

Aan

De gemeenteraden van de deelnemende gemeenten van de Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant Noordoost (GR-KCV)

Datum

17 april 2026

Betreft

Concept Begroting 2027
Vastgestelde Kadernota 2027
Concept Jaarverslag/Jaarrekening 2025

Geachte leden van de gemeenteraad,

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

Eerder bent u in de gelegenheid geweest om een zienswijze te geven op de kadernota 2027, waarin de uitgangspunten en de gewenste ontwikkelingen voor het opstellen van de begroting zijn vastgelegd. Van deze gelegenheid heeft u gebruik gemaakt en hebben wij van alle deelnemers een positieve zienswijze mogen ontvangen, zonder inhoudelijke opmerkingen.

Vervolgens is de kadernota 2027 op 13 april jl. door het Algemeen Bestuur vastgesteld. De conceptbegroting 2027 is in lijn met de vastgestelde uitgangspunten van de kadernota opgesteld.

Zienswijze en vaststelling

Vaststelling van de begroting 2027 is een verantwoordelijkheid van het Algemeen Bestuur van de GR-KCV. Alvorens de begroting ter besluitvorming wordt voorgelegd, heeft u de mogelijkheid om uiterlijk 30 juni 2026 een zienswijze kenbaar te maken aan het Dagelijks Bestuur.

Uw reactie

U kunt uw schriftelijke zienswijze n.a.v. de begroting 2027 sturen naar:

GR-KCV Brabant-Noordoost
T.a.v. 
Raadhuislaan 2
5341 GM Oss

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

Het Dagelijks Bestuur zal de begroting 2027 samen met de ontvangen zienswijze ter vaststelling aanbieden aan het Algemeen Bestuur in haar vergadering van 13 juli 2026.

Jaarstukken 2025

Om u in de gelegenheid te stellen een onderbouwde zienswijze op de begroting 2027 te geven, ontvangt u bijgevoegd ook de concept-jaarstukken 2025. Met de jaarstukken 2025 blikken we terug op het jaar 2025 en bieden we inzicht in de ontwikkelingen en uitgaven van het afgelopen jaar.

In overeenstemming met hetgeen is bepaald in de Wet gemeenschappelijke regelingen is een zienswijze op het jaardocument niet aan de orde. Het jaarverslag en de jaarrekening hebben de instemming van het Dagelijks Bestuur en u ontvangt deze stukken dus ter kennisname.

Naar verwachting zal de jaarrekening medio mei voorzien worden van een goedkeurende accountantsverklaring, waarna de Jaarstukken 2025 eveneens op 13 juli 2026 aan het Algemeen bestuur ter vaststelling zullen worden aangeboden.

Met



5.1.2e

5.1.2e

Secretaris/ Manager GR-KCV Brabant-Noordoost

Bijlagen:

1. Concept Begroting 2027
2. Vastgestelde Kadernota 2027
3. Concept Jaarverslag/Jaarrekening 2025

Jaarstukken 2025



Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer

Vastgesteld door het Dagelijks Bestuur op 1 april 2026

Voorwoord

Voor u liggen het jaarverslag en de jaarrekening van GR-KCV Brabant Noordoost over 2025.

Sinds januari 2024 is Connexxion Taxi Services B.V. opdrachtnemer voor het regiotaxivervoer in Noordoost-Brabant. Connexxion voert de regie en verzorgt samen met drie lokale onderaannemers het vervoer in onze regio.

In 2025 verzorgde Regiotaxi Noordoost-Brabant voor 9.503 Wmo-klanten en 1.716 OV-regiotaxiklanten het vervoer, goed voor 181.164 ritten en ruim 2,6 miljoen kilometer.

Uitdagingen en resultaten

Het chauffeurstekort blijft een aanhoudende uitdaging. Vervoerders moeten veel moeite doen om voldoende gekwalificeerd personeel te vinden en te behouden. Onze klanten ondervinden hiervan de gevolgen. Desondanks bedroeg de punctualiteit 92% – boven de norm van 90%.

Sinds eind 2024 monitoren we de klanttevredenheid continu via een doorlopend onderzoek, uitgevoerd door Moventem. Dagelijks worden vijf klanten gebeld over hun ervaringen met de rit van de dag ervoor. Over 2025 gaven klanten gemiddeld een 8,0 voor de uitvoering van de rit.

5.1.2e

Voorzitter GR-KCV Brabant Noordoost

Secretaris GR-KCV Brabant Noordoost

INHOUDSOPGAVE

Voorwoord	2
-----------	---

JAARVERSLAG

1.	Inleiding	6
2.	Vervoer Regiotaxi Noordoost-Brabant.....	7
2.1	Vervoersvolume	7
2.2	Kwaliteit	9
3.	Organisatie.....	13
3.1	Onze dienstverlening	14
3.2	Bestuur.....	14
4.	Ontwikkeling, inzicht en opgaven	15
4.1	Rollen	15
4.2	Servicepunt Regiotaxi	15
4.3	Mobiliteit en bereikbaarheid	17
5.	Bedrijfsvoering	19
5.1	Personeel en organisatie	19
5.2	Financiering.....	19
5.3	Regelgeving en compliance	19
5.4	Rechtmatigheidsverantwoording	21
6.	Financieel overzicht	23
6.1	Weerstandvermogen en risicobeheersing	23
6.2	Organisatiekosten en Exploitatiekosten	25
6.3	Financiële Kengetallen en Reserves	25
6.4	Schatkistbankieren bij de GR-KCV	28
6.5	Verbonden partijen.....	29
6.6	Programmaverantwoording	30
6.7	Taakvelden	31
6.8	Beleidsindicatoren	31

JAARREKENING

1.	Waarderingsgrondslagen Jaarrekening.....	33
1.1	Algemene grondslagen	33
1.2.	Balans	33
1.3.	Rechtmatigheid.....	34
2.	Balans per 31 december 2025	35
3.	Overzicht Baten en Lasten	36
3.1	Programma Exploitatie.....	36
3.2	Overhead	36
4.	Toelichting op de balans per 31 december 2025.....	37
4.1	Activa	37
4.2	Passiva	37
4.3	Schatkistbankieren.....	38
4.4	Niet in de balans opgenomen rechten en verplichtingen	38
5.	Toelichting overzicht baten en lasten 2025	40
6.	Verschillenanalyse programma Vervoer en de Overhead	41
6.1	Wmo – OV	41
6.2	Projecten	42
6.3	Vervoer.....	42
7.	Samenwerkingsbijdrage OV van de provincie.....	42
8.	Verwerking resultaat.....	42
9.	Rechtmatigheidsverantwoording 2025.....	42
10.	Wet Normering Bezoldiging Topfunctionarissen (WNT)	44
10.1	Bezoldiging topfunctionarissen	44
10.2	Uitkeringen wegens beëindiging dienstverband aan topfunctionarissen.....	45
10.3	Overige rapportageverplichtingen op grond van de WNT	45
	Bijlage 1. Taakvelden – Overzicht baten en lasten per taakveld	46
	Bijlage 2. Begrippen en afkortingen	47
	Bijlage 3. Rechtmatigheidsverantwoording	48

CONTROLEVERKLARING

49

JAARVERSLAG



1. INLEIDING

Voor u liggen de jaarstukken 2025, waarin we verantwoording afleggen over onze inhoudelijke voornemens en financiële resultaten.

De jaarstukken bestaan uit twee delen:

- **Deel 1: Jaarverslag** – Hierin legt GR-KCV Brabant Noordoost verantwoording af over de realisatie van het vervoer en de eigen organisatie.
- **Deel 2: Jaarrekening** – De financiële verantwoording, opgesteld volgens het geldende wettelijke kader en gecontroleerd door onze accountant.

Het gerealiseerde resultaat bedraagt € 5.1.2f (voordelig). We stellen voor € 5.1.2f van dit voordelige resultaat ten gunste te brengen van de algemene reserve en € 5.1.2f terug te storten naar de deelnemende gemeente naar rato van het inwoneraantal.

Over ons

GR-KCV Brabant Noordoost is een samenwerkingsverband van zes gemeenten uit de regio Noordoost-Brabant: Bernheze, Boekel, Land van 5.1.2e, Maashorst, Meierijstad en Oss. Onder de naam 'Regiotaxi Noordoost-Brabant' verzorgen wij deur-tot-deur vervoer voor mensen met een Wmo-indicatie. Daarnaast vormt de regiotaxi een aanvulling op het reguliere openbaar vervoer voor de provincie Noord-Brabant en fungeert als vangnet waar OV-mogelijkheden ontbreken. In 2025 bedienden we 11.219 klanten: 9.503 Wmo-pashouders en 1.716 OV-pashouders.

Onze dienstverlening

Mobiliteit is essentieel voor maatschappelijke participatie, zeker voor mensen met een beperking. GR-KCV Brabant Noordoost stimuleert het gebruik van eigen mogelijkheden en algemene voorzieningen. Waar maatwerk nodig is of openbaar vervoer ontbreekt, biedt Regiotaxi Noordoost-Brabant uitkomst.

Onze dienstverlening richt zich op een optimaal, betaalbaar en toekomstbestendig vervoersaanbod met duurzaam gebruik van alle vervoersmiddelen. Zo dragen we bij aan een inclusieve samenleving waarin iedereen kan deelnemen, ongeacht woonplaats of benodigde ondersteuning.

2. VERVOER REGIOTAXI NOORDOOST-BRABANT

Sinds 1 januari 2024 is Connexxion Taxi Services B.V. opdrachtnemer voor het regiotaliervoer. Connexxion voert de regie en zorgt samen met drie lokale onderaannemers voor het Wmo- en OV-regiotaliervoer in Noordoost-Brabant.

Tabel 1: Kerngegevens

	Wmo				OV-regiotali			
	2022	2023	2024	2025	2022	2023	2024	2025
Unieke reizigers	4.749	4.934	5.456	4.859	673	580	566	427
Aantal afgelegde kilometers	1.408.504	1.463.789	1.627.627	1.587.947	114.034	94.153	99.889	89.190
Aantal declarabele kilometers	2.080.388	2.174.129	2.571.793	2.500.454	165.838	137.893	148.690	133.291
reiziger	297	297	298	327	169	162	176	209
per reiziger	438	441	471	515	246	238	263	312
Aantal ritten	167.971	177.585	177.065	171.951	12.951	10.935	9.966	9.213
Gemiddeld aantal km per rit	8	8	9	9	9	9	10	10
Gemiddeld aantal declarabele km per rit	12	12	15	15	13	13	15	14
Aantal vervoerders	5	5	3	3	5	5	3	3
Contractwaarde	€ 5.1.2f	€ 5.1.2f	€ 5.1.2f	€ 5.1.2f	€ 5.1.2f	€ 5.1.2f	€ 5.1.2f	€ 5.1.2f
Ritten volgens afspraak	95,0%	90,8%	90,6%	92,0%	95,0%	90,8%	90,6%	92,0%
Aantal klachten	243	346	743	556	23	17	39	42
% klachten per rit	0,1%	0,2%	0,3%	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%	0,2%

* Unieke pashouders zijn pashouders die met de regiotali hebben gereisd

Reizigers

In 2025 bestond ons klantenbestand uit 9.503 Wmo-pashouders en 1.716 OV-pashouders. Van de Wmo-pashouders reisde 51% daadwerkelijk met de regiotali (zie tabel 1).

2.1 Vervoersvolume

In 2025 werden 181.164 ritten uitgevoerd over 1.677.137 kilometer. We zien een volumedaling in zowel het Wmo- als het OV-vervoer, terwijl de gemiddelde reisafstand juist toenam.

Bij het OV-regiotaliervoer is de daling sterker. Een eenduidige verklaring hiervoor is lastig te geven. Iedereen kan de regiotali gebruiken tegen het OV-tarief wanneer er geen reguliere OV-verbinding beschikbaar is (vrije reizigers). In tegenstelling tot Wmo-reizigers hebben OV-reizigers geen geregistreerde pas nodig; ritten zonder pas worden geboekt op een algemeen pasnummer (anonieme reizigers). Toegenomen thuiswerken kan één van de oorzaken zijn, maar dit blijft speculatief.

