



Kadernota 2024

CONCEPT

Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer

Concept door het Dagelijks Bestuur op 21 december 2022

INHOUD

1.	Inleiding	3
2.	Ontwikkelingen	4
3.	Beleid	7
4.	Organisatie	8
5.	Financiële uitgangspunten	9
6.	Baten en lasten	10
7.	Bijdrage Gemeente	12
	<i>Tabel 3. Bijdrage organisatiekosten per gemeente</i>	12
	<i>Tabel 4. Exploitatiekosten</i>	12
	<i>Tabel 5. Netto exploitatiekosten</i>	13
	<i>Tabel 6. Totale kosten per deelnemer</i>	13

1. INLEIDING

In deze kadernota presenteren wij de uitgangspunten van de Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief vervoer Brabant Noordoost (GR-KCV). Deze uitgangspunten hebben betrekking op de begroting 2024 en het meerjarenperspectief 2025-2027.

In deze kadernota worden de ontwikkelingen geschetst welke mogelijk van invloed zijn op de exploitatie van het regiotaxivervoer in Noordoost-Brabant. Op basis van deze nota stelt het bestuur de kaders vast voor de bedrijfsvoering en daarmee de begrote kosten.

Omdat het huidige vervoerscontract van rechtswege eindigt per 31-12-2023 wordt er met ingang van 1-1-2024 een nieuwe vervoersovereenkomst afgesloten. Hiervoor zal in 2023 een aanbesteding plaatsvinden.

De impact van COVID-19 leidt nog steeds tot schommelende vervoersvolumes. Door de onzekerheid in het wegvervoer wordt het steeds moeilijker om voorspellingen te doen. We moeten rekening houden met een hoge NEA-index per 1 januari 2023. Niet alleen vanwege de explosief gestegen brandstofprijzen, maar ook vanwege de inflatie en de druk op de lonen door het toenemende personeelstekort. Ten tijde van het opstellen van deze kadernota zijn de CAO-onderhandelingen in de taxibranche nog in volle gang. Door de grote onzekerheid heeft onderzoeksbureau Panteia zijn jaarlijkse kostenprognose uitgesteld.

De uitgangspunten en kaders waarbinnen de GR-KCV werkt, zijn vastgelegd in de Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant Noordoost. De vertaling hiervan naar jaarlijkse begrotings- en verantwoordingsstukken gebeurt conform het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV). Deze kadernota markeert hiermee het startpunt van het begrotingsproces. De vertaling van deze kaders zullen hun plek vinden bij de totstandkoming van de begroting 2024-2027.

Met deze kadernota;

- Wordt voldaan aan artikel 34b van de Wet gemeenschappelijke regelingen, namelijk dat vóór 15 april 2023 de kaders voor de begroting 2024 aan de raden van de deelnemende gemeenten wordt gezonden.
- Stelt het Algemeen Bestuur op 3 april 2023 de kaders vast op basis waarvan het Dagelijks Bestuur de conceptbegroting 2024 en de meerjarenramingen 2025-2027 opstelt. Behandeling van de begroting 2024 vindt plaats in de vergadering van het Algemeen Bestuur van 10 juli 2023.

2. ONTWIKKELINGEN

Sinds 1-1-2019 is Munckhof Taxi B.V. uit Horst de opdrachtnemer voor het regiotaliervoer. Munckhof voert de regie en verzorgt met vijf lokale onderaannemers het vervoer in de regio Noordoost-Brabant. De looptijd van het contract is drie jaar met tweemaal een verlengingsoptie van een jaar. Het Algemeen Bestuur heeft voor de jaren 2022 en 2023 gebruikt gemaakt van deze verlengingsopties. Het contract eindigt derhalve van rechtswege per 31-12-2023. In 2023 is de aanbesteding voor een nieuw vervoerscontract die per 1-1-2024 van kracht zal gaan.

Impact COVID-19

De coronapandemie die sinds maart 2020 ons leven beheerst, en de daarmee gepaard gaande RIVM-maatregelen, zal ook in 2024 een impact hebben op het vervoersvolume, de exploitatie en de bedrijfsvoering van de GR-KCV Brabant Noordoost.

