

Datum

16-04-2025

Onderwerp

Adoptieadvies Jaarstukken 2024 en Begroting 2026
Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief
Vervoer Brabant Noordoost (GR-KCV)

Uw kenmerk

MM-MO

Aantal bijlagen

2

Wat adviseert het college te besluiten?

1. Akkoord te gaan met de begroting 2026 van de Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer;
2. De volgende zienswijze te geven op de Begroting 2026 van de Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant Noordoost:

IEDERE GEMEENTE VULT EIGEN ZIENSWIJZE IN

Wat is de aanleiding voor dit advies?

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.

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.

Welke argumenten zijn er voor dit advies?

1.1 De begroting past in het bestaande beleid.

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.

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.

1.2 De jaarrekening 2024 geeft inzicht in de baten en lasten.

Door de coronapandemie en de daarmee gepaard gaande maatregelen is het vervoer sinds 2020 afgenomen. Begin 2023 zijn alle maatregelen opgeheven, maar nog steeds heeft de pandemie effect op het vervoersvolume. Ook 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.

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. Voorgesteld wordt om uit dit resultaat voor een bedrag van €86.276 een bestemmingsreserve 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.

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 verschraving 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.

Wat zijn tegenargumenten of risico's?

1.1 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.

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

De coronapandemie 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 met name in 2020 en 2021 sterk afgenomen en is vanaf 2022 weer langzaam gegroeid naar 80% van het niveau van voor de pandemie. De ervaringen in de coronajaren, maar ook demografische/maatschappelijke ontwikkelingen hebben invloed gehad op de reisbehoefte van de Wmo-reizigers. Het blijft moeilijk om indicaties te geven over de vervoersbehoeften. Tussen de gemeenten onderling is altijd al sprake van verschillen in het vervoersvolume en schommelingen in de tijd. De bandbreedte van deze schommelingen is door de pandemie alleen maar toegenomen. Hierdoor zijn er geen historische ontwikkellijnen meer in de vervoersbehoeften.

Hiermee neemt de voorspelbaarheid af en is het moeilijk om begrotingen strak op te stellen en is het ook voor 2026 moeilijk om een juiste inschatting van het vervoer te maken. Zowel in 2023 als in 2024 was het vervoersvolume 84% van het niveau van vóór de pandemie. Voor 2026 gaat de GR-KCV uit van het vervoersvolume 2024.

1.3 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-klienten de mogelijkheid om daadwerkelijk met het OV te reizen. De VEP is een reisproduct van Arriva welke op maat wordt gemaakt voor de Wmo-klienten 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.

Waar moeten we rekening mee houden?

a. Financiën

Resultaat jaarrekening 2024

Het gerealiseerd resultaat bedroeg €141.035 voordelig. In 2026 bereikt de huidige manager de pensioengerechtigde leeftijd. Voorgesteld wordt om uit dit resultaat voor een bedrag van €86.276 een bestemmingsreserve 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.

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 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

- De exploitatiekosten van het vervoer worden op basis van het daadwerkelijk gebruik verrekend met de gemeenten en de provincie.
- Voor 2025 is de NEA-index vastgesteld op 1,5%.
- Voor de jaren 2026-2029 wordt gewerkt met een geschatte NEA-index van 3,5%.

EVENTUEEL EEN TOEVOEGING OP DE FINANCIËN PER GEMEENTE

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;
- Programmamanager Zorg & Welzijn gemeente Oss;
- Financieel adviseur gemeente Oss.

Bijlagen

1. Jaarstukken 2024 GR-KCV
2. Begroting 2026 GR-KCV

Samenvatting

De GR-KCV Brabant Noordoost is een gemeenschappelijke regeling van 6 gemeenten in Noordoost-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 2026 met €2.005,- ten opzichte van de vastgestelde begroting 2025. Deze stijging wordt gedekt door de hogere bijdrage van de provincie, waardoor de bijdrage van de gemeenten gelijk blijft aan 2025. De kosten voor het Wmo-vervoer stijgen per saldo met €269.587,- ten opzichte van de vastgestelde begroting. Deze stijging komt voort door toepassing van de NEA-index van 1,5% in 2025 op de gerealiseerde vervoerskosten 2024 en vervolgens de toepassing van de NEA-index van 3,5% in 2026.