Tabel 2. Aantal ritten

Gemeente	Aantal ritten			Ten opzichte van	
	2025	2024	2023	2024	2023
Bernheze	13.274	12.492	11.970	6,3%	10,9%
Boekel	6.945	7.080	7.216	-1,9%	-3,8%
Land van 5.1.2e	36.561	34.132	33.243	7,1%	10,0%
Maashorst	23.090	24.652	23.792	-6,3%	-3,0%
Meierijstad	28.064	31.621	30.908	-11,2%	-9,2%
Oss	64.017	67.088	70.456	-4,6%	-9,1%
Totaal Wmo	171.951	177.065	177.585	-2,9%	-3,2%
OV	9.213	9.966	10.935	-7,6%	-15,7%
Totaal vervoer	181.164	187.031	188.520	-3,1%	-3,9%

Tabel 3. Aantal gereden kilometers

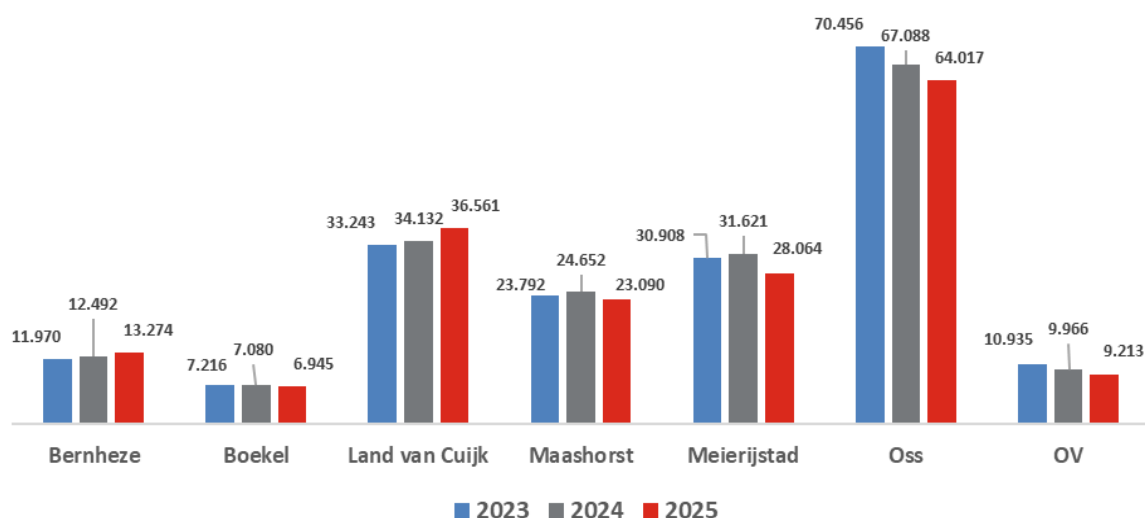
Gemeente	Aantal kilometers			Ten opzichte van	
	2025	2024	2023	2024	2023
Bernheze	118.172	112.771	106.740	4,8%	10,7%
Boekel	84.272	84.235	81.626	0,0%	3,2%
Land van ^{5.1.2e}	365.231	344.540	310.366	6,0%	17,7%
Maashorst	209.443	215.209	192.489	-2,7%	8,8%
Meerijstad	305.781	345.497	278.606	-11,5%	9,8%
Oss	505.048	525.375	493.962	-3,9%	2,2%
Totaal Wmo	1. ^{5.1.2f}			-2,4%	8,5%
OV	89 ^{5.1.2f}		94.153	-10,7%	-5,3%
Totaal vervoer	1. ^{5.1.2f}	16	1. ^{5.1.2f} 43	-2,9%	7,7%

Tabel 4. Declarabele kilometers per gemeente

Gemeente	Declarabele kilometers			Ten opzichte van	
	2025	2024	2023	2024	2023
Bernheze	198.661	181.699	154.620	9,3%	28,5%
Boekel	119.377	117.906	110.490	1,2%	8,0%
Land van ^{5.1.2e}	561.703	524.718	443.338	7,0%	26,7%
Maashorst	330.308	345.891	287.657	-4,5%	14,8%
Meerijstad	459.358	525.717	402.238	-12,6%	14,2%
Oss	831.047	875.861	775.786	-5,1%	7,1%
Totaal Wmo	2.500 ^{5.1.2f}			-2,8%	15,0%
OV	^{5.1.2f}			-10,4%	-3,3%
Totaal vervoer	2. ^{5.1.2f}	^{5.1.2f}	^{5.1.2f}	-3,2%	13,9%

De stijging van de declarabele kilometers ten opzichte van 2023 komt doordat in het vorige vervoerscontract geen opslag was voor speciale indicaties zoals bijvoorbeeld individueel vervoer of voorin zitten.

In figuur 1 is per deelnemer het vervoersvolume weergegeven door de jaren heen. We zien hier dat het vervoer, met uitzondering van Boekel, langzaam is toegenomen, maar nog altijd achterblijft ten opzichte van 2019. In Boekel daarentegen zien we juist dat het vervoersvolume vanaf 2023 hoger is dan het volume in 2019.



Figuur 1. Vervoersvolume (aantal ritten) 2023-2025

2.2 Kwaliteit

Het chauffeurstekort blijft vervoerders voor grote uitdagingen stellen. De problemen rondom het aantrekken en behouden van voldoende gekwalificeerde chauffeurs zijn hardnekkig en vragen om een continue aanpak. Om het vervoer zo soepel mogelijk te laten verlopen, spreiden we ritten zoveel mogelijk over de dag en vragen we klanten om, waar mogelijk, buiten de piekuren te reizen.

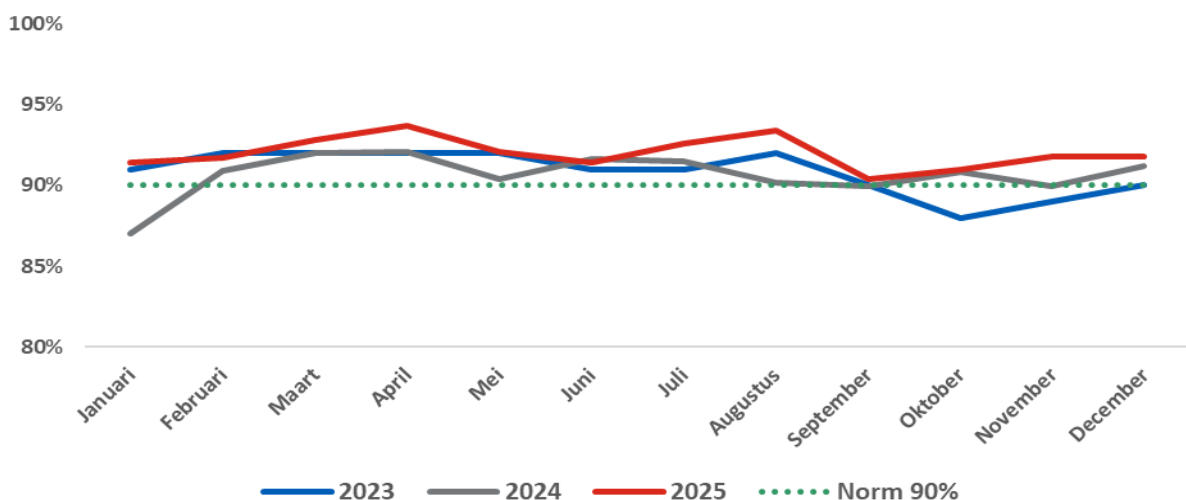
Ook politiek Den Haag heeft aandacht voor deze problematiek. De staatssecretaris van VWS heeft maatregelen getroffen om het tekort te verlichten. Zo is het leer-werktraject — waarbij iedereen met een geldig rijbewijs, een gezondheidsverklaring en een Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG) tijdelijk als chauffeur aan de slag kan — verlengd van vier naar zes maanden. Daarnaast onderzoekt het CBR of het taalniveau van de taxichauffeur-examens kan worden aangepast, met als nadrukkelijke voorwaarde dat de basiskwaliteiten die nodig zijn voor het vervoer van kwetsbare groepen gewaarborgd blijven.

Ons uitgangspunt is en blijft: zoveel mogelijk mensen veilig en comfortabel vervoeren. Het personeelstekort maakt het echter soms noodzakelijk om ritten te combineren, wat het risico op vertraging vergroot. Chauffeurs rijden in hetzelfde drukke verkeer als alle andere weggebruikers, en door de combinatie van ritten kan de ophaaltijd iets later uitvallen of de reisduur iets langer zijn dan gewenst. We begrijpen dat dit voor klanten vervelend kan zijn en werken doorlopend aan verbetering.

Dankzij de gezamenlijke inzet van vervoerders, chauffeurs en ons callcenter is de kwaliteit van het vervoer in 2025 op peil gebleven. De punctualiteit bedroeg gemiddeld 92%, ruim boven de gestelde norm van 90%. Dat betekent dat 92% van alle ritten binnen de afgesproken kaders is uitgevoerd.

Sinds oktober 2024 voert Moventem in opdracht van ons een doorlopend klanttevredenheidsonderzoek uit. Dagelijks worden vijf klanten telefonisch bevraagd over hun ervaring van de rit van de vorige dag. Over heel 2025 gaven klanten gemiddeld een 8 voor de uitvoering van de rit. Dit geeft ons vertrouwen, en tegelijkertijd zien we ruimte om op alle fronten verder te groeien.

