Begroting 2025

MEERJARENPERSPECTIEF 2026-2028

Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer
Concept vastgesteld door het Dagelijks Bestuur op 3 april 2024

Inhoud

1. Inleiding 3
2. GR-KCV Brabant Noordoost 5
3. Servicepunt Regiotaxi Noordoost-Brabant 7
4. Ontwikkelingen 8
5. Beleid 12
6. Organisatie 13
7. Gemeenchappelijke Regeling KCV 15
8. Provincie 16
9. Beleidsbegroting 18
    Programma: Vraagafhankelijk vervoer (maatwerkdienstverlening 18+) 18
    Programma: Aanvullend OV (Samenkracht & burgerparticipatie) 18
    Programma: Bestedingsplan Projecten 18
10. Paragrafen 22
    Weerstandsvermogen en risicobeheersing 22
    Schatkistbankieren voor decentrale overheden 23
    Bedrijfsvoering 23
    Verbonden partijen 24
11. Financiële begroting 25
    Baten en lasten 25
    Uitgangspunten begroting 2025 26

Bijlage 1: Bijdrage per gemeente 27
Bijlage 2: Totale kosten per gemeente 28
Bijlage 3: Begrippen en afkortingen 29
Bijlage 4: Geprognosticeerde balans 30

1. Inleiding

Voor u ligt de programmabegroting 2025 & Meerjarenperspectief 2026-2028 van de Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant Noordoost. In deze begroting zijn de actuele inzichten met betrekking tot de ontwikkeling van het vervoer en de organisatie opgenomen. Deze begroting ligt in lijn met de kaders welke zijn opgenomen in de kadernota 2025, die ter zienswijze is voorgelegd aan de raden.

Zienswijzen Kadernota 2025

- De gemeenteraden en het Reizigersplatform hebben een positieve zienswijze op de Kadernota 2025 afgegeven. De Kadernota is in lijn met het beleid en anticipeert op toekomstige ontwikkelingen. Gezien de verslechterde financiële uitgangspositie van de gemeenten de komende jaren vragen de gemeenten terughoudend te zijn met extra kostenstijgingen (buiten de reguliere inflatie) en ontwikkelingen zoveel mogelijk binnen de begroting op te vangen.

  Antwoord: De GR-KCV zal deze zienswijze zo ver als mogelijk opvolgen.

- Het Land van Cuijk vraagt, gezien de huidige chauffeurstekorten, kortingen of regelingen, die het beroep en taken van de chauffeurs minder aantrekkelijk te maken, af te wijzen. Dit om voldoende chauffeurs te krijgen en daarmee een goede dienstverlening te garanderen.

  Antwoord: Een van de voorwaarden in het contract is goed werkgeverschap. Wij zullen dan ook blijven monitoren dat het gestelde in de aanbestedingsleidraad door de opdrachtnemer wordt opgevolgd. De GR-KCV heeft echter geen directe invloed op de bedrijfsvoering van de opdrachtnemer.

- Het Land van Cuijk ondersteunt het onderzoek naar de best passende bestuursvorm, maar ondersteunt een onderzoek naar mogelijke samenwerking met de regio 's-Hertogenbosch niet. Schaalvergroting leidt lang niet altijd tot een betere dienstverlening aan de eindgebruiker en/of kosten. Bij een groter geheel zal de directe invloed vanuit de gemeente omgekeerd evenredig met de opschaling afnemen.

  Deze mening wordt gedeeld door het Reizigersplatform. Zij vragen zich af of een andere bestuursvorm juist een vermindering van de bestuurskracht in de huidige regio teweeg zal brengen, door eventuele dominantie van de regio Den Bosch.

  Antwoord: Ook de regio 's-Hertogenbosch opteert niet voor schaalvergroting. Er wordt zo snel mogelijk een onderzoek gestart naar de best passende bestuursvorm voor de Regiotaxi Noordoost-Brabant.

BBV

De begroting 2025 van de GR-KCV is opgesteld conform het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV) en bestaat uit twee onderdelen (art. 7 lid 1 BBV):

- De beleidsbegroting
- De financiële begroting

De beleidsbegroting bestaat op zijn beurt weer uit twee onderdelen (art. 7 lid 2 BBV):

- De programma's
- De paragrafen

De financiële begroting bestaat uit (art. 7 lid 3 BBV):

- Een overzicht van baten en lasten (inclusief toelichting)
- Een bijlage met overzicht geraamde baten en lasten per taakveld
- Een uiteenzetting van de financiële positie
- Taakvelden

Naast de indeling van de begroting naar programma's is de begroting ook ingedeeld naar taakvelden met een totaaloverzicht van lasten en baten per taakveld.

Begroting 2025

De begroting richt zich op 2025 en de daaropvolgende jaren. In deze begroting wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de dynamiek in de voortdurende ontwikkelingen. Wanneer uit de realisatie 2024 blijkt dat ontwikkelingen in 2024 gevolgen hebben op de begroting 2025 wordt de begroting, indien nodig, geactualiseerd en bijgesteld.

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.

2. GR-KCV Brabant Noordoost

De GR-KCV Brabant Noordoost is een samenwerkingsverband tussen de zes gemeenten uit de regio Noordoost-Brabant. In deze regio verzorgt de GR-KCV onder de werknaam 'Regiotaxi Noordoost-Brabant' voor de gemeenten Bernheze, Boekel, Land van Cuijk, Maashorst, Meierijstad en Oss deur-tot-deur vervoer voor mensen met een Wmo-indicatie. Naast het Wmo-vervoer is het regiotaxivervoer ook een aanvulling op het reguliere openbaar vervoer. Deze vorm van deur-tot-deur vervoer vormt daarmee een vangnet waar mogelijkheden voor het openbaar vervoer ontbreken.

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 groepen waarvoor geen alternatief voorhanden is. Echter dient voldoende grip te blijven op de kosten, effectiviteit en efficiency ervan.

Bestuur

Zoals bepaald in de Wet gemeenschappelijke regelingen bestaat de bestuursstructuur uit een Algemeen Bestuur, een Dagelijks Bestuur en een voorzitter. In het Algemeen Bestuur zijn alle deelnemende gemeenten vertegenwoordigd.

De uitvoering van de taken van de GR-KCV zijn ondergebracht bij het Servicepunt Regiotaxi Noordoost-Brabant. De manager van het Servicepunt is verantwoordelijk voor de dagelijkse leiding en het beheer van de organisatie en legt verantwoording af aan het dagelijks bestuur en het algemeen bestuur.

Doelgroep

De doelgroep van de GR-KCV bestaat uit:

- Reizigers die een rit van deur-tot-deur willen maken zonder tot een bijzondere doelgroep te behoren (OV-functie).
- Inwoners die in aanmerking komen voor een voorziening volgens de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (Wmo).

Tabel 1: Samenstelling Dagelijks Bestuur

Naam	Standplaats	Functie
[redacted]	Meierijstad	Voorzitter
[redacted]	Land van Cuijk	Bestuurslid
[redacted]	Bernheze	Bestuurslid
[redacted]	Oss	Ambtelijk Secretaris

Tabel 2: Verantwoordelijkheden kosten exploitatie

Dienst	Financiële verantwoordelijkheid exploitatie
Regiotaxi OV	Provincie Noord-Brabant
Regiotaxi Wmo	Deelnemende gemeenten

Visie

De GR-KCV Brabant Noordoost zorgt met het regiotaxivervoer ervoor dat iedereen, van jong tot oud, in regio Noordoost-Brabant actief kan deelnemen aan onze samenleving. In 2015 heeft de GR-KCV de volgende visie vastgesteld:

> *Als regio Brabant Noordoost willen we naar een integraal aanbod van mobiliteitsoplossingen. Daarvoor sturen we vanuit een regierol op minder en efficiënter doelgroepenvervoer en willen we meer flexibiliteit om te kunnen anticiperen op nieuwe ontwikkelingen.*

Ambitie

Vanuit de huidige visie zijn drie centrale ambities geformuleerd:

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.

Gedeelde mobiliteit

In Noordoost-Brabant is het regiotaxivervoer, naast een voorziening in het kader van de Wmo, ook een aanvulling op het reguliere openbaar vervoer. Deze vorm van deur-tot-deur vervoer vormt daarmee een vangnet, wanneer mogelijkheden voor openbaar vervoer ontbreken. Het OV-regiotaxivervoer was in 2023 in Noordoost-Brabant 6% van het totale regiotaxivervoer.

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. Het streven is om Bravoflex uiterlijk 1 januari 2027 in de gehele regio uitgerold te hebben, zodat regiobreed een betere aansluiting op het OV ontstaat. In 2025 zal met vervoerders en vrijwilligers worden ingezet op innovatie en experimenten met als doel regio's en belangrijke voorzieningen bereikbaar te houden, zodat mensen kunnen blijven meedoen aan de samenleving.

3. Servicepunt Regiotaxi Noordoost-Brabant

Regiotaxi Noordoost-Brabant draagt zorg voor een tijdige en kwalitatief hoge uitvoering van collectief en individueel vraagafhankelijk vervoer voor de reiziger in Noordoost-Brabant. De uitvoering van het contractbeheer ligt bij het Servicepunt Regiotaxi Noordoost-Brabant.

Het Servicepunt neemt de administratie en andere uitvoerende en controlerende taken over, waarbij afstemming en overleg tussen betrokken partijen en de deelnemende gemeenten en provincie geborgd is. Het Servicepunt adviseert gemeenten, levert data en kennis, verbindt partijen en is aanjager van processen die moeten leiden tot een betere mobiliteit binnen de regio. Dit doet zij door structureel de benodigde management- en voortgangsinformatie voor de deelnemende gemeenten en provincie te verzorgen en periodiek te overleggen.

