regiotaxi noordoost brabant

Begroting 2022

MEERJARENPERSPECTIEF 2023-2025

Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer

Concept vastgesteld door Dagelijks Bestuur op 23 maart 2021

INHOUD

Inleiding 3

1. Algemeen 5

1.1 GR-KCV Brabant Noordoost 5

1.2 Visie 6

1.3 Ambitie 6

2. Servicepunt Regiotaxi Noordoost-Brabant 7

1.4 Onze dienstverlening 7

1.5 Reizigersplatform 7

3. Ontwikkelingen 8

1.6 Uitvoering vervoer 8

1.7 Vervoersvolume 8

1.8 Exploitatiekosten Wmo en OV 9

1.9 Samenwerkingsovereenkomst Provincie 10

4. Beleid 11

1.10 Doel 11

1.11 De wereld van mobiliteit 11

5. Organisatie 12

1.12 Servicepunt Regiotaxi Noordoost-Brabant 12

6. Samenwerkingsvorm Provincie 13

Visie Provincie 13

1.13 Samenwerkingsvorm Provincie 2021-2026 13

7. Beleidsbegroting 15

1.14 Programma: Vraagafhankelijk vervoer (maatwerkdienstverlening 18+) 15

1.15 Programma: Aanvullend OV (Samenkracht & burgerparticipatie) 15

1.16 Programma: Bestedingsplan Projecten 15

8. Paragrafen 18

1.17 Weerstandsvermogen en risicobeheersing 18

1.18 Weerstandsvermogen 18

1.19 Schatkistbankieren voor decentrale overheden 19

1.20 Bedrijfsvoering 20

1.21 Verbonden partijen 20

9. Financiële begroting 21

1.22 Baten en lasten 21

1.23 Uitgangspunten begroting 22

1.24 Subsidie GR-KCV in de kosten van operationeel beheer 22

Bijlage 1: Bijdrage per gemeente 23

Bijlage 2: Geprognosticeerde balans 24

1. INLEIDING

Voor u ligt de programmabegroting 2022 & Meerjarenperspectief 2023-2024 van de Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant Noordoost. Deze begroting is opgesteld binnen de kaders van de door het bestuur vastgestelde kadernota 2022. In deze begroting zijn de actuele inzichten met betrekking tot de ontwikkeling van het vervoer en de organisatie opgenomen.

BBV

De begroting 2022 van de GR-KCV kent een andere opzet dan de voorgaande jaren. Deze begroting 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 2022

De begroting richt zich op 2022 en de daaropvolgende jaren. In deze begroting wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de dynamiek in de voortdurende ontwikkelingen. Wanneer uit de realisatie 2021 blijkt dat ontwikkelingen uit 2021 gevolgen hebben op de begroting 2022 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 uitbraak van Covid-19 (Corona) eind februari 2020 heeft een enorme impact op de hele samenleving en onze economie. In de laatste maanden van 2019 en de eerste twee maanden van 2020 zagen we een toename in het gebruik van de regiotaxi. Als gevolg van de RIVM maatregelen ten gevolge van het coronavirus is het doelgroepenvervoer sinds maart 2020 gemiddeld nog maar 50% ten opzichte van voor de coronacrisis, met een dieptepunt in april, waarin maar 7% van het normale vervoersvolume gereden is. Het is onzeker wanneer het normale leven weer langzaam opgepakt kan worden. De verwachting is dat dit tot ver in 2021 zal duren.

Met deze onzekerheid is het moeilijk om een juiste inschatting van het vervoer in 2022 te maken. Normaal gesproken zou het vervoersvolume in 2020 de basis vormen voor de begroting 2022. Aangezien 2020 niet representatief is baseren we ons voor 2022 op het vervoersvolume 2019 en de begroting 2021.

