Begroting 2024

MEERJAREN PERSPECTIEF 2025-2027

Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer

Concept vastgesteld door het DB op 3 april 2023

INHOUD

1. Inleiding 3
2. GR-KCV Brabant Noordoost 4
   Visie 5
   Ambitie 5
   Gedeelde mobiliteit 5
3. Servicepunt Regiotaxi Noordoost-Brabant 6
4. Ontwikkelingen 8
   Vervoersvolume 8
   Duurzaamheid 10
5. Beleid 12
6. Organisatie 13
7. Provincie 14
   OV-regiotaxivervoer wordt Flex-vervoer 14
   Samenwerkingsvorm Provincie 14
8. Beleidsbegroting 16
   Programma: Vraagafhankelijk vervoer (maatwerkdienstverlening 18+) 16
   Programma: Aanvullend OV (Samenkracht & burgerparticipatie) 16
   Programma: Bestedingsplan Projecten 16
9. Paragrafen 20
   Weerstandsvermogen en risicobeheersing 20
   Weerstandsvermogen 20
   Schatkistbankieren voor decentrale overheden 21
   Bedrijfsvoering 21
   Verbonden partijen 22
10. Financiële begroting 23
    Baten en lasten 23
    Uitgangspunten begrotingswijzing 2023-1 24
    Uitgangspunten begroting 2024 24
    Subsidie GR-KCV in de kosten van operationeel beheer 24
    Bijlage 1: Bijdrage per gemeente 25
    Bijlage 2: Totale kosten per gemeente 26
    Bijlage 3: Begrippen en afkortingen 27
    Bijlage 4: Geprognosticeerde balans 28

1. INLEIDING

Voor u ligt de programmabegroting 2024 & Meerjarenperspectief 2025-2027 van de Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant Noordoost. In deze begroting zijn de actuele inzichten met betrekking tot de ontwikkeling van het vervoer en de organisatie opgenomen. Deze begroting wijkt af van de kaders welke zijn opgenomen in de kadernota 2024, die ter zienswijze is voorgelegd aan de raden. Deze afwijking wordt onder andere veroorzaakt door de hogere kosten waarmee we in 2023 mee geconfronteerd worden.

Bijstelling begroting 2023

In deze begroting is dan ook een wijziging van de programmabegroting 2023 opgenomen. De ontwikkelingen in 2022, de hoge NEA-index voor 2023 (13,7%), de hoge CPI-index (14,3% peildatum 1-10-2022), de recente CAO onderhandelingen SGO en een lagere provinciale bijdrage van de Provincie in de organisatiekosten en de projecten, leiden tot een bijstelling van de begroting 2023.

Zienswijzen Kadernota 2024

1. Relevante zienswijzen worden na 3 april toegevoegd.

BBV

De begroting 2024 van de GR-KCV 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.

Begroting 2024

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. Wanneer uit de realisatie 2023 blijkt dat ontwikkelingen in 2023 gevolgen hebben op de begroting 2024 wordt de begroting, indien nodig, geactualiseerd en bijgesteld.

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.

2. GR-KCV BRABANT NOORDOOST

De GR-KCV Brabant Noordoost is een samenwerkingsverband tussen de zes 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, Land van Cuijk, Maashorst, Meierijstad en Oss 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 vervoer 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.

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).

Tabel 1: Samenstelling Dagelijks Bestuur

Naam	Standplaats	Functie
De heer H.J. Compagne	Meierijstad	Voorzitter
Mevrouw W. Hendriks-van Haren	Land van Cuijk	Bestuurslid
De heer M. Tielemans	Bernheze	Bestuurslid
Mevr. J. Ie	Oss	Ambtelijk Secretaris

Tabel 2: Verantwoordelijkheden kosten exploitatie

Dienst	Financiële verantwoordelijkheid exploitatie
Regiotaxi OV	Provincie Noord-Brabant
Regiotaxi Wmo	Deelnemende gemeenten

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.

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.

Gedeelde mobiliteit

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. Het OV-regiotaxivervoer was in 2022 in Noordoost-Brabant 7,9% van het totale regiotaxivervoer.

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

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 tot 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.

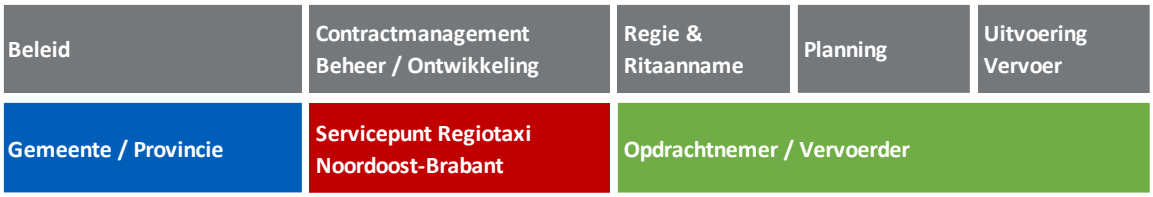
Onze dienstverlening

Onze dienstverlening is gericht op optimalisatie van het vervoer voor zowel de reizigers als de deelnemende gemeenten. De GR-KCV biedt de 6 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

