

Raadsinformatiebrief

Datum	26 januari 2021	Zaaknummer	
		Portefeuille	Zorg, volkshuisvesting en volksgezondheid R. Compagne
Onderwerp	Kadernota 2022 Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant Noordoost		

Behandeling in commissie

Niet van toepassing

Kennisnemen van:

- De Kadernota 2022 van de Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant Noordoost.

Aanleiding

De GR Kleinschalig Collectief Vervoer (GR-KCV) Brabant Noordoost voert namens deelnemende gemeenten de taken uit betreffende het Wmo-vervoer. De kadernota geeft aan welke beleidsmatige en financiële uitgangspunten de GR hanteert voor de begroting 2022.

We bereiken duidelijkheid over de uitgangspunten die de GR-KCV Brabant Noordoost hanteert bij het opstellen van de begroting. De gemeenteraad kan mede richting geven aan de inhoudelijke en financiële koers van de Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant Noordoost door het indienen van een zienswijze.

Kernboodschap

Het college adviseert geen zienswijze in te dienen op de Kadernota 2022 van de Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant Noordoost.

De kadernota is gebaseerd op het vervoersvolume 2019 en de begroting 2021.

Als gevolg van Covid-19 en de daarmee gepaard gaande RIVM-maatregelen is het doelgroepenvervoer sinds maart 2020 gemiddeld nog maar 50% ten opzichte van voor de coronacrisis. Normaal gesproken zou het jaar 2020 de basis vormen voor de uitgangspunten voor de begroting van 2022. Aangezien 2020 niet representatief is, is deze kadernota gebaseerd op het vervoersvolume 2019 en de begroting 2021.

De uitgangspunten in de nota spelen in op ontwikkelingen die van invloed zijn op het vervoer van de GR-KCV Brabant Noordoost.

Afgezien van Covid-19 doen zich ontwikkelingen voor die van invloed zijn op de exploitatie en bedrijfsvoering van de GR-KCV Brabant Noordoost. Voor Covid-19 was de belangrijkste

ontwikkeling de aanzienlijke stijging in de vervoerskosten door onder andere de sterke toename van het vervoersvolume in de laatste maanden van 2019 en de eerste twee maanden van 2020. Daarnaast speelt de NEA-index (index voor kostenontwikkelingen van het algemeen binnenlands vrachtautovervoer) ook een belangrijke rol in de prijsontwikkeling van het vervoer. Voor 2021 is de NEA-index berekend op 1%. Dit is aanzienlijk lager dan het voorgaande jaar, 6,7% in 2020. Daarnaast liep de Samenwerkingsovereenkomst met de Provincie tot 1-1-2021. Vanaf deze datum draagt de Provincie per rato van het OV-vervoersvolume bij in de beheerkosten. Bovengenoemde ontwikkelingen betekenen voor de bijdragen van gemeenten een lichte daling van de exploitatiekosten en een stijging van de beheerkosten.

De kadernota is verder in lijn met bestaande (regionale) afspraken en ontwikkelingen.

In de kadernota worden door de betrokken gemeenten uitgangspunten vastgelegd en verder uitgewerkt voor de begroting 2022 en het meerjarenperspectief 2023-2025. De uitgangspunten vloeien deels voort uit eerdere besluiten die het bestuur heeft genomen, deels uit gemaakte contractuele afspraken en worden deels bepaald op basis van het financieel economisch beleid van de GR-KCV. Belangrijkste doel voor de komende jaren is het creëren van een optimaal, duurzaam en toekomstbestendig vervoerssysteem, waarin vervoer op langere termijn goed en betaalbaar aangeboden kan blijven aan mensen met een mobiliteitsbeperking in de regio Noordoost-Brabant. Met deze kadernota worden de gemeenten en de provincie in een vroeg stadium betrokken bij ontwikkelingen en financiële consequenties op de korte en middellange termijn.

Kanttekeningen

1.1 Een verdere stijging van het vervoersvolume leidt tot hogere kosten

Doordat een toenemend beroep wordt gedaan op het Wmo-vervoer, laten de vervoerskosten in 2019 en begin 2020 een aanzienlijke stijging zien. Naar aanleiding van deze stijging, zou in 2020 en 2021 gezocht worden naar beheersmaatregelen om het gebruik van met Wmo-vervoer en de daarmee gepaard gaande vervoerskosten terug te dringen. Een van de mogelijkheden was het stimuleren van het OV-gebruik door middel van de 'Voor Elkaar Pas' en de ontwikkeling en stimulering van kleinschalige mobiliteitsoplossingen. Deze worden gefinancierd vanuit de projectsubsidie van de provincie. Een deel van de projecten zijn door Covid-19 niet opgestart. Deze projecten worden alsnog opgestart als de situatie omtrent Covid-19 dit toelaat. Inmiddels wordt het contract voor de (rolstoel)bus voor Welzijn de Meierij op dit moment opgesteld. Met behulp van subsidie van de provincie Noord-Brabant kan deze bus voorliggend op de Regiotaxi worden ingezet. Ook is er nog altijd meer aandacht voor oneigenlijk gebruik, waardoor we het oneigenlijk gebruik in de loop van 2020 hebben zien afnemen.

