Digitaal verzegeld door Zynyo B.V.
Datum: 18-06-2025 13:52 CEST
Document ID:
23629f94-b8f3-4694-b26e-958c95f04449

Raadsvoorstel

Zaaknummer: 40380 / 2025

Onderwerp: Jaarstukken 2024 en Begroting 2026 Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer (GR-KCV)

Auteur	:	Femke van Zoggel
Domein/team	:	Sociaal / Sociaal beleid
E-mail	:	Femke.vanZoggel@gemeentemaashorst.nl
Port.	:	R. Sour-van de Ven

Effect op de begroting

☐Ja ☒Nee

Onderwerp
Jaarstukken 2024 en Begroting 2026 Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer (GR-KCV)

Voorstel

1. De volgende zienswijze naar voren te brengen op de Begroting 2026 van de Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant Noordoost: *We zijn verheugd om te zien dat er in de begroting van 2026 geen verhoging van de inwonerbijdrage plaatsvindt. Wij spreken onze complimenten en onze dank daarvoor uit.*

Inleiding
De Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant Noordoost voert namens de deelnemende gemeenten taken uit. De begroting geeft aan welke koers zij hanteert voor 2026 en welke plannen en projecten zij daarvoor wil uitvoeren. Het jaarverslag en de jaarrekening geven aan hoe het jaar 2024 inhoudelijk en financieel verlopen is. Via de zienswijze op de begroting kan de gemeenteraad haar beleidsmatige en/of financiële aandachtspunten meegeven.

Jaarstukken 2024
In 2024 blijft het vervoersvolume voor het Wmo-vervoer steken rond 84% van het volume voor de pandemie. Tijdens de pandemie was het OV-

regiotaxivervoer vrijwel stabiel gebleven. Na de opheffing van alle maatregelen is het OV-regiotaxigebruik gedaald naar uiteindelijk 62% ten opzichte van 2019. Wel is in Maashorst in 2024 het vervoersvolume 112% ten opzichte van 2023. Hierbij is te zien dat het aantal ritten afneemt maar het aantal kilometer toeneemt.

De jaarrekening bevat de financiële verantwoording over het jaar 2024. Het gerealiseerd resultaat bedroeg €141.035 voordelig. In 2026 bereikt de huidige manager de pensioengerechtigde leeftijd. Het dagelijks bestuurt stelt voor hiervan een bedrag van €86.276 te reservering voor de opvolging van de manager te vormen. Verder wordt voorgesteld het resterend voordelig resultaat ad €54.759 ten gunste te brengen van de algemene reserve.

Welk resultaat willen we bereiken?
De GR-KCV wil bereiken dat aanvullende voorzieningen op het reguliere openbaar vervoer behouden blijven. Op deze manier is er altijd een vangnet beschikbaar voor kwetsbare groepen waarvoor geen alternatief vervoer voorhanden is. Door middel van de begroting bereiken we duidelijkheid over de koers die de GR-KCV hanteert en over de plannen en projecten voor 2026. De gemeenteraad kan mede richting geven aan deze inhoudelijke en financiële koers van de GR-KCV.

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 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 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.

Regiotaxi Noordoost-Brabant verzorgt twee soorten vervoer, het Wmo-vervoer en het OV-regiotaxivervoer. Het Wmo-vervoer is de verantwoordelijkheid van de gemeenten. Het OV-regiotaxivervoer is de

verantwoordelijkheid van de provincie en dient als vangnet daar waar geen reguliere OV-verbinding voor handen is. Tot 1-1-2026 wordt dit vervoer als deur-tot-deur vervoer uitgevoerd.

Het Wmo-vervoer is een wettelijke taak van de gemeente en blijft deur-tot-deur vervoer. Voor het OV-regiotaxivervoer wordt de vorm van deur-tot-deur vervoer met ingang van 1-1-2026 vervangen door Bravoflex als aanvulling op het openbaar vervoer. Bravoflex rijdt op bestelling, zonder vaste route of dienstregeling. De OV-klant wordt bij een halte in de buurt opgehaald en direct naar een OV-overstaphalte gebracht. Dit is een grotere bushalte of treinstation vanwaar gemakkelijk verder gereisd kan worden met het reguliere openbaar vervoer.