Onze dienstverlening

Onze dienstverlening is gericht op optimalisatie van het vervoer voor zowel de reizigers als de deelnemende gemeenten. De GR-KCV biedt de 6 gemeenten de kans om zo efficiënt mogelijk met de middelen om te gaan en vernieuwingen op het gebied van beheersbaarheid samen te ontwikkelen. Deze samenwerking biedt de mogelijkheid het Regiotaxivervoer te blijven garanderen binnen de financiële kaders van de (gemeentelijke) begrotingen. Zo laten we zien dat oog voor financiële beheersbaarheid goed samengaat met kwaliteitsverbeteringen voor de klant.

Het Servicepunt wil zich ook de komende jaren verder blijven ontwikkelen als kennispartner voor de gemeenten. Door de inzet van data en kennis willen wij de toekomstbestendigheid van het doelgroepenvervoer borgen. Hierbij hanteren wij de volgende kernwaarden:

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

Figuur 1: Organisatie vervoer



Samenwerking

De wederzijdse samenwerking met deelnemende partijen, haar bestuurders en (beleids)ambtenaren, de inwoners, de vervoerder/opdrachtnemer, de provincie, het Reizigersplatform, de GGA, externe partijen, accountant, leveranciers, kennisplatforms en andere Regiotaxiorganisaties verloopt gestructureerd en soepel.

Reizigersplatform

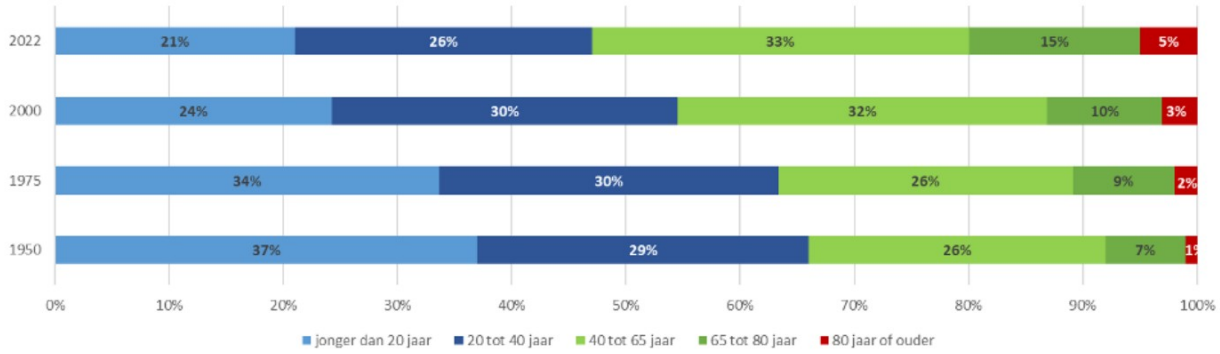
Het Reizigersplatform Regiotaxi Noordoost-Brabant is een onafhankelijk advies- en inspraakorgaan. De leden van het reizigersplatform hebben een preventieve en signalerende rol vanuit hun ervaring en/of deskundigheid. Daarnaast zijn zij voor de GR-KCV een belangrijke sparringpartner als het gaat om het ontwikkelen van nieuw beleid. Zij zijn een schakel tussen de GR-KCV en klanten en voorzien hen, daar waar nodig, van relevante informatie. Het reizigersplatform is actief betrokken bij onderwerpen die klanten van de Regiotaxi aangaan. Met het reizigersplatform vindt structureel overleg plaats.

4. ONTWIKKELINGEN

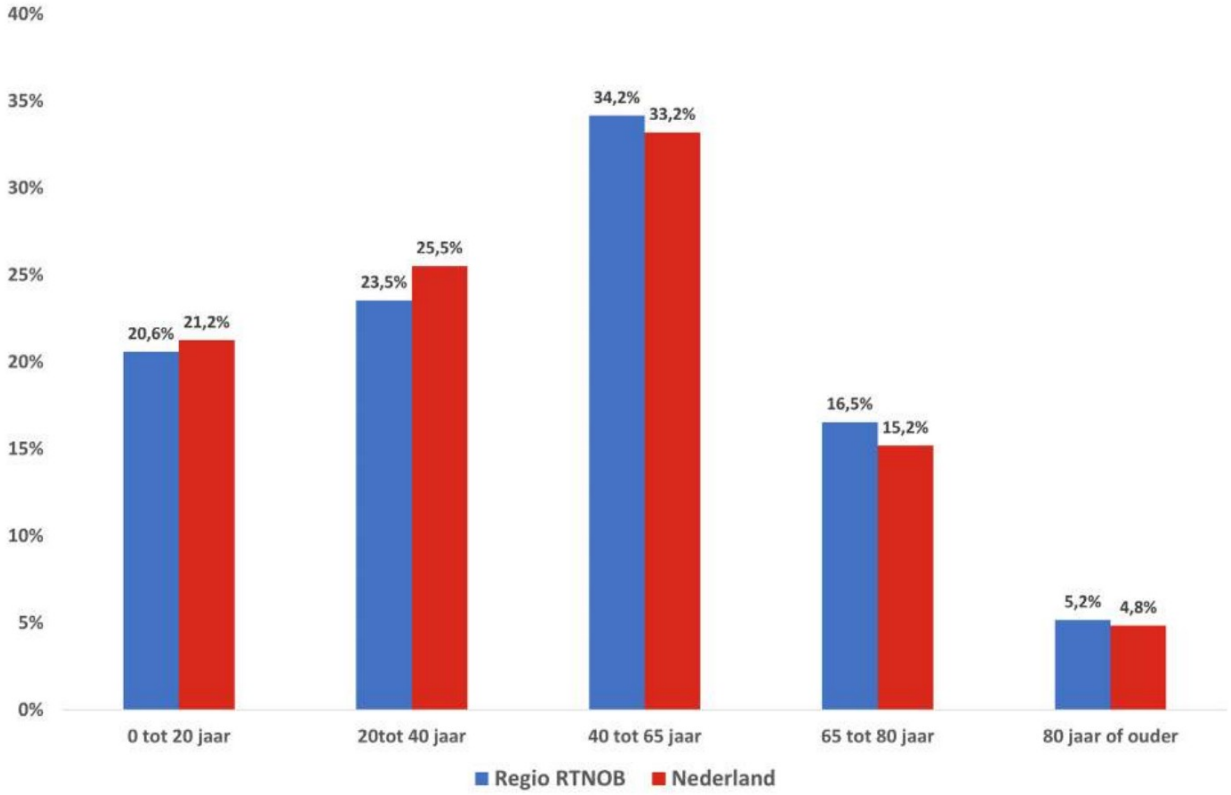
Leeftijdsopbouw Nederland

Het aantal ouderen ten opzichte van de totale bevolkingsomvang neemt toe. Gemiddeld zijn inwoners van Nederland 42,4 jaar oud. In 1975 was dat nog 33,2 jaar en in 1950 30,8 jaar. Ten opzichte van toen zijn er vooral meer ouderen en minder jongeren onder de twintig. Een grote groep bestaat uit mensen die geboren zijn tussen 1946 en 1970, de naoorlogse babyboom. Begin 2022 waren zij tussen de 52 en 76 jaar oud.

Figuur 2: Leeftijdsopbouw Nederland 1-1-2023 (bron CBS)



Figuur 3. Leeftijdsopbouw regio RTNOB t.o.v. Nederland per 1-1-2023 (Bron CBS)



Op 1-1-2023 was 20% van de Nederlandse bevolking ouder dan 65 jaar. In 2000 was dit nog 13%. De groei is echter nog lang niet voorbij. 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.

Onze regio heeft ten opzichte van Nederland een iets oudere populatie. In vergelijking met de rest van Nederland, relatief minder inwoners onder de 40 jaar en meer inwoners boven de 40 jaar.

Vervoersvolume

Corona 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 in deze jaren sterk afgenomen. De ervaringen in de coronajaren, maar ook demografische/maatschappelijke ontwikkelingen hebben invloed gehad op de reisbehoefte van de Wmo-reizigers. Het blijft dan ook 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 2025 moeilijk om een juiste inschatting van het vervoer te maken. In 2023 was het vervoersvolume 79% van het niveau van voor Corona. Gezien alle onzekerheden is deze begroting gebaseerd op 110% van het vervoersvolume 2023.

Vergrijzing

De vergrijzing is één van de mogelijke factoren die de vervoersvraag beïnvloedt. De komende jaren zal onderzocht worden welke factoren de vervoersvraag beïnvloeden. De focus ligt op het optimaliseren van het gebruik van het OV en andere voorliggende voorzieningen. De steeds toenemende verschraling van het OV in het landelijk gebied zal dit niet makkelijk maken.

Daarnaast zien we een groeiende zorgbehoefte bij klanten. Met name de toename van dementie/verward gedrag binnen de doelgroep heeft gevolgen voor de uitvoering van het vervoer en de dienstverlening aan klanten via de telefoon.

Onzekerheden betreffende de beheersbaarheid van vervoer

Een belangrijke doelstelling van de GR-KCV is het optimaliseren van de toeleiding van reizigers van het doelgroepenvervoer naar het Openbaar Vervoer. Dit streven past binnen de ontwikkelingen van de kanteling en het streven naar een inclusieve samenleving. De focus ligt op het optimaliseren van het gebruik van het OV en andere voorliggende voorzieningen. De steeds toenemende verschraling van het OV in het landelijk gebied zal dit niet makkelijk maken.

Door het introduceren van de Voor Elkaar Pas (VEP), welke als doel had de barrières en belemmeringen voor het reizen met het OV weg te nemen, hebben we hierin een kleine stap gezet. De VEP biedt onze Wmo-klanten de mogelijkheid om daadwerkelijk met het OV te reizen. De VEP is een reisproduct van Arriva welke op maat wordt gemaakt voor de Wmo-klanten van de Regiotaxi Noordoost-Brabant.

In 2022 zagen we dat bij 35% van de VEP-pashouders het aantal ritten met de regiotaxi met 64% afgenomen ten opzichte van 2019 en in 2023 heeft 36% van de VEP-pashouders 67% minder ritten met de regiotaxi gemaakt. Terwijl de actieve pashouder steeds meer is gaan reizen met het OV is het gebruik van de regiotaxi door de niet actieve pashouders tijdens de pilot ten opzichte van 2019 met 25% (gemiddeld 56 ritten per pashouder) toegenomen.

