Adoptieadvies Begroting 2024 en Jaarstukken 2022 GR-KCV Noordoost Brabant

Datum
April 2023

Onderwerp
Jaarstukken 2022 en Begroting 2024
Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant Noordoost

Wat adviseert het college te besluiten?

1. Kennis te nemen van de jaarrekening 2022 van de Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer;
2. In te stemmen met de begroting 2024 van de Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer.

Wat is de aanleiding voor dit advies?
De Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant Noordoost (GR-KCV) voert namens deelnemende gemeenten taken uit. De begroting geeft aan welke koers zij hanteert voor 2024 en welke plannen en projecten zij daarvoor wil uitvoeren. Het jaarverslag en de jaarrekening geven aan hoe het jaar 2022 inhoudelijk en financieel verlopen is.

Welk resultaat willen we bereiken?
We bereiken duidelijkheid over de koers die de GR-KCV Brabant Noordoost hanteert. De gemeenteraad kan mede richting geven aan de inhoudelijke en financiële koers van de GR-KCV Brabant Noordoost.

Welke argumenten zijn er voor dit advies?

1. *De jaarrekening 2022 geeft overzicht in de baten en lasten.*

COVID-19 heeft ook in 2022 nog geleid tot schommelende vervoersvolumes. De eerste twee maanden van 2022 gold in Nederland een lockdown. Na het opheffen van de maatregelen trok het vervoer langzaam weer aan, maar het vervoersvolume ligt nog steeds op 80% van het niveau voor COVID-19. In de gemeente Boekel en Oss lag het niveau op respectievelijk 95% en 86%.

Om de continuïteit van het vervoer te borgen zijn binnen het huidige contract met Munckhof afspraken gemaakt. In aanvulling op de huidige overeenkomst is ook voor het jaar 2022 een wijziging doorgevoerd waarin de tarieven mee fluctueren met het vervoersvolume. Dit betekent dat een flexibele kostprijs voor zowel regie als per beladen kilometer wordt gehanteerd.

De daling in het vervoer gecombineerd met de fluctuerende tarieven heeft ook in 2022 geleid tot een lagere realisatie van de bruto vervoerskosten, per saldo € 983.048. Echter een lager volume betekent ook lagere inkomsten uit de eigen bijdrage. Dit houdt in dat per saldo € 863.343 minder aan vervoer is uitgegeven dan begroot (19%).

De jaarrekening bevat de financiële verantwoording over het jaar 2022. De jaarrekening 2022 sluit af met een positief resultaat van €13.146,-.

2. *De begroting past in het bestaande beleid.*

De GR-KCV Brabant Noordoost wil een zo goed mogelijk vervoer bieden voor verschillende doelgroepen (OV-Regiotaxivervoer en Wmo-vervoer). In deze begroting zijn de actuele inzichten met betrekking tot de ontwikkeling van het vervoer en de organisatie opgenomen. De ontwikkelingen in 2022, de hoge NEA-index voor 2023 (13,7%), de hoge CPI-index (14,3%), de recente CAO onderhandelingen SGO en een lagere provinciale bijdrage in de organisatiekosten hebben geleid tot een bijstelling van de begroting 2023. Deze ontwikkelingen werken tevens door in de begroting 2024 waardoor deze afwijkt van de kadernota 2024.

De deelnemende gemeenten betalen de kosten voor het operationeel beheer voor de organisatie van het Servicepunt Regiotaxi conform een verdeelsleutel op basis van inwoneraantal. De provincie levert hierin een bijdrage naar rato van het aantal OV-ritten.

Vanuit een gezamenlijke ambitie met de provincie streven we naar een passend vervoersaanbod voor iedereen, waarbij er ruimte is voor integrale oplossingen zoals bijvoorbeeld een flexibelere indicatiestelling. Op deze manier creëren we een kwalitatief, duurzaam en toekomstbestending vervoerssysteem, waarin het Wmo-vervoer en OV-Regiotaxivervoer kwalitatief goed en betaalbaar aangeboden kan blijven worden.

3. *De begroting is gebaseerd op 110% van het vervoersvolume van 2022.*

De begroting richt zich op 2024 en de daaropvolgende jaren. In deze begroting wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de dynamiek in de voortdurende ontwikkelingen. De exploitatiekosten Wmo- en OV-regiotaxivervoer worden afzonderlijk betaald door de gemeenten (Wmo) en de Provincie (OV). De begroting 2024 geeft inzicht in de exploitatie van het vervoer.

