Aan

De gemeenteraden van de deelnemende gemeenten van de
gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant Noordoost

Datum

7 januari 2026

Betreft

Kadernota 2027

Geachte Raad,

Hierbij bieden wij u de Kadernota 2027 voor de begroting 2027 & meerjarenperspectief 2028-2030 aan van de Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant-Noordoost (GR-KCV).

Uitgangspunten begroting 2027

Deze kadernota is bedoeld om de uitgangspunten en de gewenste ontwikkelingen bij het opstellen van de begroting vast te leggen. 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).

Met deze kadernota:

1. Wordt voldaan aan artikel 34b van de Wet gemeenschappelijke regelingen, namelijk dat vóór 30 april de kaders voor de begroting 2027 aan de gemeenteraden en provinciale staten worden gezonden.
2. Stelt het Algemeen Bestuur in april 2026 de kaders vast op basis waarvan het Dagelijks Bestuur de conceptbegroting 2027 en de meerjarenramingen 2028-2030 opstelt. Behandeling van de begroting 2027 vindt plaats in de vergadering van het Algemeen Bestuur van juli 2026.

Deze kadernota biedt het beleidsmatig- en financieel kader voor de begroting 2027 en het meerjarig perspectief 2028-2030. Op basis van onze missie en visie, een terugblik en evaluatie op reeds gerealiseerde zaken legt de GR-KCV vast wat in de periode 2027 en volgende jaren te realiseren doelstellingen zijn.

Servicepunt Regiotaxi
Raadhuislaan 2
5341 GM OSS

KvK 51335093
BTW NL813093053B01
IBAN NL92 RABO 0180433725

T 0412 - 25 36 83
E klantenservice@rtnob.nl
W www.regiotaxinoordoostbrabant.nl

Zienswijze en vaststelling

Vaststelling van de Kadernota 2027 is een verantwoordelijkheid van het Algemeen Bestuur van de GR-KCV. Alvorens deze ter besluitvorming wordt voorgelegd, heeft u de mogelijkheid om vóór 30 maart 2026 een zienswijze kenbaar te maken aan het Dagelijks Bestuur. Wij nodigen u daartoe van harte uit.

Uw reactie

U kunt uw schriftelijke zienswijze n.a.v. de kadernota 2027 sturen naar:
GR-KCV Brabant-Noordoost
T.a.v. 5.1.2e
5.1.2e
5.1.2e Oss

Een reactie per mail kan gestuurd worden aan 5.1.2e @rtnob.nl

Het Dagelijks Bestuur zal de Kadernota 2027 samen met de ontvangen zienswijze in april 2026 ter vaststelling aanbieden aan het Algemeen Bestuur.

Met vri 5.1.2e

5.1.2e
Secret

RAADSINFORMATIEBRIEF

Aan : Gemeenteraden deelnemende gemeenten
Van : Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer Noordoost-Brabant
Datum : Januari 2026
Onderwerp: Stand van zaken Zero Emissie Doelgroepenvervoer Noordoost-Brabant

---

Aanleiding

Met deze brief informeren wij de gemeenteraden van de deelnemende gemeenten over de actuele stand van zaken rondom de zero emissie doelstelling voor het doelgroepenvervoer in Noordoost-Brabant. In 2018 is het Bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer ondertekend met als ambitie om per 1 januari 2025 het doelgroepenvervoer volledig zero emissie te laten zijn. In het huidige vervoerscontract is vastgelegd dat vervoerders vanaf 1 januari 2026 het gehele vervoer zero emissie moeten uitvoeren.

Landelijke context

Uit de Monitor Doelgroepenvervoer 2024 blijkt dat landelijk 32% van het doelgroepenvervoer met zero emissie voertuigen wordt uitgevoerd. Er zijn grote verschillen per voertuigtype: personenauto's scoren 57%, personenbussen 37% en rolstoelbussen slechts 7%. De staatssecretaris heeft inmiddels aangegeven dat de eerder voorgenomen verplichting van 100% zero emissie bij overheidsopdrachten niet doorgaat. Vanaf 1 januari 2026 geldt een minimumeis van 38,5% emissievrije voertuigen.

Situatie Noordoost-Brabant

In het eerste kwartaal van 2025 werd 35,7% van de kilometers in Noordoost-Brabant zero emissie gereden, vergelijkbaar met het landelijk gemiddelde voor landelijke gebieden. De vervoerders hebben elektrische rolstoelbussen besteld, maar de leverdatum is nog steeds onbekend.

