Advies aan B&W

Onderwerp

Jaarstukken 2025 en Begroting 2027 Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant Noordoost (GR-KCV)

Datum	26 mei 2026	**Naam en telefoon**	
Afdeling	MM-MO	Martine de Haas	
		06-32451214	
		Portefeuillehouder	
		Hilde de Wit – van der Zanden	

Wat adviseer je te besluiten?

1. De raad voor te stellen de volgende zienswijze te geven op de begroting 2027 van de Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant Noordoost:
   - De gemeenteraad Oss ondersteunt de inhoudelijke koers in de begroting 2027 van de GR-KCV en de drie centrale ambities die hieraan ten grondslag liggen.
   - De gemeenteraad onderschrijft de inzet op integrale en toekomstbestendige mobiliteitsoplossingen, waaronder de verdere ontwikkeling van een slim vervoersysteem in samenhang met het openbaar vervoer en voorliggende voorzieningen.
   - De gemeenteraad vraagt blijvende aandacht voor beheersing van de kosten, mede gezien de stijgende exploitatiekosten en de onzekerheden in het vervoersvolume.
   - De gemeenteraad vraagt om de effecten van Bravoflex en de mogelijke toename van Wmo-vervoer zorgvuldig te monitoren en de gemeente hierover periodiek te informeren.
   - Tot slot vraagt de gemeenteraad aandacht voor de risico's rond het chauffeurstekort en voor het borgen van kwaliteit, betrouwbaarheid en toegankelijkheid van het vervoer.
2. De jaarstukken 2025 van de GR-KCV ter kennisname aan te bieden aan de raad.

Wat is de aanleiding voor dit advies?

De Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant Noordoost (GR-KCV) voert namens deelnemende gemeenten de taak uit om vervoer te garanderen voor mensen met een mobiliteitsbeperking (Wmo-vervoer). Naast het Wmo-vervoer voert de GR-KCV in opdracht van de provincie Noord-Brabant vanaf 1 januari 2026 Bravoflex uit, een nieuwe vorm van flexibel vervoer op bestelling. Voorheen was dit het Aanvullend Openbaar Vervoer (AOV).

Het jaarverslag en de jaarrekening geven aan hoe het jaar 2025 inhoudelijk en financieel verlopen is. De begroting geeft aan welke koers zij hanteert voor 2027 en welke plannen en projecten zij daarvoor wil uitvoeren. Via de zienswijze op de begroting kan de gemeenteraad haar beleidsmatige en/of financiële aandachtspunten meegeven.

Aan welke opdracht draagt dit advies bij?
Dit advies draagt bij aan de opdracht 'Sociale basis en meedoen' met het thema's 'Inclusie, gelijkwaardigheid en meedoen' en de opdracht 'Passende ondersteuning' met het thema 'Vitaal ouder worden en langer zelfstandig wonen', zoals opgenomen in het Beleidskader Wmo Oss 2025-2029.

Welk resultaat willen we bereiken?
De GR-KCV heeft als opgave het tot stand brengen, ontwikkelen en in stand houden van een kwalitatief hoogwaardig stelsel van kleinschalig collectief vervoer. Op deze manier is er altijd een vangnet beschikbaar voor kwetsbare groepen waarvoor geen alternatief vervoer voorhanden is. Hierbij dient voldoende grip te blijven op de kosten, effectiviteit en efficiency ervan. Door middel van de begroting bereiken we duidelijkheid over de koers die de GR-KCV hanteert en over de plannen en projecten voor 2027. 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 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 Bravoflex. Het Wmo-vervoer is een wettelijke taak van de gemeente en blijft deur-tot-deur vervoer. Bravoflex is de verantwoordelijkheid van de provincie en dient als vangnet daar waar geen reguliere OV-verbinding voor handen is. 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.

Welke argumenten zijn er voor dit advies?

