Kaderbrief 2026

Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer
Concept vastgesteld door het Algemeen Bestuur op 7 april 2025

INHOUD

1. GR-KCV Brabant Noordoost *3*

1.1 Inleiding 3

1.2 Procesplanning Meerjarenbegroting 2026-2029 3

2. Perspectief 2026 – 2029 *4*

2.1. Toekomstverwachting 4

2.2 Vervoersvolume 4

2.3 Vergrijzing 4

2.4 Onzekerheden betreffende de beheersbaarheid van vervoer 4

2.5 Chauffeurstekort 5

2.6 Duurzaamheid 5

2.7 Focus op integratie en gebruik voorliggende voorzieningen 5

2.8 Gedeelde mobiliteit 5

2.9 Efficiënt vervoer 6

2.10 Organisatie GR-KCV 6

3. Financiële uitgangspunten *6*

3.1 Uitgangspunten begroting 2026 6

3.2 Rol Provincie 7

3.3 Weerstandsvermogen 7

3.4 Verhoging tarieven 7

GR-KCV BRABANT NOORDOOST

1.1 Inleiding

In de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) is in artikel 34b bepaald dat het bestuur van een gemeenschappelijke regeling voor 30 april van het jaar voorafgaande aan dat waarvoor de begroting dient, de raden van de deelnemende gemeenten inzicht geeft in de algemene financiële en beleidsmatige kaders.

De deelnemende gemeenten nemen zelf beleidsbeslissingen en zijn verantwoordelijk voor het stellen van de beleidsmatige kaders. De uitvoering van het Wmo-vervoer ligt bij de Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant-Noordoost (GR-KCV). Naast het Wmo-vervoer voert de GR-KCV in opdracht van de provincie Noord-Brabant ook het Aanvullend Openbaar Vervoer (AOV) uit.

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).

In tegenstelling tot voorgaande jaren is dit jaar gekozen voor een kaderbrief in plaats van een kadernota. Het verschil met de kadenota is dat in de kaderbrief geen concrete keuzes worden voorgelegd om financieel sluitend te zijn. In deze kaderbrief wordt enkel inzicht gegeven in de te verwachten ontwikkelingen en algemene financiële kaders voor de komende jaren. Deze vormt het kader voor het opstellen van de Meerjarenprogrammabegroting (MJPB) 2026 – 2029, waarin de financiële keuzes worden voorgelegd die gebaseerd zijn op de realisatie van het hele jaar 2024.

1.2 Procesplanning Meerjarenbegroting 2026-2029

Om ervoor te zorgen dat een tijdige vaststelling van de MJPB 2026-2029 plaatsvindt, wordt onderstaande planning gehanteerd. Binnen deze planning is rekening gehouden met de wettelijke termijn uit de Wgr. (Art. 35, lid 1).

PROCES	DATUM	ACTIE DOOR
Behandeling voorbereidend ambtelijk overleg (AO)	11 maart 2025	Servicepunt Regiotaxi
Vaststelling concept MJPB 2026-2029	26 maart 2025	Dagelijks Bestuur GR-KCV
Verzending concept MJPB 2026-2029 aan de gemeenteraden	8 april (wettelijke termijn 30 april 2025)	Servicepunt Regiotaxi
Indienen zienswijze door gemeenteraden	Uiterlijk 4 juli 2025	Leden Ambtelijk Overleg (AO) + griffies
Vaststelling MJPB 2026-2029 door Algemeen Bestuur	7 juli 2025	Algemeen Bestuur + Servicepunt Regiotaxi
Verzending MJPB 2026-2029 aan gemeenten en provincie	Uiterlijk 2 weken na vaststelling AB	Servicepunt Regiotaxi

PERSPECTIEF 2026 – 2029

2.1. Toekomstverwachting

Sinds 1-1-2024 is Connexxion Taxi Services de opdrachtnemer voor het regiotaxivervoer. Connexxion voert de regie en verzorgt met drie lokale onderaannemers het vervoer in de regio Noordoost-Brabant. De looptijd van het contract is vijf jaar met driemaal een verlengingsoptie van telkens een jaar.

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de algemene ontwikkelingen vanaf 2025, die van invloed zijn op de begroting.

De GR-KCV heeft als doel om een betaalbaar en toekomstbestendig vervoersysteem te behouden, dat toegankelijk blijft voor de betreffende doelgroep. De kwaliteit van het vervoer is hierbij een belangrijk aandachtspunt. Voor de komende jaren worden nog personeelstekorten verwacht, zowel bij de vervoerders als bij het callcenter. Dit kan van invloed zijn op de kwaliteit van het vervoer.

