



# Kadernota 2023

CONCEPT

Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer  
Vastgesteld door het Dagelijks Bestuur op 8 december 2021

## INHOUD

1.	Inleiding	3
2.	Ontwikkelingen	4
3.	Beleid	8
4.	Organisatie	10
5.	Financiële uitgangspunten	11
6.	Baten en lasten	13
7.	Bijdrage Gemeente	15
	<i>Tabel 3. Bijdrage organisatiekosten per gemeente</i>	15
	<i>Tabel 4. Exploitatiekosten</i>	15
	<i>Tabel 5. Netto exploitatiekosten</i>	16
	<i>Tabel 6. Totale kosten per deelnemer</i>	16

## 1. INLEIDING

In deze kadernota presenteren wij de uitgangspunten van de Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief vervoer Brabant Noordoost (GR-KCV). Deze uitgangspunten hebben betrekking op de begroting 2023 en het meerjarenperspectief 2024-2026.

In deze kadernota worden de ontwikkelingen geschetst welke mogelijk van invloed zijn op de exploitatie van het regiotaxivervoer in Noordoost-Brabant. Op basis van deze nota stelt het bestuur de kaders vast voor de bedrijfsvoering en daarmee de begrote kosten.

De uitgangspunten en kaders waarbinnen de GR-KCV werkt, zijn vastgelegd in de Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant Noordoost. De vertaling hiervan naar jaarlijkse begrotings- en verantwoordingsstukken gebeurt conform het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV). Deze kadernota markeert hiermee het startpunt van het begrotingsproces. De vertaling van deze kaders zullen hun plek vinden bij de totstandkoming van de begroting 2023-2026.

### Met deze kadernota;

- Wordt voldaan aan artikel 34b van de Wet gemeenschappelijke regelingen, namelijk dat vóór 15 april 2022 de kaders voor de begroting 2023 aan de raden van de deelnemende gemeenten wordt gezonden.
- Stelt het Algemeen Bestuur op 4 april 2022 de kaders vast op basis waarvan het Dagelijks Bestuur de conceptbegroting 2023 en de meerjarenramingen 2024-2026 opstelt. Behandeling van de begroting 2023 vindt plaats in de vergadering van het Algemeen Bestuur van 4 juli 2022.

## 2. ONTWIKKELINGEN

Sinds 1-1-2019 is Munckhof Taxi B.V. uit Horst de opdrachtnemer voor het regiotaxivervoer. Munckhof voert de regie en verzorgt met vijf lokale onderaannemers het vervoer in de regio Noordoost-Brabant. De looptijd van het contract is drie jaar met tweemaal een verlengingsoptie met een jaar. Het Algemeen Bestuur heeft in haar vergadering van 7 juli 2021 gebruik gemaakt van de eerste verlengingsoptie en de vervoersovereenkomst verlengd tot en met 31-12-2022.

Indien de tweede verlengingsoptie wordt verzilverd dan zal het contract van rechtswege eindigen per 31-12-2023. De aanbesteding van het nieuwe vervoerscontract per 1-1-2024 zal in 2023 plaatsvinden. De extra kosten die deze aanbesteding met zich meebrengt worden in de begroting 2023 opgenomen.

### Herindeling gemeenten

Per 1-1-2022 vormen de gemeenten Cuijk, Boxmeer, Grave, Mill & Sint Hubert en Sint Anthonis één gemeente Land van Cuijk. Per die datum vormen ook de gemeenten Uden en Landerd samen de gemeente Maashorst. Dit betekent dat het aantal deelnemende gemeenten van de GR-KCV terug is gegaan van elf naar zes gemeenten.

### COVID-19

De coronapandemie die sinds maart 2020 ons leven beheerst, en de daarmee gepaard gaande RIVM-maatregelen, heeft grote impact op het vervoersvolume, de exploitatie en de bedrijfsvoering van de GR-KCV Brabant Noordoost. Het blijft onzeker wanneer het normale leven weer langzaam opgepakt kan worden. De verwachting is dat dit tot ver in 2022 zal duren.

