regiotaxi noordoost brabant

Begroting 2027

MEERJARENPERSPECTIEF 2028-2030

Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer

Vastgesteld door het Dagelijks Bestuur op 1 april 2026

Inhoud

1. Inleiding 3
2. GR-KCV Brabant Noordoost 4
3. Servicepunt Regiotaxi Noordoost-Brabant 6
4. Ontwikkelingen 7
5. Beleid 12
6. Organisatie 14
7. GEMEENSCHAPPELIJKE REGELING KCV 16
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 2027 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

INLEIDING

Voor u ligt de programmabegroting 2027 & Meerjarenperspectief 2028-2030 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. Aan de gemeenteraden zijn de kaders voor de begroting ter zienswijze voorgelegd.

Zienswijzen Kadernota 2027

Alle 6 deelnemende gemeenten hebben tijdig een positieve zienswijze gegeven en aangegeven dat zij geen inhoudelijke op- of aanmerkingen hebben op de (concept) kadernota 2027.

BBV

De uitgangspunten en kaders waarbinnen de GR-KCV werkt, zijn vastgelegd in de GR Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant Noordoost. De vertaling hiervan naar jaarlijkse begrotings- en verantwoordingsstukken gebeurt volgens het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV). De begroting 2027 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 2027

De begroting richt zich op 2027 en de daaropvolgende jaren. In deze begroting wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de dynamiek in de voortdurende ontwikkelingen. Wanneer uit de realisatie 2026 blijkt dat ontwikkelingen in 2026 gevolgen hebben op de begroting 2027 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' en voor het provinciale Bravoflex vervoer, in de vorm van hub- en haltetaxi als OV-vangnet.

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.

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 met Bravoflex een aanvulling op het reguliere openbaar vervoer. Sinds 1-1-2026 is het deur-tot-deur vervoer vervangen door Bravoflex als aanvulling op het reguliere openbaar vervoer. Bravoflex rijdt in de vorm van een hub- of haltetaxi op bestelling, zonder vaste route of dienstregeling. De OV-klant wordt bij een halte in de buurt opgehaald en direct naar een OV-overstaphalte gebracht.

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 er 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.

Tabel 1: Samenstelling Dagelijks Bestuur

Naam	Standplaats	Functie
De heer R. Compagne	Meierijstad	Voorzitter
Mevrouw W. Hendriks-van Haren	Land van Cuijk	Bestuurslid
De heer M. Tielemans	Bernheze	Bestuurslid
Mevr. J. Ie/ de heer J.W. Hulstein *	Oss	Ambtelijk Secretaris

- In januari 2026 is Jan-Willem Hulstein in dienst getreden als manager/secretaris van het Servicepunt RTNOB. Hij volgt hiermee José Ie op, die in de maand april as. met (vervroegd) pensioen gaat.

Doelgroep

De doelgroep van de GR-KCV bestaat uit:

- ***Flex OV***: Reizigers die een rit van halte naar halte willen maken zonder tot een bijzondere doelgroep te behoren;
- ***Wmo***: Inwoners die in aanmerking komen voor een voorziening volgens de Wet Maatschappelijke Ondersteuning

Tabel 2: Verantwoordelijkheden kosten exploitatie

Dienst	Financiële verantwoordelijkheid exploitatie
Bravoflex	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

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.

In Noordoost-Brabant is het regiotaxivervoer, naast een voorziening in het kader van de Wmo, ook een aanvulling op het reguliere openbaar vervoer. Tot en met 2025 was dit in de vorm van deur-tot-deur vervoer en vormde daarmee een vangnet, wanneer mogelijkheden voor openbaar vervoer ontbreken. In 2024 was in Noordoost-Brabant het OV-regiotaxivervoer 5% van het totale regiotaxivervoer. Vanaf januari 2026 is dit vangnet vervangen door Bravoflex. Het deur-tot-deur vervoer is hiermee vervangen door de halte-hub taxi.

In 2026 is Bravoflex in het concessiegebied Oost-Brabant uitgerold, zodat regio breed een betere aansluiting op het OV ontstaat. Met vervoerders en vrijwilligers wordt ingezet op innovatie en experimenten met als doel regio's en belangrijke voorzieningen bereikbaar te houden, zodat mensen kunnen blijven meedoen aan de samenleving.

1. 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.

2. ONTWIKKELINGEN

Nederland vergrijst

In Nederland zijn twee demografische ontwikkelingen gelijktijdig gaande: de toenemende levensverwachting en de stijging van het aantal ouderen in de bevolking. Oftewel: dubbele vergrijzing. Dit leidt tot een groeiende groep senioren die niet alleen langer leeft, maar ook in aantal toeneemt. Op 1 januari 2025 telde Nederland zo'n 3,7 miljoen inwoners van 65 jaar of ouder. Dat is 20,8 procent van de bevolking. De vergrijzing van Nederland is opgelopen: in 1990 was nog 12,8 procent van de inwoners 65-plus. Een grote groep bestaat uit mensen die geboren zijn tussen 1946 en 1970, de naoorlogse babyboom. Begin 2025 waren zij tussen de 55 en 79 jaar oud.