Vervoersvolume

Corona heeft de afgelopen jaren een sterk effect gehad op het doelgroepenvervoer. Met name in het Wmo-vervoer is dit effect het grootst.

Tussen de gemeenten onderling is altijd al sprake van verschillen in het vervoersvolume en schommelingen in de tijd. De bandbreedte van deze schommelingen is door corona alleen maar toegenomen, waardoor de voorspelbaarheid afneemt.

Door de coronajaren zijn er geen historische ontwikkellijnen in vervoersbehoeften meer. Het vervoer is in deze jaren sterk afgenomen. De Wmo-reiziger lijkt het reisgedrag aangepast te hebben. Dit naar aanleiding van hun ervaringen in de coronajaren, maar ook bepaalde demografische/maatschappelijke ontwikkelingen kunnen de reisbehoeften hebben aangepast. Het laatste jaar met een normaal reispatroon is 2019. Hierdoor is het voor de komende jaren moeilijker om indicaties te geven over de vervoersbehoeften. De vraag "Wat in dit vervoer het nieuwe normaal (evenwicht in reisbehoefte) zal zijn na Corona?" is niet te beantwoorden.

Dit maakt het ook voor 2024 moeilijk om een juiste inschatting van het vervoer te maken. In 2022 was het vervoersvolume 79% van het niveau van voor Corona. Dit is zal echter nog niet het "nieuwe normaal" zijn. Gezien alle onzekerheden is deze kadernota gebaseerd op 110% van het vervoersvolume 2022.

Chauffeurstekort

Er is al jaren een chauffeurstekort. Als gevolg van Corona is dit tekort nog sterker toegenomen en daarmee ook meer zichtbaar. Dit speelt in de hele vervoerswereld, bij toeleveringsbedrijven, bij het OV, bij Valys, maar ook bij de regiotali.

Door de lagere vervoersvolumes is veel personeel uitgestroomd. Enerzijds omdat de steunmaatregelen niet altijd toereikend waren om al het personeel, waaronder de flexibele schil, in dienst te houden. Anderzijds omdat personeel zelf stopte met werken of elders werk kon vinden. Zij laten de zekerheid die ze hebben gevonden in een andere sector niet zo gauw los voor de onzekerheid in de taxibranche.

Toen er nog veel beperkende maatregelen waren, was dit nog niet zo'n probleem. De vervoerders konden de ritten nog uitvoeren. Maar nu alles weer open is, gaat het knellen. In Noordoost-Brabant is het vervoer langzaam gegroeid naar 85% van het normale vervoer (2019) terwijl dit in april 2020 slechts 10% was en in 2021 gemiddeld rond 60% lag.

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. Eén 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. Deze pilot was voor twee jaar, tot 1-1-2023. Door de coronamaatregelen heeft de pilot het eerste jaar niet het beoogde effect gehad. Verlenging van de pilot voor 2024 dient in overweging genomen te worden.

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. De focus ligt op het optimaliseren van het gebruik van het OV en andere voorliggende voorzieningen. De steeds toenemende verschraving van het OV in het landelijk gebied zal dit niet makkelijk maken.

Relatie met het Openbaar Vervoer

In Noordoost-Brabant is het regiotalxivervoer, 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. Het OV-regiotalxivervoer was in 2022 in Noordoost-Brabant 7,3% van het totale regiotalxivervoer.

De provincie blijft concessies verlenen voor het lijngebonden vervoer (de grotere reizigersstromen) en buurtbussen. Met de nieuwe vervoersconcessie per 1-1-2027 introduceert de provincie flexibele vervoersoplossingen (Flex-vervoer: hubtaxi en haltetaxi). Onduidelijk is wat de financiële en operationele gevolgen zijn van de invoering van dit Halte-Hub vervoer op het Wmo-vervoer.

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. De verwachting is dat invoering van Halte-Hub vervoer in een rurale omgeving als Noordoost-Brabant dan ook niet direct zal leiden tot een toename van het OV, maar eerder leidt naar een toenemende behoefte aan kleinschalige mobiliteitsoplossingen.

