Begroting 2026

MEERJARENPERSPECTIEF 2027-2029

Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer
Vastgesteld door het Dagelijks Bestuur

Concept 04-04-2025

Inhoud

1. Inleiding 3
2. GR-KCV Brabant Noordoost 5
3. Servicepunt Regiotaxi Noordoost-Brabant 7
4. Ontwikkelingen 8
5. Beleid 12
6. Organisatie 14
7. Gemeenschappelijke Regeling KCV 15
8. Provincie 16
9. Beleidsbegroting 17
   - *Programma: Vraagafhankelijk vervoer (maatwerkdienstverlening 18+) 17*
   - *Programma: Aanvullend OV (Samenkracht & burgerparticipatie) 17*
   - *Programma: Bestedingsplan Projecten 17*
10. Paragrafen 20
    - *Weerstandsvermogen en risicobeheersing 20*
    - *Schatkistbankieren voor decentrale overheden 21*
    - *Bedrijfsvoering 21*
    - *Verbonden partijen 22*
11. Financiële begroting 23
    - *Baten en lasten 23*
    - *Uitgangspunten begroting 2026 24*

Bijlage 1: Bijdrage per gemeente 25

Bijlage 2: Totale kosten per gemeente 26

Bijlage 3: Begrippen en afkortingen 27

Bijlage 4: Geprognosticeerde balans 28

1. INLEIDING

Voor u ligt de programmabegroting 2026 & Meerjarenperspectief 2027-2029 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. In de voorliggende begroting is rekening gehouden met de zienswijze op de kaderbrief 2026.

Zienswijzen Kaderbrief 2026

De gemeenteraden zijn positief over de Kaderbrief 2026 met uitzondering van de financiële vertaling daarvan. De Kaderbrief is in lijn met het beleid en anticipeert op toekomstige ontwikkelingen. De zienswijzen betreffen twee aspecten, de financiële vertaling van de Kaderbrief en het duurzaamheidsaspect.

1. Financiën

Gezien de verslechterde financiële uitgangspositie van de gemeenten de komende jaren vragen de gemeenten:

- Extra kostenstijgingen en ontwikkelingen binnen de begroting op te vangen.
- De gemeentelijke bijdrage van 2025 als uitgangspunt te hanteren voor 2026 en de ambities voor 2026 en volgende jaren hierop aan te passen.
- De eigen loonstijgingen en prijscompensatie via ombuigingen op te vangen, zonder hierbij de kaasschaafmethode toe te passen.
- Dekking van nieuw beleid en eventuele nieuwe taken binnen de eigen begroting op te vangen.

Antwoord: *In de voorliggende begroting is met bovengenoemde financiële uitgangspunten rekening gehouden. De gemeentelijke bijdrage voor 2026 is gelijk aan de bijdrage 2025.*

2. Duurzaamheid

De gemeenteraad van Boekel vraagt om een reflectie in relatie tot de financiële consequenties inzake de inzet op de contractueel vastgelegde verduurzaming en van deze reflectie op de hoogte gebracht te worden middels een memo aan de gemeenteraad.

Antwoord: *Contractueel is vastgelegd dat per 1-1-2026 alle voertuigen die voor de Regiotaxi Noordoost-Brabant rijden zero-emissie zijn. Deze transitie naar 100% zero-emissie blijkt echter gezien de huidige ontwikkelingen een grote uitdaging. Op pagina 10 van deze begroting wordt hier verder op in gegaan. Het niet halen van deze doelstelling betekent dat er niet voldaan wordt aan het contract. Of hier financiële consequenties aan verbonden worden is aan het bestuur van de GR-KCV.*

BBV

De begroting 2026 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 2026

De begroting richt zich op 2026 en de daaropvolgende jaren. In deze begroting wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de dynamiek in de voortdurende ontwikkelingen. Wanneer uit de realisatie 2025 blijkt dat ontwikkelingen in 2025 gevolgen hebben op de begroting 2026 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.