Figuur 1: Ouderen per Leeftijdscategorie in Nederland 1-1-2025 (bron CBS)

Leeftijd	Totaal	Mannen	Vrouwen
Totaal	18 044 027	8 978 451	9 065 576
65 tot 80 jaar	2 823 384	1 372 643	1 450 741
80 tot 100 jaar	929 712	385 681	544 031
100 jaar of ouder	2 583	477	2 106

Onze regio NO Brabant heeft ten opzichte van Nederland een iets oudere populatie. In vergelijking met de rest van Nederland, relatief minder inwoners onder de 50 jaar en meer inwoners boven de 50 jaar. We zien dat met name het aandeel vrouwen in de leeftijdscategorie vanaf 60 jaar in Noordoost-Brabant hoger is dan in de rest van Nederland.

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.

Vervoersvolume

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 één jaar.

De coronapandemie 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 met name in 2020 en 2021 sterk afgenomen en is vanaf 2022 weer langzaam gegroeid naar nu zo'n 83% van het niveau van voor de pandemie. De ervaringen in de coronajaren, maar ook demografische/maatschappelijke ontwikkelingen hebben invloed gehad op de reisbehoefte van de Wmo-reizigers. Het blijft moeilijk om indicaties te geven over de vervoersbehoeften. Wel zien wij dat het vervoer sinds 2023 weer stabiel blijft.

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. 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.

Hiermee neemt de voorspelbaarheid af en is het moeilijk om begrotingen strak op te stellen en is het ook voor 2027 moeilijk om een juiste inschatting van het vervoer te maken. Zowel in 2024 als in 2025 was het vervoersvolume 83% van het niveau van vóór de pandemie. In 2025 hebben we in totaal zo'n 181.000 wmo- en ov-regiotaxi ritten gereden en hierbij in totaal bijna 1,7 miljoen kilometer afgelegd. Voor 2027 gaan we uit van het vervoersvolume 2025.

Vergrijzing

De dubbele vergrijzing is één van de mogelijke factoren die de vervoersvraag beïnvloedt. De komende jaren zal onderzocht worden welke andere factoren de vervoersvraag beïnvloeden. De focus ligt op het optimaliseren van het gebruik van het reguliere 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.

Optimaliseren OV-gebruik: Voor Elkaar pas (VEP)

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 en integratie met het OV, met name door het nieuwe Bravoflex vervoer en door de inzet van de Voor Elkaar Pas (VEP) en andere voorliggende voorzieningen.

Sinds november 2021 bieden wij de Voor Elkaar Pas (VEP) aan Wmo-klanten aan om OV-gebruik te stimuleren. De VEP heeft als doel de barrières en belemmeringen voor het reizen met het OV weg te nemen. De VEP is een reisproduct van Arriva welke op maat wordt gemaakt voor de Wmo-klanten van de Regiotaxi Noordoost-Brabant.

Het bestuur heeft besloten om de eigen bijdrage voor de VEP per 1-1- 2026 te laten vervallen. De VEP wordt nu aan zo'n 200 van onze Wmo-klanten gratis verstrekt en biedt hun de mogelijkheid om daadwerkelijk met het OV te reizen. Wij kennen 2 soorten: abonnement 1 (alleen de Arriva/bravo flex bussen) of abonnement 2 (bus en Arriva trein Nijmegen-Boxmeer). Helaas is Hermes gestopt met de VEP en dat heeft effect op de kansen voor Boekel op OV als voorliggende voorziening, met name buslijn 322 Eindhoven – Uden. Wellicht dat er kansen zijn om in de nieuwe concessie van ZO Brabant de VEP ook weer in Boekel te (her)introduceren.

De VEP-klanten hebben in 2025 wel bijna 12.000 keer gereisd met het OV. Goed voor ruim 172.000 kilometers, waarvan 70% per bus en 30% met de Arriva-trein. Naast het feit dat steeds meer Wmo-ers met de VEP-gebruik maken van het OV, is de financiële impact van de VEP in 2025 aanzienlijk.

Wanneer de actieve VEP-pashouders hun ritten via de regiotaxi hadden gemaakt, zouden de vervoerskosten voor de GR € 365.859, - hebben bedragen. De eigen bijdrage van de pashouders zou in dat geval € 63.235, - zijn geweest. Na aftrek van de bijdrage van de GR-KCV (€ 25,- per pas) bedraagt de netto besparing voor de GR-KCV € 296.774, -.

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

De stijgende energieprijzen, de hoge inflatie, de stijgende Cao-lonen maken dat de NEA-index jaarlijks fluctueert. Door de onzekerheid in het wegvervoer wordt het steeds moeilijker om voorspellingen te doen. Voor 2026 is de NEA-index vastgesteld op 4,1%. Voor de begroting 2027 en verder is 3,5% gehanteerd.