De vervoersvolumes van de afgelopen jaren zijn vanwege COVID-19 niet representatief. Normaal zou het jaar 2022 de basis vormen voor de uitgangspunten van de begroting van 2024. De verwachting is dat het vervoer pas weer in 2025 op het normale niveau is. De begroting 2024 is derhalve gebaseerd op het vervoersvolume van 2022 vermeerderd met 10% groei.

4. *De begroting speelt in op ontwikkelingen die van invloed zijn op het vervoer van de GR-KCV Brabant Noordoost.*

COVID-19 heeft tijdens de afgelopen jaren invloed gehad op de exploitatie en bedrijfsvoering van de GR-KCV Brabant Noordoost. De stijgende brandstofkosten en een groot tekort aan chauffeurs spelen een belangrijke rol in de prijsontwikkeling van het vervoer. Voor 2023 is de NEA-index vastgesteld op 13,7%. Het uitgangspunt voor de jaren 2025-2026 is een geschatte NEA-index van 5%.

Per 1-1-2024 is de nieuwe aanbesteding van kracht. Deze aanbesteding start in 2023. Actuele onzekerheden zoals de hogere vervoerskosten en het schommelende vervoersvolume hebben ervoor gezorgd dat er voor de begroting 2024 veiligheidshalve rekening is gehouden met een hogere prijs.

Wat zijn tegenargumenten of risico's?

1. *Stijging vervoersvolume*

1.1 Demografische ontwikkeling

Het aantal ouderen ten opzichte van de totale bevolkingsomvang neemt toe. Gemiddeld zijn inwoners van Nederland 42,3 jaar oud. In 1975 was dit nog 33,2 jaar en in 1950 30,8 jaar. Op 01-01-2023 was 20% van de Nederlandse bevolking ouder dan 65 jaar, ten opzichte van 13% in 2000. Deze groei is echter nog niet voorbij en senioren zijn actiever dan eerdere generaties. Hierdoor stijgt de vraag naar mobiliteit (Wmo-vervoer). Tegelijkertijd vindt de kanteling plaats waarin men ervan uit gaat dat mensen zo lang mogelijk zelfstandig moeten blijven functioneren. Deze ontwikkelingen zetten de voorziening regiotaxi onder druk.

1.2 Inschatting vervoersvolume

COVID-19 heeft de afgelopen jaren een sterk effect gehad op het doelgroepenvervoer. Met name in het Wmo-vervoer is dit effect het grootst. Het vervoersvolume is na drie jaar nog niet terug op het niveau van 2019. Door de coronajaren zijn er geen historische ontwikkellijnen in vervoersbehoeften meer. Tevens lijkt de Wmo-reiziger het reisgedrag aangepast te hebben, als gevolg van hun ervaringen in de coronajaren en ook bepaalde demografische/maatschappelijke ontwikkelingen kunnen de reisbehoeften hebben aangepast. Hierdoor is het moeilijker om indicaties te geven over de actuele vervoersbehoeften. In 2022 was het vervoersvolume 79% van het niveau van voor COVID-19. Dit zal echter nog niet het "nieuwe normaal" zijn. Gezien alle onzekerheden is de begroting 2023 gebaseerd op 110% van het vervoersvolume van 2022.

2. **Onzekerheden beheersbaarheid van vervoer**

Door de toename van de vervoersvraag en de vervoerskosten is het van belang om te zoeken naar beheersmaatregelen om het gebruik en de kosten van het Wmo-vervoer beheersbaar te houden. Aandacht voor meer gebruik van voorliggende voorzieningen zoals het gebruik van Openbaar Vervoer met de *Voor Elkaar Pas* en de ontwikkeling en stimulering van kleinschalige mobiliteitsoplossingen vormen mogelijkheden om aan te wenden. Deze projecten worden deels gefinancierd vanuit de projectsubsidie van de Provincie.

De komende jaren zal verder onderzocht worden welke factoren de vervoersvraag beïnvloeden. De vergrijzing is één van de mogelijke factoren. 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 maakt dit niet gemakkelijk. Desalniettemin blijven we ons in de toekomst focussen op efficiënt regiotaxivervoer, om zo de verbindende factor van vervoer met het maatschappelijk leven binnen de financiële kaders te blijven vervullen. Samen met onze partners gaan we aan de slag om goed en structureel collectief vervoer te garanderen.