Deze onzekerheid maakt het moeilijk om een juiste inschatting van het vervoer in 2023 te maken. Normaal gesproken zou het jaar 2021 de basis vormen voor de uitgangspunten voor de begroting 2023. Aangezien 2021 niet representatief is voor de uitgangspunten, maar ook 2020 niet, is deze kadernota gebaseerd op het vervoersvolume 2019 en de begroting 2022.

### Vervoersvolume

De ontwikkelingen in het vervoersvolume zijn grillig en kunnen sterk schommelen in de tijd. Eerder signaleerden we een trend dat er een toenemend beroep wordt gedaan op het Wmo-vervoer. Met name in de laatste maanden van 2019 en de eerste twee maanden van 2020 zagen we een sterke toename in het gebruik van de regiotaxi, gemiddeld 20.000 ritten per maand.

Corona maakte in maart 2020 abrupt een einde aan deze ontwikkeling. Op het hoogtepunt van de coronacrisis zijn de vervoersvolumes in onder meer het Wmo-vervoer fors gedaald.

In Noordoost-Brabant is het vervoer in 2020 gedaald naar gemiddeld 50% ten opzichte van het normale niveau. Het dieptepunt lag in april 2020. In deze maand is amper 7% van het normale volume gereden. Met de versoepelingen van de maatregelen trok het vervoer, vanaf juni 2021, langzaam weer aan tot 83% in september 2021. De recente aangescherpte maatregelen maakt dat de ontwikkeling van het vervoersvolume ook voor 2023 moeilijk voorspelbaar is.

### Onzekerheden betreffende de beheersbaarheid van vervoer

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

projectsubsidie van de Provincie. In oktober 2021, het moment dat de situatie omtrent COVID het toeliet, is de pilot "Voor Elkaar Pas" gestart voor onze Wmo-klanten. Tegelijkertijd hebben OV-Opstapdagen plaatsgevonden om onze Wmo-klanten bekend te maken met het reizen met het openbaar vervoer. De ingangsdatum van de Voor Elkaar Pas was 1 november 2021. Echter twee weken later zijn de coronamaatregelen weer aangescherpt. Deze maatregelen zullen effect hebben op het gebruik van de Voor Elkaar Pas. Met deze onzekerheid zullen we de effecten van de invoering van de Voor Elkaar Pas op het Wmo-vervoer veiligheidshalve niet vertalen in de begroting.

### 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

De regio Noordoost-Brabant is een landelijk gebied waar het aanbod van het reguliere OV met name in de kernen is teruggedrongen. Dit kan een 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.

In Noordoost-Brabant is het regiotaliervoer, 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-regiotaliervoer was in 2021 in heel Noord-Brabant nagenoeg op hetzelfde niveau als in 2019. Dit is mede veroorzaakt doordat van maart 2020 tot maart 2021 de regiotali als vangnet voor het uitvallen van de buurtbussen is ingezet. De vrije reiziger kon in deze periode tegen het lagere Wmo-tarief gebruik maken van de regiotali, indien er geen reguliere busverbinding voorhanden was. Vanaf maart 2021 zijn de buurtbussen coronaproof ingericht en weer gaan rijden. Door het landelijke karakter is het OV-regiotaliervoer, ook nadat de buurtbussen weer zijn gaan rijden, op het normale niveau gebleven.

### Gedeelde Mobiliteit

Met de visie "gedeelde mobiliteit is maatwerk" (2018) heeft de provincie een beweging ingezet naar gedeelde mobiliteit. Hart van Brabant en Noordoost-Brabant vormen samen het concessiegebied Brabant-Oost.

Met alle gemeenten zijn gesprekken gevoerd over "gedeelde mobiliteit" ter voorbereiding van het opstellen van een gezamenlijke ambitie. Dit is vertaald in een ambitiedocument dat voorligt bij de diverse colleges ter vaststelling. Op basis van dit document wordt, vanuit ieders verantwoordelijkheid, gezamenlijk werk gemaakt van gedeelde mobiliteit.