Duurzaamheid

De doelstelling uit het Bestuursakkoord Zero Emissie Doelgroepenvervoer (BAZED) om in 2025 100% zero emissie (ZE) te rijden, is landelijk niet gehaald. Ook in ons huidige vervoerscontract zouden de vervoerders gefaseerd overgaan op laag-emissie-voertuigen. Vanaf 1-1-2026 zouden in Noordoost-Brabant uiteindelijk alle voertuigen zero-emissie zijn. Deze transitie naar 100% zero-emissie vervoer is helaas niet gehaald en blijft een grote uitdaging. De nieuwe instroom van personenauto's en 8-persoonsbusjes in het doelgroepenvervoer is vaak al 100% zero emissie.

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 den opgeladen

3. Zwaardere voertuigen

- Elektrische rolstoelbussen zijn zwaarder dan dieselbussen door de accu's
- Sinds 1 juli 2025 is er een regeling voor vrijstelling rijbewijs C voor volledig elektrische voertuigen tussen rolstoelbussen onder bepaalde voorwaarden ook met een rijbewijs B gereden worden.

Herziene ZE-aanpak:

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

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

Doel is dat in ieder geval aan het einde van de 1ste contractperiode per 2029 alle personenvoertuigen en taxibussen (vrijwel) volledig ZE zijn, waarbij wij de landelijk geldende normen en richtlijnen volgen. De Europese Richtlijn bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen (Clean Vehicles Directive) hanteert 38,5% als minimumstreefcijfer voor schone en emissievrije voertuigen. Voor rolstoelbussen geldt nog een uitzondering gezien de beperkte beschikbaarheid, netcongestie/laadinfrastructuur en actieradius.

Chauffeurstekort

Het chauffeurstekort blijft een structureel probleem in de taxibranche. Vervoerders hebben moeite met werving en behoud van voldoende gekwalificeerd personeel. Het aanhoudende chauffeurstekort blijft ons zorgen baren. 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. In combinatie met de congestie in het verkeer is het een uitdaging om de ritten op tijd te kunnen uitvoeren. Daarbij kunnen de hogere kosten voor vervoer en de congestie in het verkeer mensen stimuleren om voor het gemak en de betaalbaarheid voor het doelgroepenvervoer te kiezen. Factoren die de betrouwbaarheid en punctualiteit verder zullen beïnvloeden.

Ontwikkelingen in het Openbaar Vervoer

De provincie is verantwoordelijk voor het openbaar vervoer in Noord-Brabant. Het openbaar vervoer (OV) bleek voor onze klanten gedurende de pandemie vanwege het open karakter een minder geschikt alternatief en heeft een grote impact gehad op de reizigersaantallen en daarmee de reizigersopbrengsten. Hierdoor is het voor de vervoerders een uitdaging om het aanbod en de kwaliteit van de dienstverlening op hetzelfde niveau te houden als vóór de pandemie.

De gevolgen van corona zijn nog altijd voelbaar in het busvervoer. Echter uit de trendrapportage OV 2019-2024 blijkt dat het openbaar vervoer op bijna alle belangrijke punten sinds 2024 weer een flinke plus laat zien. Er is weer een toename te zien in het OV-gebruik en zijn de chauffeurstekorten ver teruggedrongen. Het totaal aantal gemaakte ritten lag in 2024 op 85 procent van het niveau vóór corona. Vanaf 2025 kon de dienstregeling in Oost-Brabant weer worden opgeschaald. Daarmee is ook de betrouwbaarheid en punctualiteit van het busvervoer flink verbeterd. Het lijkt erop dat steeds meer reizigers de bus (her)ontdekken, zeker de recreatieve reiziger in het weekend. Dat zit inmiddels op 95 procent van het aantal reizigers vóór corona. Het aantal scholieren en forenzen blijft daar op doordeweekse dagen bij achter. In 2024 vervoerden de Brabantse bussen in totaal meer dan 46,5 miljoen reizigers. Die reizigers beoordeelden hun ov-reis gemiddeld met het rapportcijfer 7,8. In ons concessiegebied Oost-Brabant was dat zelfs een 7,9.

OV-Concessie

In 2025 is het ov-vervoer opnieuw aanbesteed door de Provincie. De huidige vervoerder Arriva blijft ook na 2026 verantwoordelijk voor de ov-concessie in Oost-Brabant. De meeste veranderingen betreffen verbeteringen voor de reiziger in termen van meer vervoer, kortere reistijd, meer comfort en nieuwe bestemmingen die bereikt kunnen worden. Er zijn speciale zitplaatsen gereserveerd voor mensen die slecht ter been zijn, en er is een aangewezen plek voor rolstoelgebruikers (inclusief gordel en verlaagde stopknop). In combinatie met het gebruik van de gratis VEP is het regulieren OV hiermee beter bereikbaar en toegankelijk geworden voor onze doelgroep reizigers. De nieuwe concessie gaat in op 13 december 2026 en kent een looptijd van 12,5 jaar.