Gedeelde Mobiliteit

De regio's Hart van Brabant (HVB) en Noordoost-Brabant (RNOB) hebben de ambitie uitgesproken om samen met de provincie Noord-Brabant te bouwen aan gedeelde mobiliteit in Noordoost- en Midden-Brabant.

Het is de ambitie om in 2027 één slim vervoersysteem te hebben met een passend vervoersaanbod voor alle reizigers. Iedereen die zelfstandig kan reizen, kan er gebruik van maken. In dit systeem zijn openbaar vervoer, buurtbus, regiotalxi, dorpsdeelauto en andere gedeelde vervoersvormen makkelijk toegankelijk en betaalbaar. Om dit te realiseren gaan overheden hun krachten bundelen. De komende jaren zal met vervoerders en vrijwilligers

worden ingezet op innovatie en experimenten met als doel regio's en belangrijke voorzieningen bereikbaar te houden, zodat mensen kunnen blijven meedoen aan de samenleving.

Bijdrage Provincie

Sinds 2021 is de bijdrage van de provincie in de organisatiekosten gebaseerd op het OV-aandeel in het vervoersvolume. Op basis van de afgelopen jaren zal deze bijdrage circa 7% bedragen.

Ook zijn de criteria voor de aanwending van de projectsubsidie gewijzigd. Voor Noordoost-Brabant is een subsidie "Gedeelde Mobiliteit" beschikbaar ter hoogte van € 212.129,-. Hiervan dient 60% aangewend te worden voor Bravo Flex- of Bravo Samen- projecten. Maximaal 15% voor de doorontwikkeling van de regiotaxi en maximaal 25% voor mentale toegankelijkheid.

Iedere gemeente of vrijwilligersorganisatie kan een beroep doen op deze subsidie en rechtstreeks een aanvraag indienen bij de provincie. Zij toetsen of de aanvraag voldoet aan de gestelde criteria en past binnen het beschikbare budget. De regie over de aanwending van de projectengelden ligt daardoor niet meer volledig bij het Servicepunt Regiotaxi. Dit houdt in dat wij deze projectsubsidie als een PM post in de begroting van de GR-KCV Noordoost-Brabant zullen opnemen.

Ontwikkelingen in de taxibranche

NEA-index

Door de onzekerheid in het wegvervoer wordt het steeds moeilijker om voorspellingen te doen. Voor 2023 hebben we te maken met een historische hoge NEA-index van 13,7%.

De belangrijkste oorzaak van de historisch hoge NEA-index is de stijging van de energieprijzen. Dit vertaalt zich één op één door in de brandstofkosten. Daarnaast zijn nagenoeg alle kostensoorten enorm gestegen, omdat energie een groot onderdeel uitmaakt van de productiekosten. Hierdoor is de inflatie naar ongekende hoogte gestegen, wat heeft geleid tot een stijging van de CAO-lonen per 1-1-2023 met 8%.

3. 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 3.977 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 echter 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.

Per 1-1-2024 zal (op basis van de in 2023 uitgevoerde aanbesteding) een nieuwe vervoersovereenkomst van kracht zijn. De OV-concessie voor Noordoost-Brabant eindigt per 1-1-2027. Vanaf die datum zal het deur-tot-deur OV-regiotaxivervoer vervangen worden door halte-hub vervoer.

Met een gezamenlijke ambitie met de provincie wordt, vanuit ieders verantwoordelijkheid, 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.

4. 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 optimaliseren 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, wordt hieraan vormgegeven. De komende jaren zal deze ontwikkeling voortgezet worden en zullen de inloopspreekuren hervat worden.

5. FINANCIËLE UITGANGSPUNTEN

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

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-percentages 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.