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 11 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, Boxmeer, Cuijk, Grave, Landerd, Meierijstad, Mill & Sint Hubert, Oss, Sint Anthonis en Uden 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
De heer E. van Daal	Mill & Sint Hubert	Voorzitter
De heer J. van Orsouw	Oss	Bestuurslid
De heer R. Compagne	Meierijstad	Bestuurslid
De heer C. van der Maat	's-Hertogenbosch	Gedeputeerde
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.

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". In West-Brabant is men al volop bezig met dit proces. Wij zullen de ontwikkelingen in West-Brabant nauw volgen en de samenwerking zoeken.

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.

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 naar 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 11 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

Eerder signaleerden we een trend dat er een toenemend beroep wordt gedaan op het Wmo-vervoer. De vervoerskosten laten in 2019 een aanzienlijke stijging zien. De ontwikkelingen in het vervoersvolume zijn grillig en kunnen sterk schommelen in de tijd. In de laatste maanden van 2019 en de eerste twee maanden van 2020 zagen we een toename in het gebruik van de regiotaxi. In januari en februari 2020 reden we gemiddeld 20.000 ritten. Als gevolg van de RIVM maatregelen ten gevolge van het coronavirus is het doelgroepenvervoer sinds maart gemiddeld nog maar 50% ten opzichte van voor de coronacrisis, met als dieptepunt 1.368 ritten in april. Een daling van 93%.

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 was het stimuleren van het OV-gebruik door middel van de 'Voor Elkaar Pas' en de ontwikkeling en stimulering van kleinschalige mobiliteitsoplossingen. Deze projecten worden gefinancierd vanuit de projectsubsidie van de Provincie. Een deel van de projecten zijn door COVID-19 niet opgestart. Deze zullen opgestart worden op het moment dat de situatie omtrent COVID-19 het toelaat.

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.

In de praktijk gebruiken veel vrije reizigers ook de Regiotaxi als er wel mogelijkheden zijn om de reis met het openbaar vervoer te maken. Omdat de regiotaxi ten opzichte van het reguliere OV een dure voorziening is, voert de Provincie sinds 2016 het "OV-advies". Met deze maatregel hoopt de Provincie het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren voor momenten, locaties

en doelgroepen waar dat redelijkerwijs mogelijk is. Medio 2018 is het Bindend OV-advies ingevoerd voor de vrije reizigers van Regiotaxi Noordoost-Brabant.

De regio Noordoost-Brabant is een landelijk gebied waar het aanbod van het reguliere OV met name in de kernen is teruggedrongen. We zien een sterk verband tussen de stijging in het Wmo-vervoer en de invoering van het OV-advies.

Vanwege het coronavirus zijn de buurtbussen sinds maart 2020 uitgevallen. De chauffeurs van de buurtbus behoren vanwege hun leeftijd vaak tot de kwetsbare groep. Op verzoek van de Provincie fungeert de regiotaxi sinds die tijd als vangnet voor het uitvallen van de buurtbussen. De vrije reiziger kon dan tegen het lagere Wmo-tarief gebruik maken van de regiotaxi indien er geen reguliere busverbinding voorhanden was. Vanaf 2 maart 2021 zijn de buurbussen coronaproof ingericht en weer gaan rijden.

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 plaats vindt, 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 2019 – 2021. De NEA-index voor 2021 is vastgesteld op +1,0%. Voor 2022 tot en met 2025 is gerekend met een gemiddelde NEA-index van 3,3%.

Tabel 3: NEA-index

	2019	2020	2021
NEA Index	+2,2%	+6,7%	+1,0%

Panteia heeft berekend dat de NEA-index voor taxivervoer in 2021 uitkomt op 1%. De twee belangrijkste ontwikkelingen die meewegen zijn de stijging van de cao-lonen een daling van de brandstofkosten in 2020.

De coronacrisis, die sinds maart 2020 een zeer grote impact heeft op het taxivervoer, heeft geleid tot een sterk afgenomen 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. Mogelijk worden deze wel meegenomen in de NEA-index 2022.

