regiotaxi noordoost brabant

Kadernota 2025

Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer
Concept vastgesteld door het Dagelijks Bestuur op 13 december 2023

INHOUD

1. Inleiding 3
2. Ontwikkelingen 4
3. Beleid 6
4. Organisatie 7
5. Gemeenschappelijke Regeling KCV 8
6. Financiële uitgangspunten 9
7. Baten en lasten 11
8. Bijdrage Gemeente 13
Tabel 3. Bijdrage organisatiekosten per gemeente 13
Tabel 4. Exploitatiekosten 13
Tabel 5. Netto exploitatiekosten 14
Tabel 6. Totale kosten per deelnemer 14

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 2025 en het meerjarenperspectief 2026-2028. De uitgangspunten vloeien voort uit eerdere besluiten en contractuele afspraken.

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.

Met ingang van 1-1-2024 is het nieuwe vervoerscontract ingegaan. Per die datum verzorgt Connexxion Taxi Services het regiotaxivervoer in Noordoost-Brabant. Dit contract leidt tot lagere exploitatiekosten voor het vervoer. In deze kadernota wordt het financiële effect voor 2024 ten opzichte van de vastgestelde begroting weergegeven.

Sinds 2020 hebben we te maken met schommelende vervoersvolumes, als gevolg van Covid19. Dit maakt het steeds moeilijker om voorspellingen te doen. Daarnaast hebben we te maken met hoge brandstofprijzen en een groot chauffeurstekort.

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 2025-2028.

Met deze kadernota:

- Wordt voldaan aan artikel 34b van de Wet gemeenschappelijke regelingen, namelijk dat vóór 30 april 2024 de kaders voor de begroting 2025 aan de raden van de deelnemende gemeenten worden gezonden.
- Stelt het Algemeen Bestuur op 8 april 2024 de kaders vast op basis waarvan het Dagelijks Bestuur de conceptbegroting 2025 en de meerjarenramingen 2026-2028 opstelt. Behandeling van de begroting 2025 vindt plaats in de vergadering van het Algemeen Bestuur van 8 juli 2024.

2. ONTWIKKELINGEN

Sinds 1-1-2024 is Connexxion Taxi Services de opdrachtnemer voor het regiotaxivervoer. Connexxion voert de regie en verzorgt met drie lokale onderaannemers het vervoer in de regio Noordoost-Brabant. De looptijd van het contract is vijf jaar met driemaal een verlengingsoptie van telkens een jaar.

Vervoersvolume

Corona heeft de afgelopen jaren een grote impact gehad op het doelgroepenvervoer. Met name in het Wmo-vervoer is de impact het grootst. Het vervoer is in deze jaren sterk afgenomen. De ervaringen in de coronajaren, maar ook demografische/maatschappelijke ontwikkelingen hebben invloed gehad op de reisbehoefte van de Wmo-reizigers. Het blijft dan ook moeilijk om indicaties te geven over de vervoersbehoeften.

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 de pandemie alleen maar toegenomen. Hierdoor zijn er geen historische ontwikkellijnen meer in de vervoersbehoeften.

Hiermee neemt de voorspelbaarheid af en is het moeilijk om begrotingen strak op te stellen en is het ook voor 2025 moeilijk om een juiste inschatting van het vervoer te maken. In 2023 was het vervoersvolume 79% van het niveau van voor Corona. Gezien alle onzekerheden is deze kadernota gebaseerd op 110% van het vervoersvolume 2023.

Vergrijzing

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 verschraling van het OV in het landelijk gebied zal dit niet makkelijk maken.

Daarnaast zien we een groeiende zorgbehoefte bij klanten. Met name de toename van dementie/verward gedrag binnen de doelgroep heeft gevolgen voor de uitvoering van het vervoer en de dienstverlening aan klanten via de telefoon.

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. Deze pilot was voor twee jaar, tot 1-11-2023. In vervolg op de pilot heeft het bestuur besloten om ook in 2024 en 2025 de Voor Elkaar Pas aan te bieden aan de Wmo-pashouders. Het effect van deze pas op het gebruik van de regiotaxi zal in 2024 worden gemeten.

Ontwikkelingen in de taxibranche

NEA-index

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

De belangrijkste oorzaken voor deze historisch hoge NEA-index waren de stijging van de energieprijzen, de hoge inflatie en de daarmee stijgende Cao-lonen. Voor 2024 is de NEA-index vastgesteld op 3,4%.