2.2 Vervoersvolume

Corona heeft de afgelopen jaren een grote impact gehad op het doelgroepenvervoer. Met name in het Wmo-vervoer is de impact het grootst. Het vervoer is in deze jaren sterk afgenomen. De ervaringen in de coronajaren, maar ook demografische/maatschappelijke ontwikkelingen hebben invloed gehad op de reisbehoefte van de Wmo-reizigers. Het blijft dan ook moeilijk om indicaties te geven over de vervoersbehoeften. Om die reden wordt sinds Corona in de begroting rekening gehouden met een groei van het vervoersvolume.

Vanuit de gemeenten is gevraagd om prudent om te gaan met de financiën. Om lucht uit de begroting te halen gaan we voor het jaar 2026 uit van het vervoersvolume van 2024. Kanttekening hierbij is dat indien het vervoersvolume in 2026 in een bepaalde gemeente toch toeneemt, deze gemeente de begroting tijdens het jaar 2026 in hun BERAP zal moeten bijstellen indien een overschrijding van het Wmo-vervoer budget optreedt.

2.3 Vergrijzing

De vergrijzing is één van de mogelijke factoren die de vervoersvraag beïnvloedt. Onderzocht moet 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.

Daarnaast zien we een groeiende zorgbehoefte bij klanten. Met name de toename van dementie/verward gedrag binnen de doelgroep heeft gevolgen voor de uitvoering van het vervoer en de dienstverlening aan klanten via de telefoon.

2.4 Onzekerheden betreffende de beheersbaarheid van vervoer

Naar aanleiding van de toename van het vervoer en de (vervoers)kosten in 2019 blijven we zoeken naar beheersmaatregelen om het gebruik van het Wmo-vervoer en de daarmee gepaarde vervoerskosten terug te dringen. Om het OV-gebruik te stimuleren bieden we sinds november 2021 de “Voor Elkaar Pas” aan onze Wmo-klanten.

Voor de ontwikkeling van kleinschalige mobiliteitsoplossingen kan een beroep worden gedaan op de projectsubsidie van de Provincie voor cofinanciering.

2.5 Chauffeurstekort

Mede als gevolg van COVID-19 en de terugval in het zorgvervoer, zijn veel chauffeurs noodgedwongen vertrokken en uitgeweken naar andere sectoren. Sindsdien ondervinden veel vervoerders problemen met het aantrekken en behouden van voldoende gekwalificeerde chauffeurs. Dit blijft een probleem en kan serieuzere vormen aannemen als het vervoersvolume verder aantrekt. Dit blijft een structureel onderwerp van gesprek met onze vervoerders.

2.6 Duurzaamheid

Contractueel is vastgelegd dat per 1-1-2026 alle voertuigen elektrisch rijden. Dit vindt gefaseerd plaats. Met ingang van het contract per 1-1-2024 reed minimaal 38,5% van de voertuigen elektrisch. Vooralsnog voldoen de elektrische rolstoelbussen niet aan de gewenste kwaliteit voor de reiziger en is de actieradius te laag. Daardoor moeten de rolstoelbussen gedurende de dag regelmatig worden opgeladen.

Op dit moment is er door het tekort aan chauffeurs is er niet genoeg capaciteit om de rolstoelbussen gedurende de gehele dag met regelmaat op te laden. Hierdoor bestaat er een risico dat de doelstelling, om vanaf 1-1-2026 zero-emissie te rijden, niet gerealiseerd wordt. Het Algemeen Bestuur zal dan alsnog een besluit moeten nemen over de mogelijke consequenties hiervan.

2.7 Focus op integratie en gebruik voorliggende voorzieningen

Om de Wmo-klant te stimuleren om van het OV gebruik te maken is betrouwbaarheid van het openbaar vervoer essentieel. Door het open karakter van het openbaar vervoer blijkt het OV voor de Wmo-reiziger een minder geschikt alternatief voor de regiotaxi. Ziekteverzuim en personeelstekorten bij de OV-vervoerders leiden tot rituitval en noodgedwongen aanpassingen in de dienstregeling en lijnvoering. Dit zorgt ervoor dat de betrouwbaarheid van het OV onder druk komt te staan[1].

Ondanks 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. We optimaliseren en zoeken aansluiting bij innovaties in het OV en zetten ons in op een toename in het gebruik van de Voor Elkaar Pas.

2.8 Gedeelde mobiliteit

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. In dit systeem zijn openbaar vervoer, buurtbus, regiotaxi, dorpsdeelauto en andere gedeelde vervoersvormen makkelijk toegankelijk en betaalbaar. Doel is om de regio's en belangrijke voorzieningen bereikbaar te houden, zodat mensen kunnen blijven meedoen aan de samenleving.

Om dit te bereiken wordt vanaf 1-1-2026 het deur-tot-deur vervoer voor de OV-reiziger vervangen door de hub- en haltetaxi. De hubtaxi brengt mensen van halte naar hub en vice versa. De hubtaxi vertrekt vanaf alle beschikbare ov-haltes, moet je vooraf reserveren en geeft op logische plekken in het netwerk overstapmogelijkheden op buslijnen of treinverbindingen.