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 doelgroepen waarvoor geen alternatief voorhanden is. Echter dient voldoende grip te blijven op de kosten, effectiviteit en efficiency ervan.

Beoogd effect
We bereiken duidelijkheid over de financiële koers die de GR-KCV Brabant Noordoost over 2026 hanteert. De gemeenteraad kan mede richting geven aan de inhoudelijke en financiële koers van de GR-KCV Brabant Noordoost.

Argumenten

1.1 Er is rekening gehouden met de zienswijze van de kaderbrief 2026
Bij de kaderbrief is een zienswijze gegeven over de financiële vertaling van de kaderbrief. Hierbij is gevraagd;

- Extra kostenstijgingen en ontwikkelingen binnen de begroting op te vangen.
- De gemeentelijke bijdrage van 2025 als uitgangspunt te hanteren voor 2026 en de ambities voor 2026 en volgende jaren hierop aan te passen.
- De eigen loonstijgingen en prijscompensatie via ombuigingen op te vangen, zonder hierbij de kaasschaafmethode toe te passen.
- Dekking van nieuw beleid en eventuele nieuwe taken binnen de eigen begroting op te vangen

In de begroting van de GR-KCV is rekening gehouden met de financiële uitgangspositie van de gemeenten de komende jaren. Extra kostenstijgingen en ontwikkelingen worden binnen de begroting opgevangen. De gemeentelijke bijdrage voor 2026 is gelijk aan de

bijdrage van 2025. De eigen loonstijgingen en prijscompensatie worden via ombuigingen opgevangen, zonder hierbij de kaasschaafmethode toe te passen. Tot slot worden de dekking van nieuw beleid en eventuele nieuwe taken binnen de eigen begroting van de GR-KCV opgevangen.

1.2 De begroting past in het bestaande beleid.

In deze begroting wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de dynamiek in de voortdurende ontwikkelingen in het vervoer en de organisatie. Denk hierbij aan het effect van de vergrijzing, het chauffeurstekort, de verduurzaming van het vervoer en de onzekerheden in de beheersbaarheid van het vervoer. 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.

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 sinds 2023 een vaste bijdrage voor de uitvoering van het OV-regiotaxivervoer.

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

De wereld van mobiliteit is sterk aan verandering onderhevig. De demografische ontwikkelingen, met name de vergrijzing, zorgen ervoor dat het gebruik van het Wmo-vervoer vermoedelijk weer zal toenemen. Mensen wonen langer thuis en blijven mentaal langer actief. We verwachten dat ze door hun fysieke beperkingen steeds meer een beroep doen op vervoersvoorzieningen. Met de provincie hebben de regiotaxiregio's een gezamenlijke ambitie om in 2026 één slim vervoersysteem te hebben met een passend vervoersaanbod voor alle reizigers.

Ondanks dat er nog steeds sprake is van een tendens van terugtrekkend OV en verschraling van het aanbod, zal de focus blijven liggen op het optimaliseren van het gebruik van OV en andere voorliggende voorzieningen. De GR-KCV optimaliseert en zoekt aansluiting bij innovaties in het OV.

Belangrijke instrumenten voor efficiënt vervoer zijn vraagspreiding en actief sturen op groepsritten en vast werk. Middels data gedreven onderzoek vergroot de GR-KCV de sturing op vervoer via analyse van de

enorme hoeveelheid beschikbare (vervoers-)data, zodat toekomstige ontwikkelingen beter ingeschat worden.

Kanttekeningen

1.1 Exploitatiekosten worden wel geïndexeerd

De kosten voor vervoer en de eigen bijdragen worden jaarlijks geïndexeerd met de NEA-index. Dit kan niet meegenomen worden in de financiële vertaling omdat dit is op basis van contractuele afspraken tussen de gemeenschappelijke regeling en de vervoerder.