Chauffeurstekort

Mede als gevolg van COVID-19 en de terugval in het zorgvervoer, zijn veel chauffeurs noodgedwongen vertrokken en uitgeweken naar andere sectoren. Sindsdien ondervinden veel vervoerders problemen met het aantrekken en behouden van voldoende gekwalificeerde chauffeurs. Dit blijft een probleem en kan serieuzere vormen aannemen als het vervoersvolume verder aantrekt. Dit is derhalve een structureel onderwerp van gesprek met onze vervoerders.

Ontwikkelingen in het Openbaar Vervoer

Het openbaar vervoer (OV) bleek voor onze klanten gedurende de pandemie vanwege het open karakter een minder geschikt alternatief. Op dit moment zorgen personeelstekorten bij de OV-vervoerders ervoor dat het OV-aanbod niet mee kan groeien met de weer toenemende vraag na de pandemie. Dit leidt tot uitval en noodgedwongen aanpassingen in de dienstregeling en lijnvoering. Hiermee groeien de gebieden waar het OV op steeds grotere afstand van de voordeur komt te staan. Daarbij is door de toename van het wegverkeer het op tijd aankomen op knooppunten en eindhaltes voor Oost-Brabant in 2022 gedaald tot onder het niveau van 2019[1].

Provincie en regio streven er daarom naar om Bravoflex uiterlijk 1 januari 2027 in de gehele regio uitgerold te hebben, zodat regiobreed een betere aansluiting op het OV ontstaat.

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, regiotaxi, dorpsdeelauto en andere gedeelde vervoersvormen makkelijk toegankelijk en betaalbaar. Om dit te realiseren gaan overheden hun krachten bundelen. In de tussentijd zal met vervoerders en vrijwilligers ingezet worden op innovatie en experimenten met als doel regio's en belangrijke voorzieningen bereikbaar te houden, zodat mensen kunnen blijven meedoen aan de samenleving.

Toenemende taken door naleving diverse wetten

De toenemende werkzaamheden, met name veroorzaakt door wettelijke verplichtingen, zoals de gewijzigde Wgr, de AVG, de archiefwet, digitale toegankelijkheid etc. leiden tot groeiende uitdagingen in de organisatie van de Regiotaxi. Recent komen daar de Wet open overheid (Woo) en de Wet Modernisering Elektronisch Bestuurlijk Verkeer (Wmebv) bij, waarin aanvullende eisen gesteld worden aan de digitale communicatie tussen overheden en burgers. Wij zullen ervoor zorgen om tijdig aan al deze verplichtingen te voldoen. Deze wettelijke verplichtingen hebben invloed op lopende processen en de ontwikkeling van nieuwe diensten. Dit vraagt de komende jaren volop inspanning en specifieke kennis. Hierdoor zullen we vaker gebruik moeten gaan maken van externe adviseurs.

[1] Provincie Noord-Brabant : Trendrapportage OV 2019-2022

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 9.095 klanten met een Wmo-vervoerspas en 1.422 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.

De OV-concessie voor Noordoost-Brabant eindigt in december 2026. Op dat moment (uiterlijk per 1 januari 2027) zal het deur-tot-deur OV-regiotaxivervoer vervangen zijn door halte-hub vervoer, zodat met ingang van de nieuwe concessie een samenhangend vervoerssysteem ontstaat.

Met de komst van de hub- en haltetaxi vervalt het deur-deur vervoer als mogelijkheid voor de OV-reiziger binnen de regiotaxi. De hubtaxi brengt mensen van halte naar hub en vice versa. De hubtaxi vertrekt vanaf alle beschikbare ov-haltes, moet je vooraf reserveren en geeft op logische plekken in het netwerk overstapmogelijkheden op buslijnen of treinverbindingen.

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.

Focus op integratie en gebruik voorliggende voorzieningen

Ondanks dat er nog steeds sprake is van een tendens van terugtrekkend OV en verschraling van het aanbod, zal de focus blijven liggen op het optimaliseren van het gebruik van OV en andere voorliggende voorzieningen. We optimaliseren en zoeken aansluiting bij innovaties in het OV en zetten ons in op een toename in het gebruik van de Voor Elkaar Pas.

Efficiënt vervoer

Belangrijke instrumenten voor efficiënt vervoer zijn vraagspreiding en actief sturen op groepsritten en vast werk. Middels data gedreven onderzoek vergroten we de sturing op vervoer via analyse van de enorme hoeveelheid beschikbare (vervoers-)data, zodat we toekomstige ontwikkelingen beter kunnen inschatten.