Wanneer de actieve VEP-pashouder in 2023 de ritten in plaats van het openbaar vervoer met de regiotaxi had gemaakt, zouden de vervoerskosten voor deze ritten voor de GR bij benadering € 220.000,-. bedragen. Minus de bijdrage aan de abonnementen voor 267 pashouders ten bedrage van totaal € 6.675,- is de besparing door het gebruik van de VEP bij benadering € 210.000,- .

De pilot liep tot november 2023. Het bestuur heeft met het oog op de nieuwe OV-concessie welke december 2026 ingaat, besloten om ook in de jaren 2024 en 2025 de Voor Elkaar Pas aan te bieden aan haar Wmo-klanten. De effecten van het gebruik van de Voor Elkaar Pas op het regiotaxivervoer zal twee maal per jaar worden gemeten.

Voor de toekomst willen we ons blijven focussen op efficiënt regiotaxivervoer. Want ook in de toekomst willen wij het Wmo-vervoer blijven aanbieden aan degenen die, bij hun deelname aan de maatschappij, afhankelijk zijn van de regiotaxi. Het is dan ook onze ambitie om de verbindende functie van vervoer met het maatschappelijk leven binnen de financiële kaders te blijven vervullen. Door structurele samenwerking met onze partners willen we goed en structureel collectief vervoer garanderen. Samen gaan we aan de slag om onze ambitie waar te maken.

Ontwikkelingen in de taxibranche

NEA-index

Door de onzekerheid in het wegvervoer wordt het steeds moeilijker om voorspellingen te doen. Voor 2023 hadden we te maken met een historisch hoge NEA-index van 13,7%.

De belangrijkste oorzaken voor deze historisch hoge NEA-index waren de stijging van de energieprijzen, de hoge inflatie en de daarmee stijgende Cao-lonen. Voor 2024 is de NEA-index vastgesteld op 3,4%.

Chauffeurstekort

Er is al jaren een chauffeurstekort. Als gevolg van Corona is dit tekort nog sterker toegenomen en daarmee ook meer zichtbaar. Dit speelt in de hele vervoerswereld, bij toeleveringsbedrijven, bij het OV, bij Valys, maar ook bij de regiotaxi.

Door de lagere vervoersvolumes is veel personeel uitgestroomd. Enerzijds omdat de steunmaatregelen niet altijd toereikend waren om al het personeel, waaronder de flexibele schil, in dienst te houden. Anderzijds omdat personeel zelf stopte met werken of elders werk kon vinden. Zij laten de zekerheid die ze hebben gevonden in een andere sector niet zo gauw los voor de onzekerheid in de taxibranche.

Daarnaast spelen capaciteitsproblemen bij het CBR ook een rol. Steeds meer chauffeurs kunnen daardoor niet op tijd hun praktijkexamen doen waardoor de instroom van nieuwe chauffeurs dreigt vast te lopen. Dit terwijl er in de sector zorgvervoer meer dan 1200 vacatures voor chauffeurs openstaan. Het tekort aan chauffeurs kan leiden tot rituitval en daaropvolgend ongemak bij klanten die afhankelijk zijn van het doelgroepenvervoer. Bij vervoerders en chauffeurs zorgt dit voor onzekerheid, stress en extra uitval door ziekteverzuim door de hoge werkdruk.

Duurzaamheid

In het huidige vervoerscontract wordt gefaseerd overgaan op laag-emissie-voertuigen. Vanaf 1-1-2026 zullen in Noordoost-Brabant uiteindelijk alle voertuigen zero-emissie zijn.

Ontwikkelingen in het Openbaar Vervoer

Het openbaar vervoer (OV) bleek voor onze klanten gedurende de pandemie vanwege het open karakter een minder geschikt alternatief. Op dit moment zorgen personeelstekorten bij de OV-vervoerders ervoor dat het OV-aanbod niet mee kan groeien met de weer toenemende vraag na de pandemie. Dit leidt tot uitval en noodgedwongen aanpassingen in de dienstregeling en lijnvoering. Hiermee groeien de gebieden waar het OV op steeds grotere afstand van de voordeur komt te staan. Daarbij is door de toename van het wegverkeer het op tijd aankomen op knooppunten en eindhaltes voor Oost-Brabant in 2022 gedaald tot onder het niveau van 2019 .

Gedeelde Mobiliteit

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 in 2027 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. Om dit te realiseren gaan overheden hun krachten bundelen. In de tussentijd zal met vervoerders en vrijwilligers ingezet worden op innovatie en experimenten met als doel regio's en belangrijke voorzieningen bereikbaar te houden, zodat mensen kunnen blijven meedoen aan de samenleving.

De regio Noordoost-Brabant is een landelijk gebied waar het aanbod van het reguliere OV met name in de kernen is teruggedrongen. Dit kan één van de oorzaken zijn waarom in Noordoost-Brabant, in vergelijking met 2019, het Wmo-vervoer, ondanks de coronamaatregelen, hoger was dan in de andere regio's van Noord-Brabant.

Provincie en regio streven ernaar om Bravoflex uiterlijk 1 januari 2027 in de gehele regio uitgerold te hebben, zodat regiobreed een betere aansluiting op het OV ontstaat.

De verwachting is dat invoering van Halte-Hub vervoer in een rurale omgeving als Noordoost-Brabant niet direct zal leiden tot een toename van het OV, maar eerder leidt naar een toenemende behoefte aan kleinschalige mobiliteitsoplossingen.

Exploitatiekosten Wmo en OV

Volgens de contractuele afspraken tussen de GR-KCV en de vervoerder worden de kosten voor het Wmo- en OV-Regiotaxivervoer jaarlijks verhoogd met de NEA-index.

Hieronder volgt een overzicht van de NEA-index over de periode 2020 – 2024. De NEA-index voor 2024 is vastgesteld op +3,4%. In tabel 3 is de NEA-index weergegeven over de afgelopen vijf jaar. Gemiddeld is dit 5,7% Voor 2025 tot en met 2027 is in de begroting gerekend met een gemiddelde NEA-index van 4%.

Tabel 3: NEA-index

	2020	2021	2022	2023	2024
NEA-index	6,7%	1,0%	3,5%	13,7%	3,4%

Code VVR

Door een wijziging in de Code Veilig Vervoer Rolstoelgebruikers (Code VVR), de richtlijn voor rolstoelvervoer, zijn de kaders voor rolstoelen in het vervoer per 1-1-2022 veranderd. Per die datum geldt een normering als voorwaarde om met de rolstoel vervoerd te mogen worden.

Rolstoelen die voldoen aan de richtlijn ISO 7176-19 en dus 'gecrashtest' zijn, kunnen bijna altijd veilig vervoerd worden. Maar niet alle rolstoelen kunnen deze test ondergaan. In deze gevallen moeten de chauffeurs, ongeacht of de rolstoel wel of niet voldoet aan deze richtlijn, zelf de afweging maken of een rolstoel veilig vastzetbaar en vervoerbaar is. De chauffeurs zijn getraind om op basis van de code een juiste afweging te kunnen maken of de rolstoel veilig vervoerd kan worden.

5. Beleid

Doel

Het sociaal-recreatieve doelgroepenvervoer, voor mensen met een mobiliteitsbeperking, draagt bij aan de zelfredzaamheid van zijn gebruikers en hun mogelijkheden om maatschappelijk actief te zijn. 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 groepen waarvoor geen alternatief voorhanden is. Maar er moet wel voldoende grip blijven op de kosten, effectiviteit en efficiency ervan.

De GR-KCV heeft 9.050 klanten met een Wmo-vervoerspas en 1.411 klanten met een OV-regiotaxipas. Voor Corona voerde Regiotaxi Noordoost-Brabant bijna 250.000 ritten per jaar uit. De gebruikers van de regiotaxi zijn veelal 75- plussers. Dit is in lijn met het gegeven dat veel mensen op hogere leeftijd vroeg of laat te maken krijgen met een lichamelijke beperking.

De wereld van mobiliteit

De wereld van mobiliteit is echter sterk aan verandering onderhevig. Nieuwe technieken zorgen voor een andere manier van reizen. Burgers zijn steeds meer gewend aan het maken van flexibele keuzes. Zekerheid om te kunnen reizen van A naar B speelt hierbij een cruciale rol.

De demografische ontwikkelingen, met name de vergrijzing, zorgen ervoor dat het gebruik van het Wmo-vervoer verder zal toenemen. Mensen blijven mentaal langer actief en zullen door hun fysieke beperkingen steeds meer een beroep doen op vervoersvoorzieningen.

De OV-concessie voor Noordoost-Brabant eindigt in december 2026. Met de nieuwe concessie zal uiterlijk 1 januari 2027 het deur-tot-deur OV-regiotaxivervoer vervangen worden door halte-hub vervoer. Hiermee wil de provincie, met ingang van de nieuwe concessie, een samenhangend vervoerssysteem creëren.

Met de komst van de hub- en haltetaxi vervalt het deur-deur vervoer als mogelijkheid voor de OV-reiziger binnen de regiotaxi. De hubtaxi brengt mensen van halte naar hub en vice versa. De hubtaxi vertrekt vanaf alle beschikbare ov-haltes, moet je vooraf reserveren en geeft op logische plekken in het netwerk overstapmogelijkheden op buslijnen of treinverbindingen.

Met een gezamenlijke ambitie met de provincie wordt, vanuit ieders verantwoordelijkheid, werk gemaakt van gedeelde mobiliteit, waarbij wij streven naar;

- Een passend vervoersaanbod voor iedereen;
- Een gecombineerde aanpak met ruimte voor integrale oplossingen zoals bijvoorbeeld een flexibelere indicatiestelling;
- Een beheersbaar systeem voor het vervoer.