Met ingang van 1-1-2026 wordt deze vorm van deur-tot-deur vervoer vervangen door Bravoflex. Bravoflex is een aanvulling op het openbaar vervoer. Bravoflex rijdt op bestelling, zonder vaste route of dienstregeling. De OV-klant wordt bij een halte in de buurt opgehaald en direct naar een OV-overstaphalte gebracht. Dit is een grotere bushalte of treinstation vanwaar gemakkelijk verder gereisd kan worden met het reguliere openbaar vervoer.

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 halte naar halte 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
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 is dit in de vorm van deur-tot-deur vervoer en vormt 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 wordt dit vangnet vervangen door Bravoflex. Het deur-tot-deur vervoer wordt hiermee vervangen door de halte-hub taxi.

In 2026 is Bravoflex in de gehele regio uitgerold, zodat regiobreed 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.

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

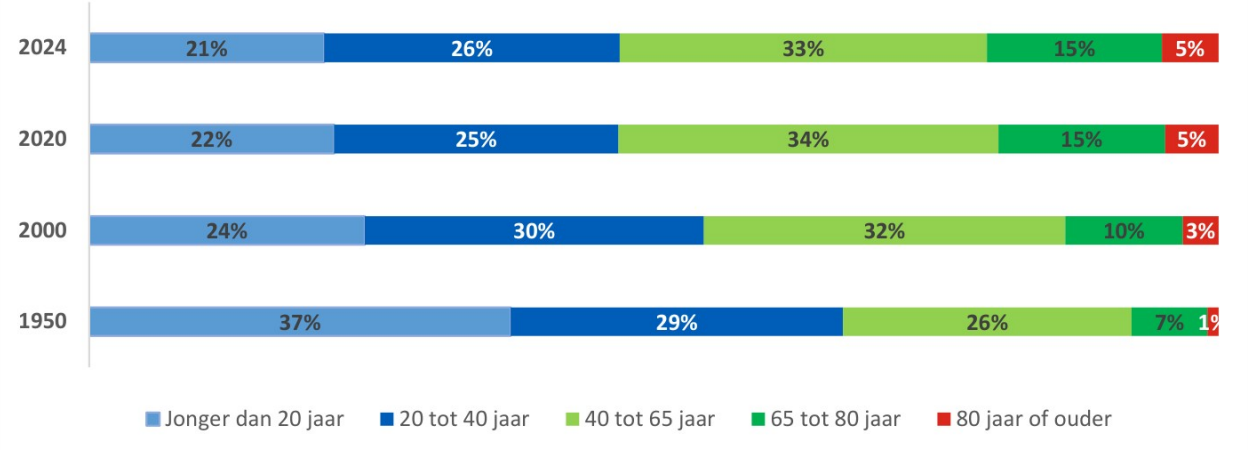
Het Reizigersplatform Regiotaxi Noordoost-Brabant is een onafhankelijk advies- en inspraakorgaan. De leden van het reizigersplatform hebben een preventieve en signalerende rol vanuit hun ervaring en/of deskundigheid. Daarnaast zijn zij voor de GR-KCV een belangrijke sparringpartner als het gaat om het 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