1.2 Het chauffeurstekort legt druk op de uitvoering van het Regiotaxivervoer.

Er is al jaren een chauffeurstekort. De laatste jaren is dit tekort nog sterker toegenomen en daarmee ook meer zichtbaar. Het tekort aan chauffeurs kan leiden tot rituitval en daaropvolgend ongemak bij inwoners die afhankelijk zijn van het doelgroepenvervoer. Bij vervoerders en chauffeurs zorgt dit voor onzekerheid, stress en extra uitval door ziekteverzuim door de hoge werkdruk. In combinatie met de congestie in het verkeer is het een uitdaging om de ritten op tijd te kunnen uitvoeren. Daarbij kunnen de hogere kosten voor vervoer en de congestie in het verkeer mensen stimuleren om voor het gemak en de betaalbaarheid voor het doelgroepenvervoer te kiezen. Factoren die de punctualiteit verder zullen beïnvloeden.

1.3 De inschatting van de ontwikkeling van het vervoersvolume blijft uitdagend.

De impact van COVID-19 is op het Wmo-vervoer het grootst geweest. We zien echter dat de vraag naar Wmo-vervoer langzaam weer opkrabbelt. Tussen gemeenten zijn er altijd verschillen in vervoersvolume en schommelingen in de tijd. De bandbreedte van deze schommelingen is door de pandemie toegenomen. Dit zorgt ervoor dat het moeilijk is om een juiste inschatting te maken van het vervoersvolume. Wel is gemeente Maashorst meer in lijn gekomen met de regio. In 2025 was het totale vervoersvolume 84% van het niveau van voor COVID-19. Dit vervoersvolume van 2025 gebruiken we als basis voor de begroting 2026.

1.4 De demografische ontwikkelingen in de Regio Noordoost-Brabant en de stijgende kosten zorgen voor onzekerheden in de beheersbaarheid van het vervoer.

Nederland vergrijst. Onze regio heeft ten opzichte van Nederland een iets oudere populatie. 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.

De focus van de regiotaxi ligt op het optimaliseren van het gebruik van het OV en andere voorliggende voorzieningen. Door het introduceren van de Voor Elkaar Pas (VEP), welke als doel heeft de barrières en belemmeringen voor het reizen met het OV weg te nemen, heeft de regiotaxi hierin een kleine stap gezet. De VEP biedt Wmo-klanten de mogelijkheid om daadwerkelijk met het OV te reizen. De VEP is een reisproduct van Arriva welke op maat wordt gemaakt voor de Wmo-klanten van de Regiotaxi Noordoost-Brabant.
De VEP zorgt voor een kostenbesparing in het Wmo-vervoer in de GR-KCV (in 2024 om en nabij €270.000,-). Met het oog op de nieuwe OV-concessie (december 2026) wordt tot en met 2025 de Voor Elkaar Pas aangeboden aan de Wmo-klanten. Het is onzeker of de nieuwe vervoerder de Voor Elkaar Pas in deze vorm zal aanbieden.

1.5 Er wordt geen zienswijze geadviseerd over de duurzame doelen
Contractueel is vastgelegd dat vanaf 1-1-2026 in Noordoost-Brabant alle voertuigen zero-emissie zijn. De nieuwe instroom van personenauto's en 8 persoonsbusjes in het doelgroepenvervoer is vaak al 100% zero emissie. De transitie naar 100% zero-emissie vervoer is een grote uitdaging, met name bij rolstoelbussen. Dit komt door de beperkte actieradius en het gewicht van de batterijen in combinatie met de rijbewijswetgeving. Het gevolg hiervan is extra laadtijd en inzet van meer voertuigen, waardoor minder efficiëntie mogelijk is. Daarnaast hebben ze te maken met lange levertijden van nieuwe voertuigen en uitdagingen met het stroomnetwerk. Omdat de prioriteit ligt op het niet stijgen van de kosten en het chauffeurstekort is er geen zienswijze voor opgenomen. Wel zal deze ontwikkeling worden gevolgd.