Focus op integratie en gebruik voorliggende voorzieningen

Ondanks dat er nog steeds sprake is van een tendens van terugtrekkend OV en verschraling van het aanbod, zal de focus blijven liggen op het optimaliseren van het gebruik van OV en andere voorliggende voorzieningen. We optimaliseren en zoeken aansluiting bij innovaties in het OV en zetten ons in op een toename in het gebruik van de Voor Elkaar Pas.

Efficiënt vervoer

Belangrijke instrumenten voor efficiënt vervoer zijn vraagspreiding en actief sturen op groepsritten en vast werk. Middels data gedreven onderzoek vergroten we de sturing op vervoer via analyse van de enorme hoeveelheid beschikbare (vervoers-)data, zodat we toekomstige ontwikkelingen beter kunnen inschatten.

6. Organisatie

Servicepunt Regiotaxi Noordoost-Brabant

Het Servicepunt Regiotaxi Noordoost-Brabant draagt zorg voor de uitvoering van het collectief en vraagafhankelijk vervoer voor de regio Noordoost-Brabant. Het Servicepunt wil zich de komende jaren verder ontwikkelen als kennispartner voor de gemeenten. Het Servicepunt kan als kenniscentrum fungeren en data en kennis betreffende vervoer inzetten om toekomstbestendig doelgroepenvervoer te borgen. De volgende kernwaarden zijn hierbij van belang:

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

Wet modernisering elektronisch bestuurlijk verkeer

De Wet modernisering elektronisch bestuurlijk verkeer (Wmebv) zal naar verwachting op 1 juli 2024 inwerkingtreden. Het wetsvoorstel geeft de burger recht om elektronisch berichten aan een bestuursorgaan te zenden op een door het bestuursorgaan bepaalde wijze.

Alle bestuursorganen moeten nagaan of er maatregelen nodig zijn om aan de verplichtingen van de wet te voldoen. Vervolgens moeten zij beginnen met het voorbereiden en implementeren van deze maatregelen. Wij bereiden ons voor op de Wmebv en de bijbehorende verplichtingen om de digitale communicatie veilig en klantvriendelijk vorm te geven. Het proces van digitalisering leidt tot structurele kosten. Tegelijkertijd beogen we met de digitalisering ook kostenbesparing door het minimaliseren van postverzending. Wij kunnen op dit moment nog geen inschatting maken van de financiële consequenties van deze wet voor onze organisatie.

Adviesfunctie

Binnen de kennis- en adviesfunctie ligt een belangrijke taak over het adviseren en daadwerkelijk ter hand nemen van de doorontwikkeling van het vervoerssysteem. Kennis, data en ervaring die ingezet kunnen worden om gemeenten te adviseren op welke punten beleid verbeterd en effectiever of efficiënter kan worden. Het doel van het Servicepunt hierbij is het creëren van een optimaal, duurzaam en toekomstbestendig vervoerssysteem voor de inwoners van de regio Noordoost-Brabant.

In de advisering aan gemeenten zetten we in op bewustwording en signalering, zodat vervoersspecificaties voor de klant passend zijn. Tegelijkertijd kijken we kritisch naar de noodzaak van (individuele) vervoersspecificaties en ondersteunen we gemeenten bij het nemen van de beheersmaatregelen.

Daarnaast is sterk ingezet op het optimaliseren van de interne en externe communicatie richting gemeenten, vervoerders, klanten en de omgeving van de klant. Met het vernieuwen van de website, het versturen van nieuwsbrieven, het ontwikkelen en verstrekken van managementrapportages aan de gemeenten en het houden van inloopspreekuren, wordt hieraan vormgegeven. De komende jaren zal deze ontwikkeling voortgezet worden en zullen de inloopspreekuren hervat worden.

Data Portal

De behoefte om informatie met de spreekwoordelijke druk op de knop beschikbaar te hebben, neemt in hoog tempo toe. De behoefte aan kennis, data en ervaring neemt toe. Instrumenten die ingezet kunnen worden om gemeenten te adviseren op welke punten beleid verbeterd, effectiever of efficiënter kan worden, met als doel: het creëren van een optimaal, duurzaam en toekomstbestendig vervoerssysteem waarin vervoer op langere termijn goed en betaalbaar aangeboden kan blijven aan alle inwoners van de regio Noordoost-Brabant. De ontwikkeling op het gebied van informatie- en kennismanagement en kwaliteitsbeheer ten behoeve van de bestuurlijke informatievoorziening is een continu proces.

Sinds 2019 wordt van elke gereden rit een grote hoeveelheid aan data verzameld. De verzamelde data biedt belangrijke informatie die gemeenten kunnen gebruiken om hun beleid te ontwikkelen en te verbeteren. Deze dataverzameling zal alleen maar in waarde toenemen. In 2023 zijn we gestart met het ontwikkelen van een Data Portal. Dit zal worden ingezet om data te ontsluiten zodat op grond daarvan de gemeenten kunnen worden geadviseerd.

Met dit dataportal kan via een AVG-goedgekeurd koppelsysteem gewisseld worden. Hierbij hoeft de data zelf niet worden verzonden maar kunnen de deelnemers (leveranciers) wel de informatie uit het portal halen. Onze eerste focus ligt op het ontsluiten van informatie voor collectief vervoer. Door van data informatie te maken en deze te ontsluiten via een platform willen we inzicht krijgen tussen welke punten veel verplaatsingen plaatsvinden. Met dit inzicht kan gericht gezocht worden naar kleinschalige mobiliteitsoplossingen om de bereikbaarheid van voorzieningen beter en betaalbaar te houden.

Klanttevredenheid

Met ingang van het nieuwe vervoerscontract per 1-1-2024 stappen we over naar een doorlopend klanttevredenheidsonderzoek. Hiervoor zal ieder kwartaal aan 400 reizigers gevraagd worden naar de ervaringen over hun rit. Om te kunnen benchmarken met de andere regiotaxiregio's zullen de vragen afgestemd worden met de andere regio's in Noord-Brabant. Met een doorlopend klanttevredenheidsonderzoek willen we ieder kwartaal inzicht krijgen in de tevredenheid van onze klanten, zodat we tijdens het jaar hierop kunnen anticiperen.

7. GEMEENSCHAPPELIJKE REGELING KCV

Per 1 juli 2022 is de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) gewijzigd, met als doelstelling het versterken van de democratische legitimatie. Met de wijziging zijn enkele nieuwe instrumenten in de Wgr geïntroduceerd om de gemeenteraden meer in positie te brengen. Uiterlijk 1 juli 2024 moet de gemeenschappelijke regeling zijn aangepast aan de gewijzigde Wet gemeenschappelijke regelingen. Een deel van de wijzigingen is verplicht, en bij een deel is het aan de gemeenteraden en provinciale staten hierover te beslissen.

Bestuursvorm

De GR-KCV is destijds aangegaan door provinciale staten, gedeputeerde staten, de Commissaris van de Koning, de gemeenteraden, colleges van burgemeester en wethouders en burgemeesters. Deze bijzondere vorm vraagt een vaststelling van de gewijzigde GR door alle deelnemers.

De laatste wijziging van Gemeenschappelijke Regeling KCV Brabant Noordoost dateert van 1 januari 2004 met 14 deelnemende gemeenten en de provincie. In de tussentijd hebben diverse herindelingen plaatsgevonden en is het aantal deelnemende gemeenten gereduceerd naar zes. De huidige regeling is met het kleine aantal deelnemers dan ook een ingewikkelde constructie die onnodig zwaar is voor onze organisatie.

Het algemeen bestuur heeft de wens geuit om onderzoeken welke bestuursvorm het beste past bij de uitvoering van de wettelijke taak van de gemeenten betreffende het Wmo-vervoer. Daarbij moest ook gekeken worden naar een mogelijke samenwerking met de regio ’s-Hertogenbosch. De regio ’s-Hertogenbosch heeft aangegeven geen schaalvergroting te ambiëren.

Wanneer we de regeling willen wijzigen moet deze wijziging worden onderbouwd met een uitgebreid advies en een uitgebreide toelichting richting de deelnemers om juridische en financiële valkuilen te vermijden.

De gevolgen voor de aanpassing van de aard van het gemeenschappelijke orgaan zijn op korte termijn niet te overzien. Het is dan ook onduidelijk welke vorm de Gemeenschappelijke Regeling zal krijgen en wat daar de gevolgen van zijn voor de regeling, reeds aangegane overeenkomsten en andere bevoegdheden (zoals aanbestedingen). De GR-KCV zal dan ook per 1-7-2024 de regeling wijzigen volgens de huidige vorm. Daarna zal deskundig advies ingewonnen worden welke vorm het beste past bij het samenwerkingsverband KCV Brabant Noordoost. De financiële consequenties die dit onderzoek met zich meebrengen, zijn op dit moment nog niet te overzien en zijn dan ook niet in deze begroting opgenomen.

8. Provincie

Met een gezamenlijke ambitie met de provincie wordt, vanuit ieders verantwoordelijkheid, werk gemaakt van gedeelde mobiliteit waarbij wij streven naar;

- Een passend vervoersaanbod voor iedereen;
- Een gecombineerde aanpak met ruimte voor integrale oplossingen zoals bijvoorbeeld een flexibelere indicatiestelling;
- Een beheersbaar systeem voor het vervoer.

OV-regiotaxivervoer wordt Flex-vervoer

Per 1-1-2024 is het nieuwe vervoerscontract betreffende het regiotaxivervoer ingegaan. De OV-concessie voor Noordoost-Brabant eindigt per 13-12-2026.

De Provincie Brabant kent op dit moment de producten “OV-Regiotaxi” en “Knooppunttaxi”. Tot uiterlijk 13-12-2026 blijft de provincie in de regio Noordoost-Brabant deze producten aanbieden binnen het regiotaxi-vervoersysteem. Uiterlijk 13-12-2026 worden deze producten vervangen door nieuwe Flex-producten die de Provincie Brabant, net als in andere delen van de provincie, aanbiedt in de vorm van “Hubtaxi” en “Haltetaxi”.