Code VVR

Door een wijziging in de Code Veilig Vervoer Rolstoelgebruikers (Code VVR), de richtlijn voor rolstoelvervoer, veranderen kaders voor rolstoelen in het vervoer, in de zin van een normering die als voorwaarde wordt gesteld om vervoerd te mogen worden. Uitgangspunt is dat rolstoelgebruikers op een vaste zitplaats worden vervoerd. Kan dat niet, dan mogen ze alleen nog worden vervoerd in rolstoelen die voldoen aan de richtlijn ISO 7176-19. Deze zijn herkenbaar aan een haaksymbool. Voor deze maatregel die sinds oktober 2017 van kracht is, is

een overgangsperiode afgesproken waarin rolstoelen zonder haaksymbool ook vervoerd mogen worden, mits ze goed vastzetbaar zijn. Deze overgangsperiode liep tot 1-7-2019.

Met de voorliggende code VVR, is het probleem naar voren gekomen dat aangepaste rolstoelen met de voorliggende code niet meer met de regiotaxi vervoerd mogen worden. Op maat gemaakte rolstoelen kunnen immers geen crashtest ondergaan omdat er maar één exemplaar gemaakt wordt. Zij ontvangen dan ook geen certificaat 'Code VVR' en zouden volgens de richtlijnen niet met de regiotaxi vervoerd kunnen worden. Juist voor deze groep is vaak geen ander vervoer mogelijk. Inmiddels wordt gezocht naar een oplossing en is de invoering van code VVR vooralsnog tot 1-1-2022 uitgesteld.

Samenwerkingsovereenkomst Provincie

De Samenwerkingsovereenkomst met de Provincie is per 1-1-2021 beëindigd. De Provincie zal vanaf 2021 de provinciale bijdrage in de organisatiekosten naar rato van het aandeel in het vervoersvolume verstrekken. Vanaf 2021 wordt de provinciale bijdrage in de organisatiekosten van de GR-KCV bepaald aan de hand van het aantal verreden OV-ritten. Op basis van de afgelopen jaren zal deze bijdrage circa 10% van de organisatiekosten zijn. Om de bijdrage in de organisatiekosten geleidelijk af te bouwen maakt de GR-KCV voor de jaren 2021 en 2022 gebruik van de overgangsregeling. Een deel van de projectsubsidie mag aangewend worden voor de organisatiekosten. Dit betekent dat er in deze jaren minder in projecten kan worden geïnvesteerd. De verandering in de bijdrage van de Provincie heeft tot gevolg dat de financiële bijdragen van de 11 gemeenten hoger wordt.

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 9.024 klanten met een Wmo-vervoerspas en 3.693 klanten met een OV-regiotaxipas. Regiotaxi Noordoost-Brabant voert bijna 250.000 ritten per jaar uit. De gebruikers van de regiotaxi zijn veelal 75- plussers.

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 toeneemt. 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. Wanneer gebruik wordt gemaakt van de optie tot twee maal 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 bestaat de kans dat de aanbestedingen voor de nieuwe OV-concessies uitgesteld worden. Om niet alle concessies gelijktijdig op de markt te plaatsen zal dit mogelijk ook voor Noordoost-Brabant gaan gelden.

Het OV- en doelgroepenvervoer zijn communicerende vaten. Wij zullen de komende jaren samen met de Provincie ernaar streven om de visie van de GR-KCV en de visie van de Provincie Noord-Brabant op elkaar aan te laten sluiten zodat;

- Een passend aanbod voor vervoer voor handen is voor iedereen;
- We een gecombineerde aanpak kunnen bieden met ruimte voor integrale oplossingen zoals bijvoorbeeld een flexibeler indicatiestelling;
- Een beheersbaar systeem ontstaat 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 twee jaar 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 waarin vervoer op langere termijn goed en betaalbaar aangeboden kan blijven aan alle 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 is recent 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 2021-2026

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

Vanaf 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.

