

## Raadsvoorstel

Zaaknummer: 5267-2023

Onderwerp: Kadernota 2024 Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant Noordoost

Auteur	: Tjeu Oomen
Domein/tea m	: Sociaal / Sociaal beleid
E-mail	: Tjeu.Oomen@gemeentemaashorst.nl
Port.	: R. Sour-van de Ven

Effect op de begroting

Ja  Nee

### Onderwerp

Kadernota 2024 Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant Noordoost

### Voorstel

1. Een positieve zienswijze te geven op de Kadernota 2024 Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer (GR-KCV) Brabant Noordoost.

### Inleiding

De GR-KCV Brabant Noordoost is een gemeenschappelijke regeling van 6 gemeenten in Noordoost-Brabant en de Provincie Noord-Brabant gericht op het bieden van collectief vraagafhankelijk vervoer. Met deelname aan de gemeenschappelijke regeling KCV zorgen we voor goed, veilig, betrouwbaar en betaalbaar doelgroepenvervoer. Inwoners die niet in staat zijn zelf in hun vervoer te voorzien, kunnen gebruik maken van het collectief vraagafhankelijk vervoer en zo alsnog (blijven) deelnemen aan het maatschappelijk leven. Zo houden we onze gemeente bereikbaar en dragen we bij aan het behoud van sociale en vitale kernen.

Dit voorstel is opgesteld naar aanleiding van de Kadernota 2024. In deze kadernota worden de uitgangspunten voor de begroting 2024 en het meerjarenperspectief 2025-2027 gepresenteerd. Deze uitgangspunten vloeien deels voort uit eerdere besluiten die het bestuur heeft genomen, deels uit gemaakte contractuele afspraken en worden deels bepaald op basis van het financieel economisch beleid van de GR-KCV. Met deze kadernota worden de gemeenten en de provincie in een vroeg stadium betrokken bij ontwikkelingen en financiële consequenties op de korte en middellange termijn.

De GR Kleinschalig Collectief Vervoer (GR-KCV) Brabant Noordoost voert namens deelnemende gemeenten de taken uit betreffende het Wmo-vervoer. De kadernota geeft aan welke beleidsmatige en financiële uitgangspunten de GR hanteert voor de begroting 2024

### **Beoogd effect**

De gemeenteraad kan mede richting geven aan de inhoudelijke en financiële koers van de Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant Noordoost door het indienen van een zienswijze.

### **Argumenten**

#### *1.1 De kadernota is gebaseerd op 110% van het vervoersvolume 2022.*

Door de coronajaren zijn er geen historische ontwikkelingen 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 gaan we in deze kadernota voor 2024 uit van 110% van het vervoersvolume 2022.

#### *1.2 De uitgangspunten in de nota spelen in op ontwikkelingen die van invloed zijn op het vervoer van de GR-KCV Brabant Noordoost.*

Afgezien van Covid-19 doen zich ontwikkelingen voor die van invloed zijn op de exploitatie en bedrijfsvoering van de GR-KCV Brabant Noordoost. 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 regiotaxi.

#### *1.3 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%.

#### *1.4 De kadernota is verder in lijn met bestaande (regionale) afspraken en ontwikkelingen.*

In de kadernota worden door de betrokken gemeenten uitgangspunten vastgelegd en verder uitgewerkt voor de begroting 2024 en het meerjarenperspectief 2025-2027. De uitgangspunten vloeien deels voort uit eerdere besluiten die het bestuur heeft genomen, deels uit gemaakte contractuele afspraken en worden deels bepaald op basis van het financieel economisch beleid van de GR-KCV. Belangrijkste doel voor de komende jaren is het creëren van een optimaal, duurzaam en toekomstbestendig vervoerssysteem, waarin vervoer op langere termijn goed en betaalbaar aangeboden kan blijven aan mensen met een mobiliteitsbeperking in de regio



Noordoost-Brabant. Met deze kadernota worden de gemeenten en de provincie in een vroeg stadium betrokken bij ontwikkelingen en financiële consequenties op de korte en middellange termijn.

## **Kanttekeningen**

### *1.1 Onzekerheid vervoersvolume.*

Zoals aangegeven is het met alle onzekerheden binnen het vervoer moeilijk te voorspellen wat het vervoersvolume de komende jaren gaat doen. In deze kadernota is uitgegaan van 90% van het "normale" volume, het volume voor Corona. Wanneer het volume in 2024 toch op het "normale" niveau komt, zullen de vervoerskosten 10% hoger uitvallen. In dit geval zullen de totale kosten voor de gemeente Maashorst € 700.720 bedragen.

### *1.2 Het chauffeurstekort en de energiecrisis leidt tot hogere kosten.*

In 2023 is de aanbesteding voor het nieuwe vervoerscontract per 1-1-2024. Het chauffeurstekort, de stijgende energieprijzen en de hoge inflatie zal een impact hebben op de prijs. Door deze onzekere tijd is in de kadernota veiligheidshalve rekening gehouden met een hogere prijs. Om de toename in het Wmo-vervoer te dempen is gezocht naar beheersmaatregelen om het gebruik van met Wmo-vervoer en de daarmee gepaard gaande vervoerskosten terug te dringen. Een van de mogelijkheden is het stimuleren van het OV-gebruik door middel van de 'Voor Elkaar Pas' (VEP) en de ontwikkeling en stimulering van kleinschalige mobiliteitsoplossingen. De VEP is inmiddels ingevoerd, maar mede als gevolg van de Corona maatregelen is het gebruik van de VEP de afgelopen periode zeker niet optimaal geweest en is het effect daarvan op de omvang van het Wmo-vervoer dan ook nog niet goed in te schatten.