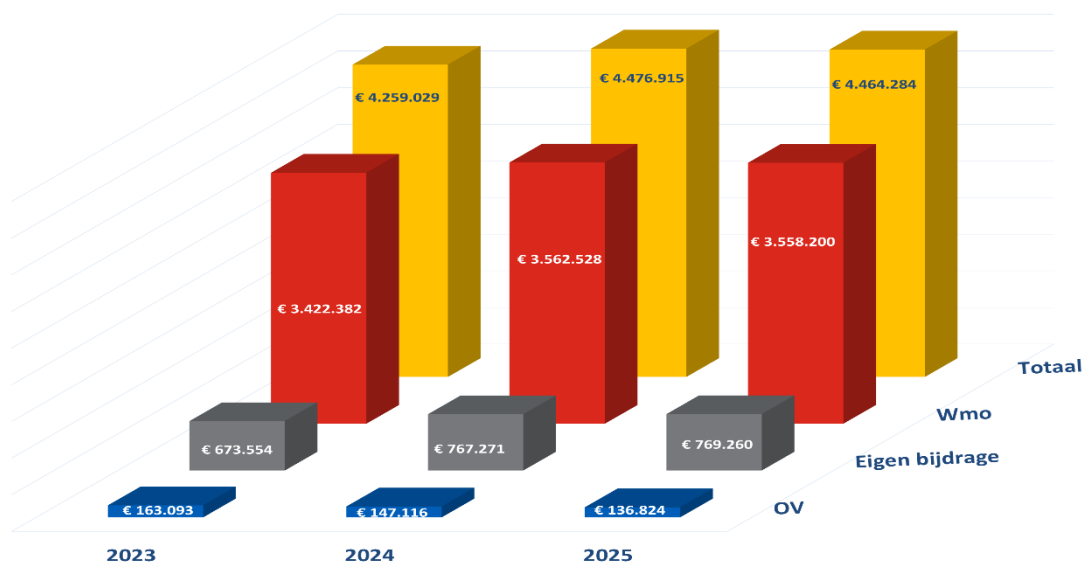
Figuur 2. Punctualiteit 2023-2025



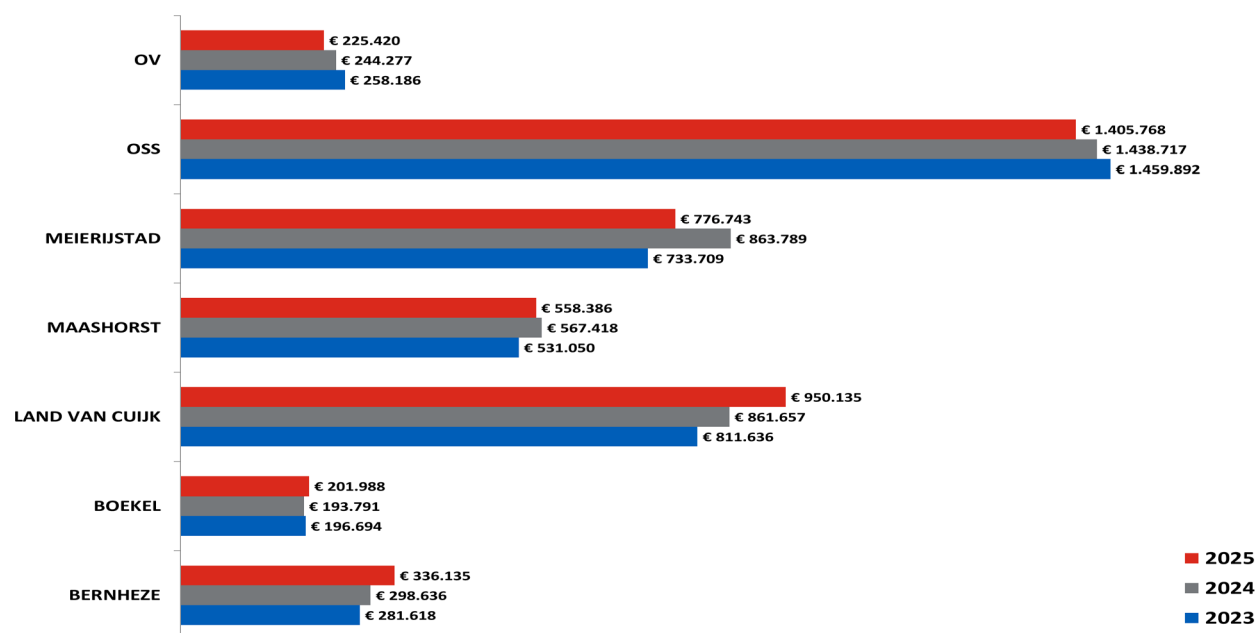
2.3 Exploitatiekosten vervoer

Het aandeel Wmo-vervoer is 95% tegenover 5% voor het OV-vervoer. Van de totale kosten komt 80% ten laste van de gemeenten, 3% ten laste van de provincie en 17% van de kosten wordt gedekt door de eigen bijdrage van de klant. De eigen bijdrage van de Wmo-klant in vervoerskosten is 16%, terwijl de OV-klanten voor het gebruik van de regiotaxi 44% bijdragen in de vervoerskosten.

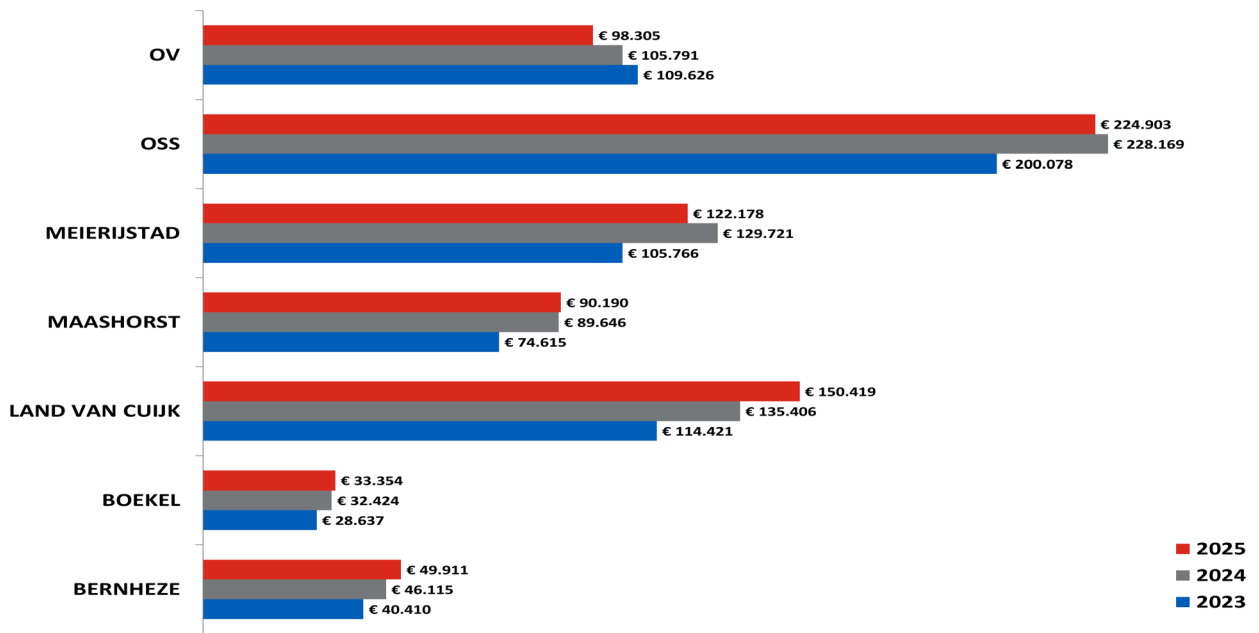
Figuur 3. Verdeling exploitatiekosten 2023-2025



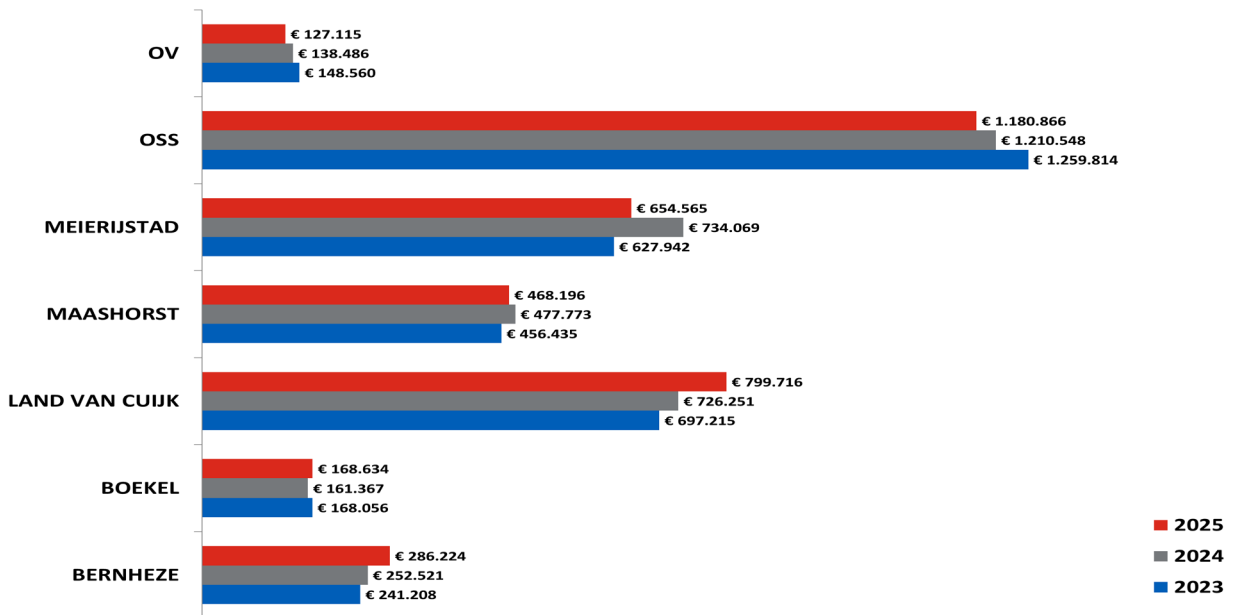
Figuur 4. Bruto exploitatiekosten 2023-2025



Figuur 5. Eigen bijdrage 2023-2025



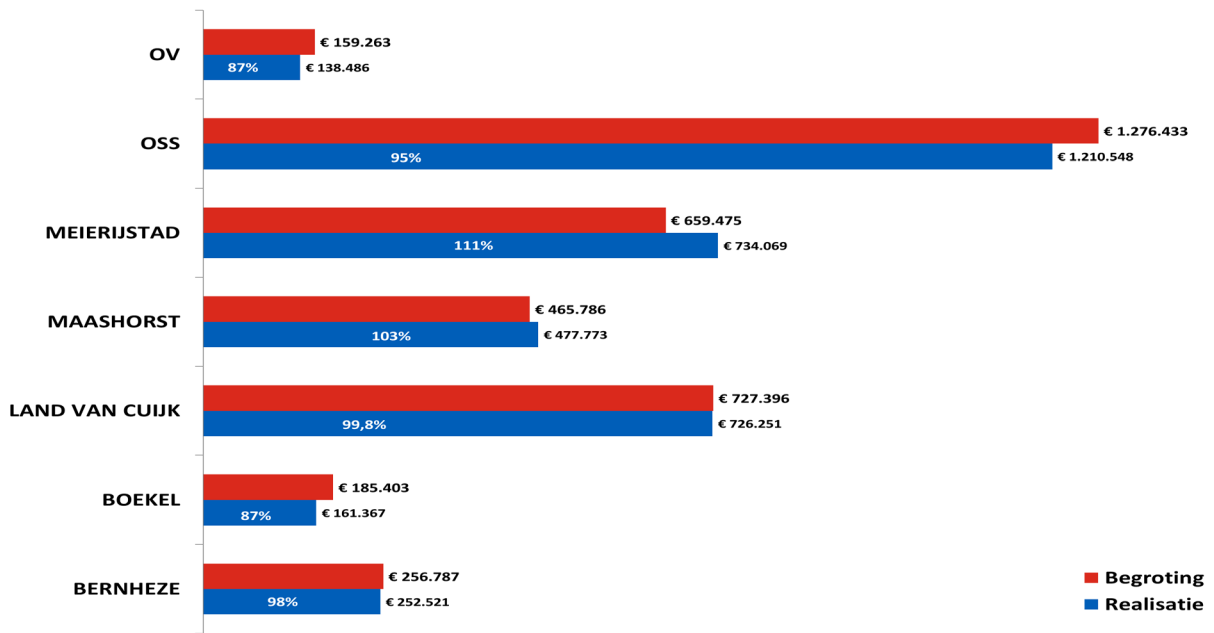
Figuur 6. Netto exploitatiekosten 2023-2025



Realisatie versus begroting

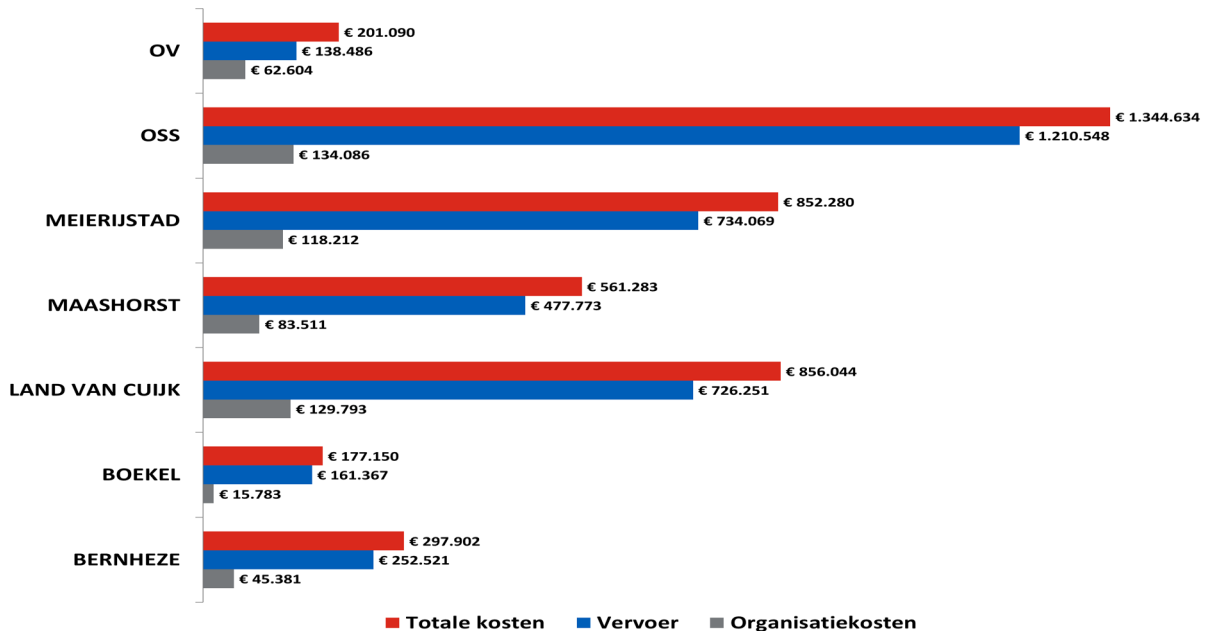
In figuur 7 zien we de netto-exploitatiekosten 2025 ten opzichte van de begroting 2025. De blauwe balk geeft de realisatie van de vervoerskosten weer, uitgedrukt in percentage ten opzichte van de begroting. Regiobreed blijven de exploitatiekosten binnen de begroting (99%). We zien echter wel verschillen. Met name het Wmo-vervoer in Boekel en het OV-regiotaxivervoer tonen een onderbenutting van de begroting. Voor de gemeente Boekel kan dit verklaard worden uit het feit dat tijdens Corona geen daling van het vervoer heeft plaatsgevonden. In de gemeenten Maashorst en Meierijstad was het vervoer tijdens Corona flink gedaald. Zo te zien heeft in deze gemeenten een inhaalslag plaatsgevonden waardoor het aandeel in het vervoer procentueel hoger is. Dit in tegenstelling tot Boekel, waar het aandeel in het vervoer procentueel gedaald is.