1.2 Provinciale bijdrage in beheerkosten gewijzigd

Zoals eerder genoemd is de Samenwerkingsovereenkomst met de provincie op 1-1-2021 geëindigd. De provincie heeft besloten vanaf 2021 haar bijdrage in de beheerkosten naar rato van het aandeel in het vervoersvolume (aantal OV-ritten ten opzichte van totaal) te verstrekken. Op basis van de afgelopen jaren zal deze bijdrage circa 10% van de beheerkosten zijn. Om de bijdrage in de beheerkosten geleidelijk af te bouwen maakt de GR-KCV voor 2021 en 2022 gebruik van de overgangsregeling. Een deel van de projectsubsidie mag aangewend worden voor de beheerkosten. Dit betekent dat er in deze jaren minder in projecten kan worden geïnvesteerd. De verandering in de bijdrage van de provincie heeft tot gevolg dat de financiële bijdrage van de 11 gemeenten hoger wordt.

1.3 COVID-19

Nederland is gestart met het vaccineren van de bevolking tegen COVID-19. Vanaf maart worden 60-plussers gevaccineerd (een groot aandeel van de klanten van de regiotaxi). Het vooruitzicht is dat het derde kwartaal van 2021 het merendeel van de bevolking is gevaccineerd. Met het vaccineren zal naar verwachting het vervoer vanaf medio 2021 weer aantrekken. Het vermoeden is dat voor 2021 de realisatie onder de begroting zal liggen. Voor 2022 is, evenals bij de begroting van 2021, uitgegaan van cijfers onder normale omstandigheden. Deze cijfers zijn gebaseerd op het vervoersvolume van 2019.

1.4 Code Veilig Vervoer Rolstoelgebruikers (Code VVR)

De Code Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden (Code VVR) ziet landelijk toe op veilig vervoer van mensen die hun rolstoel als zitplaats in de taxi gebruiken. Deze rolstoel diende in principe vanaf 1 juli 2020 ISO-gecertificeerd te zijn, herkenbaar aan de sticker met het haaksymbool. Door de coronacrisis bleek de ingangsdatum niet haalbaar, waardoor de overgangstermijn van de code is uitgesteld tot 1 januari 2021 en later tot 31 december 2021. De tijd die resteert wordt door partijen (betrokken bij het veilig vervoer van rolstoelinzittenden) gebruikt voor de implementatie en verduidelijking van de overgangsregeling. Doel is en blijft duidelijkheid te verschaffen voor de rolstoelinzittende en de chauffeur. Tevens zal de tijd worden gebruikt om ook met andere stakeholders in gesprek te gaan over invullingsvoorwaarden voor de overgangsregeling. Hierbij wordt ingezet op een oplossing voor mensen die nu een rolstoel zonder haaksymbool hebben. Medipoint (onze hulpmiddelenleverancier) hanteert de nieuwe richtlijnen en zal dit ook blijven doen. Klanten met een rolstoel zonder haaksymbool kunnen voorlopig gebruik blijven maken van het huidige taxivervoer. Zodra meer bekend is over de nieuwe Code VVR, zal opnieuw in gesprek worden gegaan met de Regiotaxi en de hulpmiddelenleverancier.

Communicatie

We informeren het Servicepunt Regiotaxi over het niet indienen van een zienswijze.

Participatie

Het Reizigersplatform is tegelijkertijd met de gemeenteraad gevraagd om een zienswijze in te dienen op de begroting.

Duurzaamheid

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. Doel is om, met de inzet van data en kennis, de toekomstbestendigheid van het doelgroepenvervoer te borgen. Voor het Servicepunt zijn kostenefficiëntie en duurzaamheid belangrijke kernwaarden hierbij.

In 2019 is zijn stappen gezet in de ontwikkeling op het gebied van informatie- en kennismanagement en kwaliteitsbeheer door het ontwikkelen van een rapportage tool ten behoeve van de bestuurlijke informatievoorziening. De informatie die daarmee verzameld wordt, kan worden ingezet om het vervoer duurzamer aan te kunnen bieden.

Financiën

Financiële consequenties voor de (meerjaren)begroting 2021 van Meierijstad

In onderstaand overzicht zijn alle kosten voor Meierijstad opgenomen conform de Kadernota 2022 van de GR-KCV. Voor 2022 bedragen de totale kosten € 823.620. Dit past binnen de (meerjaren)begroting 2021 van Meierijstad.

Kosten gemeente Meierijstad

	Peildatum	Bruto exploitatiekosten gemeente				
	1-1-2020	2021	2022	2023	2024	2025
Aantal inwoners	81.194					
Aantal klanten	1.833					
Bruto exploitatiekosten vervoer		888.493	866.132	894.714	924.239	954.739
Eigen bijdrage klant		126.590	123.404	127.476	131.683	136.029
Netto exploitatiekosten		761.903	742.728	767.238	792.556	818.711
Aandeel beheerkosten		78.891	80.893	93.063	95.795	98.609
Totale kosten		840.794	823.620	860.301	888.351	917.320

Planning

- De gemeenteraad wordt gevraagd om, indien zij een zienswijze uit wil brengen, deze voor 30 maart 2021 kenbaar te maken aan het Dagelijks Bestuur van de GR-KCV.
- Het Dagelijks Bestuur van de GR-KCV stelt de Kadernota 2022 vast op 23 maart 2021.
- Het Algemeen Bestuur van de GR-KCV stelt de Kadernota 2022 vast op 17 april 2021.

Bijlage(n)

1. Kadernota 2022 GR-KCV

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van de gemeente Meierijstad

De secretaris,

De burgemeester



drs. M.G.C. Wilms-Wils



ir. C.H.C. van Rooij