Met de Hubtaxi kan vanaf iedere ov-halte in het contractgebied naar één van de aan deze halte gekoppelde overstaphaltes (hubs) gereisd worden. Deze overstaphaltes zijn logische en nabijgelegen overstappunten en liggen meestal aan een directlijn of bij een treinstation. De klant bepaalt zelf hoe laat hij/zij op de overstaphalte wil aankomen om de overstap te halen. De afweging van het comfort en voldoende overstaptijd ligt dus bij de klant. Reizen met de Hubtaxi of Haltetaxi biedt een aankomstgarantie, maar geen overstapgarantie.

Samenwerkingsvorm Provincie

Deze andere kijk op het vervoer brengt een nieuwe samenwerkingsvorm met zich mee, waarbij doelgroepenvervoer en flexibele vervoersdiensten meer samen zouden moeten worden aangestuurd en gebruikt.

Bijdrage organisatiekosten

Voor de jaren 2023-2026 zijn met alle regiotaxiregio’s in Noord-Brabant nieuwe afspraken gemaakt over de bijdrage van de provincie in de organisatiekosten. Daarnaast is voor Noordoost-Brabant een subsidie “Gedeelde Mobiliteit” beschikbaar ter hoogte van € 212.129, -. Hiervan dient 60% aangewend te worden voor Bravo Flex- of Bravo Samen- projecten, maximaal 15% voor de doorontwikkeling van de regiotaxi en maximaal 25% voor mentale toegankelijkheid.

Iedere gemeente of vrijwilligersorganisatie kan een beroep doen op deze subsidie en rechtstreeks een aanvraag indienen bij de provincie. Zij toetsen of de aanvraag voldoet aan de gestelde criteria en past binnen het beschikbare budget. De regie over de aanwending van de projectengelden ligt daardoor niet meer volledig bij het Servicepunt Regiotaxi. Dit houdt in dat wij deze projectsubsidie als een PM post in de begroting van de GR-KCV Noordoost-Brabant opnemen.

Regiotaxi Noordoost-Brabant is de enige regiotaxi-regio waar de provincie deelnemer was van de gemeenschappelijke regeling. Om die reden zal de provincie per 1-7-2024 uit de GR-KCV getreden. De uittreding zal geen financiële gevolgen hebben voor de GR-KCV.

Projectenbudget

In de meerjarenbegroting heeft de provincie voor de jaren 2021-2026 € 1,5 miljoen per jaar gereserveerd voor concrete initiatieven die bijdragen aan gedeelde mobiliteit. Het aandeel voor de regio Noordoost-Brabant bedraagt € 212.129,- (incl. btw).

De projecten waaraan de projectsubsidie wordt aangewend, dienen een bijdrage te leveren aan het totaal aan vervoersmogelijkheden en de leefbaarheid in de regio. Per ingediend project bekijkt de provincie welke vorm van financiering het beste past.

- Begrotingssubsidie
- Opdracht door de provincie
- Subsidieregeling

Van deze subsidie dient 60% aangewend te worden voor Bravo Flex- of Bravo Samen- projecten. Maximaal 15% voor de doorontwikkeling van de regiotaxi en maximaal 25% voor mentale toegankelijkheid.

Iedere gemeente of vrijwilligersorganisatie kan een beroep doen op deze subsidie en rechtstreeks een aanvraag indienen bij de provincie. Zij toetsen of de aanvraag voldoet aan de gestelde criteria en past binnen het beschikbare budget. De regie over de aanwending van de projectengelden ligt daardoor niet meer volledig bij het Servicepunt Regiotaxi.

9. Beleidsbegroting

Programma: Vraagafhankelijk vervoer (maatwerkdienstverlening 18+)

Met het Wmo-vervoer kunnen mensen, ondanks hun beperking, blijven deelnemen aan het sociale leven en maatschappelijke activiteiten. De uitdaging is om deze functie zodanig te vervullen dat het vervoer op lange termijn voor onze klanten de noodzakelijke verbinding kan blijven bieden met het maatschappelijk leven. Mensen kunnen vaak meer dan ze denken. De vrees voor het onbekende is vaak een belemmering om gebruik te maken van het OV. Om verdere stijging in het Wmo-vervoer te dempen gaan we de komende jaren sterker inzetten op het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer en kleinschalige mobiliteitsoplossingen.

Mobiliteit is een belangrijke voorwaarde om mee te kunnen doen en een bepalende factor voor de leefbaarheid en zelfredzaamheid van mensen. Om ouderen langer zelfstandig te laten wonen en te functioneren, zijn onder meer goede vervoersmogelijkheden een vereiste. Hierdoor kunnen zij blijven deelnemen aan activiteiten in de kernen en kunnen sociale contacten in stand worden gehouden.

Wat willen we bereiken?

- Het aanbieden van passend en tijdig vervoer.
- Continu werken aan kwaliteitsverbetering.
- Vervoer kunnen blijven garanderen binnen de gemeentelijke begrotingen.
- Grip op de kosten, ook in het kader van duurzaamheid.

Wat gaan we daarvoor doen?

Er wordt een doorlopend klanttevredenheidsonderzoek uitgevoerd, zodat we op drie tot vier momenten in het jaar de ervaringen van klanten in het vervoer kunnen monitoren en eventuele verbeteringen kunnen toepassen. Door de vragenlijst af te stemmen met de andere regio's in Noord-Brabant kan een benchmark uitgevoerd worden. Zo krijgen we inzicht in de kwaliteit van ons vervoer ten opzichte van andere regio's.

Programma: Aanvullend OV (Samenkracht & burgerparticipatie)

Wat willen we bereiken?

We willen OV-reizigers binnen de gestelde kaders een vervoersaanbod doen op het moment dat het reguliere openbaar vervoer niet voorziet in de gevraagde reis.

Wat gaan we daarvoor doen?

We bieden taxivervoer aan op basis van de afspraken die hierover zijn gemaakt met de provincie Noord-Brabant. Dat betekent dat we een toegankelijk vervoersaanbod hebben, daar waar een OV-alternatief ontbreekt.

Programma: Bestedingsplan Projecten

Wat willen we bereiken?

De verschraling van het openbaar vervoer in kleine kernen vraagt om kleinschalige vervoersoplossingen. Een breed scala aan vervoersvoorzieningen, ontstaan vanuit (boven) lokale initiatieven, biedt de mogelijkheid om maatwerk te leveren aan ouderen en mensen met een beperking.

Deze kleinschalige mobiliteitsoplossingen (KMO's) kunnen uitkomst bieden om te blijven participeren in de eigen woonomgeving. Want eenzaamheid wordt niet zelden veroorzaakt door niet meer aan het sociale verkeer te kunnen deelnemen. Een maatwerkoplossing voor een groep reizigers voor wie geen openbaar vervoer beschikbaar is of waarvoor het openbaar vervoer een minder aantrekkelijke optie is.

Wat gaan we ervoor doen?

Voor alle deelnemende gemeenten staat voorop om hun inwoners met een indicatie Wmo-vervoer passend en tijdig vervoer te willen blijven aanbieden. Daarmee willen ze iedereen zo optimaal mogelijk laten deelnemen aan

de samenleving. Dit vervoer moet voor zowel de gemeenten als de klanten betaalbaar blijven. Samenwerking binnen de GR-KCV biedt gemeenten de kans om zo efficiënt mogelijk met de middelen om te gaan en vernieuwingen op het gebied van beheersbaarheid samen te ontwikkelen. Zo kan het doelgroepenvervoer binnen de gestelde kaders gegarandeerd worden. Financiële beheersbaarheid voor de gemeenten en kwaliteitsverbetering voor de klant gaan samen.

Hierbij zullen we de volgende taken uitvoeren of ontwikkelen:

- Structureel overleg met de gemeenten te weten:
  - Ambtelijke Organisatie (AO), waarin de beleidsambtenaren Wmo-vervoer van de deelnemende gemeenten vertegenwoordigd zijn.
  - Dagelijks Bestuur
  - Algemeen Bestuur
- Structureel overleg met de opdrachtnemer.
- Structureel overleg met het Reizigersplatform.
- Tweemaal per jaar een vervoerdersbijeenkomst met de vervoerders.
- Het houden van inloopspreekuren in de verzorgingshuizen.
- Doorontwikkeling en verbetering van het product CVV en mogelijkheden voor maatwerk, met oog voor kwaliteit, beheersbaarheid van het vervoer en de realiteit in de vervoerssector (chauffeurstekorten).
- Onderzoek naar mogelijkheden voor prognoses van klant- en vervoersontwikkeling.
- Doorontwikkeling van informatiemanagement:
  - Analyseren van de rittenbakken en andere uitvoeringsinformatie en op basis daarvan (bij)sturen op de uitvoering van het regiotaxivervoer.
- Goede communicatie over de uitvoering met de betrokken partijen en de gebruikers van Regiotaxi Noordoost-Brabant.
- Opstellen projectplannen.

Tabel 4: Eigen bijdrage reizigers in euro

Tarieven Regiotaxi Noordoost-Brabant	2021	2022	2023	2024	
Eigen bijdrage Wmo-reiziger					
Opstaptarief	€ 1,05	€ 1,06	€ 1,10	€ 1,25	*per rit*
Kilometerprijs	€ 0,23	€ 0,23	€ 0,24	€ 0,27	*per km*
Eigen bijdrage OV-reiziger					
Opstaptarief	€ 3,52	€ 3,64	€ 3,90	€ 3,90	*per rit*
Kilometerprijs	€ 0,53	€ 0,55	€ 0,59	€ 0,59	*per km*
Knooppunttaxi					
Opstaptarief	€ 2,16	€ 2,23	€ 2,39	€ 2,39	*per rit*
Kilometerprijs	€ 0,44	€ 0,46	€ 0,49	€ 0,49	*per km*
(2e t/m 8e reiziger 50% korting)					
Commercieel tarief*					
Opstaptarief	€ 6,59	€ 6,82	€ 7,75	€ 9,05	*per rit*
Kilometerprijs	€ 1,65	€ 1,71	€ 1,94	€ 1,81	*per km*

** Tarief voor OV-reiziger bij het negeren van het OV-advies*

Eigen bijdrage Regiotaxi

In Noordoost-Brabant ligt de eigen bijdrage voor de klant hoger dan in de rest van de regio's in Noord-Brabant. Dit heeft te maken met de NEA-index. De tarieven voor het vervoer stijgen ieder jaar met de NEA-index. In het Wmo-vervoer is het gebruikelijk om de eigen bijdrage eveneens met de NEA-index te verhogen.