Knelpunten

Volledige realisatie van zero emissie vervoer is op korte termijn niet haalbaar door:

1. **Beperkte stroomvoorziening** - Vervoerders kunnen geen extra laadpalen plaatsen binnen het gecontracteerde vermogen. Uitbreiding duurt naar verwachting 5 tot 10 jaar.
2. **Onvoldoende laadinfrastructuur onderweg** - Openbaar laden is inefficiënt en kostbaar, snelladers staan buiten gebruikelijke routes.
3. **Leveringsproblemen rolstoelbussen** - Elektrische rolstoelbussen hebben een beperkte actieradius (250-300 km) en zijn nog niet beschikbaar.
4. **Operationele beperkingen** - Groepsvervoer 's avonds kan niet met personenauto's worden vervangen zonder meer CO_2-uitstoot en verkeersbewegingen.

Vergelijking met andere regio's

Andere Brabantse regio's hanteren lagere eisen dan Noordoost-Brabant en hebben coulanceclausules opgenomen. In Zuidoost-Brabant worden rolstoelbussen niet meegenomen in de zero emissie berekening.

Overleg vervoerders

Tijdens het overleg met de vervoerders in mei kwamen de vervoerders met het voorstel om minimaal 80% van de gereden kilometers met personenauto's zero emissie uit te voeren en actief te blijven zoeken naar passende oplossingen voor rolstoelvervoer. Zij vroegen om realistische overgangsmaatregelen en flexibiliteit in termijnen.

Besluit Algemeen Bestuur en actuele stand van zaken

Het Algemeen Bestuur van de GRKCV heeft in haar vergadering van 10 november 2025 de volgende besluiten genomen:

- De secretaris gaat op korte termijn in gesprek met de vervoerders met de boodschap dat het AB wenst dat het vervoer met personenauto's in de loop van het eerste kwartaal van 2026 volledig zero emissie rijdt.
- In dit gesprek wordt tevens gesproken over een stappenplan om het aandeel zero emissie verder te verhogen.
- Er wordt een extra AB-overleg gepland waarin de voortgang van dit onderwerp wordt besproken.

Recente ontwikkelingen

Het gesprek met de vervoerders heeft inmiddels plaatsgevonden met positieve resultaten:

- **Personenauto's rijden nu 100% zero emissie** - De vervoerders hebben de doelstelling voor personenauto's gerealiseerd.
- **Plan van aanpak in ontwikkeling** - De vervoerders werken aan een gefaseerd plan van aanpak om het totale aandeel zero emissie verder te verhogen.

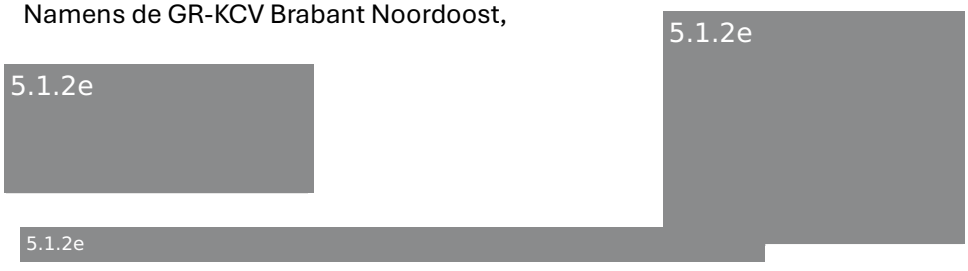
Deze stappen betekenen een belangrijke vooruitgang in de verduurzaming van het doelgroepenvervoer in Noordoost-Brabant.

Vervolgstappen

In het extra AB-overleg op 9 februari 2026 zal het plan van aanpak van de vervoerders worden besproken. Daarnaast wordt juridisch advies ingewonnen over de toepassing van coulancebepalingen voor rolstoelbussen, gezien de aanhoudende knelpunten met laadinfrastructuur, leveringen en beschikbaarheid van zero emissie rolstoelbussen.

Na het AB-overleg van 9 februari 2026 informeren wij de gemeenteraden over het definitieve plan van aanpak en de concrete stappen richting verdere verhoging van het zero emissie aandeel.