Bravoflex

In aanvulling op het openbaar vervoer is de provincie ook verantwoordelijk voor het zogenaamde “vrije reizigers” deel van de Regiotaxi, tot 2026 als deur-deur vervoer en sinds januari 2026 in de vorm van Bravoflex . Bravoflex was geen onderdeel van de aanbesteding. Dit is al eerder aanbesteed via onze aanbesteding doelgroepenvervoer. De

provincie is hier opdrachtgever van en Connexxion taxi services de vervoerder. Met Bravoflex zijn ook minder goed bereikbare gebieden aangesloten op het OV, zoals landelijke gebieden, buurtschappen of bedrijventerreinen waar geen buurtbus, bus of trein rijdt. Hiervoor zijn extra Bravoflex-haltes geplaatst in Noordoost-Brabant en kunnen vanaf 2026 meer reizigers gebruik maken van het Bravoflex vervoer.

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 door de Wmo-reiziger, maar eerder leidt naar een toenemende behoefte aan kleinschalige mobiliteitsoplossingen.

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. Bij de start van de nieuwe OV-concessie (Arriva) eind 2026 is er één slim vervoersysteem 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 hebben de overheden hun krachten gebundeld. Met vervoerders en vrijwilligers zal 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.

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 2022 – 2026. De NEA-index voor 2026 is vastgesteld op +4,1%. In tabel 3 is de NEA-index weergegeven over de afgelopen vijf jaar. Gemiddeld is dit 5,2%. Voor 2026 tot en met 2027 is in de begroting gerekend met een gemiddelde NEA-index van 3,5%.

Tabel 3: NEA-index

	2022	2023	2024	2025	2026
NEA-index	3,5%	13,7%	3,4%	1,5%	4,1%

3. 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 had eind 2025 circa 11.000 klanten, waarvan 9.509 Wmo-pashouders en 1.716 OV-pashouders. Door de start van Bravoflex (hub- en haltetaxi) begin 2026 zijn er geen OV-passen meer. Alle ov-pashouders zijn tijdig geïnformeerd om deze overgang zo soepel mogelijk te maken.

Voor de coronapandemie voerde Regiotaxi Noordoost-Brabant 227.000 ritten per jaar uit. In 2025 waren dit ca. 181.000 ritten, ca. 83% ten opzichte van 2019. 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 waardoor steeds vaker een rolstoel of rollator mee moet. Dit brengt extra kosten met zich mee.

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 (dubbele) 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.

Met de provincie hebben de regiotaxiregio's een gezamenlijke ambitie om in 2026 één slim vervoersysteem te hebben met een passend vervoersaanbod voor alle reizigers. In dit systeem zijn openbaar vervoer, buurtbus, regiotaxi, dorpsdeelauto en andere gedeelde vervoersvormen makkelijk toegankelijk en betaalbaar. Doel is om de regio's en belangrijke voorzieningen bereikbaar te houden, zodat mensen kunnen blijven meedoen aan de samenleving. Om dit te bereiken is vanaf 1-1-2026 het deur-tot-deur vervoer voor de OV-reiziger vervangen door de hub- en haltetaxi.

Vanuit ieders verantwoordelijkheid wordt werk gemaakt van gedeelde mobiliteit, waarbij gestreefd wordt 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.

Eind december 2026 zal ook de nieuwe OV-concessie van kracht gaan. Doordat het halte-hub vervoer al vanaf januari 2026 is ingevoerd, zal de nieuwe OV-concessie geen verdere invloed hebben op het regiotaxivervoer.

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.

Efficiënt vervoer

Het Servicepunt kan samen met de vervoerder sturen op kwaliteit en efficiency van het vervoer. Belangrijke instrumenten voor efficiënt vervoer zijn:

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

Via data gedreven onderzoek en inzicht in de dagelijkse rittenbakken vergroten we de sturing op vervoer via analyse van de enorme hoeveelheid beschikbare (vervoers-)data, zodat we toekomstige ontwikkelingen beter kunnen inschatten.

4. 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 blijft 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

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.

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 bieden 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 portal wordt ingezet om data te ontsluiten zodat we op grond daarvan de gemeenten kunnen adviseren.

Met dit dataportal kan via een AVG-goedgekeurd koppelsysteem data gewisseld worden. Hierbij hoeven 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

Sinds oktober 2024 wordt door een extern bureau een continu Klanttevredenheidsonderzoek (C-KTO's) uitgevoerd, waarbij iedere dag 5 reizigers worden gebeld en gevraagd naar hun ervaringen over de rit van de dag ervoor. Met dit doorlopend klanttevredenheidsonderzoek krijgen we ieder kwartaal actueel inzicht in de tevredenheid van onze klanten, zodat we tijdens het jaar hierop kunnen anticiperen.

Hiermee monitoren en verkrijgen wij inzicht in de tevredenheid van reizigers in combinatie met de feitelijke uitvoeringskwaliteit om samen met vervoerders de uitvoeringskwaliteit gericht te verbeteren en de waardering van klanten te verhogen. Om te kunnen benchmarken met de andere regiotaxiregio's zijn de vragen afgestemd met de andere regio's in Noord-Brabant en de aangrenzende regio's in Gelderland en Limburg.