[1] Provincie Noord-Brabant: Trendrapportage OV 2019-2023

Vanuit ieders verantwoordelijkheid wordt werk gemaakt van gedeelde mobiliteit, waarbij gestreefd wordt 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.

Medio december 2026 zal ook de nieuwe OV-concessie van kracht gaan. Doordat het halte-hub vervoer al vanaf januari 2026 is ingevoerd zal de nieuwe OV-concessie geen verdere invloed hebben op het regiotaxivervoer.

2.9 Efficiënt vervoer

Belangrijke instrumenten voor efficiënt vervoer zijn vraagspreiding en actief sturen op groepsritten en vast werk. Middels data gedreven onderzoek vergroten we de sturing op vervoer via analyse van de enorme hoeveelheid beschikbare (vervoers-)data, zodat we toekomstige ontwikkelingen beter kunnen inschatten.

2.10 Organisatie GR-KCV

In 2004 bestond de Gemeenschappelijke Regeling KCV Brabant Noordoost 15 deelnemers, 14 gemeenten en de provincie. Door diverse herindelingen is het aantal deelnemende gemeenten gereduceerd naar zes. Daarbij is de provincie per 1-1-2025 uit de GR getreden. Momenteel wordt onderzocht welke bestuursvorm het beste past bij de uitvoering van het Wmo-vervoer. In 2026 zal hierover besluitvorming plaatsvinden.

FINANCIËLE UITGANGSPUNTEN

De financiering van de GR-KCV bestaat uit een bijdrage van de deelnemende gemeenten en de provincie Noord-Brabant én een eigen bijdrage van de reizigers. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de vervoerskosten en de bedrijfsvoering conform de verdeelsleutel naar rato van inwoneraantal.

3.1 Uitgangspunten begroting 2026

Voorgesteld wordt om de begroting 2026 op basis van de volgende uitgangspunten op te stellen:

- Als uitgangspunt wordt het vervoersvolume van 2024 genomen.
- Jaarlijks wordt de NEA-index toegepast. Voor de jaren 2026-2029 wordt gewerkt met een geschatte NEA-index van 3,5%.
- De organisatiekosten 2026 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 2026 en volgende jaren wordt gewerkt met een percentage van 4%.
- Voor de overige bedrijfskosten is een index-percentage van 4,3% 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 organisatiekosten vindt plaats op basis van het inwoneraantal per gemeente (peildatum 1-1-2024).

3.2 Rol Provincie

De GR-KCV Brabant Noordoost was de enige regiotaxiregio waaraan de provincie deelnam. Om een lijn te trekken met de andere regio's is de provincie per 1-1-2025 uit de GR-KCV getreden. In een Samenwerkingsovereenkomst zijn afspraken vastgelegd over de uitvoering van het OV-regiotaxivervoer en de financiële bijdrage van de provincie in de organisatiekosten.

Daarnaast is voor Noordoost-Brabant 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. De provincie toets of de aanvraag voldoet aan de gestelde criteria en past binnen het beschikbare budget. Deze projectsubsidie wordt als een PM post in de begroting van de GR-KCV Noordoost-Brabant opgenomen.

3.3 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.

3.4 Verhoging tarieven

De kosten voor het vervoer worden ieder jaar geïndexeerd met de NEA-index, een kostenontwikkelingstool die inzicht biedt in de laatste gemiddelde kostenontwikkelingen voor het taxivervoer. De NEA-index is in 2025 1,5%.

In de Wmo-verordeningen is opgenomen dat de tarieven voor de eigen bijdrage voor de klant voor het jaar t+1 verhoogd worden met de NEA-index van het jaar t. Voor het jaar 2024 was de NEA-index 3,4%.

De eigen bijdrage voor het OV-regiotaxivervoer wordt bepaald door de provincie. Voor het OV hanteert de provincie de LTI-index (Landelijke Tarieven Index). Voor het jaar 2025 is deze 3,34%.

Met ingang van 1 januari 2025 zijn de reizigerstarieven dan als volgt vastgesteld:

	Tarieven 2024		Tarieven 2025	
Reizigerssoort	**Opstap**	**Per kilometer**	**Opstap**	**Per kilometer**
Wmo-tarief	€ 1,25	€ 0,27	€ 1,29	€ 0,28
OV/Vrije reiziger	€ 3,90	€ 0,59	€ 4,03	€ 0,61
Negeren OV-advies	€ 9,05	€ 1,81	€ 9,19	€ 1,84
Tarief OV-knooppunten	€ 2,39	€ 0,49	€ 2,47	€ 0,51
Toeslag aankomstgarantierit		€ 5,00		