Financiële uitgangspunten begroting 2024

Voorgesteld wordt om de begroting 2024 op basis van de volgende uitgangspunten op te stellen:

- Als uitgangspunt wordt het vervoersvolume van 2022 genomen, vermeerderd met 10%.
- Jaarlijks wordt de NEA-index toegepast. Voor de jaren 2025-2026 wordt gewerkt met een geschatte NEA-index van 3,5.
- De organisatiekosten 2024 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 2024 en volgende jaren wordt gewerkt met een percentage van 3%.
- Voor de overige bedrijfskosten is een index-percentages 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 afrekeningsystematiek voor de overige kosten van bedrijfsvoering (beheer- loon- en kapitaalkosten) gebeurt op basis van het inwoneraantal per gemeente (peildatum 1-1-2022).

N.B.

- Voor 2023 is de CPI index vastgesteld op 14,3%. Deze is niet meegenomen in de begroting 2023 maar zal doorwerken in de begroting 2024 en volgende jaren.
- Per 1-1-2024 gaat het nieuwe vervoerscontract in. De aanbesteding start in 2023. In deze onzekere tijd is in de kadernota veiligheidshalve rekening gehouden met een hogere prijs.
- In 2022 zijn we geconfronteerd met hogere kosten voor dienstverlening en overige bedrijfskosten. Deze zijn niet in de begroting 2023 opgenomen maar zullen doorwerken in de begroting 2024.

6. BATEN EN LASTEN

Tabel 1: Baten en Lasten - cijfers zijn inclusief niet af te dragen c.q. teruggevraagde btw

GR-KCV Brabant Noordoost					
Taakveld	Begroting 2023	Begroting 2024	Meerjarenraming		
			2025	2026	2027
BATEN					
Programma 1: Wmo-vervoer					
6.71 Bijdrage gemeenten: Wmo-vervoer	3.926.712	4.223.458	4.543.183	4.829.281	5.126.467
6.71 Bijdrage gemeenten: Regiekosten	428.914	495.438	554.200	591.945	631.408
Totaal Programma 1	4.355.626	4.718.896	5.097.383	5.421.226	5.757.875
Programma 2: Aanvullend OV-vervoer					
2.5 Bijdrage Provincie: OV-regiotaxivervoer	348.410	342.443	354.428	366.833	379.672
2.5 Bijdrage Provincie: Regiekosten	38.057	40.171	41.778	43.449	45.187
2.5 Bijdrage Provincie: OV-adviezen	17.967	18.686	19.433	20.210	21.019
Totaal Programma 2	404.434	401.299	415.639	430.492	445.878
Organisatiekosten Servicepunt Regiotaxi					
0.4 Bijdrage gemeenten: organisatiekosten	415.529	483.029	497.241	511.879	526.956
0.4 Bijdrage Provincie: organisatiekosten	46.170	36.357	37.427	38.529	39.663
0.4 Bijdrage Provincie: projecten	84.852	0	0	0	0
Totaal inkomsten organisatiekosten	546.551	519.386	534.667	550.407	566.620
Totaal baten	5.306.611	5.639.581	6.047.689	6.402.125	6.770.372
LASTEN					
Programma 1: Wmo-vervoer					
6.71 Exploitatiekosten Wmo-vervoer	3.926.712	4.223.458	4.543.183	4.829.281	5.126.467
2.5 Exploitatiekosten regie	428.914	495.438	554.200	591.945	631.408
Totaal Programma 1	4.355.626	4.718.896	5.097.383	5.421.226	5.757.875
Programma 2: Aanvullend OV-vervoer					
2.5 Exploitatiekosten OV-vervoer	348.410	342.443	354.428	366.833	379.672
2.5 Exploitatiekosten regie	38.057	40.171	41.778	43.449	45.187
2.5 Exploitatiekosten OV-adviezen	17.967	18.686	19.433	20.210	21.019
Totaal Programma 2	404.434	401.299	415.639	430.492	445.878
Programma 3: Bestedingsplan projecten					
0.4 Personeelslasten Projecten					
0.4 Doorontwikkeling	31.819	50.000	30.000	25.000	22.773
0.4 Verhogen mentale toegankelijkheid	53.033	0	25.000	0	0
0.4 Aanbesteding nieuw vervoerscontract	100.000	25.000	0	0	0
Totaal Programma 3	184.852	75.000	55.000	25.000	22.773
Organisatiekosten Servicepunt Regiotaxi					
0.4 Personeelslasten	339.092	358.286	369.035	380.106	391.509
0.4 Overige bedrijfskosten	112.607	151.100	155.633	160.302	165.111
0.8 Onvoorzien	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Totaal beheerkosten	461.699	519.386	534.667	550.407	566.620
Totaal lasten	5.406.611	5.714.581	6.102.689	6.427.125	6.793.145