De KTO-score over 2025 van onze dienstverlening was overall goed te noemen met een rapportcijfer 8!

Verder doen wij momenteel mee aan een landelijk verdiepend benchmarkonderzoek naar de klachtenafhandeling. Klachten zijn voor ons een belangrijke bron voor het verbeteren van de dienstverlening en het vergroten van de klanttevredenheid. In de continu Klanttevredenheidsonderzoek (C-KTO's) wordt de klachtenafhandeling met een 6,5 relatief laag beoordeeld, wat vragen oproept bij bestuurders en ambtenaren. Over alle in 2025 uitgevoerde ritten was het klachtenpercentage slechts 0,2%. Tegelijkertijd kent het C-KTO beperkingen: het aantal klachtindieners in de steekproef is klein en de het aantal vragen over dit onderwerp is beperkt. Daardoor kan onvoldoende worden vastgesteld wat de oorzaak is van de relatief lage beoordeling en welke verbetermaatregelen nodig en mogelijk zijn. Dit vormt aanleiding voor het onderzoek dat in de loop van 2026 wordt gepresenteerd.

5. 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. Met ingang van 1-1-2025 is de gemeenschappelijke regeling aangepast aan de gewijzigde Wet gemeenschappelijke regelingen

Bestuursvorm

Bij de oprichting van de GR-KCV in 2004, bestond de Gemeenschappelijke Regeling KCV Brabant Noordoost uit 15 deelnemers, 14 gemeenten en de provincie. Door diverse herindelingen is het aantal deelnemende gemeenten gereduceerd naar 6: Bernheze, Boekel, Land van Cuijk, Maashorst, Meierijstad en Oss. Sinds 2025 is de provincie uit de GR getreden en wordt de samenwerking met hen nu vormgegeven via een Samenwerkingsovereenkomst. De huidige regeling is met het kleine aantal deelnemers dan ook een ingewikkelde constructie die onnodig zwaar is voor onze organisatie.

Governance onderzoek

Het bestuur van de GR-KCV ervaart de huidige governance als te zwaar in verhouding tot de taken en de aard van de samenwerking. Er is behoefte aan een lichtere, meer efficiënte samenwerkingsvorm, die beter aansluit bij het overwegend uitvoerende karakter van het kleinschalig collectief vervoer, met behoud van voldoende democratische borging en sturing.

Inmiddels is er aan een extern adviesbureau opdracht verstrekt om te onderzoeken welke toekomstbestendige bestuursvorm het beste past bij het samenwerkingsverband KCV Brabant Noordoost. De eerste onderzoeksfase is gepland voor het 1ste kwartaal van 2026 en naar verwachting zal de concrete verdere uitwerking van de voorkeur scenario's en aanpassing van de toekomstbestendige samenwerking medio 2026 plaatsvinden. Alvorens tot wijziging van de regeling over te gaan, wordt een onderbouwd advies aan het bestuur en de gemeenteraden voorgelegd. Naar verwachting zal medio 2026 hierover nadere besluitvorming plaatsvinden.

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 over het regiotaxivervoer ingegaan.

De Provincie Brabant kende op dat moment de producten "OV-Regiotaxi" en "Knooppunttaxi". Vanaf 2026 zijn deze producten vervangen door Bravoflex 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.

Samenwerking Provincie: Regieteam Gedeelde Mobiliteit

Vanuit de regierol die de provincie volgens de visie “Gedeelde mobiliteit is maatwerk” op zich neemt, is besloten dat de huidige samenwerkingsstructuur Gedeelde Mobiliteit stopt en dat de provincie vanaf april 2026 tweemaal per jaar een Regieteam Gedeelde Mobiliteit organiseert. Dit is een nieuw ambtelijk overlegorgaan waarvan het aandachtsgebied deels overlapt met het huidige tactisch ontwikkelteam. Het Regieteam richt zich op de strategische onderwerpen rond de Concessie en Bravoflex en andere vormen van gedeelde mobiliteit, waar die de concessie en het flexcontract overstijgen. Bijvoorbeeld concrete knelpunten/ aandachtspunten rondom de bereikbaarheid van een bepaalde kern/gebied of doelgroep. De beoogde leden Regieteam:

- TOT leden (Arriva, provincie, ROB, Regio Midden-Brabant, Regio Noordoost-Brabant, s’-Hertogenbosch, Tilburg
- Regiovervoer Midden-Brabant, Regiotaxi ’s-Hertogenbosch, Regiotaxi Noordoost Brabant en 1 à 2 “kleinere gemeenten”

De Concessieverlener is voorzitter van het Regieteam Gedeelde Mobiliteit. De bestuurlijke terugkoppeling vindt vervolgens plaats in de reguliere POHO’s Mobiliteit c.q. Bestuur Regiovervoer MB. Ook zal er nog periodiek een bestuurlijk overleg plaatsvinden tussen de Provincie en de Brabantse Regiotaxi regio’s.