Namens de GR-KCV Brabant Noordoost,



Voorzitter

Secretaris

Kadernota 2027

Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer
Concept vastgesteld door het Dagelijks Bestuur op 10 december 2025

INHOUD

1.	INLEIDING	3
2.	ONTWIKKELINGEN	4
3.	BELEIDSKADERS	6
4.	ORGANISATIE	8
5.	GOVERNANCE	9
6.	FINANCIËLE UITGANGSPUNTEN	10
7.	BATEN EN LASTEN	13
8.	BIJDRAGE GEMEENTE	14

BIJLAGE: GEBRUIKTE AFKORTINGEN 16

1. INLEIDING

In deze kadernota presenteren wij de uitgangspunten van de Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief vervoer Brabant Noordoost (GR-KCV). Deze uitgangspunten hebben betrekking op de begroting 2027 en het meerjarenperspectief 2028-2030. De uitgangspunten vloeien voort uit eerdere besluiten en contractuele afspraken.

In deze kadernota worden de ontwikkelingen geschetst welke mogelijk van invloed zijn op de exploitatie van het regiotaxivervoer in Noordoost-Brabant. Op basis van deze nota stelt het bestuur de kaders vast voor de bedrijfsvoering en daarmee de begrote kosten.

Sinds 1 januari 2024 verzorgt Connexxion Taxi Services het regiotaxivervoer in Noordoost-Brabant met drie lokale onderaannemers. Het contract heeft een looptijd van vijf jaar met driemaal een verlengingsoptie van telkens een jaar.

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).

Met deze kadernota:

- Wordt voldaan aan artikel 34b van de Wet gemeenschappelijke regelingen, namelijk dat vóór 30 april 2026 de kaders voor de begroting 2027 aan de raden van de deelnemende gemeenten worden gezonden.
- Stelt het Algemeen Bestuur de kaders vast op basis waarvan het Dagelijks Bestuur de conceptbegroting 2027 en de meerjarenramingen 2028-2030 opstelt.

2. ONTWIKKELINGEN

2.1 Vervoersvolume

Tussen gemeenten onderling blijven verschillen in vervoersvolume en schommelingen in de tijd bestaan. De schommelingen in het ververvoersvolume en de ontwikkelingen in de taxibranche maken het lastig om een nauwkeurige begroting op te stellen.

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.

2.2 Zero Emissie doelstelling

Landelijke ontwikkelingen

De doelstelling uit het Bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer (BAZED) om in 2025 100% zero emissie (ZE) te rijden, is landelijk niet gehaald. Uit de Monitor Doelgroepenvervoer 2025 uit het eerste kwartaal blijkt:

- Van alle voertuigen rijdt nu 45% zonder uitstoot (elektrisch of op waterstof)
- Iets meer dan de helft van alle gereden kilometers (51%) gebeurt uitstootvrij
- Regiotaxi Noordoost-Brabant scoort met 35% iets lager dan het landelijk gemiddelde, maar dat ligt in lijn met de landelijke gebieden
- Rolstoelbussen blijven het meest achter: slechts 12% rijdt zonder uitstoot

Een kanttekening hierbij is dat niet alle regio's hun rolstoelbussen hebben meegenomen in deze cijfers. Hierdoor klopt het totaalbeeld niet helemaal. Bovendien trekken stedelijke gebieden (zoals grote steden) het gemiddelde omhoog. Zij scoren namelijk beter dan landelijke gebieden. Het werkelijke landelijke percentage ligt daarom waarschijnlijk lager dan de genoemde 45%.

Knelpunten zero emissie transitie

De belangrijkste knelpunten die de transitie naar 100% ZE belemmeren zijn:

1. Beperkte beschikbaarheid ZE rolstoelbussen
   - Het aanbod van geschikte elektrische rolstoelbussen is beperkt
   - Bestaande modellen voldoen niet altijd aan de gewenste kwaliteit voor de reiziger
   - De actieradius van elektrische rolstoelbussen is te laag voor dagelijks gebruik
2. Praktische problemen in de dagelijkse uitvoering
   - Elektrische rolstoelbussen moeten gedurende de dag regelmatig worden opgeladen
   - Er is een tekort aan chauffeurs, waardoor er geen tijd is om tussendoor op te laden
   - Beperkte laadinfrastructuur bij vervoerders en in de regio
   - Door de grootte van de elektrische rolstoelbussen kunnen zij niet bij een openbare laadpaal worden opgeladen
3. Zwaardere voertuigen
   - Elektrische rolstoelbussen zijn zwaarder dan dieselbussen door de accu’s
   - Met ingang van 1 juli 2025 is er een regeling voor vrijstelling rijbewijs C voor volledig elektrische voertuigen tussen 3.500 en 4.250 kilo. Hierdoor mogen de elektrisch rolstoelbussen onder bepaalde voorwaarden ook met een rijbewijs B gereden worden.