Figuur 1: Organisatie vervoer



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

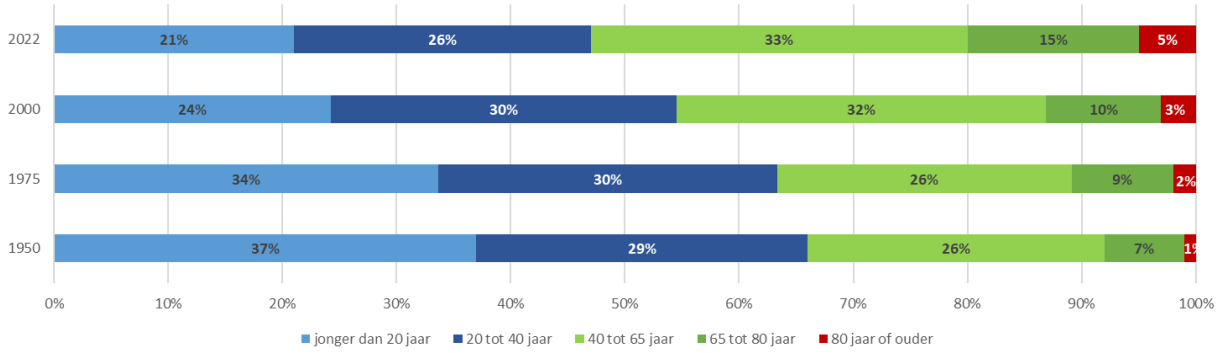
sparringpartner als het gaat om het ontwikkelen van nieuw beleid. Zij zijn een schakel tussen de GR-KCV en klanten en voorzien hen, daar waar nodig, van relevante informatie. Het reizigersplatform is actief betrokken bij onderwerpen die klanten van de Regiotaxi aangaan. Met het reizigersplatform vindt structureel overleg plaats.

4. ONTWIKKELINGEN

Leeftijdsopbouw Nederland

Het aantal ouderen ten opzichte van de totale bevolkingsomvang neemt toe. Gemiddeld zijn inwoners van Nederland 42,4 jaar oud. In 1975 was dat nog 33,2 jaar en in 1950 30,8 jaar. Ten opzichte van toen zijn er vooral meer ouderen en minder jongeren onder de twintig. Een grote groep bestaat uit mensen die geboren zijn tussen 1946 en 1970, de naoorlogse babyboom. Begin 2022 waren zij tussen de 52 en 76 jaar oud.

Figuur 2: Leeftijdsopbouw Nederland 1-1-2023 (bron CBS)



Op 1-1-2023 was 20% van de Nederlandse bevolking ouder dan 65 jaar. In 2000 was dit nog 13%. 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.

Vervoersvolume

Corona 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 steeds niet op het niveau van 2019. Het blijft onzeker wanneer en of dit niveau weer gehaald wordt.

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

Tussen de gemeenten onderling is altijd al sprake van verschillen in het vervoersvolume en schommelingen in de tijd. De bandbreedte van deze schommelingen is door corona alleen maar toegenomen, waardoor de voorspelbaarheid afneemt. Dit maakt het ook voor 2024 moeilijk om een juiste inschatting van het vervoer te maken. In 2022 was het vervoersvolume 79% van het niveau van voor Corona. Dit is zal echter nog niet het "nieuwe normaal" zijn. Gezien alle onzekerheden is deze kadernota gebaseerd op 110% van het vervoersvolume 2022.

Ontwikkelingen in de taxibranche

NEA-index

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

De belangrijkste oorzaak van de historisch hoge NEA-index is de stijging van de energieprijzen. Dit vertaalt zich één op één door in de brandstofkosten. Daarnaast zijn nagenoeg alle kostensoorten enorm gestegen, omdat energie een groot onderdeel uitmaakt van de productiekosten. Hierdoor is de inflatie naar ongekende hoogte gestegen, wat heeft geleid tot een stijging van de Cao-lonen met 12%.

Chauffeurstekort

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

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

Toen er nog veel beperkende maatregelen waren, was dit nog niet zo'n probleem. De vervoerders konden de ritten nog uitvoeren. Maar nu alles weer open is, gaat het knellen. In Noordoost-Brabant is het vervoer langzaamaan gegroeid naar 80% van het normale vervoer (2019) terwijl dit in april 2020 slechts 10% was en in 2021 gemiddeld rond 60% lag.

Onzekerheden beheersbaarheid van vervoer

Naar aanleiding van de toename van het vervoer en de (vervoers)kosten in 2019 zou in 2020 en 2021 gezocht worden naar beheersmaatregelen om het gebruik van het Wmo-vervoer en de daarmee gepaarde vervoerskosten terug te dringen. Eén van de mogelijkheden is het stimuleren van het OV-gebruik door middel van de 'Voor Elkaar Pas' en de ontwikkeling en stimulering van kleinschalige mobiliteitsoplossingen. Projecten die deels gefinancierd worden vanuit de projectsubsidie van de Provincie.

In oktober 2021, het moment dat de situatie omtrent COVID het toeliet, is de pilot "Voor Elkaar Pas" gestart voor onze Wmo-klanten. Tegelijkertijd hebben OV-Opstapdagen plaatsgevonden om onze Wmo-klanten bekend te maken met het reizen met het openbaar vervoer. Deze pilot was voor twee jaar, tot 1-11-2023. Door de coronamaatregelen heeft de pilot het eerste jaar niet het beoogde effect gehad. Verlenging van de pilot voor 2024 dient in overweging genomen te worden.

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.

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.

Aanbesteding vervoerscontract

(tekst wordt pas definitief als de publicatie op Tenderned is geplaatst

Het huidige vervoerscontract eindigt van rechtswege op 31-12-2023. Het vervoerscontract wordt in 2023 opnieuw aanbesteed via langdurige contracten (5 jaar, met 3 verlengingsopties van 1 jaar). Het bestek is uiterst zorgvuldig voorbereid en uitgewerkt.

