

Raadsvoorstel

Zaaknummer: 3749 / 2026

Onderwerp: Kadernota 2027 Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant Noordoost (GR-KCV).

Auteur	: Susan Scheepers
Team	: Sociaal beleid
E-mail	: Susan.scheepers@gemeentemaashorst.nl
Port.	: R. Sour-van de Ven

Effect op de begroting

☐ Ja ☒ Nee

Onderwerp

Kadernota 2027 Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant Noordoost (GR-KCV).

Voorstel

1. Geen zienswijze naar voren te brengen voor de kadernota 2027 Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant Noordoost (GR-KCV).

Inleiding

De Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant Noordoost (hierna: GR-KCV) voert namens deelnemende gemeenten de taak uit om vervoer te garanderen voor mensen met een mobiliteitsbeperking (Wmo-vervoer). Dit draagt bij aan:

- **Zelfredzaamheid van gebruikers:** Mensen kunnen zelfstandig reizen en blijven actief in de samenleving.
- **Maatschappelijke participatie:** Het vervoer maakt het mogelijk om deel te nemen aan sociale activiteiten, werk en zorgafspraken.
- **Sociale inclusie:** Het voorkomt isolement en vergroot de kansen op een volwaardige deelname aan het maatschappelijk leven.

De kadernota geeft aan welke inhoudelijke en financiële uitgangspunten worden gehanteerd voor de begroting 2027 en het meerjarenperspectief 2028-2030. Via de zienswijze kan de gemeenteraad zijn beleidsmatige en/of financiële aandachtspunten meegeven. De raad stelt de kadernota niet vast. Dit is echter het formele moment om invloed uit te oefenen op koers, risico's en financiële uitgangspunten. Naast de kadernota is er door het Algemeen Bestuur ook een raadsinformatiebrief verstuurd. Deze is toegevoegd in de bijlage.

Bijzonderheden:

Bravoflex

Per 1 januari 2026 introduceert de provincie in Oost-Brabant BravoFlex, een vraagafhankelijk vervoerssysteem dat het bestaande busnetwerk van Arriva aanvult. Reizigers boeken vooraf een rit via app, telefoon of website, van een nabijgelegen halte naar een OV-knooppunt (grote bushalte of treinstation). BravoFlex rijdt zonder vaste dienstregeling, op afroep, en zorgt voor aansluiting op bus- en treintijden. Het verbindt ook moeilijk bereikbare gebieden zoals landelijke regio's en bedrijventerreinen, waarvoor extra haltes zijn geplaatst.

BravoFlex valt onder provinciale verantwoordelijkheid, niet onder de gemeente, maar kan invloed hebben op inwoners en Wmo-vervoer. Vanaf 1 januari 2026 biedt Regiotaxi Noordoost-Brabant deur-tot-deur vervoer alleen nog aan reizigers met een gemeentelijke Wmo-indicatie, niet meer aan OV-reizigers. Dit kan ertoe leiden dat inwoners die eerder gebruik maakten van de regiotaxi voor regulier tarief nu een Wmo indicatie voor regiotaxi gaan aanvragen. Deze aanvraag wordt altijd beoordeeld door een Wmo consulent.

Evaluatie bestuursvorm

Het Algemeen Bestuur van de GR-KCV heeft de wens geuit om te onderzoeken welke bestuursvorm het beste past bij de uitvoering van de wettelijke Wmo-vervoersaak. In dit kader heeft een verkenning plaatsgevonden of samenwerking met de regio 's-Hertogenbosch meerwaarde zou bieden door schaalvergroting. De regio 's-Hertogenbosch heeft aangegeven geen schaalvergroting te ambiëren op dit moment. Voor het verdere verloop van het onderzoek naar welke bestuursvorm het beste past wordt een heldere opdrachtformulering geformuleerd, waarin de doelstellingen en verwachtingen duidelijk gedefinieerd zijn.

Beoogd effect

We bereiken duidelijkheid over de uitgangspunten die de GR-KCV hanteert. De gemeenteraad kan mede richting geven aan de inhoudelijke en financiële koers van de GR-KCV.

De GR-KCV wil bereiken dat een betaalbaar en toekomstbestendig vervoerssysteem behouden en toegankelijk blijft voor kwetsbare groepen waarvoor geen alternatief vervoer voorhanden is.