De provincie blijft concessies verlenen voor het lijngebonden vervoer (de grotere reizigersstromen) en buurtbussen. Daarnaast introduceert de provincie flexibele vervoersoplossingen (Flex-vervoer: hubtaxi en haltetaxi). Hier liggen combinatiemogelijkheden en -kansen met de flexibele vervoerscontracten die onder gemeentelijke verantwoordelijkheid vallen (doelgroepenvervoer). Provincie en gemeenten willen de nieuwe contracten hiervoor gezamenlijk aanbesteden. Daarnaast kijken gemeenten en provincie hoe deelmobiliteit en vrijwilligersinitiatieven gezamenlijk gestimuleerd kunnen worden.

### Samenwerkingsovereenkomst Provincie

De Samenwerkingsovereenkomst met de Provincie is per 1-1-2021 van rechtswege beëindigd. Vanaf die datum is de bijdrage van de provincie in de organisatiekosten gebaseerd op het OV-aandeel in het vervoersvolume. Op basis van de afgelopen jaren zal deze bijdrage circa 10% bedragen. Voor de jaren 2021 en 2022 heeft de GR-KCV gebruik gemaakt van de overgangsregeling en een deel van de projectsubsidie aangewend voor de organisatiekosten. Voor 2023 geldt geen overgangsregeling. De financiële bijdragen van de gemeenten zullen vanaf 2023 hoger zijn dan de voorgaande jaren (zie tabel 2).

Ook zijn de criteria voor de aanwending van de projectsubsidie gewijzigd. Voor Noordoost-Brabant is een subsidie "Gedeelde Mobiliteit" beschikbaar ter hoogte van € 212.129,-. Hiervan dient 60% aangewend te worden voor Bravo Flex- of Bravo Samen- projecten. Maximaal 15% voor de doorontwikkeling van de regiotaxi en maximaal 25% voor mentale toegankelijkheid.

Iedere gemeente of vrijwilligersorganisatie kan een beroep doen op deze subsidie en rechtstreeks een aanvraag indienen bij de provincie. Zij toetsen of de aanvraag voldoet aan de gestelde criteria en past binnen het beschikbare budget. De regie over de aanwending van de projectengelden ligt hiermee niet meer volledig bij het Servicepunt Regiotaxi. Dit houdt in dat wij deze projectsubsidie vanaf 2023 alleen in de begroting van de GR-KCV Noordoost-Brabant zullen opnemen voor de eigen projecten en niet meer voor de projecten van de deelnemende gemeenten.

### Ontwikkelingen in de taxibranche

#### NEA-index

Panteia heeft berekend dat de NEA-index voor het zorg- en taxivervoer in 2022 uitkomt op 3,5%. De twee belangrijkste ontwikkelingen die meewegen zijn:

1. De stijging van de cao-lonen met 2,5% per 1 januari 2022. Daarnaast zijn er ook afspraken gemaakt voor de zogenaamde 'verloonde tijd', waardoor de kostenontwikkeling in totaal op 2,6% voor 2022 uitkomt.
2. Een stijging van de brandstofkosten in 2021 waardoor er een correctie van 0,9% wordt doorgevoerd.

De coronacrisis heeft een grote impact op het taxivervoer en geleid tot een sterke daling in de 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.

#### Chauffeurstekort

De taxibranche kampt met een groot tekort aan chauffeurs. Het feit dat er veel chauffeurs in coronatijd zijn uitgestroomd, is op piekmomenten goed voelbaar. Ondanks de generieke steunmaatregelen en het feit dat diverse opdrachtgevers financieel bijsprongen door een deel van de uitgevallen ritten te vergoeden, kregen de vervoerders flinke financiële klappen.

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.