Regionale situatie

Contractueel was vastgelegd dat per 1-1-2026 alle voertuigen elektrisch zouden rijden. Dit zou gefaseerd ingevoerd worden. Gezien de landelijke en regionale knelpunten is deze doelstelling niet haalbaar gebleken. Een herziene planning voor volledige elektrificatie zal in overleg met de vervoerder moeten worden opgesteld.

2.3 Vergrijzing

De vergrijzing blijft één van de belangrijkste factoren die de vervoersvraag beïnvloedt. Daarnaast zien we een groeiende zorgbehoefte bij klanten. De toename van dementie en verward gedrag binnen de doelgroep heeft gevolgen voor de uitvoering van het vervoer en de dienstverlening via de telefoon.

2.4 Beheersbaarheid vervoer

Om het vervoer enigszins beheersbaar te houden ligt de focus op het optimaliseren van het gebruik van het OV en andere voorliggende voorzieningen voor degenen die dit kunnen.

Voor Elkaar Pas

Sinds november 2021 bieden wij de Voor Elkaar Pas aan Wmo-klanten aan om OV-gebruik te stimuleren. Het Algemeen Bestuur heeft besloten deze pas de komende jaren te blijven aanbieden. Het effect op het gebruik van de regiotaxi wordt continu gemonitord.

Kleinschalige mobiliteitsoplossingen

Voor experimentele en kleinschalige mobiliteitsoplossingen kunnen gemeenten gebruikmaken van provinciale projectsubsidie (cofinanciering). Deze middelen zijn beschikbaar voor innovatieve initiatieven die bijdragen aan de mobiliteitsdoelstellingen.

2.5 Ontwikkelingen in de taxibranche

NEA-index

Na de historisch hoge NEA-index van 13,7% in 2023, 3,4% in 2024 en 1,5% in 2025, is de NEA-index voor 2026 vastgesteld op 4,1%. Voor 2027 wordt voorlopig gerekend met een geschatte NEA-index van 3,5%.

Chauffeurstekort

Het chauffeurstekort blijft een structureel probleem in de taxibranche. Vervoerders hebben moeite met werving en behoud van voldoende gekwalificeerd personeel. Dit tekort brengt de volgende risico's met zich mee:

- Knelpunten in dienstverlening bij volumegroei
- Opwaartse druk op loonkosten
- Impact op betrouwbaarheid vervoer

2.6 BravoFlex

Per 1 januari 2026 is 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. De bus en trein zijn de basis van het openbaar vervoer.

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.

Halte-Halte taxi

Met Bravoflex kan ook direct van halte naar halte gereisd worden. De OV-overstaphalte wordt hiermee overgeslagen en men reist direct naar de gekozen eindhalte. De maximale reisafstand is 25 kilometer. Hiervoor betaalt men een hoger tarief, namelijk 5 maal het OV-tarief.

Tariefstructuur:

1. € 5.1.2f wanneer geen lijnbus op de route rijdt
2. € 5.1.2f wanneer een lijnbus binnen 30 minuten voor/na beschikbaar is
3. Kinderen tot en met 11 jaar reizen gratis met volwassene
4. Halte-Halte taxi (5x OV tarief):
   - opstaptarief € 5.1.2f (tarieven 2026)
   - km-tarief van € 5.1.2f per kilometer (tarieven 2026)

Met BravoFlex streeft de provincie naar een betere aansluiting op het openbaar vervoer regiobreed. Het effect van BravoFlex op het regiotaxivervoer wordt nauwgezet gemonitord.

3. BELEIDSKADERS

3.1 Doelstelling

Het sociaal-recreatieve doelgroepenvervoer draagt bij aan:

- Zelfredzaamheid van gebruikers
- Mogelijkheden tot maatschappelijke participatie
- Sociale inclusie van mensen met een mobiliteitsbeperking

De regio Noordoost-Brabant vindt het belangrijk dat deze aanvullende voorziening op het reguliere openbaar vervoer behouden blijft, met voldoende grip op kosten, effectiviteit en efficiency.

De GR-KCV heeft 9.287 klanten met een Wmo-vervoerspas en 1.738 klanten met een OV-regiotaxipas (peildatum 1-11-2025). Met de invoering van BravoFlex hebben alleen Wmo-reizigers een vervoerspas.