3. Effecten NEA-index

Volgens de contractuele afspraken tussen de GR-KCV en de vervoerder worden de kosten voor het Wmo-vervoer en OV-Regiotaxivervoer jaarlijks geïndexeerd met de NEA-index. In 2023 hebben we te maken met een historisch hoge NEA-index van 13,7%. De belangrijkste oorzaak van deze NEA-index is de stijging van de energieprijzen, wat zich één op één vertaald in de brandstofkosten. Tevens zijn alle kostensoorten, zoals productiekosten, gestegen als gevolg van de stijging in energieprijzen. Hierdoor is de inflatie sterk gestegen, wat heeft geleid tot een stijging van de Cao-lonen met 12%. Voor 2025 t/m 2027 is gerekend met een gemiddelde NEA-index van 5%.

Waar moeten we rekening mee houden?

a. Financiën

Resultaat jaarrekening 2022

Het gerealiseerde resultaat vóór bestemming van de GR-KCV over 2022 bedraagt € 13.146 positief.

Begroting 2024

Organisatiekosten

- De 6 gemeenten dragen zorg voor de organisatiekosten van de Regiotaxi.
- De organisatiekosten bedragen in 2024 € 547.465, een geringe verhoging ten opzichte van de gewijzigde begroting 2023. Als index is 4% gehanteerd.
- Het aandeel van de provincie in de organisatiekosten is naar rato aandeel OV ritten. Naar verwachting € 41.207 (7%).
- Voor de 6 gemeenten zijn de organisatiekosten € 547.465. De afrekensystematiek voor de gemeenten vindt plaats op basis van het inwoneraantal (peildatum 1-1-2022).

Exploitatiekosten vervoer

- De exploitatiekosten van het vervoer worden op basis van het daadwerkelijk gebruik verrekend met de gemeenten en de provincie.
- Voor de jaren 2025-2027 wordt gewerkt met een geschatte NEA-index van 5%.

b. Communicatie

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

c. Uitvoering

Regionaal Ambtelijk Overleg GR-KCV.

d. Overlegd met

- Servicepunt Regiotaxi;
- Deelnemende gemeenten GR-KCV;
- Financieel adviseur GR-KCV.

Bijlagen

- Jaarstukken 2022 GR-KCV;
- Begroting 2024 GR-KCV.

Samenvatting

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 kwalitatief 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.

De totale kosten voor de bedrijfsvoering van de GR-KCV stijgen in 2024 met € 20.699 ten opzichte van 2023-1. De kosten voor het vervoer stijgen per saldo met € 298.497 ten opzichte van de begroting 2023-1. Een stijging die enerzijds het gevolg zal zijn van een groei in het vervoersvolume doordat steeds meer het normale leven oppakt wordt en meer gereisd zal worden, en anderzijds de financiële gevolgen van het nieuwe vervoerscontract die per 1-1-2024 ingaat.

Voor de gemeente Oss stijgen de totale kosten in 2024 met 5,6% ten opzichte van 2023-1 (per saldo € 83.870).

Kosten gemeente Oss

	Peildatum	Bruto exploitatiekosten gemeente					
	1-1-2022	2023	2023-1	2024	2025	2026	2027
Aantal inwoners	93.707						
Aantal klanten	3.111						
Bruto exploitatiekosten vervoer		1.541.892	1.570.907	1.670.489	1.827.782	1.969.026	2.118.340
Eigen bijdrage klant		210.521	209.806	230.786	242.326	252.019	262.100
Netto exploitatiekosten		1.331.370	1.361.101	1.439.703	1.585.456	1.717.007	1.856.240
Aandeel beheerkosten		105.771	134.086	139.355	144.834	150.533	156.460
Totale kosten		**1.437.142**	**1.495.187**	**1.579.058**	**1.730.291**	**1.867.540**	**2.012.700**

Middels dit voorstel wordt u gevraagd:
1. Kennis te nemen van de Jaarrekening 2021, en
2. In te stemmen met de Begroting 2024 van de GR-KCV.

Vaststelling van zowel de jaarrekening als de begroting door het Algemeen Bestuur van de GR-KCV vindt plaats op 10 juli 2023.

Gemeenteraden kunnen tot uiterlijk 23 juni hun zienswijze op de stukken indienen bij de GR-KCV, waarna deze zullen worden meegenomen in de voorbereiding van de besluitvorming van het Algemeen Bestuur op 10 juli 2023.