Sinds juni is de vervoersvraag toegenomen. Door het oplopen van de coronabesmettingen neemt ook het aantal ziekmeldingen onder het personeel toe. Het gaat niet alleen om een tekort aan chauffeurs, maar ook ondersteunend personeel als centralisten, begeleiders en monteurs. Het personeelstekort is voor de vervoerders een moeilijk op te lossen probleem. Elders in het land loopt het tekort dusdanig op dat bedrijven steeds vaker aangeven dat ze ritten niet meer op tijd kunnen rijden, of dat ritten zelfs helemaal uit dreigen te vallen. Ook de regio Noordoost-Brabant heeft te kampen met chauffeurstekorten, maar nog niet in de mate dat ritten niet uitgevoerd kunnen worden.

### Code VVR

Door een wijziging in de Code Veilig Vervoer Rolstoelgebruikers (Code VVR), de richtlijn voor rolstoelvervoer, veranderen kaders voor rolstoelen in het vervoer. Er geldt dan een normering als voorwaarde om met de rolstoel vervoerd te mogen worden.

De vernieuwde code VVR gaat per 1 januari 2022 in. 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. Chauffeurs moeten vanaf 1-1-2022 daarom, ongeacht of de rolstoel wel of niet voldoet aan deze richtlijn, de afweging maken of een rolstoel veilig vastzetbaar en vervoerbaar is. Omdat de verantwoordelijkheid voor de veiligheid van de passagiers te allen tijde bij de vervoerder en de chauffeur ligt, worden chauffeurs getraind om op basis van de code een juiste afweging te kunnen maken of de rolstoel veilig vervoerd kan worden.

We zullen monitoren hoe vaak het voorkomt dat een rolstoel door de invoering van de code VVR niet vervoerd kan worden. We zullen Munckhof vragen op welke wijze de rolstoelgebruiker binnen de wettelijke normen toch vervoerd kan worden.

### 3. BELEID

#### Doel

Het sociaal-recreatieve doelgroepenvervoer, voor mensen met een mobiliteitsbeperking, draagt bij aan de zelfredzaamheid van zijn gebruikers en hun mogelijkheden om maatschappelijk actief te zijn. De regio Noordoost-Brabant vindt het belangrijk dat aanvullende voorzieningen op het reguliere openbaar vervoer behouden blijven. Er moet altijd een vangnet beschikbaar zijn voor kwetsbare groepen waarvoor geen alternatief voorhanden is. Maar er moet wel voldoende grip blijven op de kosten, effectiviteit en efficiency ervan.

De GR-KCV heeft 8.075 klanten met een Wmo-vervoerspas en 3.977 klanten met een OV-regiotaxipas. Voor Corona voerde Regiotaxi Noordoost-Brabant bijna 250.000 ritten per jaar uit. De gebruikers van de regiotaxi zijn veelal 75- plussers. Dit is in lijn met het gegeven dat veel mensen op hogere leeftijd vroeger of later te maken krijgen met een lichamelijke beperking.

#### De wereld van mobiliteit

De wereld van mobiliteit is echter sterk aan verandering onderhevig. Nieuwe technieken zorgen voor een andere manier van reizen. Burgers zijn steeds meer gewend aan het maken van flexibele keuzes. Zekerheid om te kunnen reizen van A naar B speelt hierbij een cruciale rol.

De demografische ontwikkelingen, met name de vergrijzing, zorgen ervoor dat het gebruik van het Wmo-vervoer verder zal toenemen. Mensen blijven mentaal langer actief en zullen door hun fysieke beperkingen steeds meer een beroep doen op vervoersvoorzieningen.

Het huidige vervoerscontract heeft een looptijd van 2019-2022. De GR-KCV heeft gebruik gemaakt van de eerste optie tot verlenging. Wanneer gebruik wordt gemaakt van de tweede optie tot 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 is de verwachting dat de aanbestedingen voor de nieuwe OV-concessies uitgesteld wordt naar medio 2027, zodat niet alle concessies gelijktijdig op de markt komen.