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 op het gebied van het Wmo-vervoer. 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

Wet modernisering elektronisch bestuurlijk verkeer

De Wet modernisering elektronisch bestuurlijk verkeer (Wmebv) zal naar verwachting op 1 juli 2024 inwerkingtreden. Het wetsvoorstel geeft de burger recht om elektronisch berichten aan een bestuursorgaan te zenden op een door het bestuursorgaan bepaalde wijze.

Alle bestuursorganen moeten nagaan of er maatregelen nodig zijn om aan de verplichtingen van de wet te voldoen. Vervolgens moeten zij beginnen met het voorbereiden en implementeren van deze maatregelen. Wij bereiden ons voor op de Wmebv en de bijbehorende verplichtingen om de digitale communicatie veilig en klantvriendelijk vorm te geven. Het proces van digitalisering leidt tot structurele kosten. Tegelijkertijd beogen we met de digitalisering ook kostenbesparing door het minimaliseren van postverzending. Wij kunnen op dit moment nog geen inschatting maken van de financiële consequenties van deze wet voor onze organisatie.

Adviesfunctie

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.

In de advisering aan gemeenten zetten we in op bewustwording en signalering, zodat vervoersspecificaties voor de klant passend zijn. Tegelijkertijd kijken we kritisch naar de noodzaak van (individuele) vervoersspecificaties en ondersteunen we gemeenten bij het nemen van de beheersmaatregelen

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. GEMEENSCHAPPELIJKE REGELING KCV

Wijziging Wet gemeenschappelijke regeling

Per 1 juli 2022 is de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) gewijzigd, met als doelstelling het versterken van de democratische legitimatie. Met de wijziging zijn enkele nieuwe instrumenten in de Wgr geïntroduceerd om de gemeenteraden meer in positie te brengen. Alle gemeenschappelijke regelingen moeten vóór 1 juli 2024 zijn aangepast aan de gewijzigde Wet gemeenschappelijke regelingen. Een deel van de wijzigingen is verplicht, en bij een deel is het aan de gemeenteraden en provinciale staten hierover te beslissen.

Bestuursvorm

De GR-KCV is destijds aangegaan door provinciale staten, gedeputeerde staten, de Commissaris van de Koning, de gemeenteraden, colleges van burgemeester en wethouders en burgemeesters. Deze bijzondere vorm vraagt een vaststelling van de gewijzigde GR door alle deelnemers.

De laatste wijziging van Gemeenschappelijke Regeling KCV Brabant Noordoost dateert van 1 januari 2004 met 14 deelnemende gemeenten en de provincie. In de tussentijd hebben diverse herindelingen plaatsgevonden en is het aantal deelnemende gemeenten gereduceerd naar zes. De huidige regeling is met het kleine aantal deelnemers dan ook een ingewikkelde constructie die onnodig zwaar is voor onze organisatie.

Het algemeen bestuur heeft de wens geuit om onderzoeken welke bestuursvorm het beste past bij de uitvoering van de wettelijke taak van de gemeenten betreffende het Wmo-vervoer. Daarbij dient ook gekeken worden naar een mogelijke samenwerking met de regio ’s-Hertogenbosch.

Wanneer we de regeling willen wijzigen moet deze wijziging worden onderbouwd met een uitgebreid advies en een uitgebreide toelichting richting de deelnemers om juridische en financiële valkuilen te vermijden.

De gevolgen voor de aanpassing van de aard van het gemeenschappelijke orgaan zijn op korte termijn niet te overzien. Het is dan ook onduidelijk welke vorm de Gemeenschappelijke Regeling zal krijgen en wat daar de gevolgen van zijn voor de regeling, reeds aangegane overeenkomsten en andere bevoegdheden (zoals aanbestedingen). De GR-KCV zal dan ook per 1-7-2024 de regeling wijzigen volgens de huidige vorm. Daarna zal deskundig advies ingewonnen worden welke vorm het beste past bij het samenwerkingsverband KCV Brabant Noordoost. De financiële consequenties die dit onderzoek met zich meebrengen zijn op dit moment nog niet te overzien en zijn dan ook niet in deze kadernota opgenomen.

6. 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.