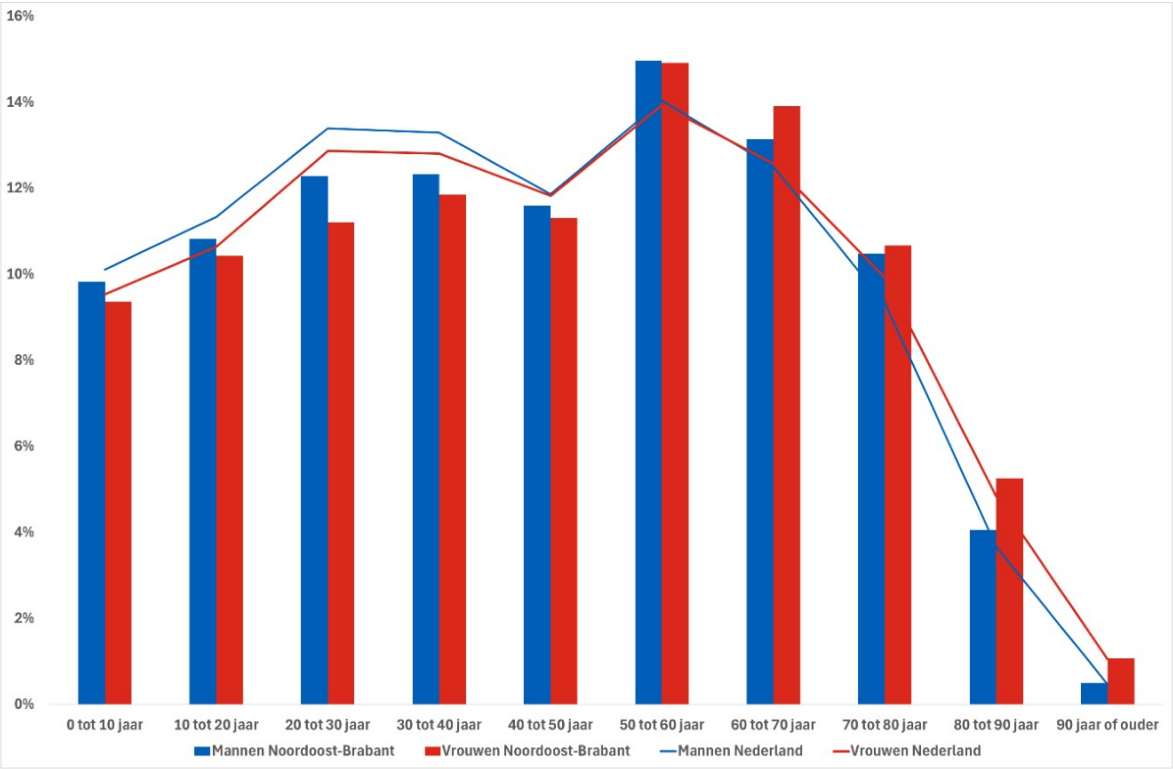
Leeftijdsopbouw Nederland

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 2024 waren zij tussen de 54 en 78 jaar oud.

Figuur 2: Leeftijdsopbouw Nederland 1-1-2024 (bron CBS)



Figuur 3. Leeftijdsopbouw regio RTNOB t.o.v. Nederland per 1-1-2024 (Bron CBS)



Nederland vergrijst. Onze regio 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. Op 1-1-2024 was 15% van de Nederlandse bevolking ouder dan70 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

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 80% 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.

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 2026 moeilijk om een juiste inschatting van het vervoer te maken. Zowel in 2023 als in 2024 was het vervoersvolume 80% van het niveau van vóór de pandemie. Voor 2026 gaan we uit van het vervoersvolume 2024.

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.

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.

Slechts 3% van onze Wmo-pashouders maakt gebruik van de VEP. Deze klanten hebben in 2024 wel bijna 12.000 keer gereisd met het OV. Goed voor ruim 160.000 kilometers. Wanneer de actieve VEP-pashouder deze ritten in plaats van het openbaar vervoer met de regiotaxi had gemaakt, zouden de vervoerskosten voor deze ritten voor de GR bij benadering € 275.000,-. bedragen. Na aftrek van de eigen bijdrage van de klant is de besparing voor de GR-KCV bij benadering € 270.000,-.

Met het oog op de nieuwe OV-concessie welke december 2026 ingaat wordt tot en met 2025 de Voor Elkaar Pas aangeboden aan de Wmo-klanten, waardoor men tot medio december 2026 met de VEP reizen. Het is onzeker of de nieuwe vervoerder de Voor Elkaar Pas in deze vorm zal aanbieden.