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.

#### Klanttevredenheidsonderzoek

Om inzicht te krijgen in de wensen en behoefte van de reizigers van de Regiotaxi Noordoost-Brabant, is eind 2020 een enquête uitgezet onder de klanten van de regiotaxi. Doel van deze inventarisatie is om onze dienstverlening te optimaliseren.

Het algemeen oordeel over Regiotaxi Noordoost-Brabant is overwegend positief. Meer dan 90% van de respondenten is tevreden over de dienstverlening van zowel de ritreservering bij Munckhof, de chauffeur en het Servicepunt Regiotaxi. Van de respondenten geeft 38% aan sinds Corona niet met de regiotaxi gereisd te hebben.



Meer dan de helft van de respondenten reisde, zowel voor als tijdens Corona, gemiddeld 1 tot 2 keer per maand, waarbij de regiotaxi met name gebruikt wordt om familie, vrienden of kennissen te bezoeken (71%) of voor medische afspraken (56%).

De resultaten van deze enquête worden meegenomen in het uit te voeren beleid van de GR-KCV.

## 4. ORGANISATIE

### Servicepunt Regiotaxi Noordoost-Brabant

Het Servicepunt Regiotaxi Noordoost-Brabant draagt zorg voor de uitvoering van het collectief en vraagafhankelijk vervoer voor de regio Noordoost-Brabant. Het Servicepunt wil zich de komende jaren verder ontwikkelen als kennispartner voor de gemeenten. 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 jaren 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 voor de 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.

## 5. FINANCIËLE UITGANGSPUNTEN

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

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-percentages dat dit zal voorkomen). De uitkomst van deze berekening wordt vermenigvuldigd met de factor 1,4 om een marge in te bouwen voor overige, onvoorziene risico's. Voor de uitkomst van deze berekening houdt de GR-KCV een weerstandsvermogen aan, zodat mogelijke risico's gedekt kunnen worden.

### Financiële uitgangspunten begroting 2023

Voorgesteld wordt om de begroting 2023 op basis van de volgende uitgangspunten op te stellen:

- Het vervoersvolume van 2019 zoals opgenomen in de begroting 2022 wordt als uitgangspunt genomen.
- Door Corona was het Wmo-vervoersvolume in 2021 66% ten opzichte van 2019. De verwachting is dat het lang zal duren voordat het vervoer helemaal zal aantrekken. Daarom wordt voor 2023 voor het Wmo-vervoer een percentage van 95% ten opzichte van het normale vervoersvolume gehanteerd.
- Uitzondering hierbij vormt de gemeente Boekel. In Boekel is het vervoersvolume tijdens Corona nagenoeg gelijk aan het vervoersvolume voor Corona. In een aantal maanden lag het vervoer zelfs boven het normale niveau. Voor het Wmo-vervoer in Boekel zal voor 2023 dan ook het normale vervoersvolume worden gehanteerd.
- Dit geldt ook voor het OV-regiotaxivervoer. Sinds de pandemie is het OV-regiotaxivervoer amper gedaald. En ook hier was het volume in een aantal maanden boven het normale niveau. Voor het OV-regiotaxivervoer zal voor 2023 dan ook het normale vervoersvolume worden gehanteerd.
- Jaarlijks wordt de NEA-index toegepast. Voor de jaren 2024-2026 wordt gewerkt met een geschatte NEA-index van 3,35. Deze is gebaseerd op het gemiddelde van NEA-index 2019, 2020, 2021 en 2022, respectievelijk 2,2; 6,7; 1,0 en 3,5.
- De organisatiekosten 2023 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 2023 en volgende jaren wordt gewerkt met een percentage van 3%.
- Voor de overige bedrijfskosten is een index-percentages 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 afgerekend.