De hogere organisatiekosten zijn gebaseerd op de organisatiekosten 2022. Aanpassing van de dienstverleningsovereenkomst met de gemeente Oss en stijging van kosten voor ICT hebben in 2022 geleid tot hogere kosten. Daarnaast heeft de enorme stijging van de energieprijzen geleid tot een hoge inflatie (peildatum 1-10-2022: CPI-index 14,3%). Door schaarste en omdat energie een groot onderdeel uitmaakt van de productiekosten zijn nagenoeg alle kostensoorten sterk gestegen. Dit alles heeft geleid tot een stijging van de overige organisatiekosten. Bij het opstellen van de begroting 2023 waren deze ontwikkelingen nog niet bekend. Vandaar de sterke toename in de post overige bedrijfskosten voor 2024.

Tabel 2: Resultaat

RESULTAAT					
Resultaat vóór bestemming	-100.000	-75.000	-55.000	-25.000	-22.773
Bestemming resultaat					
Ten laste (+)/gunste (-) van Reserve Projecten	100.000	75.000	55.000	25.000	22.773
Ten laste (+)/gunste (-) van het Weerstandsver	0	0	0	0	0
Rekeningresultaat	0	0	0	0	0
Geraamde projectkosten	184.852	75.000	55.000	25.000	22.773

7. BIJDRAGE GEMEENTE

*Bedragen exclusief btw

Tabel 3. Bijdrage organisatiekosten per gemeente

GR-KCV Brabant Noordoost - Organisatiekosten							
		Inwoners	Aandeel	Bijdrage gemeente			
		1-1-2022	%	2024	2025	2026	2027
Totaal te verdelen kosten kadernota 2024	519.386						
Bijdrage provincie	36.357						
Kosten te betalen door gemeenten	483.029						
Bernheze		31.715	8,6%	41.613	42.838	44.099	45.398
Boekel		11.030	3,0%	14.472	14.898	15.337	15.789
Land van Cuijk		90.707	24,6%	119.017	122.518	126.125	129.840
Maashorst		58.362	15,9%	76.577	78.830	81.151	83.541
Meierijstad		82.613	22,4%	108.397	111.586	114.871	118.254
Oss		93.707	25,5%	122.953	126.571	130.297	134.135
Totaal		368.134	100%	483.029	497.241	511.879	526.956

- De bijdrage van de gemeente in de beheerkosten wordt berekend op basis van het inwoneraantal peildatum 1-1-2022 (CBS).
- Het aandeel van de provincie in de organisatiekosten is naar rato aandeel OV-ritten. Naar verwachting zal deze bijdrage 7% zijn.

Tabel 4. Exploitatiekosten

GR-KCV Brabant Noordoost - Bruto exploitatiekosten exclusief BTW										
	Klanten 1-11-2022	% aandeel totaal		% aandeel Wmo		2023	2024	2025	2026	2027
		klanten	vervoer	klanten	vervoer					
Bernheze	738	5,5%	6,7%	7,9%	7,4%	322.316	349.198	377.206	401.171	426.083
Boekel	301	2,2%	4,8%	3,2%	4,6%	200.359	217.069	234.480	249.376	264.862
Land van Cuijk	1.722	12,7%	19,3%	18,5%	20,6%	897.259	972.093	1.050.061	1.116.773	1.186.122
Maashorst	1.686	12,5%	11,2%	18,1%	13,5%	588.010	637.051	688.147	731.865	777.313
Meierijstad	1.760	13,0%	16,4%	18,9%	18,5%	805.791	872.996	943.016	1.002.927	1.065.207
Oss	3.111	23,0%	34,2%	33,4%	35,4%	1.541.892	1.670.489	1.804.473	1.919.114	2.038.288
Totaal Wmo	9.318	68,8%	92,5%	100%	100%	4.355.626	4.718.896	5.097.383	5.421.226	5.757.875
Provincie (incl. OV-advies)	4.219	31,2%	7,5%			404.434	401.299	415.639	430.492	445.878
Totaal GR-KCV	13.537	100%	100%			4.760.060	5.120.195	5.513.021	5.851.718	6.203.753