1.1 De begroting past binnen de financiële en inhoudelijke kaders.

In deze begroting wordt, binnen de beschikbare financiële middelen, rekening gehouden met de dynamiek van voortdurende ontwikkelingen in het vervoer en de organisatie, zoals vergrijzing, het chauffeurstekort, de verduurzaming van het vervoer en onzekerheden in de beheersbaarheid van het vervoer. De GR-KCV Brabant Noordoost is verantwoordelijk voor het collectief vraagafhankelijk vervoer voor inwoners met een Wmo-indicatie vervoer. Mobiliteit is voor deze doelgroep essentieel om te kunnen deelnemen aan het maatschappelijk leven. Daarbij stimuleert de GR-KCV het benutten van eigen mogelijkheden en algemene voorzieningen. Waar maatwerk nodig is of het reguliere openbaar vervoer ontbreekt, wordt de Regiotaxi Noordoost-Brabant ingezet.

Door de inzet van data en expertise werkt het servicepunt aan de toekomstbestendigheid van het doelgroepenvervoer, passend binnen de vastgestelde financiële en beleidsmatige kaders. De kernwaarden hierbij zijn klantgerichtheid en betrouwbaarheid, kostenefficiëntie en duurzaamheid, innovatie en flexibiliteit, en kwaliteit en deskundigheid.

De kosten voor het operationeel beheer van het Servicepunt Regiotaxi worden door de deelnemende gemeenten gedragen op basis van een verdeelsleutel naar inwoneraantal. Daarnaast draagt de provincie sinds 2023 met een vaste, jaarlijks geïndexeerde bijdrage bij aan de organisatiekosten.

1.2 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. In Nederland zijn twee demografische ontwikkelingen gelijktijdig gaande: de toenemende levensverwachting en de stijging van het aantal ouderen in de bevolking. Oftewel: dubbele vergrijzing. Dit zorgt voor een toename van het Wmo-vervoer. Mensen wonen langer thuis en blijven mentaal langer actief. We verwachten dat ze door hun fysieke beperkingen steeds meer een beroep doen op vervoersvoorzieningen. De regiotaxiregio’s zijn samen met de provincie gestart met de realisatie van hun ambitie: één slim vervoersysteem met een passend vervoersaanbod voor alle reizigers.

Om het vervoer enigszins beheersbaar te houden ligt de focus op het optimaliseren van het gebruik en integratie met het OV, met name door het nieuwe Bravoflex vervoer en door de inzet van de Voor Elkaar Pas (VEP) en andere voorliggende voorzieningen. Dit streven past binnen de ontwikkelingen van de kanteling en het streven naar een inclusieve samenleving.

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.

Door deze aanpak sluit de begroting aan bij de verwachte ontwikkelingen in de vervoersvraag en wordt gestuurd op een beheersbare en toekomstgerichte uitvoering.

Wat zijn kanttekeningen, tegenargumenten of risico's?

1.1 Het chauffeurstekort blijft een structureel probleem in de taxibranche.

Vervoerders hebben moeite met het werven en behouden van voldoende en gekwalificeerd personeel. Dit aanhoudende tekort kan leiden tot rituitval en daarmee tot ongemak voor inwoners die afhankelijk zijn van het doelgroepenvervoer. Tegelijkertijd zorgt het tekort bij vervoerders en chauffeurs voor onzekerheid, een hoge werkdruk en extra uitval door ziekteverzuim. In combinatie met toenemende verkeerscongestie maakt dit het steeds lastiger om ritten tijdig en betrouwbaar uit te voeren. Deze factoren zetten de punctualiteit en kwaliteit van het vervoer onder druk.

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

Ervaringen uit de coronaperiode, in combinatie met demografische en maatschappelijke ontwikkelingen, hebben de reisbehoefte van Wmo-reizigers blijvend beïnvloed. Hierdoor blijft het lastig om betrouwbare prognoses te maken, hoewel het vervoersvolume sinds 2023 relatief stabiel is.

Ook tussen gemeenten bestaan structureel verschillen in vervoersvolume en fluctuaties over de tijd. Door de pandemie is de bandbreedte van deze schommelingen toegenomen en ontbreken duidelijke historische ontwikkellijnen. Om het vervoer beheersbaar te houden, ligt de focus op het optimaliseren van het gebruik van het openbaar vervoer en andere voorliggende voorzieningen voor inwoners die daartoe in staat zijn.