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.

Projectbudget Provincie

Vanuit de Provincie worden projectgelden beschikbaar gesteld voor cofinanciering van initiatieven op het gebied van gedeelde mobiliteit. Vrijwilligersinitiatieven uit de samenleving en de markt maken daar onderdeel van uit en vallen onder de noemer ‘Samen’. In het verleden hingen aan de projectgelden percentages. Het budget voor 2026 is hetzelfde als afgelopen jaren, € 750.000 waarbij ook geen onderscheid meer wordt gemaakt tussen regio’s in Noord-Brabant. Dit provinciale budget wordt tweemaal per jaar opengesteld voor nieuw in te dienen projecten.

De projecten waaraan de projectsubsidie wordt aangewend, dienen een bijdrage te leveren aan het totaal aan vervoersmogelijkheden en de leefbaarheid in de regio. Iedere gemeente of vrijwilligersorganisatie kan een beroep doen op deze projectgelden 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. Uiteraard zijn wij graag bereid om onze kennis en ondersteuning te leveren bij mogelijke (lokale) initiatieven die hiervoor in aanmerking komen.

6. 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?

Wij voeren een doorlopend klanttevredenheidsonderzoek uit, zodat we op 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 Bravoflex 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. Samen met de gemeenten willen wij de inzet en gebruik van vrijwilligersinitatieven en KMO's indien nodig faciliteren en ondersteunen.

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.

Eigen bijdrage Regiotaxi

De kosten voor het vervoer worden ieder jaar geïndexeerd met de NEA-index, een kostenontwikkelingstool die inzicht biedt in de laatste gemiddelde kostenontwikkelingen voor het taxivervoer.

In de Wmo-verordeningen is opgenomen dat de tarieven voor de eigen bijdrage voor de klant voor het jaar t+1 verhoogd worden met de NEA-index van het jaar t. Voor het jaar 2026 was de NEA-index 4,1%.

De eigen bijdrage voor het OV-regiotaxivervoer wordt bepaald door de provincie. Voor het OV hanteert de provincie de LTI-index (Landelijke Tarieven Index). Voor het jaar 2026 is deze LTI vastgesteld op 3,86%.

Tabel 4: Eigen bijdrage reizigers in euro

	Tarieven 2026		Tarieven 2027	
Reizigerssoort	**Opstap**	**Per kilometer**	**Opstap**	**Per kilometer**
Wmo-tarief	€ 1,31	€ 0,28	€ 1,36	€ 0,29
OV/Vrije reiziger	€ 4,03	€ 0,61	N.v.t.	N.v.t.
Bravoflex hubtaxi		€ 2,00 per rit		€ 2,00 per rit
indien OV alternatief		€5,00 per rit		€ 5,00 per rit
ravoflex Haltetaxi	€ 5,80	€ 1,00	€ 5,80	€ 1,00
Toeslag aankomst garantierit		€ 5,00		

Wat gaat het kosten?

Programma 1: Maatwerkverlening 18+ (Wmo-vervoer)

Taakveld 6.71	Aandeel	Bruto exploitatielasten gemeente				
	Vervoer	2026	2027	Begroting 2028	2029	2030
Lasten						
Vervoer vraagafhankelijk		4.437.426	4.592.736	4.753.482	4.919.854	5.092.048
Totaal lasten		**4.437.426**	**4.592.736**	**4.753.482**	**4.919.854**	**5.092.048**
Baten						
Bernheze	7,1%	313.507	324.479	335.836	347.590	359.756
Boekel	4,6%	203.438	210.559	217.928	225.556	233.450
Land van Cuijk	20,4%	905.361	937.048	969.845	1.003.790	1.038.922
Maashorst	13,4%	596.808	617.696	639.315	661.691	684.850
Meierijstad	20,4%	907.084	938.832	971.691	1.005.700	1.040.899
Oss	34,1%	1.511.229	1.564.122	1.618.867	1.675.527	1.734.171
Totaal baten	**100,0%**	**4.437.426**	**4.592.736**	**4.753.482**	**4.919.854**	**5.092.048**

Programma 2: Aanvullend OV-vervoer

Taakveld 2.5	Bruto exploitatielasten gemeente				
	2026	2027	Begroting 2028	2029	2030
Lasten					
Vervoer vraagafhankelijk	256.619	265.600	274.896	284.518	294.476
Totaal lasten	**256.619**	**265.600**	**274.896**	**284.518**	**294.476**
Baten					
Bijdrage provincie	256.619	265.600	274.896	284.518	294.476
Totaal baten	**256.619**	**265.600**	**274.896**	**284.518**	**294.476**

Programma 3: Bestedingsplan projecten

Taakveld 2.5	Bruto exploitatielasten gemeente				
	2026	2027	Begroting 2028	2029	2030
Lasten					
Doorontwikkeling	8.000	10.000	8.000	8.000	8.000
VEP / Verhogen mentale toegankelijkheid	43.000	43.000	43.000	43.000	43.000
Totaal lasten	**51.000**	**53.000**	**51.000**	**51.000**	**51.000**
Baten					
Bijdrage provincie	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.
Totaal baten	-	-	-	-	-

7. 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 volgens de verdeelsleutel naar rato van inwoneraantal.