Argumenten

1.1 De kadernota GR-KCV 2027 is in lijn met bestaande (regionale) afspraken en ontwikkelingen

De GR-KCV zet verschillende instrumenten in om het vervoer efficiënt en betaalbaar te houden, zoals vraagspreiding, groepsritten, bundeling van ritten naar vaste bestemmingen en data-analyse. Daarnaast ligt de focus op het maximaal benutten van het reguliere openbaar vervoer en andere voorliggende voorzieningen, zoals de Voor Elkaar Pas (VEP). Deze pas stimuleert inwoners die nog zelfstandig kunnen reizen om gebruik te maken van het OV, waardoor het Wmo-vervoer beschikbaar blijft voor wie het echt nodig heeft.

1.2 De uitgangspunten in de kadernota spelen in op ontwikkelingen die van invloed zijn op het vervoer van de GR-KCV

De GR-KCV houdt rekening met maatschappelijke trends die de vervoersvraag beïnvloeden, zoals vergrijzing en een groeiende zorgbehoefte. Het aantal mensen met dementie en verward gedrag neemt toe, wat extra aandacht vraagt voor begeleiding en klantcontact. Om het vervoer beheersbaar te houden, zet de GR-KCV in op het optimaliseren van het gebruik van OV en voorliggende voorzieningen zoals Bravoflex.



1.3 Het servicepunt Regiotaxi Noordoost-Brabant wil zich verder ontwikkelen als kennispartner voor de gemeenten

Het servicepunt Regiotaxi Noordoost-Brabant ontwikkelt zich verder op het gebied van beleidsadvisering, bewustwording, communicatie, managementinformatie en klantcontact. Deze ontwikkeling versterkt de samenwerking tussen gemeenten en het servicepunt.

Kanttekeningen

1.1 De raad heeft beperkte invloed op kadernota gemeenschappelijke regeling

De gemeenteraad stelt de kadernota van de gemeenschappelijke regeling niet zelf vast. Wel is de gemeenschappelijke regeling er aan gehouden om aan te geven hoe met zienswijzen is omgegaan en om dit te onderbouwen. Daarnaast wordt de gemeente vertegenwoordigd door de portefeuillehouder in het Algemeen Bestuur, die de kadernota vaststelt. Op deze wijze heeft de gemeente wel inspraak.

1.2 Structureel chauffeurstekort

De taxibranche kampt met een tekort aan gekwalificeerd personeel, wat risico's oplevert voor de continuïteit en betrouwbaarheid van het vervoer. Dit kan leiden tot knelpunten bij volumegroei en opwaartse druk op loonkosten. Deze ontwikkeling is structureel onderwerp van gesprek met de vervoerders. In de gemeente Maashorst zijn er verschillende initiatieven die bijdragen aan het vervoer, zoals de vervoersdiensten van zorgcoöperaties en de inzet van de MuzeMobiel. Deze aanvullende voorzieningen helpen om de bereikbaarheid en mobiliteit in de regio te waarborgen, ondanks de uitdagingen in de taxibranche.

1.3 Zero-emissie doelstelling niet gehaald

De contractuele afspraak om per 1 januari 2026 volledig zero-emissie te rijden wordt niet gehaald. Landelijk geldt vanaf 2026 een minimumeis van 38,5% emissievrije voertuigen. Noordoost-Brabant ligt met 35,7% in lijn met landelijke gebieden. De vervoerders hebben inmiddels 100% zero-emissie gerealiseerd voor personenauto's en werken aan een gefaseerd plan van aanpak voor rolstoelbussen. Het Algemeen Bestuur bespreekt dit stappenplan en onderzoekt coulancebepalingen, gezien knelpunten zoals laadinfrastructuur, stroomcapaciteit en leveringsproblemen. Het AB heeft aanvullende maatregelen genomen, waaronder een verplichting voor 100% zero-emissie personenauto's en een plan van aanpak om het totale aandeel zero-emissie verder te verhogen. Hiermee blijft verduurzaming een prioriteit, ondanks externe belemmeringen.

1.4 Onzekerheden in het vervoersvolume en de beheersbaarheid van het vervoer

De vervoersvraag van reizigers kan stijgen waardoor de ingeschatte 110% van het vervoersvolume wordt overschreden. Dit kan leiden tot hogere exploitatiekosten, waarvoor de huidige budgetten mogelijk niet toereikend zijn. Belangrijkste financiële risico's zijn:

- Hogere indexering
- Onverwachte volumestijging van het vervoer
- Uitval van systemen of vervoerders
- Juridische procedures

De financiering van de GR-KCV is afhankelijk van bijdragen van gemeenten (organisatiekosten en Wmo-vervoer), de provincie (BravoFlex en organisatiekosten) en eigen bijdragen van reizigers. Bij stijgende vervoersvraag of hogere indexering kunnen de kosten oplopen, waardoor aanvullende maatregelen nodig zijn. Het Servicepunt Regiotaxi monitort ontwikkelingen zoals BravoFlex en het effect van de Voor Elkaar Pas (VEP), zodat tijdig kan worden bijgestuurd indien nodig.