De scope van het nieuwe vervoerscontract betreft zowel de regie als het vervoer voor het Wmo-vervoer en het OV-regiotaxivervoer. Het is een ademend bestek die ruimte biedt om tijdens het contract veranderingen aan te brengen. De eerste drie jaar van het contract betreft dit deur-tot-deur vervoer voor zowel het Wmo-vervoer als het OV-regiotaxivervoer. Medio december 2026 zal in Noordoost-Brabant de nieuwe OV-concessie ingaan. Met deze nieuwe OV-concessie wordt per 1-1-2027 het deur-deur-vervoer voor het OV-gedeelte vervangen door halte-hub taxi (flexvervoer).

Duurzaamheid

Diverse gemeenteraden hebben in hun zienswijze over de kadernota 2023 de GR-KCV een dringend advies afgegeven om, ten behoeve van de aanbesteding van het nieuwe vervoerscontract, een programma van eisen op te stellen waarin wordt uitgegaan van het gefaseerd overgaan op laag-emissie-voertuigen. Dit houdt in dat deze aanbesteding zo moet worden ingericht dat er zo hoog mogelijke scores op duurzaamheid uit kunnen komen. Een basislooptijd van 5 jaar met mogelijk 3x1 jaar verlengingsopties sluit aan bij de gemiddelde afschrijvingstermijn in de vervoersbranche en zorgt ervoor dat vervoerders kunnen investeren in duurzaam vervoer en goed werkgeverschap door langere en goede arbeidscontracten met personeel aan te gaan. Langere contracten zullen in vergelijking met kortere ook leiden tot lagere inschrijftarieven.

De aanbestedingsresultaten zullen in de loop van 2023 bekend worden en kunnen pas in een volgende begrotingscyclus worden meegenomen. Het is niet opportuun om op de nieuwe prijsstelling van het vervoer vooruit te lopen, maar op voorhand benoemen we een aantal mogelijke factoren die de resultaten beïnvloeden:

- De taxibranche wordt door de recente Cao-onderhandelingen geconfronteerd met een nieuwe toename van de loonkosten met 12%.
- De vervoerssector staat door de toenemende energiekosten en chauffeurstekorten onder een permanente druk.
- De aanbestedingsresultaten worden ook beïnvloed door het ambitieniveau op het gebied van duurzaamheid en goed werkgeverschap.
- De schommelende vervoersvolumes. Door de onzekerheid in het wegvervoer wordt het steeds moeilijker om voorspellingen te doen.
- Onduidelijkheid over de financiële en operationele gevolgen van de invoering van het flex-vervoer per 1-1-2027.

De regio Noordoost-Brabant is een landelijk gebied waar het aanbod van het reguliere OV met name in de kernen is teruggedrongen. Dit kan één van de oorzaken zijn waarom in Noordoost-Brabant, in vergelijking met 2019, het Wmo-vervoer, ondanks de coronamaatregelen, hoger was dan in de andere regio's van Noord-Brabant.

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

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.

Hieronder volgt een overzicht van de NEA-index over de periode 2020 – 2023. De NEA-index voor 2023 is vastgesteld op +13,7%. Voor 2025 tot en met 2027 is gerekend met een gemiddelde NEA-index van 5%.

Tabel 3: NEA-index

	2020	2021	2022	2023
NEA-INDEX	6,7%	1,0%	3,5%	13,7%

Code VVR

Door een wijziging in de Code Veilig Vervoer Rolstoelgebruikers (Code VVR), de richtlijn voor rolstoelvervoer, zijn de kaders voor rolstoelen in het vervoer per 1-1-2022 veranderd. Per die datum geldt een normering als voorwaarde om met de rolstoel vervoerd te mogen worden.

Rolstoelen die voldoen aan de richtlijn ISO 7176-19 en dus ‘gecrashtest’ zijn, kunnen bijna altijd veilig vervoerd worden. Maar niet alle rolstoelen kunnen deze test ondergaan. In deze gevallen moeten de chauffeurs, ongeacht of de rolstoel wel of niet voldoet aan deze richtlijn, zelf de afweging maken of een rolstoel veilig vastzetbaar en vervoerbaar is. De chauffeurs zijn getraind om op basis van de code een juiste afweging te kunnen maken of de rolstoel veilig vervoerd kan worden.

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 9.318 klanten met een Wmo-vervoerspas en 4.219 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 vroeg of laat te maken krijgen met een lichamelijke beperking.

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 verder zal toenemen. Mensen blijven mentaal langer actief en zullen door hun fysieke beperkingen steeds meer een beroep doen op vervoersvoorzieningen.

Met een gezamenlijk ambitiedocument met de provincie wordt, vanuit ieders verantwoordelijkheid, gezamenlijk 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.

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 werkt het Servicepunt continu aan de ontwikkeling op het gebied van informatie- en kennismanagement en kwaliteitsbeheer.

Binnen de kennis- en adviesfunctie ligt een belangrijke taak over het adviseren en het ter hand nemen van de doorontwikkeling van het vervoerssysteem. Kennis, data en ervaring die ingezet kunnen worden om gemeenten te adviseren op welke punten beleid verbeterd en effectiever of efficiënter kan worden. Het doel van het Servicepunt hierbij is het creëren van een optimaal, duurzaam en toekomstbestendig vervoerssysteem voor de inwoners van de regio Noordoost-Brabant.

Daarnaast blijven we inzetten op het versterken van de interne en externe communicatie richting gemeenten, vervoerders, klanten en de omgeving van de klant. Dit doen we door het versturen van nieuwsbrieven, het ontwikkelen en verstrekken van managementrapportages aan de gemeenten en het houden van inloopspreekuren.