- De afrekensystematiek voor de overige kosten van bedrijfsvoering (beheer- loon- en kapitaalkosten) gebeurt op basis van het inwoneraantal per gemeente (peildatum 1-1-2021).
- Alle bedragen worden weergegeven exclusief btw.
- Het vervoersvolume 2019 geldt ook als uitgangspunt voor de meerjarenraming waarbij we langzaam groeien naar een normaal vervoersvolume in 2025, te weten:
  - 2023 = 95% van het geïndexeerde vervoersvolume 2019
  - 2024 = 97,5% van het geïndexeerde vervoersvolume 2019
  - 2025 = 100% van geïndexeerde vervoersvolume 2019
  - 2026 = geïndexeerde vervoersvolume 2025
- Uitzondering hierop vormen het Wmo-vervoer in de gemeente Boekel en het OV-regiotaxivervoer voor de provincie. Voor beiden wordt voor de meerjarenraming 100% van het normale vervoersvolume gehanteerd.

## 6. BATEN EN LASTEN

Tabel 1: Baten en Lasten - cijfers zijn inclusief niet af te dragen c.q. teruggevraagde btw

GR-KCV Brabant Noordoost					
Taakveld	Begroting 2022	Begroting 2023	Meerjarenraming		
			2024	2025	2026
<b>BATEN</b>					
Programma 1: Wmo-vervoer					
6.71 Bijdrage gemeenten: Wmo-vervoer	3.999.401	3.926.712	4.165.053	4.414.956	4.562.857
6.71 Bijdrage gemeenten: Regiekosten	444.378	428.914	447.244	466.051	473.508
Totaal Programma 1	<b>4.443.779</b>	<b>4.355.625</b>	<b>4.612.297</b>	<b>4.881.007</b>	<b>5.036.365</b>
Programma 2: Aanvullend OV-vervoer					
2.5 Bijdrage Provincie: OV-regiotaxivervoer	337.116	348.410	360.082	372.144	384.611
2.5 Bijdrage Provincie: Regiekosten	37.457	38.057	38.666	39.284	39.913
2.5 Bijdrage Provincie: OV-adviezen	17.684	17.967	18.255	18.547	18.844
Totaal Programma 2	<b>392.258</b>	<b>404.434</b>	<b>417.002</b>	<b>429.976</b>	<b>443.368</b>
Organisatiekosten Servicepunt Regiotaxi					
0.4 Bijdrage gemeenten: organisatiekosten	361.172	415.529	427.725	440.287	453.226
0.4 Bijdrage Provincie: organisatiekosten	87.352	46.170	47.525	48.921	50.358
0.4 Bijdrage Provincie: projecten	169.629	84.852	84.852	84.852	84.852
Totaal inkomsten organisatiekosten	<b>618.153</b>	<b>546.551</b>	<b>560.102</b>	<b>574.060</b>	<b>588.436</b>
<b>Totaal baten</b>	<b>5.454.190</b>	<b>5.306.611</b>	<b>5.589.401</b>	<b>5.885.043</b>	<b>6.068.169</b>
<b>LASTEN</b>					
Programma 1: Wmo-vervoer					
6.71 Exploitantiekosten Wmo-vervoer	3.999.401	3.926.712	4.165.053	4.414.956	4.562.857
2.5 Exploitantiekosten regie	444.378	428.914	447.244	466.051	473.508
Totaal Programma 1	<b>4.443.779</b>	<b>4.355.625</b>	<b>4.612.297</b>	<b>4.881.007</b>	<b>5.036.365</b>
Programma 2: Aanvullend OV-vervoer					
2.5 Exploitantiekosten OV-vervoer	337.116	348.410	360.082	372.144	384.611
2.5 Exploitantiekosten regie	37.457	38.057	38.666	39.284	39.913
2.5 Exploitantiekosten OV-adviezen	17.684	17.967	18.255	18.547	18.844
Totaal Programma 2	<b>392.258</b>	<b>404.434</b>	<b>417.002</b>	<b>429.976</b>	<b>443.368</b>
Programma 3: Bestedingsplan projecten					
0.4 Personeelslasten Projecten	100.000				
0.4 Doorontwikkeling		31.819	31.819	31.819	31.819
0.4 Verhogen mentale toegankelijkheid		53.033	53.033	53.033	53.033
0.4 Aanbesteding nieuw vervoerscontract		100.000			
0.4 Overige projectkosten	69.629				
Totaal Programma 3	<b>169.629</b>	<b>184.852</b>	<b>84.852</b>	<b>84.852</b>	<b>84.852</b>
Organisatiekosten Servicepunt Regiotaxi					
0.4 Personeelslasten	322.024	339.092	349.265	359.743	370.535
0.4 Overige bedrijfskosten	116.500	112.607	115.985	119.465	123.049
0.8 Onvoorzien	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Totaal beheerkosten	<b>448.524</b>	<b>461.699</b>	<b>475.250</b>	<b>489.208</b>	<b>503.584</b>
<b>Totaal lasten</b>	<b>5.454.190</b>	<b>5.406.611</b>	<b>5.589.401</b>	<b>5.885.043</b>	<b>6.068.169</b>