3.2 Efficiënt vervoer

Instrumenten voor efficiency:

1. Vraagspreiding
   - Actieve sturing op spreiding ritten over de dag
   - Stimuleren reserveren voor niet-spitsuren
   - Dynamische tariefprikkels waar mogelijk
2. Groepsritten en vast werk
   - Maximaliseren bezettingsgraad voertuigen
   - Bundelen ritten naar vaste bestemmingen
3. Data-analyse
   - Data-gedreven onderzoek voor betere prognoses
   - Inzicht in vervoerspatronen en pieken
   - Onderbouwing beleidskeuzes

3.3 Voorliggende voorzieningen

Optimalisatie OV-gebruik

De focus ligt op maximaal gebruik van openbaar vervoer en andere voorliggende voorzieningen. Dit gebeurt door:

- Voor Elkaar Pas: stimuleren OV-gebruik doelgroep
- Aansluiting bij OV-innovaties (zoals BravoFlex)
- Voorlichting over OV-mogelijkheden
- Samenwerking met provincie en vervoerders

BravoFlex biedt, door de combinatie van vervoersmogelijkheden, voor de reguliere OV-reizigers een breder aanbod van het OV. Voor de (huidige) gebruikers van de regiotaxi kan de bereikbaarheid van de haltes belemmerend zijn om gebruik te maken van BravoFlex en het aansluitende OV.

3.4 Duurzaamheid

Verduurzamingsambitie

Ondanks het niet halen van de contractuele doelstelling van 100% elektrisch per 1-1-2026, blijft de GR-KCV zich inzetten voor verdere verduurzaming van het wagenpark.

Herziene aanpak:

In overleg met vervoerder Connexxion wordt een realistische, gefaseerde planning opgesteld, 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

4. ORGANISATIE

4.1 Servicepunt Regiotaxi Noordoost-Brabant

Het Servicepunt Regiotaxi Noordoost-Brabant draagt zorg voor de uitvoering van het collectief en vraagafhankelijk vervoer. Het Servicepunt wil zich verder ontwikkelen als kennispartner voor de gemeenten. De kernwaarden zijn:

- Klantgericht en betrouwbaar
- Kostenefficiënt en duurzaam
- Innovatief en flexibel
- Kwaliteit en deskundigheid

Wet modernisering elektronisch bestuurlijk verkeer

De Wmebv verplicht bestuursorganen tot digitale communicatie met burgers. Het Servicepunt bereidt zich voor op deze verplichtingen door:

- Implementatie veilige digitale communicatiekanalen
- Klantvriendelijke digitale dienstverlening
- Waarborgen privacy en informatieveiligheid

Financiële impact:

- Structurele investeringen in ICT-systemen
- Doorlopende kosten digitale infrastructuur
- Verwachte efficiencywinst door automatisering

Adviesfunctie

Het Servicepunt ontwikkelt zich als kennispartner voor deelnemende gemeenten op het gebied van:

1. Beleidsadvisering
    - Advisering gemeenten over beleidsoptimalisatie
    - Benchmarking en best practices
    - Impact-analyses beleidswijzigingen
2. Bewustwording en signalering
    - Inzicht in vervoersspecificaties per gemeente
    - Signalering trends en ontwikkelingen
    - Vroegtijdige waarschuwing bij afwijkingen
3. Communicatie
    - Optimalisatie interne en externe communicatie
    - Voorlichting aan klanten en stakeholders
    - Transparante informatievoorziening
4. Managementinformatie
    - Periodieke managementrapportages
    - Gedetailleerde analyses op maat
    - Continue klanttevredenheidsonderzoek

5. Klantcontact

- Organisatie inloopspreekuren buurthuizen/verzorgingshuizen
- Directe lijn voor vragen en knelpunten
- Ondersteuning complexe casuïstiek

5. GOVERNANCE

5.1 Bestuursvorm

Huidige situatie

De GR-KCV is per 1 juli 2024 gewijzigd conform de Wet gemeenschappelijke regelingen. De huidige bestuursvorm bestaat uit:

- Algemeen Bestuur (portefeuillehouders deelnemende gemeenten)
- Dagelijks Bestuur (voorzitter en twee leden)
- Directie Servicepunt

5.2 Provincie Noord-Brabant

Uittreding uit GR-KCV

De provincie Noord-Brabant is per 1 januari 2025 uitgetreden uit de GR-KCV. De samenwerking wordt vanaf die datum vormgegeven via een Samenwerkingsovereenkomst.