Financiën

De financiering van de GR-KCV bestaat uit een bijdrage van de deelnemende gemeenten, provincie Noord-Brabant en een eigen bijdrage van de reizigers. In de Kadernota worden uitgangspunten genoemd om de begroting voor 2027 op te stellen.

Organisatiekosten

- De 6 gemeenten dragen zorg voor de kosten van het operationeel beheer van de Regiotaxi.
- De bijdrage van de provincie in de organisatiekosten is vanaf 2023 een vast bedrag, dat jaarlijks wordt geïndexeerd.
- De verdeelsleutel voor de deelnemende gemeenten is naar rato van het inwoneraantal per gemeente (peildatum 1-1-2025).
- Voor de overige bedrijfskosten is een index-percentag van 3,3% geraamd. Dit is gebaseerd op de historische en toekomstige ontwikkelingen ten aanzien van overige kosten van de GR-KCV.

Exploitatiekosten

De exploitatiekosten van het vervoer worden op basis van het daadwerkelijk gebruik verrekend met de gemeenten en provincie. In de kadernota worden uitgangspunten genoemd om de begroting voor 2027 op te stellen. De belangrijkste uitgangspunten zijn:

- Het uitgangspunt voor het vervoersvolume 2027 is het vervoersvolume van 2025.
- Voor de jaren 2027-2030 wordt gewerkt met een geschatte NEA-index van 3,5%.
- Voor de salariskosten is een index-percentag van 3,8% geraamd.
- Voor de overige bedrijfskosten is een index-percentag van 3,3% geraamd.

We zagen dat het afgenomen vervoersvolume door de coronaperiode zich in de afgelopen jaren deels herstelde en jaarlijks weer toenam. In 2025 lijkt het vervoersvolume zich te neutraliseren en zien we dat het vervoersvolume nagenoeg gelijk blijft aan 2024.

De financiële ontwikkelingen van de voorliggende kadernota 2027 ten opzichte van de begroting beperken zich tot de reguliere indexatieafspraken, enkele kleine correcties en verdeelsleuteleffecten.

Verandering in de baten en lasten					
Omschrijving	2026	2027	2028	2029	2030
Lasten :Ontwikkeling Exploitatiekosten Vervoer	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	+€ 22.651
Lasten: Ontwikkeling gemeentelijke bijdrage in organisatiekosten	-€ 11	+€ 269	+€ 546	+€ 842	+€ 4.019
Baten: Ontwikkeling inkomsten eigen bijdrage		-€ 1.749	-€ 391	+€ 1.044	+€4.527
Totaal effect van het voorstel	€ 11 (Voordeel)	€ 2.018 (Nadeel)	€ 937 (Nadeel)	€ 202 (Voordeel)	22.651 (Nadeel)

Duurzame ontwikkeling



Participatie

- Het vragen om een zienswijze is voor dergelijke stukken de gebruikelijke wijze van meedenken over beleidskeuzes en richting.
- Het regionale adoptieadvies is gebruikt als input voor het collegevoorstel
- Het Reizigersplatform Regiotaxi Noordoost-Brabant is een onafhankelijk advies- en inspraakorgaan en een belangrijke sparringpartner bij de ontwikkeling van nieuw beleid.

Communicatie

Het Servicepunt Regiotaxi wordt geïnformeerd over het raadsbesluit.

Vervolg

Het Regionaal Ambtelijk Overleg verzorgt de beleidsopvolging van de Kadernota 2027. Het Servicepunt Regiotaxi verzorgt de uitvoering van het Regiotaxivervoer.

Bijlagen die onderdeel uitmaken van het besluit

1. Kadernota 2027 Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant Noordoost

Bijlagen ter informatie

1. Brief zienswijze concept kadernota 2027 GR-KCV
2. Aanbiedingsbrief Kadernota 2027 GR-KCV
3. Raadsinformatiebrief 07-01-2027 GR-KCV: Stand van zaken Zero Emissie Doelgroepenvervoer Noordoost-Brabant

Maashorst, 27 januari 2026

Burgemeester en wethouders van gemeente Maashorst,
de secretaris, de burgemeester,

J.A.G.M. van Aaken

J.A. van der Pas