Tabel 2: Resultaat

RESULTAAT					
<b>Resultaat vóór bestemming</b>	0	-100.000	0	0	0
<b>Bestemming resultaat</b>					
Ten laste (+)/gunste (-) van Reserve Projecten	0	-100.000	0	0	0
Ten laste (+)/gunste (-) van het Weerstandsver	0	0	0	0	0
<b>Rekeningresultaat</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Geraamde projectkosten	169.629	184.852	84.852	84.852	84.852

## 7. BIJDRAGE GEMEENTE

\*Bedragen exclusief btw

Tabel 3. Bijdrage organisatiekosten per gemeente

GR-KCV Brabant Noordoost - Organisatiekosten							
		Inwoners	Aandeel	Bijdrage gemeente			
		1-1-2021	%	2023	2024	2025	2026
Totaal te verdelen kosten kadernota 2023	461.699						
Subsidie provincie	46.170						
Kosten te betalen door gemeenten	415.529						
Bernheze		31.455	8,6%	35.820	36.872	37.955	39.070
Boekel		10.959	3,0%	12.480	12.846	13.223	13.612
Land van Cuijk		90.194	24,7%	102.711	105.726	108.831	112.029
Maashorst		58.108	15,9%	66.172	68.115	70.115	72.176
Meerijstad		81.647	22,4%	92.978	95.707	98.518	101.413
Oss		92.526	25,4%	105.367	108.460	111.645	114.926
<b>Totaal</b>		<b>364.889</b>	<b>100%</b>	<b>415.529</b>	<b>427.725</b>	<b>440.287</b>	<b>453.226</b>

- De bijdrage van de gemeente in de beheerkosten wordt berekend op basis van het inwoneraantal peildatum 1-1-2021 (CBS).
- Vanaf 2023 is het aandeel van de provincie in de organisatiekosten naar rato aandeel OV-ritten. Naar verwachting zal deze bijdrage 10% zijn.

Tabel 4. Exploitatiekosten

GR-KCV Brabant Noordoost - Bruto exploitatiekosten exclusief BTW										
	Klanten 31-7-2021	% aandeel totaal		% aandeel Wmo		2022	2023	2024	2025	2026
		klanten	vervoer	klanten	vervoer					
Bernheze	702	5,6%	7,3%	8,2%	7,9%	351.129	343.422	364.062	385.677	397.953
Boekel	282	2,2%	3,6%	3,3%	3,9%	174.832	180.383	186.115	192.034	198.147
Land van Cuijk	1.682	13,4%	18,5%	19,6%	20,2%	896.726	877.043	929.755	984.956	1.016.307
Maashorst	1.276	10,2%	14,1%	14,9%	15,4%	682.394	667.415	707.528	749.535	773.392
Meerijstad	1.730	13,8%	17,9%	20,2%	19,5%	866.132	847.120	898.033	951.351	981.632
Oss	2.903	23,1%	30,4%	33,9%	33,1%	1.472.566	1.440.243	1.526.804	1.617.453	1.668.935
<b>Totaal Wmo</b>	<b>8.575</b>	<b>68,3%</b>	<b>91,9%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>4.443.779</b>	<b>4.355.625</b>	<b>4.612.297</b>	<b>4.881.007</b>	<b>5.036.365</b>
Provincie (incl. OV-advies)	3.977	31,7%	8,1%			392.258	404.434	417.002	429.976	443.368
<b>Totaal GR-KCV</b>	<b>12.552</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>			<b>4.836.037</b>	<b>4.760.059</b>	<b>5.029.299</b>	<b>5.310.983</b>	<b>5.479.733</b>