Deze ontwikkelingen verminderen de voorspelbaarheid van het vervoersvolume en maken het lastig om begrotingen strak op te stellen. Zowel in 2024 als in 2025 lag het vervoersvolume op 83% van het niveau van vóór de pandemie. Voor de begroting 2027 wordt daarom uitgegaan van het vervoersvolume van 2025.

Bijzonderheden

Bravoflex

Per 1 januari 2026 heeft de provincie in Oost-Brabant Bravoflex uitgerold. Bravoflex is een vraagafhankelijk openbaar vervoerssysteem dat het reguliere busnetwerk van Arriva aanvult. Met Bravoflex boekt men vooraf een rit die de reiziger brengt van een halte in de buurt naar een ov-overstaphalte. Dit is een grotere bushalte of treinstation vanwaar men verder reist met lijnbus, buurtbus of trein. Met Bravoflex zijn ook minder goed bereikbare gebieden aangesloten op het openbaar vervoer, zoals landelijke gebieden, buurtschappen of bedrijventerreinen waar geen buurtbus, bus of trein rijdt. Hiervoor zijn extra Bravoflex-haltes geplaatst in Noordoost-Brabant. Bravoflex heeft geen vaste vertrektijden en rijdt op afroep. Daarmee is er altijd een goede

aansluiting op de vertrek- of aankomsttijden van de bus of trein. Er is geen dienstregeling. De reiziger reserveert de rit via de app, telefonisch of via de website. Met Bravoflex streeft de provincie naar een betere aansluiting op het openbaar vervoer regio breed.
Bravoflex valt niet onder de verantwoordelijkheid van de gemeente, maar kan wel impact hebben op onze inwoners en het Wmo-vervoer. Per 1 januari 2026 zijn deur-tot-deur reizen met Regiotaxi Noordoost-Brabant alleen nog beschikbaar voor reizigers met een gemeentelijke Wmo-indicatie en dus niet meer voor de OV-reizigers. Het effect van Bravoflex op het regiotaxivervoer wordt nauwgezet gemonitord. Het vervallen van de deur-tot-deur reizen voor OV-reizigers heeft mogelijk tot gevolg dat de aanvragen voor een Wmo-indicatie toenemen. We volgen dit nauwgezet.
Voor experimentele en kleinschalige mobiliteitsoplossingen kunnen gemeenten en vrijwilligersorganisaties gebruikmaken van provinciale projectsubsidie.

Zero Emissie
De transitie naar 100% zero-emissie (ZE) vervoer is landelijk en in de regio Noordoost-Brabant helaas niet gehaald en blijft een grote uitdaging. De belangrijkste knelpunten die de transitie naar 100% ZE belemmeren zijn:

- Beperkte beschikbaarheid ZE rolstoelbussen
- Praktische problemen in de dagelijkse uitvoering
- Zwaardere voertuigen

Gezien bovenstaande knelpunten heeft het Algemeen bestuur besloten om coulant te zijn en in overleg met opdrachtnemer Connexxion te komen tot een herziene en realistische planning tot 2030, rekening houdend met:

- Ontwikkeling aanbod geschikte ZE-rolstoelbussen
- Uitbouw laadinfrastructuur bij vervoerders
- Operationele haalbaarheid (actieradius, oplaadcapaciteit)
- Financiële impact (aanschafkosten, exploitatiekosten, NEA-index)
- Contractuele mogelijkheden binnen huidige overeenkomst

Doel is dat in ieder geval aan het einde van de 1ste contractperiode per 2029 alle personenvoertuigen en taxibussen volledig ZE zijn, waarbij wij de landelijk geldende normen en richtlijnen volgen.