Voor het jaar 2023 was de NEA-index 13,7%. In de Wmo-verordeningen is opgenomen dat de tarieven voor het jaar t+1 verhoogd worden met de NEA-index van het jaar t.

In de andere regio's wordt voor de eigen bijdrage van het Wmo-vervoer de tarieven van het OV aangehouden. Deze worden geïndexeerd met de LTI-index (Landelijke Tarieven Index), terwijl de vervoerskosten voor de gemeenten geïndexeerd worden met de NEA-index.

Het Algemeen Bestuur wil de effecten onderzoeken indien de hoogte van de eigen bijdrage in Noordoost-Brabant in lijn wordt gebracht met de andere regiotaxiregio's in Noord-Brabant. Hiervoor zullen de financiële effecten op de exploitatiekosten vervoer in kaart worden gebracht. Een verlaging van de eigen bijdrage houdt in dat de netto vervoerskosten voor de gemeenten zullen stijgen door de lagere inkomsten vanuit de eigen bijdrage. Dit staat haaks op de oproep van de gemeenten om kritisch te zijn op de uitgaven en dekking van nieuw beleid binnen de begroting op te vangen. Daarnaast zal een wijziging over de tarieven ook geborgd moeten worden in de Wmo-verordening van de gemeenten.

Wat gaat het kosten?

Programma 1: Maatwerkverlening 18+ (Wmo vervoer)							
Taakveld 6.71	**Aandeel**	**Bruto exploitatielasten gemeente**					
	Vervoer	**Begroting 2024**	**Prognose 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**
Lasten							
Vervoer vraagafhankelijk		4.223.458	2.495.359	2.595.173	2.698.980	2.806.939	2.919.217
Vervoer vaste kosten		495.438	1.519.484	1.572.666	1.627.709	1.684.679	1.743.642
Totaal lasten		**4.718.896**	**4.014.842**	**4.167.839**	**4.326.689**	**4.491.618**	**4.662.859**
Baten							
Bernheze	7,2%	340.545	289.736	300.777	312.241	324.143	336.501
Boekel	5,2%	245.024	208.466	216.411	224.659	233.223	242.114
Land van Cuijk	20,3%	959.868	816.657	847.778	880.089	913.637	948.469
Maashorst	13,0%	614.950	523.200	543.138	563.839	585.332	607.648
Meierijstad	18,5%	872.771	742.554	770.851	800.231	830.735	862.407
Oss	35,7%	1.685.739	1.434.229	1.488.884	1.545.630	1.604.548	1.665.721
Totaal baten	**100%**	**4.718.896**	**4.014.842**	**4.167.839**	**4.326.689**	**4.491.618**	**4.662.859**

Programma 2: Aanvullend OV-vervoer						
Taakveld 2.5	**Bruto exploitatielasten provincie**					
	Begroting 2024	**Prognose 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**
Lasten						
Vervoer vraagafhankelijk	342.443	153.642	159.788	166.179	172.826	179.739
Vervoer vaste kosten	40.171	93.556	96.831	100.220	103.728	107.358
OV-adviezen	18.686	14.938	15.461	16.002	16.563	17.142
Totaal lasten	**401.299**	**262.137**	**272.080**	**282.402**	**293.117**	**304.240**
Baten						
Bijdrage provincie	404.434	384.107	401.299	415.639	430.492	445.878
Totaal baten	**404.434**	**384.107**	**401.299**	**415.639**	**430.492**	**445.878**

Programma 3: Bestedingsplan projecten						
Taakveld 2.5						
	Begroting 2024	**Prognose 2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**
Lasten						
Doorontwikkeling	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	49.007
Verhogen mentale toegankelijkheid / VEP	50.000	0	0	0	0	0
Aanbesteding nieuw vervoerscontract	25.000	25.000	0	0	0	0
Totaal lasten	**125.000**	**75.000**	**50.000**	**50.000**	**50.000**	**49.007**
Baten						
Bijdrage provincie	25.000	PM	PM	PM	PM	PM
	25.000	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

10. PARAGRAFEN

De financiering van de GR-KCV bestaat uit een bijdrage van de deelnemende gemeenten en uit een eigen aandeel van de reizigers. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de vervoerskosten en de bedrijfsvoering conform de verdeelsleutel naar rato van inwoneraantal.

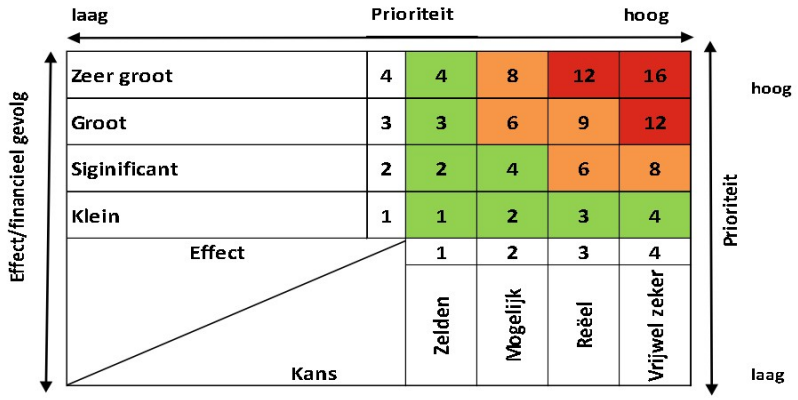
Weerstandsvermogen en risicobeheersing

In de vergadering van 6 juli 2015 heeft het AB besluit genomen over de methode van berekening van de algemene reserve van de GR-KCV. Het gaat om risico's zoals het uitvallen van medewerkers, systemen, huurverhoging en faillissementen van leveranciers van cruciale systemen. Daarbij is nog een ratio van 1,4 afgesproken: indien het weerstandsvermogen (de algemene reserve) boven deze 1,4 uitkomt, wordt het surplus aan de gemeenten uitgekeerd.

Weerstandsvermogen

Elk jaar vindt een inventarisatie plaats van de risico's die de GR-KCV loopt en kan onderkennen. Deze risico's worden zoveel mogelijk gekwantificeerd (hoogte van de mogelijke kosten maal kans-percentage dat dit zal voorkomen). De uitkomst van deze berekening wordt vermenigvuldigd met de factor 1,4 om een marge in te bouwen voor overige, onvoorziene risico's. Voor de uitkomst van deze berekening houdt de GR-KCV een weerstandsvermogen aan, zodat mogelijke risico's gedekt kunnen worden.

Figuur 4 geeft weer hoe de risico's bepaald worden naar mate de kans dat een risico optreedt en de impact die dit risico heeft wanneer deze optreedt. In tabel zijn de financiële risico's weergegeven.



Figuur 4: Risico bepaling

Tabel 5: Risico inventarisatie

Risico	Kans	Effect	risico score	Fin.gevolg	%	Risico waarde
Bedrijfskosten						
Huurverhoging cq. opzegging contract door verhuurder	1	1	1	4.068	25%	1.017
Dienstverlening verhoging cq opzegging door verhuurder	1	1	1	4.784	25%	1.196
Schade aan gebouw - tijdelijke vervanging	1	1	1	20.400	25%	5.100
Langdurige uitval van computer, telefoon, internet	1	1	1	5.400	25%	1.350
Failissement c.q. overname van leverancier van klachtenregistratiesysteem	1	1	1	25.000	25%	6.250
Failissement c.q. overname, ziekte van leverancier van Maris	2	1	2	25.000	50%	12.500
Failissement c.q. overname van leverancier van passensysteem	1	2	2	90.000	25%	22.500
Faillissement c.q. overname van leverancier van boekhoudprogramma	1	1	1	3.000	10%	300
De koppeling van de systemen van vervoerder met de andere systemen	1	1	1	15.000	25%	3.750
Personeelskosten						
Leidinggevende - langdurig ziek	1	1	1	50.630	25%	12.657
Financieel medewerker - langdurig ziek	1	1	1	-	0%	-
Medewerkers - zwangerschapsverlof, ouderschapsverlof, zorgverlof, langdurig ziek, conflict	2	2	4	56.214	50%	28.107
Exploitatiekosten						
Failissement c.q. overname vervoerder	2	2	4	575.000	50%	287.500
Bedrijfsschade bij vervoerder	1	1	1	50.000	25%	12.500
< 650.000 declarabele zones afnemen	1	2	2	65.400	25%	16.350
Totaal						**411.077**

Schatkistbankieren voor decentrale overheden

Met ingang van december 2013 is het schatkistbankieren ingevoerd. De GR-KCV is in dit kader gehouden alle overtollige liquide middelen via schatkistbankieren te laten lopen. Deze verplichting is opgenomen in de wet Fido. Overtollige liquide middelen zijn alle saldi op de bankrekeningen. De GR-KCV mag per saldo maximaal € 250.000 (per 1 juli 2021 € 1.000.000) op de eigen bankrekeningen laten staan.
De GR-KCV heeft hiervoor een bankrekening die los staat van de reguliere rekeningen en alleen gebruikt wordt voor het schatkistbankieren. Schatkistbankieren is gebaseerd op het principe van zero-balancing; de rente-inkomsten vervallen hierdoor nagenoeg. Een kasgeldlimiet en renterisiconorm is niet van toepassing.

Bedrijfsvoering

Het Servicepunt Regiotaxi voert namens de GR-KCV de regie over het Wmo- en OV-Regiotaxivervoer en ziet erop toe dat de contractafspraken met de vervoerder worden nageleefd. De GR heeft een manager in dienst die leiding geeft aan het uitvoerende Servicepunt. De manager is, naast het uitvoering geven aan de doelstellingen van de GR, verantwoordelijk voor de professionalisering en doorontwikkeling van het Servicepunt. De gemeenschappelijke regeling verricht diensten voor de aangesloten overheden, overeenkomstig de verkregen opdrachten. Deze diensten worden middels regievoering in opdracht van de GR-KCV verricht door het Servicepunt Regiotaxi.