Figuur 7. Netto exploitatiekosten 2025 t.o.v. begroting 2025



Figuur 8 geeft de totale kosten voor de gemeenten en de provincie uitgesplitst naar exploitatiekosten vervoer en de bijdrage in de organisatiekosten per gemeente. De verdeling van de organisatiekosten vindt, na aftrek van de vaste bijdrage van de provincie, plaats naar rato van het aantal inwoners per gemeente.

Figuur 8. Totale kosten 2025



3. ORGANISATIE

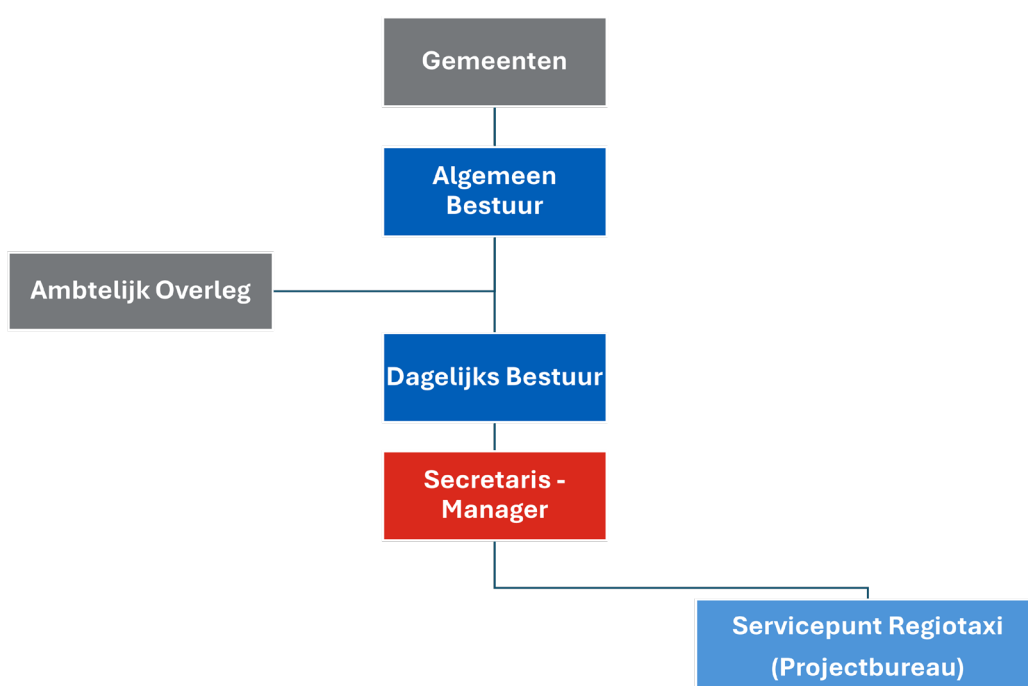
Statutaire naam	Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer Brabant-Noordoost
Werknaam	Servicepunt Regiotaxi Noordoost-Brabant
Vestigingsplaats	Oss
Rechtsvorm	Openbaar Lichaam, volgens de Wet Gemeenschappelijke Regelingen
Kantoorhoudend	Oss

De GR-KCV Brabant Noordoost is een samenwerkingsverband, in 2025 samengesteld uit 6 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 ^{5.1.2e}, Maashorst, Meierijstad en Oss deur-tot-deur vervoer voor mensen met een Wmo-indicatie. Daarnaast is het regiotaxivervoer ook een aanvulling op het reguliere openbaar vervoer. Deze vorm van deur-tot-deur vervoer vormt daarmee een vangnet wanneer mogelijkheden voor het openbaar vervoer ontbreken. In 2025 had de GR-KCV 11.219 klanten: 9.503 Wmo-pashouders en 1.716 OV-pashouders.

Het Servicepunt Regiotaxi voert namens de GR-KCV de volgende taken uit:

- ✓ contractbeheer en relatiemanagement
- ✓ klachtenloket en klantparticipatie
- ✓ kennis en adviesfunctie (incl. doorontwikkeling)

Het organogram van de GR-KCV Brabant Noordoost is als volgt:



3.1 Onze dienstverlening

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.

Onze dienstverlening is gericht op het creëren van een optimaal vervoersaanbod, dat betaalbaar en toekomstbestendig is; waarin duurzaam gebruik wordt gemaakt van alle vervoersmiddelen. Zo dragen wij bij aan een inclusieve samenleving. Een samenleving waaraan iedereen kan deelnemen die dat wil. Of je in een landelijk- of stedelijk gebied woont en ongeacht welke ondersteuning je nodig hebt.

Dit doen we door te zoeken naar manieren om efficiënter te reizen. Bijvoorbeeld door meer samen te reizen waar dat kan. En door samen met reizigers en aanbieders te blijven werken aan de doorontwikkeling van het regiotaxivervoer. Samen zorgen we voor een goed ontwikkeld vervoersnetwerk in Noordoost-Brabant.

Doelgroep

De doelgroep van de GR-KCV bestaat uit:

- Reizigers die een rit van deur-tot-deur willen maken zonder tot een bijzondere doelgroep te behoren (OV-functie).
- Reizigers die wonen in een kern die geheel of gedeeltelijk niet voorzien is van OV, kunnen een reis van deur naar OV-knooppunt maken voor een OV-tarief.
- Inwoners die in aanmerking komen voor een voorziening volgens de Wet Maatschappelijke Ondersteuning (Wmo).

De gemeenten zijn tevens verantwoordelijk voor door de gemeente zelf aangewezen inwoners (bv minima en/of senioren). Het AB kan besluiten om op verzoek van één of meer partners, de regie te voeren over (delen van) dit vervoer.

3.2 Bestuur

Het Servicepunt Regiotaxi wordt aangestuurd door de secretaris-manager. De manager legt verantwoording af aan het bestuur. In het bestuur zijn alle deelnemende gemeenten vertegenwoordigd. In het DB, AB en de ambtelijke organisatie (AO) komen de betrokken belanghebbenden op gezette tijden bij elkaar.

Samenstelling bestuur 31 dec 2025

Wethouder gemeente Bernheze	5.1.2e	(DB lid)
Wethouder gemeente Boekel	5.1.2e	
Wethouder gemeente Land van 5.1.2e	5.1.2e	(DB lid)
Wethouder gemeente Maashorst	Mw. R. Sour	
Wethouder gemeente Meierijstad	5.1.2e	(Voorzitter AB en DB)
Wethouder gemeente Oss	5.1.2e	
Ambtelijk secretaris	5.1.2e	

4. ONTWIKKELING, INZICHT EN OPGAVEN

4.1 Rollen

De gemeenten zijn verantwoordelijk voor het beleid van het Wmo-vervoer en de provincie is verantwoordelijk voor het beleid op het gebied van het OV-regiotaxivervoer. De GR-KCV is opdrachtgever voor het regiotaxivervoer. Middels een Samenwerkingsovereenkomst met de provincie voert de GR-KCV het OV-regiotaxivervoer uit voor de provincie.

Het Servicepunt Regiotaxi voert namens de GR het contractmanagement uit, zorgt voor een onafhankelijk klachtenloket en is een kennis- en adviescentrum voor de gemeenten en de provincie, zodat zij het vervoer verder kunnen ontwikkelen en verbeteren.

Connexxion Taxi Services B.V. verzorgt samen met drie taxibedrijven het vervoer onder de naam Regiotaxi Noordoost-Brabant.



Figuur 9. Rolverdeling GR-KCV Brabant Noordoost

4.2 Servicepunt Regiotaxi

Het Servicepunt Regiotaxi Noordoost Brabant draagt zorg voor de uitvoering van het collectief en vraagafhankelijk vervoer voor de regio Noordoost-Brabant.

Het Servicepunt heeft drie kerntaken:

- Contractbeheer en relatiemanagement
- Klachtafhandeling en reizigersparticipatie
- Kennis- en adviescentrum (incl. doorontwikkeling)

Het Servicepunt blijft zich verder ontwikkelen als kennispartner voor de gemeenten. Met de inzet van data en kennis wil het Servicepunt de toekomstbestendigheid van het doelgroepenvervoer borgen. Voor het Servicepunt zijn de volgende kernwaarden van belang:

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

Contractbeheer en relatiemanagement

Het Servicepunt beheert namens de GR-KCV het vervoerscontract dat zowel het Wmo- als het OV-regiotaxivervoer omvat. De totale contractwaarde bedraagt circa 5.1.2f euro per jaar. Het contract met Connexxion Taxi Services B.V. heeft een looptijd tot eind december 2028, met een verlengingsoptie van maximaal drie keer één jaar.

Contractbeheer beperkt zich niet tot toezicht op de nakoming van contractafspraken. Er wordt actief ingezet op gegevensverzameling, kwaliteitsmonitoring en een samenwerkingsgerichte benadering met de vervoerder. Overleg met de vervoerder, gemeenten en provincie vormt een structureel onderdeel van het contractbeheer.

Inflatie en personeelstekorten

De aanhoudend hoge inflatie, brandstofschaarste en chauffeurstekorten zetten de vervoerssector onder druk. Tegelijkertijd is de vraag naar vervoer nog niet volledig hersteld: het vervoersvolume lag in 2025 rond 85% van het niveau van vóór de coronapandemie.

Klachtafhandeling en reizigersparticipatie

Reizigers kunnen tot 21 dagen na een rit een klacht indienen bij het Servicepunt. Het Servicepunt stuurt de klacht door naar Connexxion voor onderzoek, beoordeelt vervolgens de bevindingen en handelt de klacht inhoudelijk af richting de klant. De klachtenanalyse biedt inzicht in verbeterpunten voor de uitvoering.

In 2025 zijn in totaal 598 klachten ingediend op 181.164 geplande ritten. Van deze klachten zijn 449 als gegrond beoordeeld - een klachtpercentage van 0,2%. De meest voorkomende klachten betroffen:

- ✓ Te laat komen van de taxi (31%)
- ✓ Taxi niet verschenen (18%)
- ✓ Gedrag van de chauffeur (14%)
- ✓ Te ver omrijden (12%)

De contractuele norm voor punctualiteit bedraagt 90%. Met een gerealiseerde punctualiteit van 92% heeft de vervoerder deze norm overtroffen. Congestie en de extra tijd die reizigers uit de doelgroep nodig hebben bij in- en uitstappen, hebben een structureel effect op de punctualiteit: één vertraging in de route werkt door in de hele ritketen.

Tabel 5. Klachten per gemeente

Gemeente	Ritten		Klachten	
	Aantal	Ingediend	Gegrond	%
Bernheze	13.51.2f		35	0,3%
Boekel	6.91.2f	9	8	0,1%
Land van	36.5615.1.2e	126	99	0,3%
Maashorst	23.51.2f	100	75	0,3%
Meierijstad	28.51.2f	73	53	0,2%
Oss	6.51.2f	195	147	0,2%
Totaal Wmo	5.1.2f			0,2%
Provincie OV	5.1.2f		32	0,3%
Totaal	5.1.2f			0,2%

Reizigersplatform

Het Reizigersplatform Regiotaxi Noordoost-Brabant is een onafhankelijk advies- en inspraakorgaan. De leden hebben een signalerende en preventieve rol en fungeren als sparringpartner voor de GR-KCV bij beleidsontwikkeling. Zij vormen een brug tussen de GR-KCV en de reizigers en informeren hen waar nodig over relevante ontwikkelingen.