Voor 2021 en 2022 geldt een overgangsperiode. Voor 2022 mag maximaal € 42.500,- van het beschikbare projectenbudget aangewend worden voor de organisatiekosten.

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, heeft de Provincie een project/procesleider beschikbaar gesteld. Deze project/procesleider gaat de regio's ondersteunen 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 huidige OV-concessie in Oost-Brabant eindigt 31-12-2024. Op dat moment 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.
- Twee maal 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. Deze eigen bijdrage wordt ieder jaar door het Algemeen Bestuur in november voor het daaropvolgend jaar vastgesteld. De eigen bijdrage 2022 wordt in november 2021 vastgesteld.

Tabel 4: Eigen bijdrage reizigers in euro

	2019	2020	2021
Wmo Reiziger	Opstap 0,89 km. 0,18	Opstap 1,01 km. 0,22	Opstap 1,05 km. 0,23
OV Regiotaxitarief	Opstap 3,26 km. 0,49	Opstap 3,48 km. 0,52	Opstap 3,52 km. 0,53
Regiotaxitarief van/naar OV-knooppunten (2e t/m 8e meereizende 50% korting)	Opstap 2,00 km. 0,41	Opstap 2,13 km. 0,44	Opstap 2,16 km. 0,44
Commercieel tarief*	Opstap 6,12 km. 1,53	Opstap 6,53 km. 1,63	Opstap 6,59 km. 1,65

Wat gaat het kosten?

Programma 1: Maatwerkdienstverlening 18+ (Wmo vervoer)

Taakveld 6.71	% aandeel	Bruto exploitatiekosten gemeente			
	vervoer	2022	2023	2024	2025
Lasten					
Vervoer vraagafhankelijk		4.162.043	4.299.391	4.441.271	4.587.833
Regie vraagafhankelijk		281.736	291.033	300.637	310.558
Totaal lasten		4.443.779	4.590.424	4.741.908	4.898.391
Baten					
Bernheze	7,9%	351.129	362.716	374.686	387.051
Boekel	3,9%	174.832	180.602	186.562	192.718
Grave	5,7%	252.036	260.353	268.944	277.820
Oss	33,1%	1.472.566	1.521.161	1.571.359	1.623.214
Meierijstad	19,5%	866.132	894.714	924.239	954.739
Land van Cuijk					
Boxmeer	3,7%	166.638	172.137	177.817	183.685
Cuijk	6,8%	304.323	314.366	324.740	335.456
Mill & St. Hubert	1,8%	79.322	81.939	84.643	87.436
Sint Anthonis	2,1%	94.408	97.524	100.742	104.067
Maashorst					
Landerd	4,8%	213.298	220.336	227.608	235.119
Uden	10,6%	469.096	484.576	500.567	517.086
Totaal baten	100%	4.443.779	4.590.424	4.741.908	4.898.391

Programma 2: Aanvullend OV-vervoer

Taakveld 2.5	Bruto exploitatiekosten Provincie			
	2022	2023	2024	2025
Lasten				
Vervoer vraagafhankelijk	337.116	353.972	371.671	390.254
Regie vraagafhankelijk	37.457	39.330	41.297	43.362
OV-adviezen	17.684	17.861	18.040	18.220
Totaal lasten	392.258	411.164	431.008	451.836
Baten				
Bijdrage Provincie	392.258	411.164	431.008	451.836

Programma 3: Bestedingsplan Projecten

Taakveld 2.5	Bruto exploitatiekosten Provincie			
	2022	2023	2024	2025
Lasten				
Personeelslasten Projecten	100.000	100.000	100.000	100.000
Overige bedrijfskosten Projecten	69.629	112.129	112.129	112.129
Totaal lasten	169.629	212.129	212.129	212.129
Baten				
Projectsubsidie Provincie	169.629	212.129	212.129	212.129
Totaal baten	169.629	212.129	212.129	212.129

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.