Het aandeel in het vervoersvolume van de Wmo wijkt iets af van het aandeel klantenbestand in de gemeente. Deze afwijking kan verklaard worden door dat:

- Niet alle klanten gebruik maken van het Wmo-vervoer,
- Door de ligging van gemeenten meer en/of langere ritten worden afgelegd met de regiotali.
- In Boekel tijdens Corona het vervoersvolume vrijwel gelijk was aan het niveau van 2019. Derhalve is voor Boekel het normale vervoersvolume als uitgangspunt genomen.

Tabel 5. Netto exploitatiekosten

GR-KCV Brabant Noordoost										
Netto exploitatiekosten ex BTW na aftrek eigen bijdrage klant										
	Begroting 2022		2023		2024		2025		2026	
	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto
Bernheze	49.381	301.748	48.554	294.868	51.501	312.561	54.591	331.086	56.420	341.533
Boekel	25.345	149.487	26.232	154.151	27.111	159.004	28.019	164.015	28.958	169.189
Land van Cuijk	125.558	771.168	123.455	753.588	130.948	798.807	138.805	846.151	143.455	872.851
Maashorst	93.829	588.565	92.257	575.158	97.857	609.671	103.729	645.807	107.203	666.189
Meerijstad	123.404	742.728	121.337	725.783	128.702	769.331	136.424	814.927	140.994	840.638
Oss	206.661	1.265.905	203.199	1.237.043	215.533	1.311.271	228.465	1.388.988	236.119	1.432.817
<b>Totaal Wmo</b>	<b>624.178</b>	<b>3.819.601</b>	<b>615.035</b>	<b>3.740.591</b>	<b>651.652</b>	<b>3.960.645</b>	<b>690.033</b>	<b>4.190.974</b>	<b>713.149</b>	<b>4.323.216</b>
Provincie (incl. OV-advies)	143.357	248.901	148.374	256.059	153.345	263.657	158.482	271.493	163.791	279.576
<b>Totaal GR-KCV</b>	<b>767.535</b>	<b>4.068.502</b>	<b>763.409</b>	<b>3.996.650</b>	<b>804.997</b>	<b>4.224.302</b>	<b>848.515</b>	<b>4.462.468</b>	<b>876.940</b>	<b>4.602.793</b>

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

GR-KCV Brabant Noordoost - Totale kosten					
	2022	2023	2024	2025	2026
Bernheze	332.883	330.688	349.433	369.041	380.603
Boekel	160.335	166.631	171.851	177.239	182.801
Land van Cuijk	860.444	856.300	904.533	954.982	984.881
Maashorst	646.081	641.330	677.785	715.922	738.364
Meerijstad	823.543	818.761	865.038	913.445	942.051
Oss	1.357.488	1.342.410	1.419.730	1.500.633	1.547.743
<b>Totaal Wmo</b>	<b>4.180.773</b>	<b>4.156.120</b>	<b>4.388.370</b>	<b>4.631.261</b>	<b>4.776.442</b>
Provincie (incl. OV-advies)	336.253	302.229	311.182	320.414	329.935
<b>Totaal</b>	<b>4.517.026</b>	<b>4.458.350</b>	<b>4.699.552</b>	<b>4.951.676</b>	<b>5.106.377</b>