

Raadsvoorstel

Categorie	: Gemeenschappelijke Regeling
Onderwerp	: Kadernota 2027 Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant-Noordoost
Datum college	: 20 januari 2026
Portefeuillehouder	: Wethouder Willy Hendriks
Team	: Beleid Sociaal Domein
Nummer raadsvoorstel	: RIS 2026-R-16
Datum raad	: 12 maart 2026
Agendapunt raad	: 12

Voorgesteld besluit

Voorgesteld wordt:

1. kennis te nemen van de kadernota 2027 van het Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant-Noordoost;
2. geen zienswijze in te dienen op de kadernota 2027 en dit standpunt middels bijgaande conceptbrief kenbaar te maken.

Samenvatting

Het Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant-Noordoost heeft de kadernota 2027 aangeboden aan de deelnemers.

De gemeenteraad wordt in de gelegenheid gesteld om een zienswijze ten aanzien van deze kadernota kenbaar te maken.

Beoogd doel

De kadernota 2027 geeft aan welke belangrijkste inhoudelijke en financiële uitgangspunten de Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant-Noordoost hanteert voor de begroting 2027. Via een zienswijze kan de gemeenteraad zijn beleidsmatige en/of financiële aandachtspunten meegeven.

Inleiding

De kadernota is de eerste stap naar de begroting van het Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant-Noordoost voor 2027. Via een zienswijze kan de raad aandachtspunten meegeven aan het bestuur van het Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant Noordoost. Deze wordt dan meegenomen in de uitwerking van de begroting voor 2027. De kadernota voor 2027 geeft geen aanleiding tot het indienen van een zienswijze. De voorgestelde stijging van de kosten vloeien voort uit de reguliere indexering.

Voortraject

De kadernota is besproken in het Dagelijks Bestuur van het Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant-Noordoost en wordt nu aangeboden aan de gemeenteraden.



Argumenten

1.1 De kadernota past in het bestaande beleid.

Het doelgroepenvervoer van de GR-KCV draagt bij aan:

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

De GR-KCV maakt gebruik van verschillende instrumenten voor efficiënt vervoer. Denk hierbij aan vraagspreiding, groepsritten en vast werk (bundelen ritten naar vaste bestemmingen) en data-analyse. De focus van de GR-KCV ligt op maximaal gebruik van het openbaar vervoer en andere voorliggende voorzieningen, zoals de Voor Elkaar Pas. Ondanks het niet halen van de landelijke doelstelling van 100% elektrisch per 1-1-2026, blijft de GR-KCV zich inzetten voor verdere verduurzaming van het wagenpark. Het landelijk gemiddelde ligt op 45%. De GR-KCV zit met 35% iets lager dan het landelijk gemiddelde, maar dat ligt in lijn met de landelijke gebieden. 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.

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 de algemene ontwikkelingen die er op dit moment spelen. De vergrijzing blijft één van de belangrijkste factoren die de vervoersvraag beïnvloedt. Daarnaast is er een groeiende zorgbehoefte bij klanten. Er is een toename van dementie en verward gedrag binnen de doelgroep. Dit heeft gevolgen voor de uitvoering van het vervoer en de dienstverlening via de telefoon. Om het vervoer beheersbaar te houden ligt de focus op het optimaliseren van het gebruik van het OV en andere voorliggende voorzieningen voor degenen die dit kunnen.

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

Het servicepunt ontwikkelt zich op het gebied van:

- Beleidsadvisering
- Bewustwording en signalering
- Communicatie
- Managementinformatie
- Klantcontact

Deze ontwikkeling juichen we toe.

Kanttelingen

1.1 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

Dit is de laatste jaren een knelpunt, dat we goed blijven volgen.



1.2 Risico's binnen de GR-KCV

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

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

We volgen deze risico's, maar hebben daar weinig invloed op.

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 regiobreed.

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.

Voor experimentele en kleinschalige mobiliteitsoplossingen kunnen gemeenten en vrijwilligersorganisaties gebruikmaken van provinciale projectsubsidie.

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-vervoerstaak. 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 wordt een heldere opdrachtformulering geformuleerd, waarin de doelstellingen en verwachtingen duidelijk gedefinieerd zijn.

Relevante kaders en (wettelijke) grondslag

Wet gemeenschappelijke regelingen.



Financiën

Zoals vermeld in de kadernota van het Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant-Noordoost wordt voor 2027 een bijdrage voorgesteld van € 936.409. De stijging van de kosten betreft een indexering van de exploitatiekosten (conform overeenkomst wordt hiervoor de NEA-index gehanteerd) en een indexering van de organisatiekosten. Hiervoor wordt een index gehanteerd van 3,8% voor de loonkosten (gebaseerd op de CAO SGO en stijging in lonen en periodieken) en 3,3% voor overige bedrijfskosten (conform de dienstenprijsindex DPI).

Indien het Algemeen Bestuur van het Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant-Noordoost instemt met deze kadernota geeft dat ten opzichte van de reeds opgenomen budgetten in de gemeentelijke begroting het volgende financiële beeld:

Reeds vastgestelde bijdrage gemeente in het lopende dienstjaar	Voorgestelde bijdrage volgend jaar	Verschil
€ 900.604	€ 936.409	€ 35.805

De stijging van de kosten vloeien voort uit de reguliere indexering. Op basis daarvan kan worden ingestemd met de financiële gevolgen van deze kadernota.

Participatie

Vanuit de gemeente Oss is op 17 december 2025 een adoptieadvies ontvangen.

Communicatie/afstemming

Een reactie van de raad wordt medegedeeld aan het Algemeen Bestuur van het Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant-Noordoost.

Van de gemeente Oss hebben we een adoptievoorstel ontvangen wat als basis heeft gediend voor dit raadsvoorstel. Het adoptievoorstel is aangepast naar gemeente Land van Cuijk.

Duurzaamheid

De doelstelling uit het Bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer (BAZED) om in 2025 100% zero emissie (ZE) te rijden, is landelijk niet gehaald. De belangrijkste knelpunten die de transitie naar 100% zero emissie belemmeren zijn:

- beperkte beschikbaarheid zero emissie rolstoelbussen;
- praktische problemen in de dagelijkse uitvoering;
- zwaardere voertuigen, waardoor eerder een ander rijbewijs nodig was.

Contractueel was vastgelegd dat per 01-01-2026 alle voertuigen elektrisch zouden rijden. Dit zou gefaseerd ingevoerd worden. Gezien de landelijke en regionale knelpunten is deze doelstelling niet haalbaar gebleken. Er wordt een herziene planning voor volledige elektrificatie in overleg met de vervoerder opgesteld.

Vervolg(traject)

Een zienswijze kan de raad vóór 31 maart 2026 kenbaar maken, zodat deze bij de definitieve vaststelling door het Algemeen Bestuur kan worden meegewogen.



Na besluitvorming door de raad wordt een brief verzonden aan het Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant Noordoost met de zienswijze op de kadernota 2027.

Bijlagen

Bij dit voorstel horen de volgende beslisdocumenten en bijlagen:

- Raadsbesluit (concept);
- a. Brief Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant-Noordoost d.d. 7 januari 2026 betreffende aanbieding kadernota 2027;
- b. Kadernota 2027 Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant-Noordoost;
- c. Brief d.d. 12 maart 2026 betreffende reactie kadernota 2027 Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant-Noordoost (concept).

Burgemeester en wethouders,
de secretaris,

de burgemeester,

Johan Postma

Marieke Moorman