Data Portal

Collectief vervoer is vaak een grote kostenpost. Wanneer de kosten te hoog oplopen, staat de bereikbaarheid van de voorzieningen onder druk. In 2020/2021 is met cofinanciering van de provincie een data portal ontwikkeld met als doel om de gemeenten van Noordoost-Brabant door middel van een abonnement gebruik te laten maken van dit portal via een AVG-goedgekeurd koppelsysteem. Hierbij hoeft de data zelf niet worden verzonden maar kunnen de deelnemers (leveranciers) wel de informatie uit het portal halen.

Het Servicepunt is eind 2022 aangesloten op dit data-portal. Onze eerste focus ligt op het ontsluiten van informatie voor collectief vervoer. Door van data informatie te maken en deze te ontsluiten via een platform willen we inzicht krijgen tussen welke punten veel verplaatsingen plaatsvinden. Met dit inzicht kan gericht gezocht worden naar kleinschalige mobiliteitsoplossingen om de bereikbaarheid van voorzieningen beter en betaalbaar te houden.

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 zal in 2023 onder onze klanten een enquête uitgezet worden. De resultaten uit deze enquête zullen als input dienen om onze dienstverlening verder te optimaliseren.

7. PROVINCIE

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.

OV-regiotaxivervoer wordt Flex-vervoer

Per 1-1-2024 gaat het nieuwe vervoersovereenkomst in. De OV-concessie voor Noordoost-Brabant eindigt per 13-12-2026.

De Provincie Brabant kent op dit moment de producten “OV-Regiotaxi” en “Knooppunttaxi”. Tot 13-12-2026 blijft de provincie in de regio Noordoost-Brabant deze producten aanbieden binnen het regiotaxi-vervoersysteem. Vanaf 13-12-2026 worden deze producten vervangen door nieuwe Flex-producten die de Provincie Brabant, net als in andere delen van de provincie, aanbiedt in de vorm van “Hubtaxi” en “Haltetaxi”.

Met de Hubtaxi kan vanaf iedere ov-halte in het contractgebied naar één van de aan deze halte gekoppelde overstaphaltes (hubs) gereisd worden. Deze overstaphaltes zijn logische en nabijgelegen overstappunten en liggen meestal aan een directlijn of zijn een treinstation. De klant bepaalt zelf hoe laat hij/zij op de overstaphalte wil aankomen om de overstap te halen. De afweging van het comfort en voldoende overstaptijd ligt dus bij de klant. Reizen met de Hubtaxi of Haltetaxi biedt een aankomstgarantie, maar geen overstapgarantie.

Samenwerkingsvorm Provincie

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

Sinds 1-1-2021 is de bijdrage van de provincie in de organisatiekosten geen vast bedrag, maar naar rato van het aantal gereden OV-ritten. Voor 2021 en 2022 was een overgangsregeling. Vanaf 2023 betekent deze vorm van bijdrage een sterke daling van de provinciale bijdrage in de organisatiekosten voor de regiotaxi-regio’s. Dit terwijl de organisatiekosten door de stijgende prijzen alleen maar toenemen.

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,- (incl. btw).

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

Van deze subsidie 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.

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 te 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.
- Structureel overleg met het Reizigersplatform.
- Tweemaal per jaar een vervoerdersbijeenkomst met de vervoerders.
- 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 (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.

Tabel 4: Eigen bijdrage reizigers in euro

Tarieven Regiotaxi Noordoost-Brabant				
	2021	2022	2023	
Eigen bijdrage Wmo-reiziger				
Opstaptarief	*€ 1,05*	*€ 1,06*	*€ 1,10*	*per rit*
kilometerprijs	*€ 0,23*	*€ 0,23*	*€ 0,24*	*per km*
Eigen bijdrage OV-reiziger				
Opstaptarief	*€ 3,52*	*€ 3,64*	*€ 3,90*	*per rit*
kilometerprijs	*€ 0,53*	*€ 0,55*	*€ 0,59*	*per km*
Knooppunttaxi				
Opstaptarief	*€ 2,16*	*€ 2,23*	*€ 2,39*	*per rit*
kilometerprijs	*€ 0,44*	*€ 0,46*	*€ 0,49*	*per km*
(2e t/m 8e reiziger 50% korting)				
Commercieel tarief*				
Opstaptarief	*€ 6,59*	*€ 6,82*	*€ 7,75*	*per rit*
kilometerprijs	*€ 1,65*	*€ 1,71*	*€ 1,94*	*per km*

**Tarief voor OV-reizigers bij het negeren van ov-advies*

Eigen bijdrage Regiotaxi

Voor het reizen met de regiotaxi betaalt de reiziger een eigen bijdrage. De eigen bijdrage voor het Wmo-vervoer wordt ieder jaar door het Algemeen Bestuur in november voor het daaropvolgend jaar vastgesteld. Het OV-tarief wordt door de provincie bepaald. De eigen bijdrage 2024 wordt in november 2023 vastgesteld.

Wat gaat het kosten?