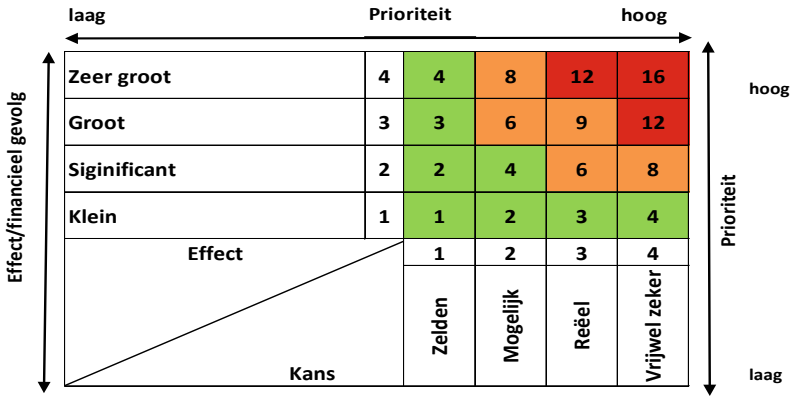
Weerstandsvermogen en risicobeheersing

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: als 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.

Onderstaand figuur 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: 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	4.815	25%	1.204
Dienstverlening verhoging cq opzegging door verhuurder	1	1	1	4.784	25%	1.196
Schade aan gebouw - tijdelijke vervanging	1	1	1	21.945	25%	5.486
Langdurige uitval van computer, telefoon, internet	1	1	1	5.700	25%	1.425
Failissement c.q. overname van leverancier van klachtenregistratiesysteem	1	1	1	26.250	25%	6.563
Failissement c.q. overname, ziekte van leverancier Dataportal	2	1	2	26.250	50%	13.125
Failissement c.q. overname van leverancier van passensysteem	1	2	2	99.225	50%	49.613
Faillissement c.q. overname van leverancier van boekhoudprogramma	1	1	1	3.150	25%	788
De koppeling van de systemen van vervoerder met de andere systemen	1	1	1	16.538	25%	4.134
Personeelskosten						
Leidinggevende - langdurig ziek	1	1	1	72.507	25%	18.127
Financieel medewerker - langdurig ziek	1	1	1	-	0%	-
Medewerkers - zwangerschapsverlof, ouderschapsverlof, zorgverlof, langdurig ziek, conflict	1	2	2	57.555	50%	28.778
Exploitatiekosten						
Failissement c.q. overname vervoerder	1	2	2	695.750	50%	347.875
Bedrijfsschade bij vervoerder	1	1	1	55.125	25%	13.781
Totaal						**492.093**

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 € 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 leidinggeeft

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.
Vanaf januari 2026 is Jan-Willem Hulstein in dienst getreden als manager/secretaris van het Servicepunt Regiotaxi. Hij volgt hiermee José Ie op, die in de maand april met (vervroegd) pensioen gaat.

De gemeenschappelijke regeling verricht diensten voor de aangesloten overheden, overeenkomstig de verkregen opdrachten. Deze diensten worden via 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 initiatieven 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 2025 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, via 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 met zes deelnemende gemeenten. De gemeenten nemen deel op basis van de Gemeenschappelijk Regeling (verdeling kosten op basis van het aantal inwoners per gemeente).

8. FINANCIËLE BEGROTING

Baten en lasten

GR-KCV Brabant Noordoost						
Taakveld		**Begroting 2026**	**Begroting 2027**	**Meerjarenraming 2028**	**2029**	**2030**
BATEN						
	Programma 1: Wmo-vervoer					
6.71	Bijdrage gemeenten: Wmo-vervoer kilometers	4.437.426	4.592.736	4.753.482	4.919.854	5.092.048
	Totaal Programma 1	**4.437.426**	**4.592.736**	**4.753.482**	**4.919.854**	**5.092.048**
	Programma 2: Aanvullend OV-vervoer					
2.5	Bijdrage Provincie: OV-regiotaxivervoer kilometers	256.619	265.600	274.896	284.518	294.476
	Totaal Programma 2	**256.619**	**265.600**	**274.896**	**284.518**	**294.476**
	Organisatiekosten Servicepunt Regiotaxi					
0.4	Bijdrage gemeenten: organisatiekosten+projecten	551.004	569.187	587.970	607.373	627.416
0.4	Bijdrage Provincie: organisatiekosten	68.835	71.107	73.454	75.877	78.381
0.4	Bijdrage Provincie: projecten	PM	PM	PM	PM	PM
	Totaal inkomsten organisatiekosten	**619.839**	**640.294**	**661.424**	**683.251**	**705.798**
	Totaal baten	**5.313.884**	**5.498.630**	**5.689.802**	**5.887.622**	**6.092.322**
LASTEN						
	Programma 1: Wmo-vervoer					
6.71	Bijdrage gemeenten: Wmo-vervoer kilometers	4.437.426	4.592.736	4.753.482	4.919.854	5.092.048
	Totaal Programma 1	**4.437.426**	**4.592.736**	**4.753.482**	**4.919.854**	**5.092.048**
	Programma 2: Aanvullend OV-vervoer					
2.5	Exploitatiekosten OV-vervoer	256.619	265.600	274.896	284.518	294.476
	Totaal Programma 2	**256.619**	**265.600**	**274.896**	**284.518**	**294.476**
	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	472.293	490.241
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**	**5.717.949**	**5.906.025**	**6.102.758**
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**
	Geraamde projectkosten	50.000	53.000	51.000	51.000	51.000