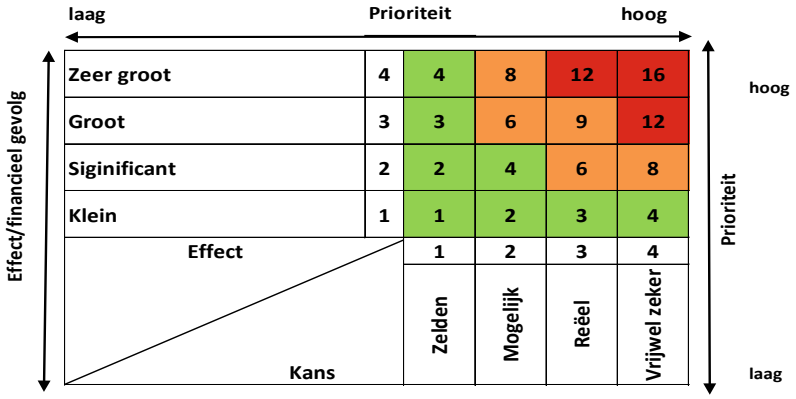
Weerstandsvermogen en risicobeheersing

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 11 gemeenten op basis van inwoneraantal. De bijdrage van de Provincie is beschreven in 5.1 van deze begroting.

Verbonden partijen

De GR-KCV wordt in 2021 gevormd door de gemeenten Bernheze, Boekel, Boxmeer, Cuijk, Grave, Landerd, Mill en Sint Hubert, Oss, Sint Anthonis, Meierijstad, Uden 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). Daarnaast neemt de Provincie deel op basis van overeengekomen afspraken tussen de GR-KCV en de provincie Noord-Brabant.

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 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Meerjarenraming 2023	2024	2025
BATEN							
	Programma 1: Wmo-vervoer						
6.71	Bijdrage gemeenten: Wmo-vervoer	3.165.919	4.130.375	3.999.401	4.131.381	4.267.717	4.408.551
6.71	Bijdrage gemeenten: Regiekosten	380.884	458.931	444.378	459.042	474.191	489.839
	Totaal Programma 1	**3.546.803**	**4.589.306**	**4.443.779**	**4.590.424**	**4.741.908**	**4.898.391**
	Programma 2: Aanvullend OV-vervoer						
2.5	Bijdrage Provincie: OV-regiotaxivervoer	276.565	321.063	337.116	353.972	371.671	390.254
2.5	Bijdrage Provincie: Regiekosten	33.374	35.674	37.457	39.330	41.297	43.362
2.5	Bijdrage Provincie: OV-adviezen	14.679	17.509	17.684	17.861	18.040	18.220
	Totaal Programma 2	**324.617**	**374.246**	**392.258**	**411.164**	**431.008**	**451.836**
	Programma 3: Bestedingsplan projecten						
0.4	Projectsubsidie Provincie	6.941	150.000	169.629	212.129	212.129	212.129
	Totaal Programma 3	**6.941**	**150.000**	**169.629**	**212.129**	**212.129**	**212.129**
	Organisatiekosten Servicepunt Regiotaxi						
0.4	Bijdrage gemeenten: organisatiekosten	305.129	351.384	361.172	415.512	427.708	440.271
0.4	Bijdrage Provincie: organisatiekosten	125.000	91.349	87.352	46.168	47.523	48.919
	Totalal inkomsten beheer	**430.129**	**442.733**	**448.524**	**461.680**	**475.231**	**489.190**
	Totaal baten	4.308.490	5.556.285	5.454.190	5.675.396	5.860.275	6.051.546
LASTEN							
	Programma 1: Wmo-vervoer						
6.71	Exploitatiekosten Wmo-vervoer	3.165.919	4.130.375	3.999.401	4.131.381	4.267.717	4.408.551
2.5	Exploitatiekosten regie	380.884	458.931	444.378	459.042	474.191	489.839
	Totaal Programma 1	**3.546.803**	**4.589.306**	**4.443.779**	**4.590.424**	**4.741.908**	**4.898.391**
	Programma 2: Aanvullend OV-vervoer						
2.5	Exploitatiekosten OV-vervoer	276.565	321.063	337.116	353.972	371.671	390.254
2.5	Exploitatiekosten regie	33.374	35.674	37.457	39.330	41.297	43.362
2.5	Exploitatiekosten OV-adviezen	14.679	17.509	17.684	17.861	18.040	18.220
	Totaal Programma 2	**324.617**	**374.246**	**392.258**	**411.164**	**431.008**	**451.836**
	Programma 3: Bestedingsplan projecten						
2.5	Personeelslasten Projecten		100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
2.5	Overige bedrijfskosten Projecten	6.941	50.000	69.629	112.129	112.129	112.129
	Totaal Programma 3	**6.941**	**150.000**	**169.629**	**212.129**	**212.129**	**212.129**
	Organisatiekosten Servicepunt Regiotaxi						
0.4	Personeelslasten	303.042	319.626	322.024	331.684	341.635	351.884
0.4	Overige bedrijfskosten	122.398	113.107	116.500	119.995	123.596	127.306
0.8	Onvoorzien		10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
	Totaal beheerkosten	**425.440**	**442.733**	**448.524**	**461.680**	**475.231**	**489.190**
	Totaal lasten	4.303.801	5.556.285	5.454.190	5.675.396	5.860.275	6.051.546
	Resultaat vóór bestemming	**4.689**	0	0	0	0	0
	Bestemming resultaat						
	Ten laste (+)/gunste (-) van Reserve Projecten	0	0	0	0	0	0
	Ten laste (+)/gunste (-) van het Weerstandsvermogen	0	0	0	0	0	0
	Rekeningresultaat	4.689	0	0	1	0	0