Programma 1: Maatwerkverlening 18+ (Wmo vervoer)							
Taakveld 6.71	**Aandeel**	**Bruto exploitatielasten gemeente**					
	Vervoer	**2023**	**2023-1**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**
Lasten							
Vervoer vraagafhankelijk		3.926.712	3.968.044	4.223.458	4.609.026	4.970.274	5.352.603
Regie vraagafhankelijk		428.914	469.546	495.438	554.200	591.945	631.408
Totaal lasten		**4.355.626**	**4.437.591**	**4.718.896**	**5.163.226**	**5.562.219**	**5.984.011**
Baten							
Bernheze	7,4%	322.316	328.382	349.198	382.079	411.604	442.817
Boekel	4,6%	200.359	204.129	217.069	237.508	255.862	275.265
Land van Cuijk	20,6%	897.259	914.144	972.093	1.063.625	1.145.817	1.232.706
Maashorst	13,5%	588.010	599.075	637.051	697.035	750.900	807.841
Meierijstad	18,5%	805.791	820.954	872.996	955.197	1.029.011	1.107.042
Oss	35,4%	1.541.892	1.570.907	1.670.489	1.827.782	1.969.026	2.118.340
Totaal baten	**100%**	**4.355.626**	**4.437.591**	**4.718.896**	**5.163.226**	**5.562.219**	**5.984.011**

Programma 2: Aanvullend OV-vervoer						
Taakveld 2.5	**Bruto exploitatielasten provinincie**					
	2023	**2023-1**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**
Lasten						
Vervoer vraagafhankelijk	348.410	327.148	342.443	354.428	366.833	379.672
Regie vraagafhankelijk	38.057	40.809	40.171	41.778	43.449	45.187
OV-adviezen	17.967	16.150	18.686	19.433	20.210	21.019
Totaal lasten	**404.434**	**384.107**	**401.299**	**415.639**	**430.492**	**445.878**
Baten						
Bijdrage provincie	404.434	384.107	401.299	415.639	430.492	445.878
Totaal baten	**404.434**	**384.107**	**401.299**	**415.639**	**430.492**	**445.878**

Programma 3: Bestedingsplan projecten						
Taakveld 2.5						
	2023	**2023-1**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**
Lasten						
Doorontwikkeling	31.819	36.369	50.000	30.000	25.000	22.773
Verhogen mentale toegankelijkheid / VEP	53.033	60.617	50.000	25.000	0	0
Aanbesteding nieuw vervoerscontract	100.000	114.300	25.000	0	0	0
Totaal lasten	**184.852**	**211.286**	**125.000**	**55.000**	**25.000**	**22.773**
Baten						
Bijdrage provincie	84.852	30.308	25.000	PM	PM	PM
	84.852	**30.308**	**25.000**	**0**	**0**	**0**

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.

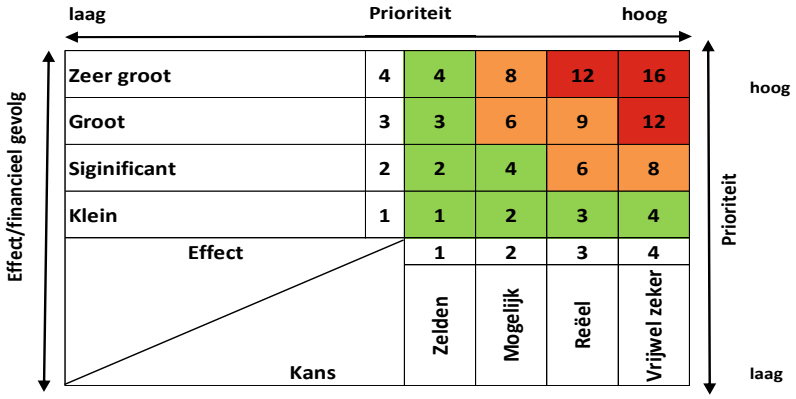
Weerstandsvermogen en risicobeheersing

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 3: Risico bepaling

Tabel 5: Risico inventarisatie

Risico	Kans	Effect	risico-score	Fin. gevolg	%	Risico-waarde
Bedrijfskosten						
Huurverhoging cq. opzegging contract door verhuurder	1	1	1	4.068	25%	1.017
Dienstverlening verhoging cq opzegging door verhuurder	1	1	1	4.784	25%	1.196
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	80.000	25%	20.000
Faillissement c.q. overname van leverancier van boekhoudprogramma	1	1	1	3.000	10%	300
De koppeling van de systemen van vervoerder met de andere systemen	1	1	1	10.000	25%	2.500
Bedrijfskosten						
Leidinggevende - langdurig ziek	1	1	1	47.764	25%	11.941
Financieel medewerker - langdurig ziek	1	1	1	-	0%	-
Medewerkers: zwangerschaps-, ouderschaps-, zorgverlof, langdurig ziek, conflict	2	2	4	53.032	50%	26.516
Bedrijfskosten						
Failissement c.q. overname vervoerder	2	2	4	575.000	50%	287.500
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						**405.020**

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 (per 1 juli 2021 € 1.000.000) op de eigen bankrekeningen laten staan.

De GR-KCV heeft hiervoor een 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 2024 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 6 gemeenten op basis van inwoneraantal. De provincie draagt naar rato van het aantal gereden OV-ritten bij in de organisatiekosten.

Verbonden partijen

De GR-KCV wordt in 2024 gevormd door de gemeenten Bernheze, Boekel, Land van Cuijk, Maashorst, Meierijstad, Oss 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).