Financiën
De kosten voor de Regiotaxi worden betaald vanuit het budget voor Wmo Vervoer Regiotaxi binnen programma 6 Sociaal Domein.
De kosten vallen uiteen in

- De bijdrage aan de gemeenschappelijke regeling voor organisatiekosten
- De werkelijke vervoerskosten

Begroting 2026: Organisatiekosten

- De 6 gemeenten dragen zorg voor de organisatiekosten van de Regiotaxi.
- De organisatiekosten voor de zes gemeenten bedragen in 2026 €551.004,- en blijft daarmee gelijk aan de bijdrage van 2025. De afrekensystematiek voor de gemeenten vindt plaats op basis van het inwoneraantal (peildatum 1-1-2024 van het CBS)

- De verwachting is dat het bedrag aan organisatiekosten voor de Regiotaxi van gemeenten voor 2026 gelijk blijft aan het begrote bedrag voor 2025, dit is €551.004.
- De begrote bijdrage van gemeente Maashorst aan de gemeenschappelijke regeling voor organisatiekosten bedraagt € 87.320. Dit past binnen het beschikbare budget.
- De provincie draagt sinds 2023 volgens een overeengekomen vast bedrag bij aan de organisatiekosten. Dit bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd. Het resterende deel wordt naar rato van het inwoneraantal verdeeld onder de gemeenten. Naar verwachting bedraagt de bijdrage van de provincie in 2026 €68.835,-.

Begroting 2026: Exploitatiekosten en eigen bijdragen klanten

- De exploitatiekosten van het vervoer en de eigen bijdragen van klanten worden op basis van het daadwerkelijk gebruik verrekend met de gemeenten en de provincie.
- Op basis van contractuele afspraken tussen de gemeenschappelijke regeling en de vervoerder, worden de kosten voor vervoer jaarlijks geïndexeerd met de NEA-index.
- Ook de eigen bijdragen van klanten worden jaarlijks geïndexeerd op basis van de NEA-index.
- 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-inde. Voor 2026 wordt gewerkt met een geschatte NEA-index van 3,5%.
- Het werkelijk verbruik kan fluctueren. Er kan dus jaarlijks sprake zijn van een onder- of overbesteding op het budget dat beschikbaar is voor de vervoerskosten.
  - Het beschikbare budget voor vervoerskosten bedraagt voor 2026 € 563.939.
  - De voorlopige inschatting van de werkelijke vervoerskosten bedraagt voor 2026 € 596.808.
  - Er is sprake van een voorlopig tekort van circa € 33.000
  - In de 2e tussentijdse rapportage van 2025 wordt de inschatting geactualiseerd en indien nodig zal er een melding opgenomen worden in de afwijkingenrapportage.
- De te ontvangen eigen bijdrage is afhankelijk van het werkelijk verbruik. Er kan jaarlijks sprake zijn van hogere of lagere ontvangen eigen bijdragen dan opgenomen in de begroting.
  - De opgenomen inkomsten uit eigen bijdrage in de gemeentebegroting bedragen voor 2026 € 75.064,00
  - De voorlopige inschatting van de werkelijke eigen bijdrage bedraagt voor 2026 € 92.810.
  - Er is sprake van een voorlopig overschot van circa € 18.000

- In de 2e tussentijdse rapportage van 2025 wordt de inschatting geactualiseerd en indien nodig zal er een melding opgenomen worden in de afwijkingenrapportage.

Duurzaamheid
- Goede gezondheid en welzijn
- Verantwoorde consumptie en productie
- Industrie, innovatie en instrastructuur
- Partnerschappen om doelstellingen te bereiken

Participatie
Er is een adoptieadvies opgesteld vanuit het Regionaal Ambtelijk overleg GR-KCV. Het adoptieadvies is gebruikt als input op het collegevoorstel.

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

De regiotaxi heeft daarnaast een reizigersoverleg waar afgevaardigden van de ASD bij aan kunnen sluiten. De begroting wordt voor de zienswijze aan het reizigersoverleg voorgelegd.

Communicatie
We informeren het Servicepunt Regiotaxi over het door de raad genomen besluit.

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

Bijlagen die onderdeel uitmaken van het besluit
1. Jaarstukken 2024 Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer
2. Begroting 2026 Gemeenschappelijke regeling kleinschalig collectief vervoer.
3. Brief aan de GR-KCV met zienswijze begroting 2026

Bijlagen ter informatie
4. Aanbiedingsbrief jaarstukken 2024 en begroting 2026 GR-KCV

Maashorst, 27 mei 2025

Burgemeester en wethouders van gemeente Maashorst,

de secretaris,	de burgemeester,
J.A.G.M. van Aaken	J.A. van der Pas