Uitgangspunten begroting 2027

De begroting 2027 is op basis van de volgende uitgangspunten opgesteld:

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 volgens 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.

Bijlage 1: Bijdrage organisatiekosten per gemeente

Bedragen in euro exclusief btw

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**

Totale kosten	619.839	640.294	661.424	683.251	705.798
Bijdrage Provincie Noord Brabant	68.835	71.107	73.454	75.877	78.381
Kosten gemeenten	**551.004**	**569.187**	**587.970**	**607.373**	**627.416**

- De bijdrage van gemeenten in de beheerkosten wordt berekend op basis van inwoneraantal peildatum 1-1-2025 (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		Prognose				
	1-11-2025	klanten	vervoer	2026	2027	2028	2029	2030
Bernheze	848	7,6%	6,7%	313.507	324.479	335.836	347.590	359.756
Boekel	336	3,0%	4,3%	203.438	210.559	217.928	225.556	233.450
Land van Cuijk	1.838	16,4%	19,3%	905.361	937.048	969.845	1.003.790	1.038.922
Maashorst	1.219	10,9%	12,7%	596.808	617.696	639.315	661.691	684.850
Meierijstad	1.814	16,2%	19,3%	907.084	938.832	971.691	1.005.700	1.040.899
Oss	3.395	30,3%	32,2%	1.511.229	1.564.122	1.618.867	1.675.527	1.734.171
Totaal Wmo	**9.450**	**84,4%**	**94,5%**	**4.437.426**	**4.592.736**	**4.753.482**	**4.919.854**	**5.092.048**
Provincie	1.749	15,6%	5,5%	256.619	265.600	274.896	284.518	294.476
Totaal GR-KCV	**11.199**	**100%**	**100%**	**4.694.045**	**4.858.336**	**5.028.378**	**5.204.371**	**5.386.524**

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 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**
Provincie	109.525	147.094	113.358	152.242	117.326	157.570	121.432	163.085	125.682	168.793
Totaal GR-KCV	**794.355**	**3.899.689**	**804.218**	**4.054.118**	**832.366**	**4.196.012**	**861.498**	**4.342.873**	**891.651**	**4.494.873**

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 31-12-2024	Prognose Per 31-12-2025	Begroting Per 31-12-2026	Per 31-12-2027	Per 31-12-2028	Per 31-12-2029	Per 31-12-2030
Vaste activa							
Investeringen met een economisch nut	6.223	6.223	6.223	6.223	6.223	6.223	6.223
Vlottende activa							
Uitzettingen met een rentetypische looptijd							
Vorderingen op openbare lichamen	695.714	650.000	650.000	650.000	650.000	650.000	650.000
Uitzetting in Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	313.382	310.697	181.171	138.009	94.938	51.964	27.797
	1.009.096	960.697	831.171	788.009	744.938	701.964	677.797
Liquide middelen	309.449	304.449	299.449	294.449	289.449	284.449	279.449
Overige nog te ontvangen bedragen en de vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen	2.552	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Totaal activa	1.327.320	1.281.369	1.146.843	1.098.681	1.050.610	1.002.636	973.469
PASSIVA							
Vaste financieringsmiddelen							
Eigen vermogen							
Algemene reserve	574.039	628.798	628.798	628.798	628.798	628.798	628.798
Bestemmingsreserve projecten	231.295	231.295	181.295	131.295	81.295	31.295	1
Bestemmingsreserve opvolging manager	86.276	86.276	0	0	0	0	0
Gerealiseerd resultaat	54.759	0	0	0	0	0	0
	946.369	946.369	810.093	760.093	710.093	660.093	628.799
Netto Vlottende Schulden met een							
Overige schulden	349.076	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	0
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	31.875	35.000	36.750	38.588	40.517	42.543	44.670
	31.875	35.000	36.750	38.588	40.517	42.543	44.670
Totaal passiva	1.327.320	1.281.369	1.146.843	1.098.681	1.050.610	1.002.636	973.469
	0	0	0	0	0	0	0
Solvabiliteit	71%	74%	71%	69%	68%	66%	65%