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 fluctueert, met een uitschieten in 2023 waar we te maken hadden met een historisch hoge NEA-index van 13,7%. Door de onzekerheid in het wegvervoer wordt het steeds moeilijker om voorspellingen te doen. Voor 2025 is de NEA-index vastgesteld op 1,5%.

Chauffeurstekort

Er is al jaren een chauffeurstekort. Als gevolg van de coronapandemie 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.

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 punctualiteit verder zullen beïnvloeden.

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. De nieuwe instroom van personenauto's en 8 persoonsbusjes in het doelgroepenvervoer is vaak al 100% zero emissie. De transitie naar 100% zero-emissie vervoer is een grote uitdaging. Uit de jaarlijkse RVO-monitor, over de voortgang van ZE doelgroepenvervoer, blijkt dat het aantal elektrische rolstoelbussen achterblijft. De huidige modellen hebben een beperkte actieradius. Dit kan leiden tot extra kosten door laadtijd of inzet van meerdere voertuigen. Daarbij is er door het zwaardere gewicht van batterijen minder ruimte voor rolstoelplaatsen. De uitdaging ligt dan ook bij de rolstoelbus en zeker bij bussen met meerdere rolstoelplekken. Die zijn bijna niet beschikbaar en te zwaar voor een B-rijbewijs. De andere uitdaging is de rijbewijswetgeving. Vanaf 3500 kg is een rijbewijs C nodig. Als de grens van 3500 kg wordt losgelaten en wordt opgerekt tot 4250 kg, is de ontwikkeling van de elektrische rolstoelbussen eenvoudiger. In 2024 was 14% van de ritten een rolstoelrit.

Ontwikkelingen in het Openbaar Vervoer

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 voor de vervoerders een uitdaging om het aanbod en de kwaliteit van de dienstverlening op hetzelfde niveau te houden als vóór de pandemie.

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. De beperkte beschikbaarheid van chauffeurs (zowel door ziekteverzuim als aanhoudende personeelstekorten) heeft geleid tot rituitval 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 haltes voor Oost-Brabant in 2023 gedaald naar 83%. Het OV-gebruik in Noordoost-Brabant was in 2023 dan ook 23% lager dan in 2019.[1]

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 2026 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.

Streven is om Bravoflex in 2026 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 2021 – 2025. De NEA-index voor 2025 is vastgesteld op +1,5%. In tabel 3 is de NEA-index weergegeven over de afgelopen vijf jaar. Gemiddeld is dit 4,6% Voor 2026 tot en met 2027 is in de begroting gerekend met een gemiddelde NEA-index van 3,5%.

Tabel 3: NEA-index

	2021	2022	2023	2024	2025
NEA-index	1,0%	3,5%	13,7%	3,4%	1,5%

[1] Provincie Noord-Brabant: Trendrapportage OV 2019-2023.

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 10.976 klanten, 9.277 Wmo-pashouders en 1.699 OV-pashouders. Voor de coronapandemie voerde Regiotaxi Noordoost-Brabant 227.000 ritten per jaar uit. In 2024 waren dit bijna 190.000 ritten, 84% 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. Samen met alle andere extra indicaties liggen de declarabele kilometers in 2024 op 93% van het niveau van 20219.

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.

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 wordt vanaf 1-1-2026 het deur-tot-deur vervoer voor de OV-reiziger vervangen door de hub- en haltetaxi. 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.

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.

Medio 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

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

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 op grond daarvan de gemeenten kunnen adviseren.

Met dit dataportal kan via een AVG-goedgekeurd koppelsysteem data 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 1-10-2024 stappen wordt een doorlopend klanttevredenheidsonderzoek uitgevoerd door een onafhankelijk onderzoeksbureau. Iedere dag worden 5 reizigers gebeld en gevraagd naar hun ervaringen over de rit van de dag ervoor. 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. Met een doorlopend klanttevredenheidsonderzoek krijgen 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. Met ingang van 1-1-12025 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 zes. Per 1-1-2025 is de provincie uit de GR getreden. De huidige regeling is met het kleine aantal deelnemers dan ook een ingewikkelde constructie die onnodig zwaar is voor onze organisatie.