### 1.3 Organisatiekosten.

In 2022 is ook de regiotaxi geconfronteerd met hogere kosten voor dienstverlening en overige bedrijfskosten. Deze zijn niet in de begroting 2023 opgenomen maar werken door in de begroting 2024.

### *1.4 Het aantal pashouders vermeldt in deze Kadernota klopt niet.*

Door een fout in het systeem bij het ophalen van het aantal pashouders klopt het aantal pashouders niet. Dat moeten er namelijk 1.307 zijn. Dit is een uitwerking van het samenvoegen van het bestand van voormalig Landerd en Uden. Dit zal in de definitieve Kadernota wel goed worden vermeldt.

## **Financiën**

### Organisatiekosten

- De 6 gemeenten dragen zorg voor de kosten van het operationeel beheer van de Regiotaxi.
- De organisatie (beheer) kosten bedragen in 2024 € 519.386, een forse verhoging ten opzichte van € 448.524 in 2022. Deze verhoging is gebaseerd op een CPI index van 14,3% (peildatum 1-1-2022) voor 2023 en de reguliere index van 3% voor 2024.
- Vanaf 2023 is het aandeel van de provincie in de organisatiekosten naar rato aandeel OV-ritten. Naar verwachting zal deze bijdrage 7% zijn. Dat is in 2024 € 36.357. Als gevolg hiervan is de totaalbijdrage voor de gemeenten in de beheerkosten € 483.029 in 2024.

- De afrekeningsystematiek voor de beheerkosten - na aftrek van de provinciale bijdrage – vindt plaats op basis van het inwoneraantal per gemeente (peildatum 1-1-2022).
- Als gevolg van de daling van de bijdrage van de provincie in deze kosten stijgen de bijdragen van de gemeenten in de beheerkosten.

#### Exploitatiekosten vervoer

- De exploitatiekosten van het vervoer worden op basis van het daadwerkelijk gebruik verrekend met de gemeenten en provincie.
- Voor de jaren 2025-2027 wordt gewerkt met een geschatte NEA-index van 3,5%.
- Voor 2024 zal de prijs die uit de aanbesteding komt leidend zijn voor de jaren erna. Vanaf 2025 stijgen de exploitatiekosten mee met de geschatte NEA-index.

#### Kosten gemeente Maashorst

	Peildatum					
	1-1-2022	2023	2024	2025	2026	2027
Aantal inwoners	58.362					
Aantal klanten	1.686					
Bruto exploitatiekosten vervoer		588.010	637.051	688.147	731.865	777.313
Eigen bijdrage klant		77.423	75.322	82.938	85.716	88.716
Netto exploitatiekosten		510.587	561.729	605.209	646.149	688.597
Aandeel beheerkosten		65.876	76.577	78.830	81.151	83.541
<b>Totale kosten</b>		<b>576.462</b>	<b>638.306</b>	<b>684.039</b>	<b>727.300</b>	<b>772.138</b>

In deze kadernota wordt uitgegaan van 90% van het vervoersvolume van voor Corona. Ook zijn in deze kadernota voor 2024 de hoge indexeringen 2023 (NEA 13,7%, CPI 14,3%) verdisconteerd. Daarnaast is rekening gehouden met een mogelijke prijsstijging die een nieuwe aanbesteding met zich meebrengt. Al deze elementen maken dat de totale kosten voor de bedrijfsvoering van de GR-KCV ten opzichte van de begroting 2023 in 2024 met € 57.687 stijgen.

De kosten voor het vervoer stijgen in 2024 per saldo met € 360.135 ten opzichte van de begroting 2023. Derhalve stijgen voor Maashorst de totale kosten in 2024 met 10,7% ten opzichte van 2023 (per saldo € 61.843).

#### Duurzaamheid

n.v.t.

#### Participatie

De Kadernota betreft een voorzetting van beleid. Opgesteld door: Regionaal Ambtelijk Overleg GR-KCV, Financieel adviseur GR-KCV en Servicepunt Regiotaxi. Akkoord bevonden door: Dagelijks Bestuur GR-KCV.

#### Communicatie

We informeren het Servicepunt Regiotaxi over het door uw raad genomen besluit.

#### Vervolg

Sinds 1-1-2019 is Munckhof Taxi B.V. uit Horst de opdrachtnemer voor het regiotaxivervoer. 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 zal een aanbestedingsprocedure gevolgd worden om te komen tot een nieuw vervoerscontract per 1 januari 2024.

**Bijlagen die onderdeel uitmaken van het besluit**

1. 03012023 - Raadsbesluit Kadernota 2024 GR-KCV (5267-2023:757074)

**Bijlagen ter informatie**

1. Kadernota 2024 GR-KCV (5267-2023:745614)

Uden, 7 februari 2023

Burgemeester en wethouders van gemeente Maashorst,  
de secretaris, de burgemeester,

drs. D. van Deurzen

M.J.D. Donders-de Leest (wnd.)