

Aan de gemeenteraad

Dienst/afdeling: MM-MO

Onderwerp: Begroting 2024 en Jaarverslag/jaarrekening 2022 Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant Noordoost-Oost (GR-KCV)

Wat adviseert het college te besluiten?

1. De volgende zienswijze te geven op de Begroting 2024 van Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant Noordoost:
 - We ondersteunen de inhoudelijke koers in de begroting 2024 van de GR-KCV. De aandacht voor de actuele ontwikkelingen van het vervoer en de organisatie hiervan vinden wij goed. Dit zorgt ervoor dat een optimaal, duurzaam en toekomstbestendig vervoerssysteem kan worden gecreëerd.

Wat is de aanleiding voor dit advies?

De Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant Noordoost 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. Via de zienswijze kan de gemeenteraad zijn beleidsmatige en/of financiële aandachtspunten meegeven.

Welk resultaat willen we bereiken?

We bereiken duidelijkheid over de koers die de GR-KCV Brabant Noordoost hanteert en over de plannen en projecten voor 2024. De gemeenteraad kan mede richting geven aan de inhoudelijke en financiële koers van de GR-KCV Brabant Noordoost.

Drie centrale ambities onderbouwen het werk van de GR-KCV Brabant-Noordoost:

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.

De GR-KCV blijft inzetten op het versterken van de interne en externe communicatie richting gemeenten, vervoerders, klanten en de omgeving van de klant door middel van het versturen van nieuwsbrieven, ontwikkelen en verstrekken van managementrapportages aan de gemeenten en het houden van inloopsprekken.

De GR-KCV biedt de deelnemende 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. Daarnaast zorgt de GR-KCV Brabant Noordoost er met het regiotaxivervoer voor dat iedereen, van jong tot oud, in de regio Noordoost-Brabant actief deel kan nemen aan onze samenleving.

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 toekomstbestendig 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 aanbestedingsprocedure 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 1990 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. Door breder te kijken naar vervoersmogelijkheden zorgen we ervoor dat het Wmo-vervoer beschikbaar blijft voor hen die dat nodig hebben. Denk hierbij aan de inzet van *de Voor Elkaar Pas* om mensen te stimuleren om ook met het Openbaar Vervoer te reizen en dus meer gebruik te maken van voorliggende voorzieningen. Deze projecten

worden deels gefinancierd vanuit de projectsubsidie van de Provincie. De *Voor Elkaar Pas* wordt sinds 2021 ingezet als pilot in de deelnemende gemeenten van de GR-KCV. Eind 2023 wordt eventuele voortzetting van deze pilot besproken.

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 ontwikkelingen in vervoersbehoeften meer. De Wmo-reiziger lijkt het reisgedrag aangepast en verminderd te hebben, als gevolg van hun ervaringen in de coronajaren. 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.

De komende jaren ligt de focus op het optimaliseren van het gebruik van het OV en andere voorliggende voorzieningen. De steeds toenemende verschraving van het OV in het landelijk gebied maakt dit niet gemakkelijk. Desalniettemin blijven we ons in de toekomst focussen op efficiënt regiotaliëvervoer, om zo de verbindende factor van vervoer met het maatschappelijk leven binnen de financiële kaders te blijven vervullen. Samen met onze vervoerspartners 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-Regiotaliëvervoer 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 vertaalt 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%.

Risico's

1. Stijging vervoersvolume

- a. Demografische ontwikkelingen
- b. Uitdaging inschatting vervoersvolume
2. Onzekerheden beheersbaarheid van vervoer
3. Effecten NEA-index

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;
- Het aandeel van de provincie in de organisatiekosten is naar rato aandeel OV ritten. Naar verwachting bedraagt dit € 41.207;
- 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).

Begroting 2024: 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%.

Kosten gemeente Oss

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

De begroting van de GR-KCV wijkt af van de begroting van de gemeente Oss. In de voorgaande jaren (2020, 2021, 2022) heeft de gemeente te maken gehad met lagere bedragen dan begroot volgens de GR-KCV in verband met de coronapandemie. De gemeente Oss houdt de kosten maandelijks nauwlettend in de gaten, om tijdig bij te sturen als dat nodig is.

b. Communicatie

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

c. Uitvoering

Het Regionaal Ambtelijk Overleg GR-KCV en het Servicepunt Regiotaxi geven uitvoering aan de opgestelde beleidskaders en regionale doelen.

d. Overlegd met

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

Bijlagen

- Jaarstukken 2022 GR-KCV;
- Begroting 2024 GR-KCV;
- Adoptieadvies Begroting 2024 en Jaarstukken 2022 GR-KCV;
- Aanbiedingsbrief Begroting 2024 en Jaarstukken 2022 GR-KCV.

Samenvatting (korte inhoud)

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 opgepakt wordt na COVID-19 en meer gereisd zal worden, en anderzijds de financiële gevolgen van het nieuwe vervoerscontract die per 1-1-2024 ingaat.