Rol Provincie

Voor de jaren 2023-2026 zijn met alle regiotaxiregio's in Noord-Brabant nieuwe afspraken gemaakt over de bijdrage van de provincie in de organisatiekosten. Daarnaast is voor Noordoost-Brabant 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 opnemen.

Regiotaxi Noordoost-Brabant is de enige regiotaxi-regio waar de provincie deelnemer is van de gemeenschappelijke regeling. De provincie heeft aangegeven voornemens te zijn om per 1-7-2024 uit de GR-KCV te treden. De uittreding zal geen financiële gevolgen hebben voor de GR-KCV.

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.

Financiële uitgangspunten begroting 2025

Voorgesteld wordt om de begroting 2025 op basis van de volgende uitgangspunten op te stellen:

- Als uitgangspunt wordt het vervoersvolume van 2023 genomen, vermeerderd met 10%.
- Jaarlijks wordt de NEA-index toegepast. Voor de jaren 2025-2026 wordt gewerkt met een geschatte NEA-index van 4%.
- De organisatiekosten 2025 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 2025 en volgende jaren wordt gewerkt met een percentage van 4%.
- Voor de overige bedrijfskosten is een index-percentage van 3,5% 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 organisatiekosten vindt plaats op basis van het inwoneraantal per gemeente (peildatum 1-1-2023).

Eigen bijdrage klant

In Noordoost-Brabant ligt de eigen bijdrage voor de klant hoger dan in de rest van de regio's in Noord-Brabant. Dit heeft te maken met de NEA-index. De tarieven voor het vervoer stijgen ieder jaar met de NEA-index. In het Wmo-vervoer is het gebruikelijk om de eigen bijdrage eveneens met de NEA-index te verhogen.

Voor het jaar 2023 was de NEA-index 13,7%. In de Wmo-verordeningen is opgenomen dat de tarieven voor het jaar t+1 verhoogd worden met de NEA-index van het jaar t.

In de andere regio's wordt voor de eigen bijdrage van het Wmo-vervoer de tarieven van het OV aangehouden. Het Algemeen Bestuur heeft de wens uitgesproken om de eigen bijdrage voor de Wmo-reiziger vanaf 2025 in lijn te brengen met de andere regiotaxiregio's in Noord-Brabant. Dit houdt in dat de netto vervoerskosten voor de gemeenten zullen stijgen door de lagere inkomsten vanuit de eigen bijdrage. Deze wijziging zal dan ook geborgd moeten worden in de Wmo-verordening van de gemeente.

7. 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 2024**	**Prognose 2024**	**Begroting 2025**	**Meerjarenraming 2026**	**2027**	**2028**
BATEN						
Programma 1: Wmo-vervoer						
6.71 Bijdrage gemeenten: Wmo-vervoer kilometers	4.223.458	2.495.359	2.595.173	2.698.980	2.806.939	2.919.217
6.71 Bijdrage gemeenten (vanaf 2024 vaste kosten)	495.438	1.519.484	1.572.666	1.627.709	1.684.679	1.743.642
Totaal Programma 1	**4.718.896**	**4.014.842**	**4.167.839**	**4.326.689**	**4.491.618**	**4.662.859**
Programma 2: Aanvullend OV-vervoer						
2.5 Bijdrage Provincie: OV-regiotaxivervoer kilometers	342.443	153.642	159.788	166.179	172.826	179.739
2.5 Bijdrage Provincie (vanaf 2024 vaste kosten)	40.171	93.556	96.831	100.220	103.728	107.358
2.5 Bijdrage Provincie: OV-adviezen	18.686	14.938	15.461	16.002	16.563	17.142
Totaal Programma 2	**401.299**	**262.137**	**272.080**	**282.402**	**293.117**	**304.240**
Organisatiekosten Servicepunt Regiotaxi						
0.4 Bijdrage gemeenten: organisatiekosten	547.465	524.101	551.004	571.914	593.634	616.197
0.4 Bijdrage Provincie: organisatiekosten	41.207	64.571	66.831	69.170	71.591	74.096
0.4 Bijdrage Provincie: projecten	25.000	PM	PM	PM	PM	PM
Totaal inkomsten organisatiekosten	**613.672**	**588.672**	**617.834**	**641.083**	**665.225**	**690.293**
Totaal baten	**5.733.867**	**4.865.651**	**5.057.753**	**5.250.174**	**5.449.959**	**5.657.392**