10. FINANCIËLE BEGROTING

Baten en lasten

De rekening van baten en lasten over 2022 en verdere jaren is als volgt opgebouwd:

GR-KCV Brabant Noordoost								
Taakveld		**Jaarrekening 2022**	**Begroting 2023**	**Begroting 2023-1**	**Begroting 2024**	**Meerjarenraming 2025**	**2026**	**2027**
BATEN								
	Programma 1: Wmo-vervoer							
6.71	Bijdrage gemeenten: Wmo-vervoer	3.172.659	3.926.712	3.968.044	4.223.458	4.609.026	4.970.274	5.352.603
6.71	Bijdrage gemeenten: Regiekosten	373.456	428.914	469.546	495.438	554.200	591.945	631.408
	Totaal Programma 1	**3.546.115**	**4.355.626**	**4.437.591**	**4.718.896**	**5.163.226**	**5.562.219**	**5.984.011**
	Programma 2: Aanvullend OV-vervoer							
2.5	Bijdrage Provincie: OV-regiotaxivervoer	261.572	348.410	327.148	342.443	354.428	366.833	379.672
2.5	Bijdrage Provincie: Regiekosten	32.458	38.057	40.809	40.171	41.778	43.449	45.187
2.5	Bijdrage Provincie: OV-adviezen	12.845	17.967	16.150	18.686	19.433	20.210	21.019
	Totaal Programma 2	**306.875**	**404.434**	**384.107**	**401.299**	**415.639**	**430.492**	**445.878**
	Organisatiekosten Servicepunt Regiotaxi							
0.4	Bijdrage gemeenten: organisatiekosten	331.649	415.529	526.766	547.465	568.991	591.379	614.662
0.4	Bijdrage Provincie: organisatiekosten	103.306	46.170	39.649	41.207	42.827	44.512	46.265
0.4	Bijdrage Provincie: projecten	6.270	84.852	30.308	25.000	PM	PM	PM
	Totaal inkomsten organisatiekosten	**441.225**	**546.551**	**596.723**	**613.672**	**611.819**	**635.891**	**660.927**
	Totaal baten	**4.294.215**	**5.306.611**	**5.418.421**	**5.733.867**	**6.190.683**	**6.628.603**	**7.090.816**
LASTEN								
	Programma 1: Wmo-vervoer							
6.71	Exploitatiekosten Wmo-vervoer	3.172.659	3.926.712	3.968.044	4.223.458	4.609.026	4.970.274	5.352.603
2.5	Exploitatiekosten regie	373.456	428.914	469.546	495.438	554.200	591.945	631.408
	Totaal Programma 1	**3.546.115**	**4.355.626**	**4.437.591**	**4.718.896**	**5.163.226**	**5.562.219**	**5.984.011**
	Programma 2: Aanvullend OV-vervoer							
2.5	Exploitatiekosten OV-vervoer	261.572	348.410	327.148	342.443	354.428	366.833	379.672
2.5	Exploitatiekosten regie	32.458	38.057	40.809	40.171	41.778	43.449	45.187
2.5	Exploitatiekosten OV-adviezen	12.845	17.967	16.150	18.686	19.433	20.210	21.019
	Totaal Programma 2	**306.875**	**404.434**	**384.107**	**401.299**	**415.639**	**430.492**	**445.878**
	Programma 3: Bestedingsplan projecten							
0.4	Personeelslasten Projecten							
0.4	Doorontwikkeling	35.034	31.819	36.369	50.000	30.000	25.000	22.773
0.4	Verhogen mentale toegankelijkheid / VEP		53.033	60.617	50.000	25.000	0	0
0.4	Aanbesteding nieuw vervoerscontract		100.000	114.300	25.000	0	0	0
	Totaal Programma 3	**35.034**	**184.852**	**211.286**	**125.000**	**55.000**	**25.000**	**22.773**
	Organisatiekosten Servicepunt Regiotaxi							
0.4	Personeelslasten	333.741	339.092	363.904	378.460	393.599	409.343	425.716
0.4	Overige bedrijfskosten	88.069	112.607	192.511	200.212	208.220	216.549	225.211
0.8	Onvoorzien		10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
	Totaal organisatiekosten	**421.809**	**461.699**	**566.415**	**588.672**	**611.819**	**635.891**	**660.927**
	Totaal lasten	**4.309.833**	**5.406.611**	**5.599.399**	**5.833.867**	**6.245.683**	**6.653.603**	**7.113.589**
RESULTAAT								
	Resultaat vóór bestemming	-15.619	-100.000	-180.977	-100.000	-55.000	-25.000	-22.773
	Bestemming resultaat							
	Ten laste (+)/gunste (-) van Reserve Projecten	28.764	100.000	80.977	60.000	55.000	25.000	22.773
	Ten laste (+)/gunste (-) van het Weerstandsvermogen	0	0	100.000	40.000	0	0	0
	Rekeningresultaat	**13.146**	**-100.000**	**-180.977**	**-100.000**	**0**	**0**	**0**

Uitgangspunten begrotingswijzing 2023-1

In 2022 zijn we geconfronteerd met hogere kosten die niet in de begroting 2023 zijn opgenomen. Voor de begrotingswijziging 2023-1 zijn de volgende indexen gehanteerd:

- NEA-index 13,7% voor vervoer.
- CPI-index 14,3% (peildatum oktober 2022) voor regiekosten vervoer (ritaanname).
- HICP-index 11,6% voor de overige bedrijfskosten (Geharmoniseerde Inflatie Nederland).
- Salariskosten: resultaat recente CAO-onderhandeling.

Uitgangspunten begroting 2024

- Uitgangspunt is het vervoersvolume 2022 vermeerderd met 10% groei.
- Jaarlijks wordt de NEA-index toegepast. Voor de jaren 2025-2026 wordt gewerkt met een geschatte NEA-index van 5,0.
- Per 1-1-2024 gaat het nieuwe vervoerscontract in. De aanbesteding start in 2023. In deze onzekere tijd is voor de begroting 2024 veiligheidshalve rekening gehouden met een hogere prijs.
- De organisatiekosten 2024 zijn gebaseerd op een zo goed mogelijke inschatting van de diverse kostencomponenten, gecorrigeerd met de geschatte inflatiecorrectie.
- Voor de salariskosten wordt een inschatting gemaakt van de diverse kostencomponenten op basis van de meest actuele informatie. Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de beschikbare cao-informatie. Voor 2024 en volgende jaren wordt gewerkt met een percentage van 4%.
- Voor de overige bedrijfskosten is een index-percentage van 4% 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 overige kosten van bedrijfsvoering (beheer- loon- en kapitaalkosten) gebeurt op basis van het inwoneraantal per gemeente (peildatum 1-1-2022).