Kennis en adviescentrum

Als derde kerntaak verzorgt het Servicepunt de kennisdeling en beleidsadvisering aan gemeenten. De behoefte aan data, kennis en ervaring neemt snel toe. Het Servicepunt ontwikkelt zich verder als strategisch kennispartner, met als doel een optimaal, duurzaam en toekomstbestendig vervoerssysteem te realiseren dat vervoer op langere termijn betaalbaar en bereikbaar houdt voor alle inwoners van de regio.

Data Portal

Sinds 2019 wordt van elke rit een grote hoeveelheid data verzameld. Eind 2023 is het Servicepunt aangesloten op een AVG-conform data-portal: een platform waarop data op veilige wijze uitgewisseld kan worden zonder dat de data zelf verstuurd hoeft te worden. De focus ligt op het ontsluiten van informatie betreffende vervoersbewegingen, zodat gemeenten gericht kunnen zoeken naar kleinschalige mobiliteitsoplossingen om bereikbaarheid betaalbaar te houden.

VervoerVoorMij

Regiotaxi Noordoost-Brabant was kartrekker van het platform ikwilvervoer.nl, dat reisinformatie over OV, doelgroepenvervoer en lokaal alternatief vervoer combineerde. Omdat de bekendheid van dit platform onder Wmo-consulenten in Noord-Brabant beperkt bleef (42%), is in 2024 samen met Stichting Vervoer Voor Elkaar het vernieuwde platform VervoerVoorMij gelanceerd. Een belangrijk voordeel van dit platform is de koppeling met de Toolbox 'Mobiliteit is Meedoen', die lokale bemiddelaars — zowel professionals als vrijwilligers in zorg en welzijn — helpt om mensen op weg te helpen. In 2025 waren alle regiotaxiregio's van Noord-Brabant op dit platform aangesloten. De provincie financiert de opstartkosten via een tweejarige pilot.

Kwaliteitskeurmerken

Kwaliteitsborging is een integraal onderdeel van het vervoerscontract. Hiervoor gelden twee landelijke kaders:

- NEA-index: De NEA is een prijsindex die van toepassing is op het merendeel van de doelgroepenvervoercontracten in Nederland, ook op het contract van Regiotaxi Noordoost-Brabant. De index is samengesteld uit segmenten als brandstofprijzen, verzekeringen en personeelskosten.
- TX-keurmerk: Het TX-keurmerk is een breed kwaliteitskeurmerk voor de taxibranche. Het omvat onder meer belasting- en premieafdracht, voertuigkwaliteit en chauffeursopleiding. Controles worden zowel aangekondigd als onaangekondigd uitgevoerd. Het bezit van het TX-keurmerk (of een gelijkwaardig keurmerk) is contractueel verplicht. Alle vervoerders die voor de Regiotaxi rijden zijn TX-gecertificeerd.

4.3 Mobiliteit en bereikbaarheid

Kleinschalige mobiliteitsoplossingen (KMO's)

Goede vervoersmogelijkheden zijn een cruciale voorwaarde voor zelfredzaamheid, sociale participatie en leefbaarheid — zeker voor ouderen en mensen met een beperking. Kleinschalige mobiliteitsoplossingen (KMO's) spelen een belangrijke rol in het ondersteunen van mensen in hun eigen woonomgeving. Eenzaamheid ontstaat niet zelden doordat mensen niet kunnen deelnemen aan het sociale verkeer. Een breed palet aan vervoersvormen maakt maatwerk mogelijk.

Voor Elkaar Pas

Een centrale doelstelling van de GR-KCV is het stimuleren van de doorstroom van reizigers van het doelgroepenvervoer naar het reguliere openbaar vervoer. Dit sluit aan bij de bredere kanteling richting een inclusieve samenleving.

Na een succesvolle pilot in 2022 en 2023 is de Voor Elkaar Pas (VEP) ook in 2024 en 2025 aangeboden aan Wmo-reizigers van Regiotaxi Noordoost-Brabant. De VEP is een reisproduct van Arriva, op maat gemaakt voor deze doelgroep. Door een volledig gebruiksklaar product aan te bieden, worden drempels voor OV-gebruik weggenomen. Helaas geldt dit niet voor de Wmo-

pashouders van de gemeente Boekel. De Voor Elkaar Pas kan alleen in de Arriva-bussen gebruikt worden. In Boekel rijdt de busmaatschappij 5.1.2e.

De financiële impact van de VEP in 2025 is aanzienlijk. Wanneer de actieve VEP-pashouders hun ritten via de regiotaxi hadden gemaakt, zouden de vervoerskosten voor de GR-KCV € 5.1.2f hebben bedragen. De eigen bijdrage van de pashouders zou in dat geval € 5.1.2f zijn geweest. Na aftrek van de bijdrage van de GR-KCV (€ 5.1.2f per pas) bedraagt de netto besparing voor de GR-KCV € 5.1.2f.

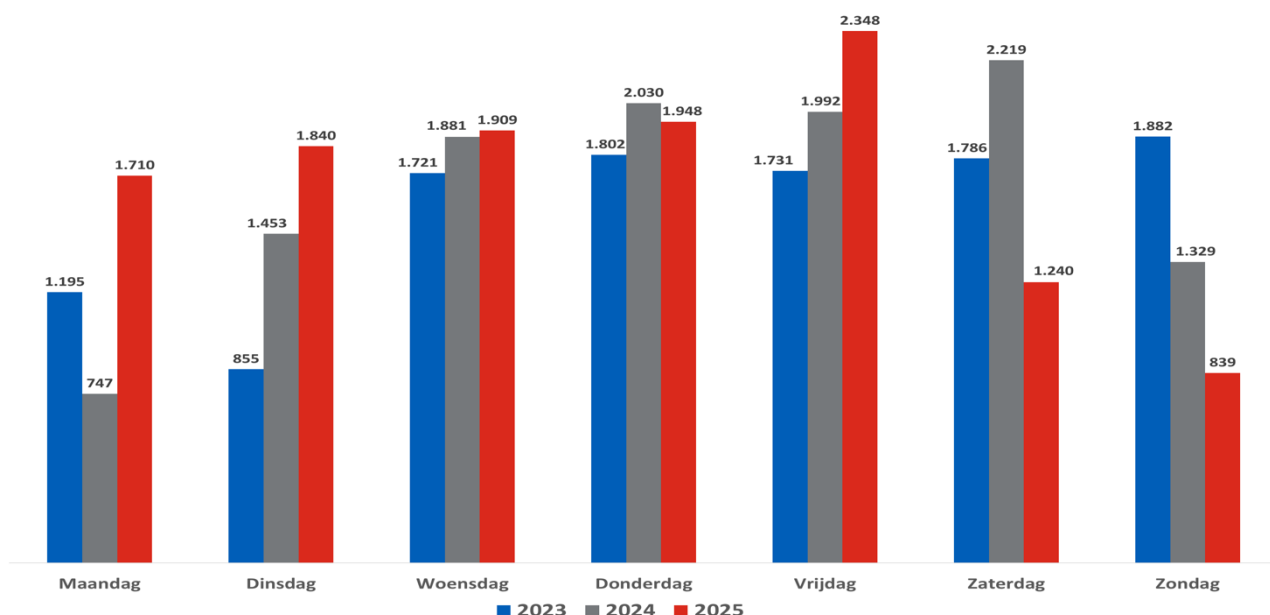
Populairste OV-trajecten via VEP

Het drukste traject was Boxmeer–5.1.2e (801 reizigers), gevolgd door Boxmeer–Nijmegen (577 reizigers) en 5.1.2e–Nijmegen (480 reizigers).

	2023	2024	2025
Aantal actieve passen	276	237	234
Aantal ritten	12.995	13.675	11.834
Aantal reiskilometers	158.020	164.530	171.741
Ritten per actieve pas	47	58	51
Aantal reiskilometers per act	573	694	734

Reispatronen

De reispatronen van 2025 laten een duidelijke weekdagpiek zien. Het meeste vervoer vindt plaats op donderdag (1.948 ritten) en vrijdag (2.348 ritten); in het weekend liggen de aantallen aanzienlijk lager. Reizigers zijn voornamelijk actief tussen 08:00 en 17:00 uur. Dit patroon verschilt duidelijk van de beginjaren, toen ook in het weekend aanzienlijk meer gereisd werd.



Figuur 10. Ritten verdeeld over de dagen

5. BEDRIJFSVOERING

Het Servicepunt Regiotaxi voert namens de GR-KCV de regie over het Wmo- en OV-regiotaxivervoer en ziet toe op de naleving van de contractafspraken met de vervoerder. De organisatie is gevestigd in het gemeentehuis van Oss en neemt van de gemeente Oss diensten af op het gebied van huisvesting, facilitaire dienstverlening, P&O en salarisadministratie. De afspraken hierover zijn vastgelegd in een dienstverleningsovereenkomst.

5.1 Personeel en organisatie

In 2025 bestaat de bezetting van het Servicepunt uit 3,44 fte: een manager Servicepunt (1,00 fte) en drie medewerkers operationele zaken (2,44 fte). De manager is verantwoordelijk voor de uitvoering van de doelstellingen van de GR-KCV en voor de professionalisering en doorontwikkeling van het Servicepunt.

De werkzaamheden van het Servicepunt omvatten onder meer: contractbeheer voor Wmo- en OV-vervoer, klachtafhandeling, klantenservice, financiële en klantadministratie, relatiemanagement, communicatie, ondersteuning van het bestuur en het fungeren als regionaal informatie- en meldpunt voor kleinschalige mobiliteitsinitiatieven.

5.2 Financiering

Het Servicepunt Regiotaxi wordt financieel ondersteund door de zes deelnemende gemeenten. Jaarlijks leveren deze gemeenten een bijdrage die wordt berekend op basis van het aantal inwoners per gemeente. Dit zorgt voor een eerlijke verdeling van de lasten, waarbij iedere gemeente naar rato bijdraagt aan het Servicepunt.

Naast de gemeentelijke bijdragen ontvangt het Servicepunt ook een financiële bijdrage van de provincie. Deze provinciale bijdrage is vastgesteld op een vast percentage van de totale organisatiekosten over het jaar 2023. Om het financiële niveau van 2025 te bereiken, wordt dit bedrag jaarlijks verhoogd met de DPI-index (Dynamische Prijs Index). Hierdoor wordt rekening gehouden met inflatie en kostenontwikkeling binnen de organisatie.

De afspraken omtrent de financiering zijn formeel vastgelegd in een Samenwerkingsovereenkomst tussen de provincie en de GR-KCV. Deze overeenkomst waarborgt de structurele samenwerking en bekrachtigt de financiële afspraken tussen beide partijen.

Projectsubsidie Provincie

Vanuit de projectmiddelen van de provincie is voor Noordoost-Brabant jaarlijks een bedrag van € 5.1.2f (inclusief btw) beschikbaar voor projecten die bijdragen aan de provinciale visie 'Gedeelde mobiliteit'. De subsidie kent de volgende bestedingscriteria:

- Minimaal 60% voor Bravo Flex- of Bravo Samen-projecten
- Maximaal 15% voor de doorontwikkeling van de regiotaxi
- Maximaal 25% voor mentale toegankelijkheid

Iedere gemeente of vrijwilligersorganisatie kan een beroep doen op deze subsidie via een rechtstreekse aanvraag bij de provincie. In 2025 heeft Regiotaxi Noordoost-Brabant geen gebruik gemaakt van deze subsidie.

5.3 Regelgeving en compliance

De toenemende complexiteit van wet- en regelgeving vormt een groeiende uitdaging voor een organisatie van de omvang van het Servicepunt. Specialistische taken vereisen steeds vaker de inzet van extern personeel, wat de afhankelijkheid van derden vergroot. Het Servicepunt onderzoekt hoe hier structureel mee om te gaan. De jaarlijkse accountantscontrole wordt verzorgd door KSG Accountants.