Governance onderzoek
Het bestuur van de GR-KCV ervaart de huidige governance als te zwaar in verhouding tot de taken en de aard van de samenwerking. Er is behoefte aan een lichtere, meer efficiënte samenwerkingsvorm, die beter aansluit bij het overwegend uitvoerende karakter van het kleinschalig collectief vervoer, met behoud van voldoende democratische borging en sturing.
Inmiddels is er aan een extern adviesbureau opdracht verstrekt om te onderzoeken welke toekomstbestendige bestuursvorm het beste past bij het samenwerkingsverband KCV Brabant Noordoost. De eerste onderzoeksfase is gepland voor het 1ste kwartaal van 2026 en naar

verwachting zal de concrete verdere uitwerking van de voorkeur scenario's en aanpassing van de toekomstbestendige samenwerking medio 2026 plaatsvinden. Alvorens tot wijziging van de regeling over te gaan, wordt een onderbouwd advies aan het bestuur en de gemeenteraden voorgelegd. Naar verwachting zal medio 2026 hierover nadere besluitvorming plaatsvinden.

Waar moeten we rekening mee houden?
a. Financiën

Resultaat jaarrekening 2025

Het gerealiseerde resultaat bedraagt € 75.875 (voordelig). Voorgesteld wordt om € 60.133 van dit voordelige resultaat ten gunste te brengen van de algemene reserve en € 15.742 terug te storten naar de deelnemende gemeente naar rato van het inwoneraantal.

Begroting 2027: Organisatiekosten

- De 6 gemeenten dragen zorg voor de organisatiekosten van de Regiotaxi.
- De organisatiekosten voor de zes gemeenten bedragen in 2027 €569.187,-. De afrekensystematiek voor de gemeenten vindt plaats op basis van het inwoneraantal (peildatum 1-1-2025 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 2027 €71.107,-.

Begroting 2027: Exploitatiekosten

- De exploitatiekosten van het vervoer worden op basis van het daadwerkelijk gebruik verrekend met de gemeenten en de provincie.
- Voor 2026 is de NEA-index vastgesteld op 4,1%.
- Voor de jaren 2027-2030 wordt gewerkt met een geschatte NEA-index van 3,5%.

Kosten gemeente Oss

Voor de gemeente Oss stijgen de totale kosten in 2027 met 3,9% ten opzichte van de begroting 2026 (per saldo €52.355). Dit betalen we uit de stelpost voor loon- en prijscompensatie en verwerken dit bij de programmabegroting 2027-2030.

Kosten gemeente Oss						
	Peildatum					
	1-1-2025	2025	2026	2027	2028	2029
Aantal inwoners	95.239					
Aantal klanten	3.395					
Bruto exploitatiekosten vervoer		1.419.418	1.511.229	1.564.122	1.618.867	1.675.527
Eigen bijdrage klant		212.451	236.224	240.948	245.767	250.682
Netto exploitatiekosten		1.206.966	1.275.006	1.323.174	1.373.100	1.424.845
Aandeel beheerkosten		139.904	139.533	143.719	148.030	152.471
Totale kosten		**1.346.870**	**1.414.539**	**1.466.893**	**1.521.130**	**1.577.316**

b. Informatiebeveiliging en Privacy

Geen bijzonderheden.

c. Communicatie

We informeren het Servicepunt Regiotaxi over het door uw raad genomen besluit.

d. *Uitvoering*

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

e. Overlegd met

- Servicepunt Regiotaxi;
- Deelnemende gemeenten GR-KCV;
- Financieel adviseur GR-KCV;
- Programmamanager Zorg & Welzijn gemeente Oss;
- Financieel adviseur gemeente Oss.

Bijlagen

1. Raadsvoorstel Jaarstukken 2025 en Begroting 2027 GR-KCV
2. Aanbiedingsbrief Jaarstukken 2025 en Begroting 2027 GR-KCV
3. Jaarstukken 2025 GR-KCV
4. Concept Begroting 2027 GR-KCV
5. Adoptieadvies Jaarstukken 2025 en Begroting 2027 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 2027 met €20.455,- ten opzichte van de vastgestelde begroting 2026. De kosten voor het Wmo-vervoer stijgen per saldo met €155.310,- ten opzichte van de vastgestelde begroting. Deze stijging komt voort door toepassing van de NEA-index van 4,1% in 2026 op de gerealiseerde vervoerskosten 2025 en vervolgens de toepassing van de NEA-index van 3,5% in 2027.