LASTEN						
Programma 1: Wmo-vervoer						
6.71 Bijdrage gemeenten: Wmo-vervoer kilometers	4.223.458	2.495.359	2.595.173	2.698.980	2.806.939	2.919.217
2.5 Bijdrage gemeenten (vanaf 2025 vaste kosten)	495.438	1.519.484	1.572.666	1.627.709	1.684.679	1.743.642
Totaal Programma 1	**4.718.896**	**4.014.842**	**4.167.839**	**4.326.689**	**4.491.618**	**4.662.859**
Programma 2: Aanvullend OV-vervoer						
2.5 Exploitatiekosten OV-vervoer	342.443	153.642	159.788	166.179	172.826	179.739
2.5 Exploitatiekosten (vanaf 2024 vaste kosten)	40.171	93.556	96.831	100.220	103.728	107.358
2.5 Exploitatiekosten OV-adviezen	18.686	14.938	15.461	16.002	16.563	17.142
Totaal Programma 2	**401.299**	**262.137**	**272.080**	**282.402**	**293.117**	**304.240**
Programma 3: Bestedingsplan projecten						
0.4 Personeelslasten Projecten						
0.4 Doorontwikkeling	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	49.007
0.4 Verhogen mentale toegankelijkheid	50.000	0	0	0	0	0
0.4 Aanbesteding nieuw vervoerscontract	25.000	25.000	0	0	0	0
Totaal Programma 3	**125.000**	**75.000**	**50.000**	**50.000**	**50.000**	**49.007**
Organisatiekosten Servicepunt Regiotaxi						
0.4 Personeelslasten	378.460	378.460	394.933	410.730	427.159	444.245
0.4 Overige bedrijfskosten	200.212	200.212	212.902	220.353	228.066	236.048
0.8 Onvoorzien	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Totaal beheerkosten	**588.672**	**588.672**	**617.834**	**641.083**	**665.225**	**690.293**
Totaal lasten	**5.833.867**	**4.940.651**	**5.107.753**	**5.300.174**	**5.499.959**	**5.706.399**

Tabel 2: Resultaat

	Begroting 2024	Prognose 2024	Begroting 2025	Meerjarenraming 2026	2027	2028
RESULTAAT						
Resultaat vóór bestemming	-100.000	-75.000	-50.000	-50.000	-50.000	-49.007
Bestemming resultaat						
Ten laste (+)/gunste (-) van Reserve Projecten	60.000	75.000	50.000	50.000	50.000	49.007
Ten laste (+)/gunste (-) van het Weerstandsvermoge	40.000	0	0	0	0	0
Rekeningresultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Geraamde projectkosten	125.000	75.000	50.000	50.000	50.000	49.007

Per 1-1-2024 is het vervoer opnieuw aanbesteed. Deze aanbesteding leidt vanaf 2024 tot lagere exploitatiekosten ten opzichte van de vastgestelde begroting 2024.

8. BIJDRAGE GEMEENTE

*Bedragen exclusief btw.

Tabel 3. Bijdrage organisatiekosten per gemeente

GR-KCV Brabant Noordoost - Organisatiekosten									
		Inwoners	Aandeel	Bijdrage gemeente					
		1-1-2023	%	2024	Prognose 2024	2025	2026	2027	2028
Totaal te verdelen kosten kadernota 2025	617.834								
Bijdrage provincie	66.831								
Kosten te betalen door gemeenten	551.004								
Bernheze		32.263	8,7%	47.164	45.462	47.796	49.610	51.494	53.451
Boekel		11.163	3,0%	16.403	15.730	16.537	17.165	17.817	18.494
Land van Cuijk		91.423	24,6%	134.893	128.826	135.439	140.578	145.918	151.464
Maashorst		58.934	15,8%	86.792	83.045	87.308	90.621	94.063	97.638
Meierijstad		83.715	22,5%	122.857	117.964	124.020	128.726	133.615	138.693
Oss		94.437	25,4%	139.355	133.073	139.904	145.213	150.728	156.457
Totaal		371.935	100%	547.465	524.101	551.004	571.914	593.634	616.197

- De bijdrage van de gemeente in de beheerkosten wordt berekend op basis van het inwoneraantal peildatum 1-1-2023 (CBS).
- De bijdrage van de provincie in de organisatiekosten is vanaf 2023 een vast bedrag, dat jaarlijks wordt geïndexeerd.