Onderzocht wordt welke bestuursvorm het beste past bij het samenwerkingsverband KCV Brabant Noordoost. Alvorens tot wijziging van de regeling over te gaan wordt een juridisch en financieel onderbouwd advies aan het bestuur en de gemeenteraden voorgelegd. Naar verwachting zal in 2026 hierover besluitvorming plaatsvinden. 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”. Vanaf 2026 worden 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.

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.

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 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.

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. De NEA-index is in 2025 1,5%.

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 2024 was de NEA-index 3,4%.

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 2025 is deze 3,34%.

Tabel 4: Eigen bijdrage reizigers in euro

	Tarieven 2024		Tarieven 2025	
Reizigerssoort	**Opstap**	**Per kilometer**	**Opstap**	**Per kilometer**
Wmo-tarief	€ 1,25	€ 0,27	€ 1,29	€ 0,28
OV/Vrije reiziger	€ 3,90	€ 0,59	€ 4,03	€ 0,61
Negeren OV-advies	€ 9,05	€ 1,81	€ 9,19	€ 1,84
Tarief OV-knooppunten	€ 2,39	€ 0,49	€ 2,47	€ 0,51
Toeslag aankomstgarantierit	€ 5,00			

Wat gaat het kosten?

Programma 1: Maatwerkverlening 18+ (Wmo vervoer)						
Taakveld 6.71	**Aandeel**	**Bruto exploitatielasten gemeente**				
	Vervoer	**Begroting 2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Lasten						
Vervoer vraagafhankelijk		4.167.839	4.437.426	4.592.736	4.753.482	4.919.854
Totaal lasten		**4.167.839**	**4.437.426**	**4.592.736**	**4.753.482**	**4.919.854**
Baten						
Bernheze	7,1%	294.460	313.507	324.479	335.836	347.590
Boekel	4,6%	191.079	203.438	210.559	217.928	225.556
Land van Cuijk	20,4%	850.357	905.361	937.048	969.845	1.003.790
Maashorst	13,4%	560.550	596.808	617.696	639.315	661.691
Meierijstad	20,4%	851.975	907.084	938.832	971.691	1.005.700
Oss	34,1%	1.419.418	1.511.229	1.564.122	1.618.867	1.675.527
Totaal baten	**100%**	**4.167.839**	**4.437.426**	**4.592.736**	**4.753.482**	**4.919.854**

Programma 2: Aanvullend OV-vervoer					
Taakveld 2.5	**Bruto exploitatielasten provincie**				
	Begroting 2025	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Lasten					
Vervoer vraagafhankelijk	256.619	256.619	265.600	274.896	284.518
OV-adviezen	15.461	0	0	0	0
Totaal lasten	**272.080**	**256.619**	**265.600**	**274.896**	**284.518**
Baten					
Bijdrage provincie	272.080	256.619	265.600	274.896	284.518
Totaal baten	**272.080**	**256.619**	**265.600**	**274.896**	**284.518**

Programma 3: Bestedingsplan projecten					
Taakveld 2.5					
	Begroting 2025	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Lasten					
Doorontwikkeling	50.000	50.000	50.000	50.000	38.487
Verhogen mentale toegankelijkheid / VEP	0	0	0	0	0
Aanbesteding nieuw vervoerscontract	0	0	0	0	0
Totaal lasten	**50.000**	**50.000**	**50.000**	**50.000**	**38.487**
Baten					
Bijdrage provincie	PM	PM	PM	PM	PM
	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.