Uitgangspunten begroting

- Het vervoersvolume opgenomen in de begroting 2021 wordt als uitgangspunt genomen.
- Jaarlijks wordt de NEA-index toegepast. Voor de jaren 2022-2024 wordt gewerkt met een geschatte NEA-index van 3,3. Deze is gebaseerd op het gemiddelde van NEA-index 2019, 2020 en 2021, respectievelijk 2,2, 6,7 en 1,0.
- De organisatiekosten 2022 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 2022 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 en de Provincie afgerekend.
- De afrekensystematiek voor de overige kosten van bedrijfsvoering (beheer-, loon- en kapitaalkosten) gebeurt op basis van het inwoneraantal per gemeente (peildatum 1-1-2020).
- Alle bedragen worden weergegeven exclusief BTW.
- Het vervoersvolume van de begroting 2022 geldt ook als uitgangspunt voor de jaren van de meerjarenbegroting.

Subsidie GR-KCV in de kosten van operationeel beheer

De Provincie en de 11 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				
		1-1-2020	%	2021	2022	2023	2024	2025
Totaal te verdelen kosten 2022	448.524							
Subsidie provincie	87.352							
Kosten te betalen door gemeenten	361.172							
Bernheze		31.240	8,6%	30.073	31.124	35.807	36.858	37.940
Boekel		10.785	3,0%	10.336	10.745	12.362	12.724	13.098
Grave		12.436	3,4%	12.186	12.390	14.254	14.672	15.103
Oss		91.915	25,4%	89.274	91.574	105.352	108.444	111.629
Meierijstad		81.194	22,4%	78.891	80.893	93.063	95.795	98.609
Land van Cuijk								
Boxmeer		29.365	8,1%	28.373	29.256	33.658	34.646	35.663
Cuijk		25.130	6,9%	24.337	25.037	28.804	29.649	30.520
Mill & St. Hubert		10.939	3,0%	10.632	10.898	12.538	12.906	13.285
Sint Anthonis		11.664	3,2%	11.336	11.621	13.369	13.762	14.166
Maashorst								
Landerd		15.730	4,3%	15.159	15.672	18.029	18.559	19.104
Uden		42.119	11,6%	40.787	41.963	48.276	49.693	51.153
Totaal		**362.517**	**100%**	**351.384**	**361.172**	**415.512**	**427.708**	**440.271**