De werkzaamheden zijn:

- (Door-)ontwikkeling Servicepunt Regiotaxi binnen de gegeven kaders
- Ondersteuning ambtelijke organisatie, dagelijks bestuur en algemeen bestuur
- Contractbeheer voor het Wmo- en OV-personenvervoer
- Opstellen kadernota, begroting en jaarrekening
- Financiële- en klant-administratie
- Communicatie
- Klantenservice
- Klachtafhandeling
- Relatiebeheer
- Regionale info- en meldpunt voor burgerinitiatieven op het gebied van kleinschalige mobiliteitsoplossingen (KMO's)

Het Servicepunt is gevestigd in het gemeentehuis van Oss. Het Servicepunt neemt van de gemeente Oss tegen vergoeding diensten af betreffende huur en inrichting werkplekken, facilitaire dienstverlening, P&O diensten en de salarisadministratie. De afspraken zijn vastgelegd in een dienstverleningsovereenkomst.

Om de dagelijkse operationele taken te verrichten en de doorontwikkeling van het Servicepunt te realiseren, bestaat de bezetting in 2024 uit 3,44 fte, te weten een manager Servicepunt (1 fte) en drie medewerkers operationele zaken (2,44 fte). Het Servicepunt ontvangt jaarlijks een bijdrage van de 6 gemeenten op basis van inwoneraantal. De provincie draagt, middels een vaste bijdrage, bij in de organisatiekosten.

Verbonden partijen

De GR-KCV wordt in 2025 gevormd door de gemeenten Bernheze, Boekel, Land van Cuijk, Maashorst, Meierijstad, en Oss. Alle verbonden partijen zijn vertegenwoordigd in het Algemeen Bestuur (AB). De bevoegdheden van het Algemeen Bestuur en het Dagelijks Bestuur (DB) liggen vast in de regeling Kleinschalig Collectief Vervoer. De GR-KCV is een verbonden partij de deelnemende gemeenten. De gemeenten nemen deel op basis van de Gemeenschappelijk Regeling (verdeling kosten op basis van het aantal inwoners per gemeente).

11. FINANCIËLE BEGROTING

Baten en lasten

De rekening van baten en lasten over 2023 en verdere jaren is als volgt opgebouwd:

GR-KCV Brabant Noordoost							
Taakveld	**Jaarrekening 2023**	**Begroting 2024**	**Prognose 2024**	**Begroting 2025**	**Meerjarenraming 2026**	**2027**	**2028**
BATEN							
Programma 1: Wmo-vervoer							
6.71 Bijdrage gemeenten: Wmo-vervoer kilometers	3.572.218	4.223.458	2.495.359	2.595.173	2.698.980	2.806.939	2.919.217
6.71 Bijdrage gemeenten vaste kosten	442.381	495.438	1.519.484	1.572.666	1.627.709	1.684.679	1.743.642
Totaal Programma 1	**4.014.599**	**4.718.896**	**4.014.842**	**4.167.839**	**4.326.689**	**4.491.618**	**4.662.859**
Programma 2: Aanvullend OV-vervoer							
2.5 Bijdrage Provincie: OV-regiotaxivervoer kilometers	224.768	342.443	153.642	159.788	166.179	172.826	179.739
2.5 Bijdrage Provincie vaste kosten	33.418	40.171	93.556	96.831	100.220	103.728	107.358
2.5 Bijdrage Provincie: OV-adviezen	14.533	18.686	14.938	15.461	16.002	16.563	17.142
Totaal Programma 2	**272.719**	**401.299**	**262.137**	**272.080**	**282.402**	**293.117**	**304.240**
Organisatiekosten Servicepunt Regiotaxi							
0.4 Bijdrage gemeenten: organisatiekosten	526.766	547.465	524.101	551.004	571.914	593.634	616.197
0.4 Bijdrage Provincie: organisatiekosten	62.604	41.207	64.571	66.831	69.170	71.591	74.096
0.4 Bijdrage Provincie: projecten	21.905	25.000	PM	PM	PM	PM	PM
Totaal inkomsten organisatiekosten	**611.275**	**613.672**	**588.672**	**617.834**	**641.083**	**665.225**	**690.293**
Totaal baten	**4.898.593**	**5.733.867**	**4.865.651**	**5.057.753**	**5.250.174**	**5.449.959**	**5.657.392**
LASTEN							
Programma 1: Wmo-vervoer							
6.71 Bijdrage gemeenten: Wmo-vervoer kilometers	3.572.218	4.223.458	2.495.359	2.595.173	2.698.980	2.806.939	2.919.217
2.5 Bijdrage gemeenten (vanaf 2025 vaste kosten)	442.381	495.438	1.519.484	1.572.666	1.627.709	1.684.679	1.743.642
Totaal Programma 1	**4.014.599**	**4.718.896**	**4.014.842**	**4.167.839**	**4.326.689**	**4.491.618**	**4.662.859**
Programma 2: Aanvullend OV-vervoer							
2.5 Exploitatiekosten OV-vervoer	224.768	342.443	153.642	159.788	166.179	172.826	179.739
2.5 Exploitatiekosten (vanaf 2024 vaste kosten)	33.418	40.171	93.556	96.831	100.220	103.728	107.358
2.5 Exploitatiekosten OV-adviezen	14.533	18.686	14.938	15.461	16.002	16.563	17.142
Totaal Programma 2	**272.719**	**401.299**	**262.137**	**272.080**	**282.402**	**293.117**	**304.240**
Programma 3: Bestedingsplan projecten							
0.4 Personeelslasten Projecten	21.422						
0.4 Doorontwikkeling	20.194	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	49.007
0.4 Verhogen mentale toegankelijkheid		50.000	0	0	0	0	0
0.4 Aanbesteding nieuw vervoerscontract		25.000	25.000	0	0	0	0
Totaal Programma 3	**41.616**	**125.000**	**75.000**	**50.000**	**50.000**	**50.000**	**49.007**
Organisatiekosten Servicepunt Regiotaxi							
0.4 Personeelslasten	420.187	378.460	378.460	394.933	410.730	427.159	444.245
0.4 Overige bedrijfskosten	154.469	200.212	200.212	212.902	220.353	228.066	236.048
0.8 Onvoorzien		10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Totaal beheerkosten	**574.656**	**588.672**	**588.672**	**617.834**	**641.083**	**665.225**	**690.293**
Totaal lasten	**4.903.590**	**5.833.867**	**4.940.651**	**5.107.753**	**5.300.174**	**5.499.959**	**5.706.399**
RESULTAAT							
Resultaat vóór bestemming	-4.997	-100.000	-75.000	-50.000	-50.000	-50.000	-49.007
Bestemming resultaat							
Ten laste (+)/gunste (-) van Reserve Projecten	19.711	60.000	75.000	50.000	50.000	50.000	49.007
Ten laste (+)/gunste (-) van het Weerstandsvermogen	0	40.000	0	0	0	0	0
Rekeningresultaat	**14.714**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Uitgangspunten begroting 2025

De begroting 2025 is op basis van de volgende uitgangspunten opgesteld:

- Als uitgangspunt wordt het vervoersvolume van 2023 genomen, vermeerderd met 10%.
- Jaarlijks wordt de NEA-index toegepast. Voor de jaren 2025-2026 wordt gewerkt met een geschatte NEA-index van 4%.
- De organisatiekosten 2025 zijn gebaseerd op een zo goed mogelijke inschatting van de diverse kostencomponenten, gecorrigeerd met de geschatte inflatiecorrectie.
- Voor de salariskosten wordt een inschatting gemaakt van de diverse kostencomponenten op basis van de meest actuele informatie. Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de beschikbare cao-informatie. Voor 2025 en volgende jaren wordt gewerkt met een percentage van 4%.
- Voor de overige bedrijfskosten is een index-percentage van 3,5% geraamd. Dit percentage is gebaseerd op de historische en toekomstige ontwikkelingen ten aanzien van overige kosten van de GR-KCV.
- Alle vervoerskosten worden op basis van daadwerkelijk gebruik met de deelnemende gemeenten afgerekend.
- De provincie en de 6 gemeenten dragen samen zorg voor de kosten voor de organisatiekosten van de Regiotaxi (Servicepunt). De provincie draagt, met een overeengekomen vast bedrag bij aan de organisatiekosten. Het resterende deel wordt naar rato van het inwoneraantal verdeeld onder de gemeenten.

Bijlage 1: Bijdrage per gemeente

Bedragen in euro exclusief btw

GR-KCV Brabant Noordoost - Organisatiekosten								
		Inwoners	Aandeel	Bijdrage gemeente				
		1-1-2023	%	2024	Prognose 2024	2025	2026	2027	2028
Totaal te verdelen kosten kadernota 2025	617.834								
Bijdrage provincie	66.831								
Kosten te betalen door gemeenten	551.004								
Bernheze		32.263	8,7%	47.164	45.462	47.796	49.610	51.494	53.451
Boekel		11.163	3,0%	16.403	15.730	16.537	17.165	17.817	18.494
Land van Cuijk		91.423	24,6%	134.893	128.826	135.439	140.578	145.918	151.464
Maashorst		58.934	15,8%	86.792	83.045	87.308	90.621	94.063	97.638
Meierijstad		83.715	22,5%	122.857	117.964	124.020	128.726	133.615	138.693
Oss		94.437	25,4%	139.355	133.073	139.904	145.213	150.728	156.457
Totaal		371.935	100%	547.465	524.101	551.004	571.914	593.634	616.197

- De bijdrage van de gemeente in de beheerkosten wordt berekend op basis van het inwoneraantal peildatum 1-1-2023 (CBS).
- De bijdrage van de provincie in de organisatiekosten is vanaf 2023 een vast bedrag, dat jaarlijks wordt geïndexeerd..