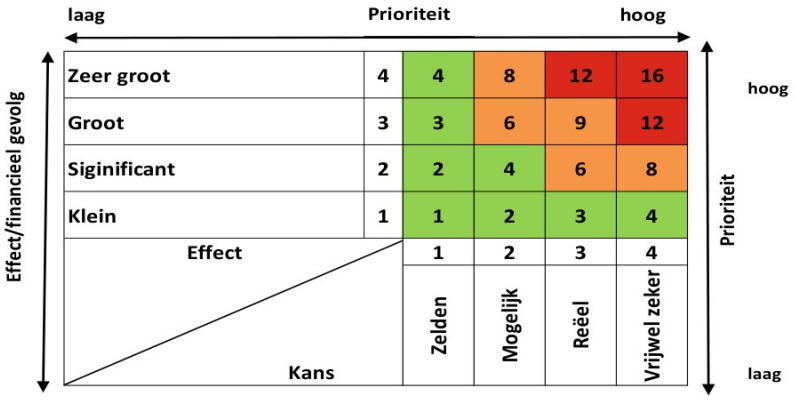
Weerstandsvermogen en risicobeheersing

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	4.248	25%	1.062
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 van Maris	2	1	2	26.250	50%	13.125
Failissement c.q. overname van leverancier van passensysteem	1	2	2	94.500	25%	23.625
Faillissement c.q. overname van leverancier van boekhoudprogramma	1	1	1	3.150	10%	315
De koppeling van de systemen van vervoerder met de andere systemen	1	1	1	15.750	25%	3.938
Personeelskosten						
Leidinggevende - langdurig ziek	1	1	1	46.944	35%	16.430
Financieel medewerker - langdurig ziek	1	1	1	-	0%	-
Medewerkers - zwangerschapsverlof, ouderschapsverlof, zorgverlof, langdurig ziek, conflict	2	2	4	52.175	50%	26.088
Exploitatiekosten						
Failissement c.q. overname vervoerder	2	2	4	632.500	50%	316.250
Bedrijfsschade bij vervoerder	1	1	1	52.500	25%	13.125
< 650.000 declarabele zones afnemen	1	2	2	65.400	25%	16.350
Totaal						**444.977**

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 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, 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 met zes 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 2024 en verdere jaren is als volgt opgebouwd:

GR-KCV Brabant Noordoost						
Taakveld	**Jaarrekening 2024**	**Begroting 2025**	**Begroting 2026**	**Meerjarenraming 2027**	**2028**	**2029**
BATEN						
Programma 1: Wmo-vervoer						
6.71 Bijdrage gemeenten: Wmo-vervoer kilometers	4.224.008	4.167.839	4.437.426	4.592.736	4.753.482	4.919.854
Totaal Programma 1	**4.224.008**	**4.167.839**	**4.437.426**	**4.592.736**	**4.753.482**	**4.919.854**
Programma 2: Aanvullend OV-vervoer						
2.5 Bijdrage Provincie: OV-regiotaxivervoer kilometers	244.277	256.619	256.619	265.600	274.896	284.518
2.5 Bijdrage Provincie: OV-adviezen	8.630	15.461	0	0	0	0
Totaal Programma 2	**252.907**	**272.080**	**256.619**	**265.600**	**274.896**	**284.518**
Organisatiekosten Servicepunt Regiotaxi						
0.4 Bijdrage gemeenten: organisatiekosten	547.464	551.004	551.004	567.534	584.560	602.097
0.4 Bijdrage Provincie: organisatiekosten	65.881	66.831	68.835	70.900	73.028	75.218
0.4 Bijdrage Provincie: projecten	7.268	PM	PM	PM	PM	PM
Totaal inkomsten organisatiekosten	**620.613**	**617.834**	**619.839**	**638.434**	**657.588**	**677.315**
Totaal baten	**5.097.528**	**5.057.753**	**5.313.884**	**5.496.771**	**5.685.966**	**5.881.686**
LASTEN						
Programma 1: Wmo-vervoer						
6.71 Bijdrage gemeenten: Wmo-vervoer kilometers	4.224.008	4.167.839	4.437.426	4.592.736	4.753.482	4.919.854
Totaal Programma 1	**4.224.008**	**4.167.839**	**4.437.426**	**4.592.736**	**4.753.482**	**4.919.854**
Programma 2: Aanvullend OV-vervoer						
2.5 Exploitatiekosten OV-vervoer	244.277	256.619	256.619	265.600	274.896	284.518
2.5 Exploitatiekosten OV-adviezen	8.630	15.461	0	0	0	0
Totaal Programma 2	**252.907**	**272.080**	**256.619**	**265.600**	**274.896**	**284.518**
Programma 3: Bestedingsplan projecten						
0.4 Personeelslasten Projecten						
0.4 Doorontwikkeling	0	50.000	50.000	50.000	50.000	38.487
0.4 Verhogen mentale toegankelijkheid	14.460	0	0	0	0	0
0.4 Aanbesteding nieuw vervoerscontract	0	0	0	0	0	0
Totaal Programma 3	**14.460**	**50.000**	**50.000**	**50.000**	**50.000**	**38.487**
Organisatiekosten Servicepunt Regiotaxi						
0.4 Personeelslasten	390.439	394.933	422.299	439.191	456.758	475.029
0.4 Overige bedrijfskosten	81.871	212.902	190.315	180.799	171.759	163.171
0.8 Onvoorzien		10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Totaal beheerkosten	**472.310**	**617.834**	**622.614**	**629.990**	**638.518**	**648.200**
	4.963.685	**5.107.753**	**5.366.659**	**5.538.326**	**5.716.896**	**5.891.058**
RESULTAAT						
Resultaat vóór bestemming	133.842	-50.000	-52.775	-41.556	-30.930	-9.372
Bestemming resultaat						
Ten laste (+)/gunste (-) van Bestemmingsreserve Projecten	7.192	50.000	52.775	41.556	30.930	9.372
Ten laste (+)/gunste (-) van Bestemmingsreserve opvolging manager	-86.276					
Ten laste (+)/gunste (-) van het Weerstandsvermogen	0	0	0	0	0	0
Rekeningresultaat	**54.759**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Uitgangspunten begroting 2026

De begroting 2026 is op basis van de volgende uitgangspunten opgesteld:

- Als uitgangspunt wordt het vervoersvolume van 2024 genomen.
- Jaarlijks wordt de NEA-index toegepast. Voor de jaren 2026-2029 wordt gewerkt met een geschatte NEA-index van 3,5%.
- De organisatiekosten 2026 zijn gebaseerd op een zo goed mogelijke inschatting van de diverse kostencomponenten.
- 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 2026 en volgende jaren wordt gewerkt met een percentage van 4%.
- Voor de overige bedrijfskosten is een index-percentage van 4,3% geraamd. Dit percentage is gebaseerd op de historische en toekomstige ontwikkelingen ten aanzien van overige kosten van de GR-KCV. Deze indexering zal binnen de begroting worden opgevangen.
- Alle vervoerskosten worden op basis van daadwerkelijk gebruik met de deelnemende gemeenten afgerekend.
- 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.
- De afrekensystematiek voor bijdrage in de organisatiekosten voor de gemeenten vindt plaats op basis van het inwoneraantal per gemeente (peildatum 1-1-2024). De bijdrage voor de gemeenten blijft gelijk aan de bijdrage van 2025.