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

Wet openheid overheid

De GR-KCV beschikt momenteel nog niet over een formeel systeem voor het verstrekken van overheidsinformatie. Tot op heden wordt aan de vereisten voor openbaarheid voldaan door relevante overheidsinformatie te publiceren in (digitale) nieuwsbrieven. Hierbij wordt steeds bekeken of de informatie daadwerkelijk relevant is voor publicatie. De organisatie volgt daarnaast de ontwikkelingen op dit gebied nauwgezet. Wanneer er nieuwe eisen of inzichten ontstaan, zullen deze indien noodzakelijk worden doorgevoerd in de werkwijze van de GR-KCV. Op die manier blijft de organisatie flexibel inspelen op veranderende regelgeving en verwachtingen ten aanzien van transparantie en openbaarheid.

Duurzaamheid

In 2025 bestond 39,3% van het ingezette wagenpark voor het regiotaxivervoer in Noordoost-Brabant uit elektrische voertuigen. Dit betekent dat een aanzienlijk deel van de vervoersbewegingen op een duurzame manier werd uitgevoerd. Daarnaast dragen de medewerkers bij aan duurzaamheid door parttime thuis te werken en, waar mogelijk en passend binnen hun werkzaamheden, gebruik te maken van het openbaar vervoer.

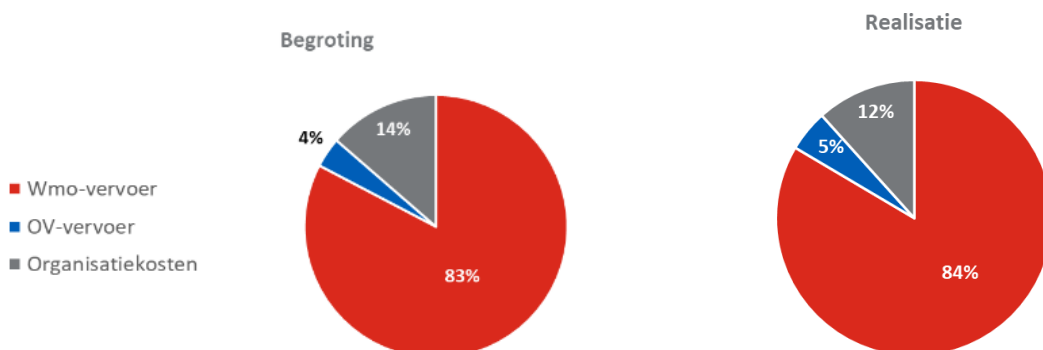
Fraude en integriteit

De organisatie heeft geen specifiek integriteitsbeleid vastgesteld. Gezien de beperkte omvang van de organisatie en de directe communicatie over dit onderwerp, wordt een formeel beleid als overbodig beschouwd. De bestaande interne beheersingsmaatregelen zijn zodanig ingericht dat mogelijke fraude snel aan het licht zal komen. Bovendien zijn er bij het management geen gevallen van fraude of vermoedens daarvan bekend.

Verdeling kosten

Figuur 9 geeft een overzicht van zowel de begrote als de daadwerkelijke kosten in 2025. De verdeling van de kosten komt vrijwel overeen met de oorspronkelijke begroting, waardoor er sprake is van een stabiel financieel beleid.

Figuur 11. Verdeling kosten



5.4 Rechtmatigheidsverantwoording

Verantwoordelijkheid Dagelijks Bestuur

De baten en lasten alsmede de balansmutaties moeten getrouw in de jaarrekening worden opgenomen. Uit het getrouw opnemen van de baten en lasten alsmede de balansmutaties, blijken een drietal rechtmatigheidscriteria niet expliciet. Dit betreffen de begrotings-, voorwaarden-, en misbruik- en oneigenlijk gebruik criteria. In deze rechtmatigheidsverantwoording licht het dagelijks bestuur toe in hoeverre bij de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties de begrotings-, voorwaarden-, en misbruik- en oneigenlijk gebruik criteria zijn nageleefd. Dit houdt in dat de verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties in overeenstemming zijn met door het Algemeen Bestuur vastgestelde kaders zoals de begroting en gemeentelijke verordeningen en met bepalingen in de relevante wet- en regelgeving. Bij de waarderinggrondslagen in de jaarrekening is het door het Algemeen Bestuur op 10 juli 2025 vastgestelde normenkader van de relevante wet- en regelgeving verder toegelicht.

Deze verantwoording hanteert een grensbedrag omdat alleen de van belang zijnde aspecten in de verantwoording hoeven te worden betrokken. Deze grens is door het Algemeen Bestuur bepaald en bedraagt 1% van de totale lasten inclusief toevoegingen aan de reserves en is daarmee vastgesteld op € 5.1.2f op basis van de jaarrekeningcijfers over 2025 (op basis van de begroting over 2025 is het grensbedrag € 5.1.2f afgerond naar beneden).

De grondslag voor deze verantwoording is de Kadernota Rechtmatigheid 2025 van de Commissie BBV van september 2025.

Bevindingen

Het Dagelijks Bestuur is van mening dat de in deze jaarrekening verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties rechtmatig tot stand zijn gekomen binnen de daarvoor gestelde grens.

Om deze mening te kunnen uiten, zijn diverse maatregelen genomen:

1. De limiet voor het beschikken over liquide middelen is begrensd. De administratief medewerker kan betalingen uitvoeren tot een maximum van € 5.1.2f, daarboven is tevens een handtekening van de manager noodzakelijk. De manager kan tot maximaal € 5.1.2f betalingen verrichten,
2. De financieel adviseur controleert tweemaal per jaar de wijzigingen in bankrekeningnummers en legt dit vast ten behoeve van bewijs daarvan,
3. De financieel adviseur controleert of geen dubbele betalingen zijn gedaan en legt dit vast,
4. De financieel adviseur controleert over het gehele jaar steekproefsgewijs of tegenover de aan de GR-KCV gefactureerde bedragen prestatie ten behoeve van de GR-KCV zijn verricht en legt dit vast,
5. De financieel adviseur controleert de verbanden en aansluitingen in de financiële administratie, zodat zekerheid bestaat over de volledigheid van de opbrengsten en de betrouwbaarheid van de financiële rapportages.

In 2025 is geen sprake geweest van onrechtmatigheden en zijn geen aanwijzingen geconstateerd van fraude of oneigenlijke gebruik van middelen van de GR-KCV.

Samenstelling Dagelijks Bestuur t/m 31-12-2025

Naam	Standplaats	Functie
5.1.2e	Meierijstad	Voorzitter
5.1.2e	Land van 5.1.2e	Bestuurslid
5.1.2e		Bestuurslid
5.1.2e		Ambtelijk Secretaris

6. FINANCIËEL OVERZICHT

6.1 Weerstandvermogen en risicobeheersing

In de vergadering van 6 juli 2015 heeft het Algemeen Bestuur (AB) een besluit genomen over de methode voor het berekenen van de algemene reserve van de GR-KCV. Hierbij wordt specifiek aandacht besteed aan risico's die kunnen ontstaan door het uitvallen van medewerkers, storingen in systemen, huurverhogingen en het faillissement van leveranciers van essentiële systemen. Om de financiële stabiliteit te waarborgen, is een ratio van 1,4 vastgesteld: wanneer het weerstandsvermogen (de algemene reserve) hoger uitkomt dan deze ratio, wordt het overschot aan de deelnemende gemeenten uitgekeerd.

Jaarlijks wordt er een inventarisatie gemaakt van de risico's waaraan de GR-KCV blootstaat en die kunnen worden geïdentificeerd. Deze risico's worden, waar mogelijk, gekwantificeerd op basis van de verwachte kosten vermenigvuldigd met de kans (in percentage) dat het risico zich daadwerkelijk voordoet. Het resultaat van deze berekening wordt vervolgens vermenigvuldigd met maximaal de factor 1,4, zodat er een marge wordt ingebouwd voor overige of onvoorziene risico's. Op basis van deze uitkomst houdt de GR-KCV een weerstandsvermogen aan dat voldoende is om potentiële risico's financieel op te vangen.

Figuur 12 illustreert hoe de risico's worden bepaald aan de hand van de kans op optreden en de impact die een risico heeft wanneer het zich voordoet. De financiële risico's zijn nader gespecificeerd in tabel 6.

		Prioriteit					
		laag					hoog
Effect/financieel gevolg	Zeer groot	4	4	8	12	16	hoog
	Groot	3	3	6	9	12	
	Significant	2	2	4	6	8	
	Klein	1	1	2	3	4	
	Effect		1	2	3	4	laag
		Kans	Zelden	Mogelijk	Reëel	Vrijwel zeker	

Figuur 12: Risico bepaling

Het rekeningresultaat 2025 bedraagt € 5.1.2f . De risico-waarde is € 5.1.2f (tabel 6). Met inachtneming van het weerstandsratio van 1,4, mag de algemene reserve € 5.1.2f bedragen.

De bestaande reserve bedraagt € 5.1.2f . Volledige toevoeging van het resultaat 2025 zou resulteren in een algemene reserve van de GR-KCV van € 5.1.2f . Dit houdt in dat de ratio voor de algemene reserve 1,43 is, 0,03 boven het afgesproken niveau van 1,4. Een surplus van € 5.1.2f . Voorgesteld wordt dit surplus uit te keren aan de deelnemende gemeenten.

Onze GR is een openbaar lichaam dat als een publiekrechtelijk rechtspersoon is ingesteld krachtens de Wet gemeenschappelijke regeling (Wgr), door 6 gemeenten in de regio Noordoost-Brabant. Het openbare lichaam is verantwoordelijk voor de uitvoering van het Collectief Vraagafhankelijk Vervoersysteem (CVV) Regiotaxi. Dit systeem voeren we uit onder de werknaam 'Regiotaxi Noordoost-Brabant'.

Tabel 6: 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
Failissement c.q. overname van leverancier van boekhoudprogramma	1	1	1	3 5.1.2f	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	5.1.2f	50%	5.1.2f
Exploitatiekosten						
Failissement c.q. overname vervoerder	1	2	2	5.1.2f	50%	5.1.2f 75
Bedrijfsschade bij vervoerder	1	1	1	5.1.2f	25%	5.1.2f
Totaal						5.1.2f

Tabel 7: Verloop reserves

	2025	2024
Stand per 1 januari	5.1.2f	
Verwerkte mutaties reserves:		
Af: kosten projecten	5.1.2f	- 5.1.2f
	5.1.2f	
	5.1.2f	
Voorgestelde bestemming resultaat:		
Bij: ten gunste van de Bestemmingsreserve opvolging manager	0	5.1.2f
Bij/af: toevoeging/onttrekking algemene reserve	5.1.2f	5.1.2f
Stand per 31 december	5.1.2f	

6.2 Organisatiekosten en Exploitatiekosten

Algemene reserve voor organisatiekosten

Voor de organisatiekosten werkt de GR-KCV met een taakstellende begroting. Dit houdt in dat de kosten vooraf worden bepaald en bewaakt. Indien er aan het einde van het jaar middelen overblijven doordat bepaalde uitgaven niet zijn gedaan, worden deze niet-uitgegeven middelen gereserveerd. Deze reservering dient als buffer voor toekomstige tekorten en wordt aangeduid als de algemene reserve.

Exploitatiekosten en risicoverdeling

Binnen het openbare lichaam wordt voor de exploitatiekosten geen algemene reserve opgebouwd. In plaats daarvan liggen de financiële risico's die samenhangen met deze kosten bij de deelnemende partijen. Dit komt doordat de financiering van exploitatiekosten plaatsvindt op basis van outputfinanciering, waarbij geen vastgestelde limiet is en het open eind karakter de gemeenten en provincie direct verantwoordelijk maakt voor eventuele tekorten.