Het aandeel in het vervoersvolume van de Wmo wijkt iets af van het aandeel klantenbestand in de gemeente. Deze afwijking kan verklaard worden door dat:

- Niet alle klanten gebruik maken van het Wmo-vervoer,
- Door de ligging van gemeenten meer en/of langere ritten worden afgelegd met de regiotaxi.
- Door Corona de vervoersbehoefte per gemeente veranderd is. Hierdoor is de verhouding in het vervoersvolume binnen de regio ook veranderd. Zo is het vervoersvolume in Boekel en Oss in verhouding toegenomen, terwijl in Maashorst, en Meierijstad het aandeel in het vervoersvolume is gedaald.
- In 2022 was het vervoersvolume gemiddeld 79% ten opzichte van 2019. Met uitzondering van Boekel is in de begroting rekening gehouden met 10% volumestijging t.o.v. 2022. Omdat Boekel in 2022 op het niveau van 97% zat is voor Boekel gerekend

met een stijging van 2,5%. Hierdoor komt GR-breed het vervoersvolume in 2024 uit op 89% t.o.v. 2019.

- Voor de begroting van 2023 was gerekend met een NEA-index van 3,5%. Het lagere vervoersvolume in 2023 zal door de extreem hoge NEA-index van 13,4% dan ook niet leiden tot een neerwaartse aanpassing in de begroting.

Tabel 5. Netto exploitatiekosten

GR-KCV Brabant Noordoost Netto exploitatiekosten ex BTW na aftrek eigen bijdrage klant										
	Begroting 2023		2024		2025		2026		2027	
	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto
Bernheze	43.967	278.349	43.145	306.054	47.099	330.107	48.677	352.494	50.380	375.702
Boekel	27.904	172.454	27.072	189.997	29.892	204.588	30.893	218.483	31.974	232.888
Land van Cuijk	120.071	777.188	123.812	848.280	128.623	921.437	132.932	983.840	137.585	1.048.537
Maashorst	77.423	510.586	75.322	561.729	82.938	605.209	85.716	646.149	88.716	688.597
Meierijstad	108.457	697.334	108.552	764.444	116.182	826.834	120.074	882.853	124.276	940.931
Oss	210.521	1.331.370	219.338	1.451.151	225.516	1.578.958	233.070	1.686.043	241.228	1.797.060
Totaal Wmo	588.345	3.767.281	597.242	4.121.655	630.249	4.467.133	651.363	4.769.863	674.160	5.083.715
Provincie (incl. OV-advies)	139.779	264.655	144.672	256.627	149.518	266.120	154.527	275.965	159.704	286.174
Totaal GR-KCV	728.124	4.031.936	741.913	4.378.282	779.768	4.733.254	805.890	5.045.828	833.864	5.369.889

Tabel 6. Totale kosten per deelnemer (organisatiekosten plus exploitatiekosten minus eigen bijdrage klant)

GR-KCV Brabant Noordoost - Totale kosten					
	2023	2024	2025	2026	2027
Bernheze	314.147	347.667	372.945	396.593	421.100
Boekel	184.905	204.469	219.486	233.820	248.676
Land van Cuijk	879.573	967.297	1.043.956	1.109.965	1.178.378
Maashorst	576.462	638.306	684.039	727.300	772.138
Meierijstad	790.583	872.841	938.420	997.724	1.059.185
Oss	1.437.142	1.574.104	1.705.528	1.816.340	1.931.194
Totaal Wmo	4.182.810	4.604.683	4.964.374	5.281.742	5.610.671
Provincie (incl. OV-advies)	310.825	292.984	303.547	314.494	325.837
Totaal	4.493.635	4.897.668	5.267.921	5.596.235	5.936.508