Subsidie GR-KCV in de kosten van operationeel beheer

De provincie en de 6 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						
		01-01-2022	%	2023	2023-1	2024	2025	2026	2027
Totaal te verdelen kosten 2024	588.672								
Bijdrage provincie	41.207								
Kosten te betalen door gemeenten	547.465								
Bernheze		31.715	8,6%	35.798	45.381	47.164	49.019	50.948	52.954
Boekel		11.030	3,0%	12.450	15.783	16.403	17.048	17.719	18.416
Land van Cuijk		90.707	24,6%	102.385	129.793	134.893	140.198	145.714	151.451
Maashorst		58.362	15,9%	65.876	83.511	86.792	90.205	93.754	97.445
Meierijstad		82.613	22,4%	93.249	118.212	122.857	127.687	132.711	137.936
Oss		93.707	25,5%	105.771	134.086	139.355	144.834	150.533	156.460
Totaal		**368.134**	**100%**	**415.529**	**526.766**	**547.465**	**568.991**	**591.379**	**614.662**

**De organisatiekosten in de begrotingswijziging 2023-1 zijn gebaseerd op de realisatie 2022 vermeerderd met de hogere indexen, de CAO-verhogingen, de extra kosten voor klanttevredenheidsonderzoek en nieuwsbrieven en de extra kosten voor de aanbesteding van het nieuwe vervoerscontract.*

GR-KCV Brabant Noordoost - Bruto exploitatiekosten exclusief BTW

	Klanten	% aandeel totaal		% aandeel Wmo						
	1-11-2022	klanten	vervoer	klanten	vervoer	2023	2023-1	2024	2025	2026	2027
Bernheze	738	5,5%	6,7%	7,9%	7,4%	322.316	328.382	349.198	382.079	411.604	442.817
Boekel	301	2,2%	4,8%	3,2%	4,6%	200.359	204.129	217.069	237.508	255.862	275.265
Land van Cuijk	1.722	12,7%	19,3%	18,5%	20,6%	897.259	914.144	972.093	1.063.625	1.145.817	1.232.706
Maashorst	1.686	12,5%	11,2%	18,1%	13,5%	588.010	599.075	637.051	697.035	750.900	807.841
Meierijstad	1.760	13,0%	16,4%	18,9%	18,5%	805.791	820.954	872.996	955.197	1.029.011	1.107.042
Oss	3.111	23,0%	34,2%	33,4%	35,4%	1.541.892	1.570.907	1.670.489	1.827.782	1.969.026	2.118.340
Totaal Wmo	**9.318**	**68,8%**	**92,5%**	**100%**	**100%**	**4.355.626**	**4.437.591**	**4.718.896**	**5.163.226**	**5.562.219**	**5.984.011**
Provincie (incl. OV-advies)	4.219	31,2%	7,5%			404.434	384.107	401.299	415.639	430.492	445.878
Totaal GR-KCV	**13.537**	**100%**	**100%**			**4.760.060**	**4.821.698**	**5.120.195**	**5.578.864**	**5.992.711**	**6.429.889**

Eigen bijdrage						
	2023	2023-1	2024	2025	2026	2027
Bernheze	43.967	40.204	44.225	46.436	48.293	50.225
Boekel	27.904	27.757	30.532	32.059	33.341	34.675
Land van Cuijk	120.071	118.291	130.121	136.627	142.092	147.775
Maashorst	77.423	70.686	77.755	81.643	84.908	88.305
Meierijstad	108.457	102.716	112.987	118.637	123.382	128.318
Oss	210.521	209.806	230.786	242.326	252.019	262.100
Totaal Wmo	**588.345**	**569.460**	**626.406**	**657.726**	**684.035**	**711.397**
Provincie (incl. OV-advies)	139.779	132.825	146.108	153.413	159.549	165.931
Totaal GR-KCV	**728.124**	**702.285**	**772.514**	**811.139**	**843.585**	**877.328**

Bijlage 2: Totale kosten per gemeente

Organisatiekosten en exploitatiekosten vervoer minus eigen bijdrage klant.

GR-KCV Brabant Noordoost - Totale kosten

	2023	2023-1	2024	2025	2026	2027
Bernheze	314.147	333.559	352.138	384.662	414.259	445.545
Boekel	184.905	192.156	202.940	222.498	240.240	259.006
Land van Cuijk	879.573	925.646	976.866	1.067.196	1.149.439	1.236.382
Maashorst	576.462	611.899	646.088	705.598	759.745	816.982
Meierijstad	790.583	836.450	882.865	964.247	1.038.340	1.116.661
Oss	1.437.142	1.495.187	1.579.058	1.730.291	1.867.540	2.012.700
Totaal Wmo	**4.182.810**	**4.394.897**	**4.639.955**	**5.074.491**	**5.469.563**	**5.887.276**
Provincie (incl. OV-advies)	305.862	290.931	296.398	305.053	315.455	326.211
Totaal	**4.488.672**	**4.685.828**	**4.936.353**	**5.379.544**	**5.785.018**	**6.213.487**

* *Deze bedragen wijken af van de kadernota. Dit heeft te maken dat in de meerjarenraming een hogere index gehanteerd wordt. Voor het vervoer 5% i.p.v. 3,5% en voor de overige bedrijfskosten 4% i.p.v. 3%.*