Inhoud Samenwerkingsovereenkomst:

- Uitvoering OV-regiotaxivervoer door GR-KCV namens provincie
- Financiële bijdrage provincie in organisatiekosten
- Afspraken over informatievoorziening en verantwoording
- Looptijd en evaluatiemomenten

Financiële afspraken:

- Voor 2023-2026 zijn afspraken vastgelegd
- Voor 2027-2030 worden nieuwe afspraken gemaakt
- Subsidie "Gedeelde Mobiliteit" beschikbaar: € 5.1.2f
- Projectsubsidie rechtstreeks aanvraagbaar door gemeenten en vrijwilligersorganisaties

5.3 Evaluatie bestuursvorm

Het Algemeen Bestuur heeft de wens geuit om te onderzoeken welke bestuursvorm het beste past bij de uitvoering van de wettelijke Wmo-vervoerstaak. Hierbij zijn de volgende opties:

- Continuering huidige GR-structuur
- Overgang naar een andere GR-structuur
- Overgang naar centrumgemeenteconstructie
- Aansluiting bij bestaande regionale samenwerkingsverbanden

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.

Uit de eerste inventarisatie blijkt het volgende:

- Dergelijke wijziging vereist uitgebreid juridisch en financieel advies
- Risico's bij transitie moeten zorgvuldig worden afgewogen
- Op korte termijn geen concrete mogelijkheden voor fusie of intensieve samenwerking met de regio ‘s-Hertogenbosch
- Kennisuitwisseling en afstemming blijft wel plaatsvinden met de regio ‘s-Hertogenbosch

Voor het verdere verloop van het onderzoek wordt een heldere opdrachtformulering geformuleerd, waarin de doelstellingen en verwachtingen duidelijk gedefinieerd zijn. Bij dit onderzoek zal ook de mogelijke rol van de provincie worden meegenomen, daar bij een mogelijke nieuwe bestuursvorm de provincie wel een rol als deelnemer zal willen/kunnen invullen.

6. FINANCIËLE UITGANGSPUNTEN

6.1 Financieringsstructuur

De financiering van de GR-KCV bestaat uit drie bronnen:

1. Bijdrage deelnemende gemeenten
    - Organisatiekosten: naar rato inwoneraantal
    - Vervoerskosten Wmo: naar rato werkelijk gebruik
2. Bijdrage provincie Noord-Brabant
    - Vervoerskosten BravoFlex: op basis werkelijke kosten
    - Organisatiekosten: vaste bijdrage conform Samenwerkingsovereenkomst
3. Eigen bijdrage reizigers
    - Wmo-vervoer: conform gemeentelijke Wmo-verordeningen
    - BravoFlex: conform provinciaal tarief

6.2 Verdeelsystematiek gemeenten

Organisatiekosten:

- Verdeling naar rato inwoneraantal per gemeente
- Peildatum: 1 januari voorafgaand aan begrotingsjaar
- Bron: CBS-gegevens

Vervoerskosten:

- Afrekening op basis werkelijk gebruik per gemeente
- Verdeling gebaseerd op percentage klanten en vervoersvolume
- Periodieke bijstelling op basis realisatie

Deze verdeelsystematiek zorgt voor:

- Transparantie en voorspelbaarheid voor gemeenten
- Rechtvaardige lastenverdeling
- Directe relatie tussen gebruik en kosten

6.3 Weerstandsvermogen

Jaarlijks vindt inventarisatie plaats van risico's die de GR-KCV loopt. Deze worden:

- Gekwantificeerd in financiële impact
- Vermenigvuldigd met factor 1,4 voor onvoorziene risico's
- Vertaald naar benodigde omvang weerstandsvermogen

Doel weerstandsvermogen:

- Opvangen incidentele tegenvallers
- Voorkomen extra beroep op gemeenten
- Financiële continuïteit waarborgen

Belangrijkste risico's:

- Hogere indexering dan geraamd (NEA-index is grillig)
- Onverwachte volumestijging vervoer
- Uitval systemen of vervoerder
- Juridische procedures

6.4 Uitgangspunten begroting 2027

Vervoersvolume

Als uitgangspunt wordt het gerealiseerde vervoersvolume van 2025 gehanteerd. Dit biedt:

- Realistisch uitgangspunt gebaseerd op recente ervaring
- Rekening houdend met post-corona stabilisatie

Indexering

Voor de verschillende kostensoorten worden de volgende indexpercentages gehanteerd:

1. NEA-index: 3,5% (2027-2030)
   - Vervoerskosten volgen NEA-index
   - Prognose gebaseerd op macro-economische ontwikkelingen
   - Indexering 2026 is 4,1% (bekend)
   - Voor 2027-2030 gehanteerd: 3,5%
2. Salariskosten: 3,8%
   - Gebaseerd op cao-ontwikkelingen gemeentesector
   - Rekening houdend met loonindexering en periodieken
   - In lijn met landelijke ontwikkelingen publieke sector
3. Overige bedrijfskosten: 3,3%
   - Afgeleid van dienstenprijzenindex (DPI)
   - Toepassing op huur, energie, communicatie, etc.