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

	2021		2022		2023		2024		2025	
	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto
Bernheze	50.656	309.538	49.381	301.748	51.011	311.706	52.694	321.992	54.433	332.618
Boekel	25.999	153.347	25.345	149.488	26.181	154.421	27.045	159.517	27.938	164.781
Grave	36.638	221.904	35.716	216.320	36.895	223.458	38.112	230.832	39.370	238.450
Oss	216.319	1.325.063	206.661	1.265.905	213.481	1.307.680	220.526	1.350.833	227.803	1.395.410
Meierijstad	126.590	761.903	123.404	742.728	127.476	767.238	131.683	792.556	136.029	818.711
Land van Cuijk										
Boxmeer	23.947	146.993	23.344	143.294	24.115	148.022	24.910	152.907	25.732	157.953
Cuijk	43.333	268.847	42.242	262.081	43.636	270.729	45.076	279.663	46.564	288.892
Mill & St. Hubert	11.379	69.990	11.093	68.229	11.459	70.480	11.837	72.806	12.227	75.209
Sint Anthonis	13.503	83.342	13.163	81.245	13.598	83.926	14.046	86.696	14.510	89.557
Maashorst										
Landerd	30.325	188.480	29.562	183.736	30.537	189.799	31.545	196.063	32.586	202.533
Uden	65.926	415.281	64.267	404.829	66.388	418.189	68.578	431.989	70.841	446.244
Totaal Wmo	**644.615**	**3.944.688**	**624.178**	**3.819.601**	**644.776**	**3.945.647**	**666.054**	**4.075.854**	**688.033**	**4.210.357**

Bijlage 2: Geprognosticeerde balans

ACTIVA	Jaarrekening per 31-12-2020	Begroting Per 31-12-2021	Per 31-12-2022	Per 31-12-2023	Per 31-12-2024	Per 31-12-2025
Vaste activa						
Investeringen met een economisch nut	1.160	794	427	61	-	-
Vlottende activa						
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar						
Vorderingen op openbare lichamen	731.915	731.915	731.915	731.915	731.915	731.915
Uitzetting in Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	534.819	371.080	385.447	400.013	414.484	419.115
	1.266.734	1.102.995	1.117.362	1.131.928	1.146.399	1.151.030
Liquide middelen	310.730	300.730	290.730	280.730	270.730	270.730
Overige nog te ontvangen bedragen en de vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen	61.042	60.000	60.000	60.000	60.000	60.000
Totaal activa	1.639.666	1.464.519	1.468.519	1.472.719	1.477.129	1.481.760
PASSIVA						
Vaste financieringsmiddelen						
Eigen vermogen						
Algemene reserve	480.783	480.783	480.783	480.783	480.783	480.783
Bestemmingsreserve projecten	303.736	303.736	303.736	303.736	303.736	303.736
Gerealiseerd resultaat	4.689	0	0	0	0	0
	789.208	784.519	784.519	784.519	784.519	784.519
Netto Vlottende Schulden met een rentetypische looptijd korter dan een jaar						
Overige schulden	621.822	600.000	600.000	600.000	600.000	600.000
Overlopende passiva						
Overige vooruit ontvangen bedragen die ten bate van het volgende begrotingsjaar komen	148.219	0	0	0	0	0
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	80.417	80.000	84.000	88.200	92.610	97.241
	228.636	80.000	84.000	88.200	92.610	97.241
Totaal passiva	1.639.666	1.464.519	1.468.519	1.472.719	1.477.129	1.481.760
Solvabiliteit	48%	54%	53%	53%	53%	53%