6.3 Financiële Kengetallen en Reserves

Voor de GR-KCV Brabant Noordoost zijn de volgende kengetallen relevant:

1. Kengetal netto schuldquote		$(A+B+C-D-E-F-G)/H * 100\%$		
		Rekening 2025	2024	Begroting 2025
A.	Totaal vaste schulden	-	-	-
B.	Netto vlottende schulden	5.1.2f	-	-
C.	Overlopende passiva	5.1.2f	-	-
D.	Financiële vaste activa (> 1 jaar)	-	-	-
E.	Uitzettingen < 1 jaar	5.1.2f	-	-
F.	Liquide middelen	5.1.2f	-	-
G.	Overlopende activa	5.1.2f	-	-
H.	Saldo van de baten	5.1.2f	-	-
Netto schuldquote		-20%	-18%	-13%
2. Solvabiliteitsratio		$(A/B)*100\%$		
		Rekening 2025	2024	Begroting 2025
A.	Eigen vermogen	5.1.2f	-	-
B.	Totaal passiva	5.1.2f	-	-
Solvabiliteitsratio		72%	71%	74%
3. Grondexploitatie				
Niet van toepassing				
3. Structurele exploitatieruimte		$((B-A)+(D-C))/E * 100\%$		
		Rekening 2025	2024	Begroting 2025
A.	Structurele lasten (totaal lasten - incidentele lasten)	5.1.2f	-	-
B.	Structurele baten (totaal baten - incidentele baten)	5.1.2f	-	-
C.	Structurele toevoegingen aan reserves	-	-	-
D.	Structurele onttrekkingen aan reserves	-	-	-
E.	Totaal saldo van de baten	5.1.2f	-	-
Ratio structurele exploitatieruimte		2%	-2%	-1%
5. Belastingcapaciteit				
Niet van toepassing				
5. Belastingcapaciteit				
Niet van toepassing				

Netto schuldquote en financiering

De netto schuldquote van de GR-KCV is negatief. Dit betekent dat het openbare lichaam beschikt over voldoende eigen middelen om aan haar kortlopende verplichtingen te voldoen. Een hogere netto schuldquote zou wijzen op een grotere behoefte aan externe financiering om de activiteiten te bekostigen. In de praktijk financiert de GR-KCV alle activiteiten volledig met eigen vermogen, zodat externe financiering niet noodzakelijk is.

Solvabiliteit en financieringsstructuur

De solvabiliteitsratio van de GR-KCV bedraagt 72% van het balanstotaal, wat aangeeft dat de organisatie in een gezonde financiële positie verkeert. Er is geen vreemd vermogen nodig voor de financiering van de activiteiten; de financiering vindt volledig plaats via het schatkistbankieren. Hiermee is de GR-KCV voor het programma Vervoer volledig neutraal ten aanzien van financiering. Alle kosten die in rekening worden gebracht, worden doorbelast aan de deelnemende gemeenten (Wmo) en de provincie (OV).

Overheadfinanciering en reserves

Voor de uitvoering van de overhead ontvangt de GR-KCV bijdragen van de gemeenten en de provincie. Deze bijdragen zijn over de afgelopen jaren voldoende geweest om de kosten te dekken. Eventuele tekorten of overschotten worden verrekend met de Algemene reserve, waardoor er een flexibele buffer is voor onverwachte financiële ontwikkelingen.

Structurele exploitatieruimte

De ratio structurele exploitatieruimte is voor de GR-KCV niet relevant, aangezien de structurele lasten volledig worden afgedekt door de gemeenten en de provincie, zoals eerder in dit jaarverslag is toegelicht.

Geprognosticeerde balans en EMU-saldo

ACTIVA	Jaarrekening per 31-12-2025	Prognose		Begroting		
		Per 31-12-2026	Per 31-12-2027	Per 31-12-2028	Per 31-12-2029	Per 31-12-2030
Vaste activa						
Investerings met een economisch nut	5.1.2f					
Viottende activa						
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar						
Vorderingen op openbare lichamen	5.1.2f					
Uitzetting in Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	5.1.2f					
Liquide middelen						
Overige nog te ontvangen bedragen en de vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen	5.1.2f					
Totaal activa	5.1.2f					2
PASSIVA						
Vaste financieringsmiddelen						
Eigen vermogen						
Algemene reserve	5.1.2f					35
Bestemmingsreserve projecten	231 5.1.2f					
Bestemmingsreserve opvolging manager	86.276	0	0	0	0	0
Gerealiseerd resultaat	5.1.2f	0	0	0	0	0
Netto Viottende Schulden met een rentetypische looptijd korter dan een jaar	5.1.2f					
Overige schulden	5.1.2f					
Overlopende passiva						
Overige vooruit ontvangen bedragen die ten bate van het volgende begrotingsjaar komen	-	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	5.1.2f					
Totaal passiva	5.1.2f					
Solvabiliteit	72%	72%	71%	70%	70%	69%

6.4. Schatkistbankieren bij de GR-KCV

Invoering en wettelijke verplichting

Sinds december 2013 is het schatkistbankieren van kracht voor de GR-KCV. Dit houdt in dat de organisatie wettelijk verplicht is om alle overtollige liquide middelen via het schatkistbankieren te laten verlopen. Deze verplichting is vastgelegd in de Wet financiering decentrale overheden (Fido). Onder overtollige liquide middelen worden alle tegoeden op de bankrekeningen van de GR-KCV verstaan. Er is toegestaan om maximaal € 5.1.2f aan te houden op de eigen bankrekeningen; bedragen boven dit maximum dienen via het schatkistbankieren te worden beheerd.

Uitvoering en effecten

Voor de uitvoering van het schatkistbankieren beschikt de GR-KCV over een aparte, gescheiden bankrekening. Deze rekening wordt uitsluitend gebruikt voor het schatkistbankieren. Het systeem werkt volgens het zero-balancing principe: dagelijks worden de rekeningstanden teruggebracht tot nul. Hierdoor vallen de rente-inkomsten voor de GR-KCV vrijwel volledig weg.

De door het Rijk opgelegde kasgeldlimiet beperkt het risico op stijgende rentelasten voor kortlopende financiering. In de Wet FIDO is hiervoor een norm vastgesteld: voor gemeenschappelijke regelingen bedraagt de kasgeldlimiet in 2025 8,5% van het totale begrotingsbedrag. De netto-vlottende schuldpositie van de GR-KCV is momenteel negatief, wat betekent dat er geen gebruik wordt gemaakt van de kasgeldlimiet.

(Bedragen x € 5.1.2f)		2025		
Toegestane kasgeldlimiet		Begroot	Werkelijk	Verschil
(Begrote) lasten		5.1.2f		
Percentage conform wet Fido, uitvoeringsregeling		8,5%	8,5%	
Toegestane kasgeldlimiet		5.1.2f		
Berekening netto vlottende schuld				
Vlottende schuld		5.1.2f		
-/- Vlottende middelen		5.1.2f		
Netto vlottende schuld		5.1.2f		
Ruimte kasgeldlimiet				
Toegestane kasgeldlimiet		5.1.2f		
-/- netto vlottende schuld		5.1.2f		
Ruimte (+) c.q. overschrijding (-)		5.1.2f		20

Berekening benutting drempelbedrag schatkistbankieren (bedragen x € 1000)					
		Verslagjaar			
(1)	Drempelbedrag	5.1.2f			
		Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
(2)	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	5.1.2f			
(3a) = (1) > (2)	Ruimte onder het drempelbedrag	5.1.2f			
(3b) = (2) > (1)	Overschrijding van het drempelbedrag	-	-	-	-
(1) Berekening drempelbedrag					
		Verslagjaar			
(4a)	Begrotingstotaal verslagjaar	618			
(4b)	Het deel van het begrotingstotaal dat kleiner of gelijk is aan € 5.1.2f	618			
(4c)	Het deel van het begrotingstotaal dat de € 5.1.2f te boven gaat				
(1) = (4b)*0,02 + (4c)*0,002 met een minimum van € 5.1.2f als het begrotingstotaal kleiner of gelijk is aan 5.1.2f. En als begrotingstotaal groter dan € 5.1.2f is is het drempelbedrag gelijk aan € 5.1.2f, vermeerderd met 0,2% van het deel van het begrotingstotaal dat de € 5.1.2f te boven gaat.		Drempelbedrag	5.1.2f		
(2) Berekening kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen					
		Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
(5a)	Som van de per dag buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen (negatieve bedragen tellen als nihil)	5.1.2f			
(5b)	Dagen in het kwartaal	90	91	92	92
(2) - (5a) / (5b)	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	5.1.2f			

6.5 Verbonden partijen

Verbonden partijen

In 2025 bestaat de GR-KCV uit de gemeenten Bernheze, Boekel, Land van 5.1.2e, Maashorst, Meierijstad en Oss. Deze gemeenten zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor het Kleinschalig Collectief Vervoer binnen het samenwerkingsverband. Elke gemeente is vertegenwoordigd in het Algemeen Bestuur (AB), waardoor alle betrokken partijen inspraak hebben in het beleid en de besluitvorming. De bevoegdheden van het Algemeen Bestuur en het Dagelijks Bestuur (DB) zijn vastgelegd in de regeling Kleinschalig Collectief Vervoer. Binnen deze constructie fungeert de GR-KCV als verbonden partij voor de deelnemende gemeenten. Deelname aan de GR-KCV gebeurt op basis van een Gemeenschappelijke Regeling, waarbij de kosten worden verdeeld naar rato van het aantal inwoners per gemeente.

Naast de gemeenten is er met de provincie een Samenwerkingsovereenkomst afgesloten. Hierdoor wordt de samenwerking met de provincie geborgd en zijn de afspraken en verantwoordelijkheden duidelijk vastgelegd.

De verplichte paragrafen omtrent lokale heffingen, onderhoud van kapitaalgoederen en grondbeleid zijn niet van toepassing op de GR-KCV, gezien de aard van de werkzaamheden en het samenwerkingsverband.

6.6 Programmaverantwoording

Programma 1: Wmo-vervoer

Het coronavirus heeft blijvende gevolgen gehad voor het Wmo-vervoer. Sinds 2023 is het gerealiseerde vervoersvolume stabiel gebleven op ongeveer 85% van het niveau van 2019. Dit betekent dat het aantal ritten en het gebruik van het Wmo-vervoer zich niet volledig heeft hersteld tot het pre-coronaniveau, maar dat er wel sprake is van stabiliteit in de uitvoering.

Programma 2: Aanvullend OV-vervoer

In 2023 was het vervoersvolume van het OV-vervoer weer in pas met het Wmo-vervoer. Vanaf 2024 is er echter een duidelijke daling zichtbaar in het OV-regiotaxi vervoer. In dat jaar lag het vervoersvolume op slechts 62% van het niveau van 2019. In 2025 is dit volume nog eens met 11% afgenomen ten opzichte van 2024, wat wijst op een voortgezette daling in het gebruik van het OV-regiotaxivervoer.

Programma 3: Bestedingsplan projecten

In het begin van 2023 zijn OV-opstapdagen georganiseerd voor alle inwoners van de deelnemende gemeenten, met als doel hen kennis te laten maken met het openbaar vervoer. Voor mensen die naar aanleiding van deze dagen een OV-chipkaart hebben aangeschaft, zijn praktijkdagen opgezet om begeleiding te bieden bij het reizen met het OV. In 2024 en 2025 zijn er geen OV-opstapdagen meer georganiseerd, wat een wijziging in het projectaanbod betekent ten opzichte van voorgaande jaren.

Organisatiekosten Servicepunt Regiotaxi

De organisatiekosten voor het Servicepunt Regiotaxi zijn lager uitgevallen, met een onderschrijding van € 5.1.2f. Deze onderschrijding is vooral te verklaren doordat nieuwsbrieven niet langer per post worden verzonden, wat kosten bespaart, en door een hogere financiële bijdrage van de Provincie aan het Servicepunt.