Tabel 4. Exploitatiekosten

GR-KCV Brabant Noordoost - Bruto exploitatiekosten exclusief BTW											
	Klanten	% aandeel totaal		% aandeel Wmo							
	1-11-2023	klanten	vervoer	klanten	vervoer	2024	Prognose 2024	2025	2026	2027	2028
Bernheze	789	7,5%	6,8%	8,7%	7,2%	340.545	289.736	300.777	312.241	324.143	336.501
Boekel	274	2,6%	4,9%	3,0%	5,2%	245.024	208.466	216.411	224.659	233.223	242.114
Land van Cuijk	1.743	16,6%	19,2%	19,2%	20,3%	959.868	816.657	847.778	880.089	913.637	948.469
Maashorst	1.297	12,3%	12,3%	14,3%	13,0%	614.950	523.200	543.138	563.839	585.332	607.648
Meierijstad	1.715	16,3%	17,4%	18,9%	18,5%	872.771	742.554	770.851	800.231	830.735	862.407
Oss	3.277	31,2%	33,7%	36,0%	35,7%	1.685.739	1.434.229	1.488.884	1.545.630	1.604.548	1.665.721
Totaal Wmo	9.095	86,5%	94,2%	100%	100%	4.718.896	4.014.842	4.167.839	4.326.689	4.491.618	4.662.859
Provincie (incl. OV-advies)	1.422	13,5%	5,8%			401.299	262.137	272.080	282.402	293.117	304.240
Totaal GR-KCV	10.517	100%	100%			5.120.195	4.276.979	4.439.918	4.609.090	4.784.734	4.967.099

**Het aanbestedingsresultaat voor het nieuwe vervoerscontract per 1-1-2024 zal in 2024 bij een gelijkblijvend vervoersvolume tot lagere kosten leiden dan begroot.*

Tabel 5. Netto exploitatiekosten

GR-KCV Brabant Noordoost	Netto exploitatiekosten ex BTW na aftrek eigen bijdrage klant											
	Begroting 2024		Prgognose 2024		2025		2026		2027		2028	
	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto
Bernheze	44.225	296.320	42.298	247.438	43.990	256.787	45.749	266.491	47.579	276.564	49.482	287.018
Boekel	30.532	214.492	29.816	178.651	31.008	185.402	32.249	192.410	33.539	199.684	34.880	207.234
Land van Cuijk	130.121	829.747	115.752	700.905	120.382	727.395	125.197	754.892	130.205	783.432	135.413	813.056
Maashorst	77.755	537.195	74.377	448.824	77.352	465.787	80.446	483.393	83.664	501.669	87.010	520.638
Meierijstad	112.987	759.784	107.092	635.463	111.376	659.476	115.831	684.401	120.464	710.271	125.282	737.124
Oss	230.786	1.454.953	204.280	1.229.949	212.451	1.276.433	220.949	1.324.681	229.787	1.374.761	238.979	1.426.742
Totaal Wmo	**626.406**	**4.092.490**	**573.614**	**3.441.228**	**596.559**	**3.571.280**	**620.421**	**3.706.268**	**645.238**	**3.846.380**	**671.047**	**3.991.812**
Provincie (incl. OV-advies)	139.779	261.520	108.478	153.659	112.817	159.263	117.329	165.072	122.022	171.094	126.903	177.336
Totaal GR-KCV	**766.185**	**4.354.010**	**682.092**	**3.594.888**	**709.375**	**3.730.543**	**737.750**	**3.871.340**	**767.260**	**4.017.474**	**797.951**	**4.169.148**

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

GR-KCV Brabant Noordoost - Totale kosten						
	2024	Prognose 2024	2025	2026	2027	2028
Bernheze	343.484	292.900	304.583	316.101	328.058	340.469
Boekel	230.895	194.381	201.940	209.575	217.501	225.728
Land van Cuijk	964.640	829.731	862.834	895.470	929.349	964.519
Maashorst	623.987	531.869	553.095	574.015	595.731	618.276
Meierijstad	882.640	753.427	783.496	813.127	843.886	875.818
Oss	1.594.308	1.363.022	1.416.337	1.469.894	1.525.489	1.583.199
Totaal Wmo	**4.639.955**	**3.965.329**	**4.122.284**	**4.278.182**	**4.440.014**	**4.608.009**
Provincie (incl. OV-advies)	302.727	218.230	226.094	234.242	242.685	251.433
Totaal	**4.942.682**	**4.183.559**	**4.348.378**	**4.512.423**	**4.682.699**	**4.859.442**