Bijlage 1: Bijdrage per gemeente

Bedragen in euro exclusief btw

GR-KCV Brabant Noordoost - Organisatiekosten

		Inwoners	Aandeel	Bijdrage gemeente				
		01-01-2024	%	2025	2026	2027	2028	2029
Totaal te verdelen kosten begroting 2026	619.839							
Bijdrage provincie	68.835			66.831				
Kosten te betalen door gemeenten	551.004							
Bernheze		32.527	8,7%	47.796	47.959	49.398	50.880	52.406
Boekel		11.293	3,0%	16.537	16.651	17.150	17.665	18.195
Land van Cuijk		91.722	24,5%	135.439	135.239	139.296	143.475	147.780
Maashorst		59.222	15,8%	87.308	87.320	89.939	92.637	95.417
Meierijstad		84.304	22,6%	124.020	124.302	128.031	131.872	135.828
Oss		94.634	25,3%	139.904	139.533	143.719	148.030	152.471
Totaal		373.702	100%	551.004	551.004	567.534	584.560	602.097

- De bijdrage van de gemeente in de beheerkosten wordt berekend op basis van het inwoneraantal peildatum 1-1-2024 (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						
	1-11-2024	klanten	vervoer	klanten	vervoer	2025	2026	2027	2028	2029
Bernheze	837	7,6%	6,7%	9,0%	7,1%	294.460	313.507	324.479	335.836	347.590
Boekel	310	2,8%	4,3%	3,3%	4,6%	191.079	203.438	210.559	217.928	225.556
Land van Cuijk	1.803	16,4%	19,3%	19,4%	20,4%	850.357	905.361	937.048	969.845	1.003.790
Maashorst	1.228	11,2%	12,7%	13,2%	13,4%	560.550	596.808	617.696	639.315	661.691
Meierijstad	1.764	16,1%	19,3%	19,0%	20,4%	851.975	907.084	938.832	971.691	1.005.700
Oss	3.335	30,4%	32,2%	35,9%	34,1%	1.419.418	1.511.229	1.564.122	1.618.867	1.675.527
Totaal Wmo	9.277	84,5%	94,5%	100%	100%	4.167.839	4.437.426	4.592.736	4.753.482	4.919.854
Provincie (incl. OV-advies)	1.699	15,5%	5,5%			272.080	256.619	265.600	274.896	284.518
Totaal GR-KCV	10.976	100%	100%			4.439.919	4.694.045	4.858.336	5.028.378	5.204.371

Bijlage 2: Totale kosten per gemeente

Organisatiekosten en exploitatiekosten vervoer minus eigen bijdrage klant.

GR-KCV Brabant Noordoost	Totale kosten ex BTW na aftrek eigen bijdrage klant									
	Begroting 2025		Begroting 2026		2027		2028		2029	
	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto
Bernheze	43.990	298.266	47.743	313.723	48.698	325.180	49.671	337.045	50.665	349.332
Boekel	31.008	176.607	33.568	186.521	34.240	193.469	34.925	200.669	35.623	208.127
Land van Cuijk	120.382	865.414	140.186	900.414	142.990	933.355	145.849	967.471	148.766	1.002.803
Maashorst	77.352	570.506	92.810	591.317	94.666	612.969	96.560	635.393	98.491	658.617
Meierijstad	111.376	864.620	134.300	897.086	136.986	929.877	139.726	963.837	142.520	999.008
Oss	212.451	1.346.870	236.224	1.414.539	240.948	1.466.893	245.767	1.521.130	250.682	1.577.316
Totaal Wmo	**596.559**	**4.122.284**	**684.830**	**4.303.600**	**698.527**	**4.461.743**	**712.497**	**4.625.544**	**726.747**	**4.795.203**
Provincie (incl. OV-advies)	112.817	226.095	109.525	215.929	111.716	224.785	113.950	233.974	116.229	243.507
Totaal GR-KCV	**709.375**	**4.348.379**	**794.355**	**4.519.529**	**810.243**	**4.686.528**	**826.447**	**4.859.518**	**842.976**	**5.038.710**

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	Begroting				
		Per 31-12-2025	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 korter dan één jaar							
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 rentetypische looptijd korter dan een jaar							
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

Solvabiliteit	71%	74%	71%	69%	68%	66%	65%