GR-KCV Brabant Noordoost - Bruto exploitatiekosten exclusief BTW											
	Klanten	% aandeel totaal		% aandeel Wmo							
	1-11-2023	klanten	vervoer	klanten	vervoer	2024	Prognose 2024	2025	2026	2027	2028
Bernheze	789	7,5%	6,8%	8,7%	7,2%	340.545	289.736	300.777	312.241	324.143	336.501
Boekel	274	2,6%	4,9%	3,0%	5,2%	245.024	208.466	216.411	224.659	233.223	242.114
Land van Cuijk	1.743	16,6%	19,2%	19,2%	20,3%	959.868	816.657	847.778	880.089	913.637	948.469
Maashorst	1.297	12,3%	12,3%	14,3%	13,0%	614.950	523.200	543.138	563.839	585.332	607.648
Meierijstad	1.715	16,3%	17,4%	18,9%	18,5%	872.771	742.554	770.851	800.231	830.735	862.407
Oss	3.277	31,2%	33,7%	36,0%	35,7%	1.685.739	1.434.229	1.488.884	1.545.630	1.604.548	1.665.721
Totaal Wmo	9.095	86,5%	94,2%	100%	100%	4.718.896	4.014.842	4.167.839	4.326.689	4.491.618	4.662.859
Provincie (incl. OV-advies)	1.422	13,5%	5,8%			401.299	262.137	272.080	282.402	293.117	304.240
Totaal GR-KCV	10.517	100%	100%			5.120.195	4.276.979	4.439.918	4.609.090	4.784.734	4.967.099

* Het aanbestedingsresultaat voor het nieuwe vervoerscontract per 1-1-2024 zal in 2024 bij een gelijkblijvend vervoersvolume tot lagere kosten leiden dan begroot.

Eigen bijdrage						
	2023	2023-1	2024	2025	2026	2027
Bernheze	43.967	40.204	44.225	46.436	48.293	50.225
Boekel	27.904	27.757	30.532	32.059	33.341	34.675
Land van Cuijk	120.071	118.291	130.121	136.627	142.092	147.775
Maashorst	77.423	70.686	77.755	81.643	84.908	88.305
Meierijstad	108.457	102.716	112.987	118.637	123.382	128.318
Oss	210.521	209.806	230.786	242.326	252.019	262.100
Totaal Wmo	588.345	569.460	626.406	657.726	684.035	711.397
Provincie (incl. OV-advies)	139.779	132.825	146.108	153.413	159.549	165.931
Totaal GR-KCV	728.124	702.285	772.514	811.139	843.585	877.328

Bijlage 2: Totale kosten per gemeente

Organisatiekosten en exploitatiekosten vervoer minus eigen bijdrage klant.

GR-KCV Brabant Noordoost	Netto exploitatiekosten ex BTW na aftrek eigen bijdrage klant											
	Begroting 2024		Prgognose 2024		2025		2026		2027		2028	
	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto
Bernheze	44.225	296.320	42.298	247.438	43.990	256.787	45.749	266.491	47.579	276.564	49.482	287.018
Boekel	30.532	214.492	29.816	178.651	31.008	185.402	32.249	192.410	33.539	199.684	34.880	207.234
Land van Cuijk	130.121	829.747	115.752	700.905	120.382	727.395	125.197	754.892	130.205	783.432	135.413	813.056
Maashorst	77.755	537.195	74.377	448.824	77.352	465.787	80.446	483.393	83.664	501.669	87.010	520.638
Meierijstad	112.987	759.784	107.092	635.463	111.376	659.476	115.831	684.401	120.464	710.271	125.282	737.124
Oss	230.786	1.454.953	204.280	1.229.949	212.451	1.276.433	220.949	1.324.681	229.787	1.374.761	238.979	1.426.742
Totaal Wmo	**626.406**	**4.092.490**	**573.614**	**3.441.228**	**596.559**	**3.571.280**	**620.421**	**3.706.268**	**645.238**	**3.846.380**	**671.047**	**3.991.812**
Provincie (incl. OV-advies)	139.779	261.520	108.478	153.659	112.817	159.263	117.329	165.072	122.022	171.094	126.903	177.336
Totaal GR-KCV	**766.185**	**4.354.010**	**682.092**	**3.594.888**	**709.375**	**3.730.543**	**737.750**	**3.871.340**	**767.260**	**4.017.474**	**797.951**	**4.169.148**

Bijlage 3: Begrippen en afkortingen

Begrip	Omschrijving
Cao	Collectieve Arbeidsovereenkomst.
Code VVR	Voorschriften voor het Veilig Vastzetten van Rolstoelen.
CPI	Consumenten Prijs Index. Het CPI is een samengesteld gewogen prijsindex.
CVV	Collectief Vraagafhankelijk Vervoer.
GR-KCV	Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer Regio Brabant Noordoost.
HICP-index	Geharmoniseerde inflatie Nederland.
KMO's	Kleinschalige Mobiliteitsoplossingen.
Loosmelding	Van een loosmelding is sprake als een chauffeur binnen de marges van de afgesproken ophaaltijd voorrijdt, en de klant niet aanwezig blijkt op het afgesproken adres. De chauffeur maakt hiervan in het systeem een loosmelding.
NEA	De afkorting NEA is ontstaan uit een samenwerkingsverband van het Nederlands Vervoerswetenschappelijk Instituut (NVI) het Economisch Bureau voor het Wegvervoer (EWB) en het Administratief Centrum Beroepsvervoer (ACB).
NEA-index	Het jaarlijkse indexeringspercentage van de prijs vastgesteld door Panteia. In opdracht van Sociaal Fonds Mobiliteit maakt Panteia jaarlijks een overzicht van de laatste gemiddelde kostenontwikkelingen voor het taxivervoer. Panteia berekent de kostenontwikkelingsindex in absolute onafhankelijkheid.
No show	De benaming van een mislukt contact tussen chauffeur en gebruiker op het moment van ophalen op het ophaaladres. De chauffeur maakt hier een loosmelding van.
OV	Openbaar Vervoer: voor iedereen openstaand personenvervoer volgens een dienstregeling met een auto, bus, trein, metro, tram of een via een geleidesysteem voortbewogen voertuig.
OV-advies	Wanneer binnen een loopafstand van 10 minuten een reguliere OV-verbinding is krijgt de vrije reiziger een OV-advies en kan dan niet tegen het OV-regiotaxitarief met de regiotaxi reizen.
OV Knooppunt	Aangewezen punt waar verschillende vormen van OV bij elkaar kunnen komen.
Puntbestemming	Aanvullend reisbereik dat door Aanbestedende Dienst wordt aangewezen voor de doelgroep Wmo, zowel voor als tijdens de contractperiode, ongeacht de overschrijding van de toegestane straal van 25 kilometer.
Regiotaxi	Aanvullend en/of vervangend vraagafhankelijk openbaar vervoersysteem waarbij gebruik gemaakt wordt van voertuigen voor het vervoeren van maximaal 8 personen, de chauffeur daaronder niet meegerekend.
Regiotaxi Noordoost-Brabant	De naam van het vervoersysteem.
Servicepunt Regiotaxi Noordoost-Brabant	Ambtelijke organisatie die namens de GR-KCV de doelstellingen realiseert en uitvoering geeft aan de daaruit voortvloeiende overeenkomsten en het aanspreekpunt is voor de Opdrachtnemer en de Gebruiker.
Taxipoint	Aanmeldpunt voor ritten vanaf een locatie waar veel taxi's aan- en afrijden waarbij alleen de pas door een pashouder gehaald hoeft te worden om direct een rit te bestellen.
Vrije reiziger	De reiziger die zonder indicatie uit het sociaal domein (thans Wmo-indicatie) gebruik maakt van de Regiotaxi. Reizigers die een indicatie sociaal domein (thans Wmo- indicatie) hebben, maar het hun ter beschikking gestelde reisbudget hebben opgebruikt, worden ook beschouwd als vrije reiziger.
Wmo	Wet maatschappelijke ondersteuning.

Bijlage 4: Geprognosticeerde balans

ACTIVA	Jaarrekening per 31-12-2023	Begroting					
		Per 31-12-2024	Per 31-12-2025	Per 31-12-2026	Per 31-12-2027	Per 31-12-2028	Per 31-12-2029
Vaste activa							
Investeringen met een economisch nut	7.589	7.089	6.589	6.089	5.589	5.089	4.589
Vlottende activa							
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar							
Vorderingen op openbare lichamen	680.386	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000
Uitzetting in Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	375.189	481.874	369.874	282.999	196.255	130.352	114.594
	1.055.575	981.874	869.874	782.999	696.255	630.352	614.594
Liquide middelen	83.257	75.000	65.000	55.000	45.000	35.000	25.000
Overige nog te ontvangen bedragen en de vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen	83.618	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000
Totaal activa	1.230.039	1.113.963	991.463	894.088	796.844	720.441	694.183
PASSIVA							
Vaste financieringsmiddelen							
Eigen vermogen							
Algemene reserve	569.952	584.666	509.666	459.666	409.666	359.666	330.369
Bestemmingsreserve projecten	254.297	254.297	179.297	129.297	79.297	29.297	0
Gerealiseerd resultaat	14.714	-75.000	-50.000	-50.000	-50.000	-29.297	0
	838.963	763.963	638.963	538.963	438.963	359.666	330.369
Netto Vlottende Schulden met een rentetypische looptijd korter dan een jaar							
Overige schulden	355.021	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000	300.000
Overlopende passiva							
Overige vooruit ontvangen bedragen die ten bate van het volgende begrotingsjaar komen	0	0	0	0	0	1	1
Verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen, met uitzondering van jaarlijks terugkerende arbeidskosten gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume	36.055	50.000	52.500	55.125	57.881	60.775	63.814
	36.055	50.000	52.500	55.125	57.881	60.775	63.814
Totaal passiva	1.230.039	1.113.963	991.463	894.088	796.844	720.441	694.183
Solvabiliteit	68%	69%	64%	60%	55%	50%	48%