Afrekensystematiek

- Vervoerskosten: 100% afrekening op basis daadwerkelijk gebruik per gemeente
- Organisatiekosten: Vaste verdeling op basis inwoneraantal (peildatum 1-1-2025)

Deze systematiek biedt:

- Voorspelbaarheid voor gemeenten (organisatiekosten)
- Rechtvaardigheid (vervoerskosten volgen gebruik)
- Flexibiliteit bij volumeschommelingen

6.5 Eigen bijdrage klant

Wmo-vervoer

In de gemeentelijke Wmo-verordeningen is vastgelegd dat tarieven voor jaar t+1 worden verhoogd met de NEA-index van jaar t.

- Voor 2026: indexering 1,5% (NEA-index 2025)
- Voor 2027: indexering 4,1% (NEA-index 2026)

OV-regiotaxi (BravoFlex)

De provincie bepaalt de eigen bijdrage voor BravoFlex.

7. BATEN EN LASTEN

Tabel 1: Baten en Lasten - cijfers zijn inclusief niet af te dragen c.q. teruggevraagde btw

Taakveld	Begroting 2026	Begroting 2027	Meerjarenraming 2028	2029	2030
BATEN					
Programma 1: Wmo-vervoer					
6.71 Bijdrage gemeenten: Wmo-vervoer kilometers					
Totaal Programma 1					
Programma 2: Aanvullend OV-vervoer					
2.5 Bijdrage Provincie: OV-regiotaxivervoer kilometers					
Totaal Programma 2					
Organisatiekosten Servicepunt Regiotaxi					
0.4 Bijdrage gemeenten: organisatiekosten+projecten					
Bijdrage Provincie: organisatiekosten					
Bijdrage Provincie: projecten	PM	PM	PM	PM	PM
Totaal inkomsten organisatiekosten					
Totaal baten					
LASTEN					
Programma 1: Wmo-vervoer					
6.71 Bijdrage gemeenten: Wmo-vervoer kilometers					
Totaal Programma 1					
Programma 2: Aanvullend OV-vervoer					
2.5 Exploitatiekosten OV-vervoer					
Totaal Programma 2	**256.619**	**265**			
Programma 3: Bestedingsplan projecten					
0.4 Personeelslasten Projecten					
0.4 Doorontwikkeling	8.000	10.000	8.000	8.000	8.000
0.4 VEP / Verhogen mentale toegankelijkheid	43.000	43.000	43.000	43.000	43.000
Totaal Programma 3	**51.000**	**53.000**	**51.000**	**51.000**	**51.000**
Organisatiekosten Servicepunt Regiotaxi					
0.4 Personeelslasten	422.299	438.346	455.003	47	
0.4 Overige bedrijfskosten	190.315	180.799	173.567	168.360	164.993
0.8 Onvoorzien	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Totaal organisatiekosten	**622.614**	**629.145**	**638.571**	**650.654**	**665.234**
	5.366.659	**5.540.482**	**5.717**	**5.9**	**8**

Tabel 2: Resultaat

RESULTAAT					
Resultaat vóór bestemming	-52.775	-41.851	-28.147	-18.403	-10.436
Bestemming resultaat					
Ten laste (+)/gunste (-) van Bestemmingsreserve Projecten	52.775	41.851	28.147	18.403	10.436
Ten laste (+)/gunste (-) van het Weerstandsvermogen	0	0	0	0	0
Rekeningresultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

*Het tekort wordt gedekt uit de 'Bestemmingsreserve Projecten.

8. BIJDRAGE GEMEENTE

*Bedragen exclusief btw.

Organisatiekosten per gemeente

De bijdrage van de gemeente in de beheerkosten wordt berekend op basis van het inwoneraantal peildatum 1-1-2025 (CBS).

Tabel 3. Bijdragen per gemeente

GR-KCV Brabant Noordoost - Organisatiekosten							
	Inwoners	Aandeel	Bijdrage gemeente				
	1-1-2025	%	2026	2027	2028	2029	2030
Bernheze	32.606	8,7%	47.796	49.292	50.919	52.599	54.335
Boekel	11.465	3,0%	16.537	17.332	17.904	18.495	19.105
Land van Cuijk	92.817	24,7%	135.439	140.316	144.946	149.730	154.671
Maashorst	59.671	15,8%	87.308	90.208	93.184	96.259	99.436
Meierijstad	84.711	22,5%	124.020	128.062	132.288	136.653	141.163
Oss	95.239	25,3%	139.904	143.977	148.729	153.637	158.707
Totaal	**376.509**	**100%**	**551.004**	**569.187**	**587.970**	**607.373**	**627.416**

Exploitatiekosten

Alle vervoerskosten worden op basis van daadwerkelijk gebruik afgerekend met de gemeenten. De verdeling is gebaseerd op het percentage klanten en het percentage vervoer per gemeente.

