Overige schulden		284.676		600.000		600.000		600.000		600.000		600.001
Overlopende passiva												
Overige vooruit ontvangen bedragen die ten bate van het volgende begrotingsjaar komen	-		0		0		0		0		1	
Verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen, met uitzondering van jaarlijks terugkerende arbeidskosten gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume	41.300		84.000		88.200		92.610		97.241		102.103	
		41.300		84.000		88.200		92.610		97.241		102.103
Totaal passiva		1.185.556		1.472.245		1.376.445		1.380.855		1.385.486		1.390.349
Solvabiliteit		73%		54%		50%		50%		50%		50%