* *Voor de begrotingswijziging 2023-1 is dit respectievelijk 13,7% i.p.v. 3,5% voor de vervoerskosten en 11,6% i.p.v. 3% voor de overige bedrijfskosten.*

Bijlage 3: Begrippen en afkortingen

Begrip	Omschrijving
Cao	Collectieve Arbeidsovereenkomst.
Code VVR	Voorschriften voor het Veilig Vastzetten van Rolstoelen.
CPI	Consumenten Prijs Index. Het CPI is een samengesteld gewogen prijsindex.
CVV	Collectief Vraagafhankelijk Vervoer.
GR-KCV	Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer Regio Brabant Noordoost.
HICP-index	Geharmoniseerde inflatie Nederland.
KMO's	Kleinschalige Mobiliteitsoplossingen.
Loosmelding	Van een loosmelding is sprake als een chauffeur binnen de marges van de afgesproken ophaaltijd voorrijdt, en de klant niet aanwezig blijkt op het afgesproken adres. De chauffeur maakt hiervan in het systeem een loosmelding.
NEA	De afkorting NEA is ontstaan uit een samenwerkingsverband van het Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut (NVI) het Economisch Bureau voor het Wegvervoer (EWB) en het Administratief Centrum Beroepsvervoer (ACB).
NEA-index	Het jaarlijkse indexeringspercentage van de prijs vastgesteld door Panteia. In opdracht van Sociaal Fonds Mobiliteit maakt Panteia jaarlijks een overzicht van de laatste gemiddelde kostenontwikkelingen voor het taxivervoer. Panteia berekent de kostenontwikkelingsindex in absolute onafhankelijkheid.
No show	De benaming van een mislukt contact tussen chauffeur en gebruiker op het moment van ophalen op het ophaaladres. De chauffeur maakt hier een loosmelding van.
OV	Openbaar Vervoer: voor iedereen openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig.
OV-advies	Wanneer binnen een loopafstand van 10 minuten een reguliere OV-verbinding is krijgt de vrije reiziger een OV-advies en kan dan niet tegen het OV-regiotaxitarief met de regiotaxi reizen.
OV Knooppunt	Aangewezen punt waar verschillende vormen van OV bij elkaar kunnen komen.
Puntbestemming	Aanvullend reisbereik dat door Aanbestedende Dienst wordt aangewezen voor de doelgroep Wmo, zowel voor als tijdens de contractperiode, ongeacht de overschrijding van de toegestane straal van 25 kilometer.
Regiotaxi	Aanvullend en/of vervangend vraagafhankelijk openbaar vervoersysteem waarbij gebruik gemaakt wordt van voertuigen voor het vervoeren van maximaal 8 personen, de chauffeur daaronder niet meegerekend.
Regiotaxi Noordoost-Brabant	De naam van het vervoersysteem.
Servicepunt Regiotaxi Noordoost-Brabant	Ambtelijke organisatie die namens de GR-KCV de doelstellingen realiseert en uitvoering geeft aan de daaruit voortvloeiende overeenkomsten en het aanspreekpunt is voor de Opdrachtnemer en de Gebruiker.
Taxipoint	Aanmeldpunt voor ritten vanaf een locatie waar veel taxi's aan- en afrijden waarbij alleen de pas door een pashouder gehaald hoeft te worden om direct een rit te bestellen.
Vrije reiziger	De reiziger die zonder indicatie uit het sociaal domein (thans Wmo-indicatie) gebruik maakt van de Regiotaxi. Reizigers die een indicatie sociaal domein (thans Wmo-indicatie) hebben, maar het hun ter beschikking gestelde reisbudget hebben opgebruikt, worden ook beschouwd als vrije reiziger.
Wmo	Wet maatschappelijke ondersteuning.

Bijlage 4: Geprognosticeerde balans

ACTIVA	Balans per 31-12-2022		Begroting									
			Per 31-12-2023		Per 31-12-2024		Per 31-12-2025		Per 31-12-2026		Per 31-12-2027	
Vaste activa												
Investeringen met een economisch nut		6.947		7.000		7.000		7.000		7.000		7.000
Vlottende activa												
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar												
Vorderingen op openbare lichamen	486.474		475.000		475.000		475.000		475.000		475.000	
Uitzetting in Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	414.794		246.472		159.452		117.582		105.867		96.544	
		901.268		721.472		634.452		592.582		580.867		571.544
Liquide middelen		288.116		278.116		268.116		258.116		248.116		238.116
Overige nog te ontvangen bedragen en de vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen		15.620		16.000		16.000		16.000		16.000		16.000
Totaal activa		1.211.951		1.022.588		925.568		873.698		851.983		832.660
PASSIVA												
Vaste financieringsmiddelen												
Eigen vermogen												
Algemene reserve	556.806		569.952		469.952		429.952		429.952		429.952	
Bestemmingsreserve projecten	274.007		193.030		133.030		78.030		53.030		30.257	
Gerealiseerd resultaat	13.146		-100.000		-40.000		0		0		0	
		843.959		662.982		562.982		507.982		482.982		460.209
Netto Vlottende Schulden met een rentetypische looptijd korter dan een jaar												
Overige schulden		311.224		300.000		300.000		300.000		300.000		300.000
Overlopende passiva												
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	56.768		59.606		62.587		65.716		69.002		72.452	
		56.768		59.606		62.587		65.716		69.002		72.452
Totaal passiva		1.211.951		1.022.588		925.568		873.698		851.983		832.660
Solvabiliteit		70%		65%		61%		58%		57%		55%