Tabel 4. Bruto exploitatiekosten per gemeente

GR-KCV Brabant Noordoost - Bruto exploitatiekosten exclusief BTW								
	Klanten	% aandeel		Prognose				
	1-11-2025	klanten	vervoer	2026	2027	2028	2029	2030
Bernheze	842	9,1%	7,1%	313.507	324.479	335.836	347.590	359.756
Boekel	318	3,4%	4,6%	203.438	210.559	217.928	225.556	233.450
Land van Cuijk	1.807	19,5%	20,4%	905.361	937.048	969.845	1.003.790	1.038.922
Maashorst	1.227	13,2%	13,4%	596.808	617.696	639.315	661.691	684.850
Meierijstad	1.760	19,0%	20,4%	907.084	938.832	971.691	1.005.700	1.040.899
Oss	3.333	35,9%	34,1%	1.511.229	1.564.122	1.618.867	1.675.527	1.734.171
Totaal Wmo	**9.287**	**100,0%**	**100,0%**	**4.437.426**	**4.592.736**	**4.753.482**	**4.919.854**	**5.092.048**

Tabel 5. Netto exploitatiekosten per gemeente

GR-KCV Brabant Noordoost	Netto exploitatiekosten ex BTW na aftrek eigen bijdrage klant									
	Begroting 2026		Begroting 2027		2028		2029		2030	
	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto
Bernheze	47.743	265.764	48.810	275.670	50.518	285.318	52.286	295.304	54.116	305.640
Boekel	33.568	169.870	31.673	178.885	32.782	185.146	33.929	191.627	35.117	198.333
Land van Cuijk	140.186	765.175	140.955	796.093	145.888	823.957	150.994	852.795	156.279	882.643
Maashorst	92.810	503.998	92.917	524.779	96.169	543.147	99.535	562.157	103.018	581.832
Meierijstad	134.300	772.784	141.223	797.608	146.166	825.525	151.282	854.418	156.577	884.323
Oss	236.224	1.275.006	235.282	1.328.840	243.517	1.375.350	252.040	1.423.487	260.862	1.473.309
Totaal Wmo	**684.830**	**3.752.596**	**690.860**	**3.901.876**	**715.040**	**4.038.442**	**740.066**	**4.179.787**	**765.968**	**4.326.080**

Netto exploitatiekosten

De netto exploitatiekosten per gemeente worden berekend door van de bruto exploitatiekosten de eigen bijdrage van de klant af te trekken.

Totale kosten per deelnemende gemeente

De totale kosten per gemeente bestaan uit:

- Organisatiekosten (naar rato inwoneraantal)
- Netto exploitatiekosten (naar rato gebruik)

Tabel 6. Totale kosten per gemeente

GR-KCV Brabant Noordoost -Totale kosten per gemeente					
	2026	2027	2028	2029	2030
Bernheze	31				
Boekel	186	19	20	210	217
Land van Cuijk	900.614	9	96	1.00	
Maashorst	591.306	6		16	68
Meierijstad	896.804	925			485
Oss	1.41				
Totaal Wmo	**4.3**				

BIJLAGE: GEBRUIKTE AFKORTINGEN

- GR-KCV : GEMEENSCHAPPELIJKE REGELING KLEINSCHALIG COLLECTIEF VERVOER
- WMO : WET MAATSCHAPPELIJKE ONDERSTEUNING
- NEA-INDEX : BRANCHE-INDEX TAXIVERVOER (VOOR LOON- EN PRIJSONTWIKKELING)
- ZE : ZERO EMISSIE
- BAZED : BESTUURSAKKOORD ZERO EMISSIE DOELGROEPENVERVOER
- OV : OPENBAAR VERVOER
- BBV : BESLUIT BEGROTING EN VERANTWOORDING
- WMEBV : WET MODERNISERING ELEKTRONISCH BESTUURLIJK VERKEER
- VEP : VOOR ELKAAR PAS

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	2, 4
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub f	De bescherming van andere dan in het eerste lid, onderdeel c, genoemde concurrentiegevoelige bedrijfs- en fabricagegegevens	10, 13, 17, 19