6.7 Taakvelden

Taakveld		Begroting 2025	Jaarrekening 2025	Jaarrekening 2024	Vershil jaarrekening 2025 tov 2024
BATEN					
Exploitatie vervoer					
6.71	Bijdrage gemeenten: Wmo-vervoer	5.1.2f			
2.5	Bijdrage Provincie: OV-regiotaxivervoer	5.1.2f			
5.1.2f	Bijdrage Provincie: OV-adviezen	5.1.2f			
Totaal Programma 2		5.1.2f			-
Overhead					
0.4	Bijdrage gemeenten: organisatiekosten	5.1.2f			
5.1.2f	Bijdrage Provincie: organisatiekosten	5.1.2f			
5.1.2f	Bijdrage Provincie: projecten incl. opbrengsten VEP	-	5.1.2f		
Totaal inkomsten organisatiekosten		5.1.2f			
Totaal baten		5.1.2f			-
LASTEN					
Exploitatie vervoer					
6.71	Exploitatiekosten Wmo-vervoer	5.1.2f			
2.5	Exploitatiekosten OV-vervoer	5.1.2f			
2.5	Exploitatiekosten OV-adviezen	5.1.2f			
Totaal Programma 2		5.1.2f			-
Overhead					
0.4	Personeelslasten	5.1.2f			
0.4	Overige bedrijfskosten	5.1.2f			
0.8	Onvoorzien	5.1.2f			
0.4	Personeelslasten Projecten	-	0	0	0
0.4	Overige bedrijfskosten Projecten	5.1.2f			0
Totaal organisatiekosten		5.1.2f			
Totaal lasten		5.1.2f			
Resultaat vóór bestemming		5.1.2f	5.1.2f		04
Bestemming resultaat					
Ten laste (+)/gunste (-) van Bestemmingsreserve Projecten		5.1.2f			
Ten laste (+)/gunste (-) van Bestemmingsreserve opvolging manager		0	0	- 5.1.2f	
Ten laste (+)/gunste (-) van het Weerstandsvermogen		0	0	0	0
Rekeningresultaat		-	5.1.2f		
(Geraamde) projectkosten		5.1.2f			

6.8 Beleidsindicatoren

Taakveld 0. bestuur en ondersteuning			Beleidsindicator	
nr	naam indicator	eenheid	Begroting	Jaarrekening
1	formatie	FTE per 1.000 inwoners	5.1.2f	
2	Bezetting	FTE per 1.000 inwoners	5.1.2f	
3	Apparaatskosten	Kosten per inwoner	5.1.2f	
4	Externe inhuur	Kosten als % van totale loonsom + totale kosten inhuur externen	8,3%	14,4%
5	Overhead	% van totale lasten	12,1%	10,8%

De cijfers zijn ontleend aan de eigen begroting en jaarrekening.

JAARREKENING



1. WAARDERINGSGRONDSLAGEN JAARREKENING

1.1 Algemene grondslagen

De jaarrekening is opgemaakt met inachtneming van de voorschriften die het Besluit Begroting en Verantwoording Provincies en Gemeenten (BBV) daarvoor geeft. Dit besluit is met ingang van 1 januari 2004 in werking getreden.

De waardering van de activa en passiva en de bepaling van het resultaat vinden plaats op basis van historische kosten. Tenzij bij de desbetreffende balansrubriek anders is vermeld, worden de activa en passiva tegen nominale waarden opgenomen.

De baten en lasten worden toegerekend aan het jaar waarop zij betrekking hebben. Baten worden slechts opgenomen als ze op de balansdatum gerealiseerd zijn. Lasten en risico's die hun oorsprong vinden vóór het einde van het begrotingsjaar worden opgenomen als ze vóór het opmaken van de jaarrekening bekend zijn geworden.

Personeelslasten worden in principe toegerekend aan het boekjaar waarop ze betrekking hebben. Formeel is het opnemen van voorzieningen c.q. schulden uit hoofde van jaarlijks terugkerende arbeidskosten gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume echter verboden. Om deze reden worden sommige personele lasten daarom toegerekend aan de periode waarin uitbetaling plaatsvindt. Daarbij moet worden gedacht aan overlopende vakantiegeld- en verlofaanspraken en subsidieontvangsten.

De GR-KCV is ondernemer voor de omzetbelasting en met ingang van 1 januari 2012 BTW verschuldigd over haar activiteiten. De lasten en baten in de jaarrekening zijn exclusief BTW.

1.2. Balans

De toegepaste waarderingsgrondslagen met betrekking tot de balans zijn als volgt:

Vaste activa

De vaste activa worden gewaardeerd tegen historische kostprijs verminderd met de jaarlijkse afschrijvingen. De afschrijving geschiedt lineair en de afschrijvingstermijn is 5 jaar.

Uitzettingen met een rente-typische looptijd korter dan 1 jaar

De uitzettingen met een rente-typische looptijd korter dan 1 jaar worden gewaardeerd tegen de verkrijgingsprijs (nominale waarde). Het debiteurenrisico wordt als zeer minimaal beschouwd omdat het vorderingen in het algemeen op overheidslichamen zijn. Een voorziening voor oninbaarheid is om deze reden dan ook niet gevormd.

Liquide middelen

De liquide middelen zijn tegen nominale waarde opgenomen. Op grond van art.2 Wet FIDO (Wet Financiering decentrale overheden) worden overtollige liquiditeiten bij 's Rijks schatkist aangehouden.

Overlopende activa

Overlopende activa worden gewaardeerd tegen verkrijgingsprijs (nominale) waarde.

Eigen vermogen

Onder het eigen vermogen zijn opgenomen de algemene reserve, de bestemmingsreserves en het saldo van de rekening van baten en lasten.

- De algemene reserve dient om incidentele tegenvallers in de organisatiekosten en de exploitatiekosten op te vangen.

- Bestemmingsreserves zijn reserves waaraan het Algemeen Bestuur een bepaalde bestemming heeft gegeven. Dit zijn vermogensbestanddelen die alleen in de aangegeven richting zijn aan te wenden.

Netto vlottende schulden met een rente-typische looptijd korter dan 1 jaar

Deze post betreft crediteuren en kortlopende schulden.

1.3. Rechtmatigheid

De in de jaarrekening opgenomen rechtmatigheidsverantwoording is opgesteld op basis van de kaders zoals besloten in de financiële verordening en op basis van de kadernota rechtmatigheid 2025 van de Commissie BBV van oktober 2025.

Dat betekent dat:

- Rechtmatigheid het voorwaardencriterium, het begrotingscriterium en het misbruik & oneigenlijk gebruik criterium omvat:
- Voor het voorwaardencriterium bestaat de norm uit het normenkader zoals op 23 oktober 2025 door het algemeen bestuur is vastgesteld
- Voor het begrotingscriterium geldt dat alle overschrijdingen van lasten onrechtmatig zijn, waarbij voor een aantal scenario's in de financiële verordening is beschreven wanneer deze overschrijdingen acceptabel zijn. Voor over- en onderschrijdingen van baten, onderschrijdingen van lasten geldt dat deze als onrechtmatig zijn aangemerkt indien ze niet tijdig aan het algemeen bestuur zijn gemeld.
- Ten aanzien van het M&O criterium is er geen M&O beleid opgesteld.
- De rechtmatigheidsverordening is opgesteld binnen de kaders van de kadernota rechtmatigheid 2025 van de commissie BBV van september 2025 alsmede onze eigen financiële verordening.

Dit betekent dat:

- Een verantwoordingsgrens van 1% (€ 5.1.2f) is gehanteerd waarboven cumulatieve fouten en onduidelijkheden in de rechtmatigheidsverantwoording worden opgenomen.
- Een rapporteringstolerantie van 3% (€ 5.1.2f) is gehanteerd waarboven fouten en onduidelijkheden in de paragraaf bedrijfsvoering worden opgenomen.

2. BALANS PER 31 DECEMBER 2025

* BEDRAGEN IN EURO

BALANS					
ACTIVA	31-dec-25	31-dec-24	PASSIVA	31-dec-25	31-dec-24
	€	€		€	€
Vaste activa			Vaste passiva		
Investerings met een economisch nut	5.1.2f		Eigen vermogen		
			Algemene reserve	5.1.2f	
			Bestemmingsreserve projecten	5.1.2f	
			Bestemmingsreserve opvolging manager	5.1.2f	
			Gerealiseerd resultaat	5.1.2f	
Totaal vaste activa	5.1.2f		Totaal vaste passiva	5.1.2f	
Vlottende activa			Vlottende passiva		
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar			Netto Vlottende Schulden met een rentetypische looptijd korter dan een jaar		
Vorderingen op openbare lichamen	5.1.2f		Overige schulden	5.1.2f	
			Overlopende passiva		
Uitzetting in Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	5.1.2f		Overige vooruit ontvangen bedragen die ten bate van het volgende begrotingsjaar komen	0	0
Liquide middelen	5.1.2f				
Overige nog te ontvangen bedragen en de vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen	5.1.2f		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	5.1.2f	
Totale vlottende activa	5.1.2f		Totaal vlottende passiva	5.1.2f	
Totale Activa	5.1.2f		Totale Passiva	5.1.2f	

3. OVERZICHT BATEN EN LASTEN

3.1 Programma Exploitatie: Taakveld 0.8 Overige baten en lasten

	Begroting	Werkelijk	Werkelijk
	2025	2025	2024
Baten			
4.32. Bijdrage exploitatiekosten Wmo	5.1.2f		
5.1.2f Bijdrage exploitatiekosten OV (Provincie)	5.1.2f		
5.1.2f Bijdrage Provincie OV-advies	5.1.2f		
Totaal baten	5.1.2f		
Lasten			
3.8. Exploitatiekosten WMO	5.1.2f		
3.8. Exploitatiekosten OV (Provincie)	5.1.2f		
3.8. Exploitatiekosten OV-advies	5.1.2f		
Totaal lasten	5.1.2f		
0.11. Gerealiseerd saldo van baten en lasten op exploitatie	0	0	0

3.2 Overhead: Taakveld 0.4 Bestuur en ondersteuning

	Begroting	Realisatie	Realisatie
	2025	2025	2024
Baten			
4.32./4.34. Bijdrage beheerkosten	5.1.2f		
4.34. Bijdragen projecten	-	4.5.1.2f	-
4.38. Eigen bijdragen VEP	-	5.1.2f	
Totaal baten	5.1.2f		
Lasten			
1.1. Personele kosten	5.1.2f		
3.8. Overige kosten	5.1.2f		
Totaal lasten	5.1.2f		
Gerealiseerd saldo van baten en lasten op beheer	5.1.2f	5.1.2f	
Gerealiseerd totaal saldo van baten en lasten			
Gerealiseerd saldo van baten en lasten op exploitatie	-	-	-
Gerealiseerd saldo van baten en lasten op beheer	5.1.2f	5.1.2f	
Totaal Gerealiseerd totaal saldo van baten en lasten	5.1.2f		
Mutaties reserves			
7.1. T.l.v. Bestemmingsreserve projecten	5.1.2f		
7.1. T.g.v. Bestemmingsreserve opvolging manager	-		5.1.2f
Gerealiseerd resultaat	0-	5.1.2f	

4. TOELICHTING OP DE BALANS PER 31 DECEMBER 2025

4.1 Activa

*Bedragen in euro

	31-12-2025	31-12-2024
--	------------	------------

Vaste activa

Investerings met een economisch nut

Boekwaarde begin boekjaar

Aanschaf mobiele telefoon

Afschrijving boekjaar

Boekwaarde einde boekjaar

5.1.2f	
0	5.1.2f
- 5.1.2f	
5.1.2f	

De vaste activa worden gewaardeerd tegen historische kostprijs verminderd met de jaarlijkse afschrijvingen. De afschrijving geschiedt lineair en de afschrijvingstermijn is 5 jaar. In 2025 is een extra-afschrijving verantwoord in verband met de aanschaf van nieuwe laptops begin 2026.

Flottende activa

Uitzettingen met een rente typische looptijd korter dan één jaar

Vorderingen op openbare lichamen

Per 31 december 2025 nog te vorderen voor:

Deelnemende gemeenten, exploitatie WMO november en december 2025

Vorderingen Voor Elkaar Pas

5.1.2f	
0	0

Totaal

5.1.2f	
--------	--

Uitzetting in Rijksschatkist met een rente-typische looptijd korter dan één jaar

5.1.2f	
--------	--

Liquide middelen

Rabobank

5.1.2f	
--------	--

Overige nog te ontvangen bedragen en de vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen

Facturering Provincie 4e kwartaal 2025

Te ontvangen rente schatkistbankieren 4e kwartaal 2025

Nog te ontvangen BTW

Totaal Overlopende activa

5.1.2f	0
	5.1.2f
5.1.2f	
5.1.2f	

4.2 Passiva

Vaste passiva

Het verloop van het eigen vermogen kan als volgt worden weergegeven:

Reserves	1-1-2025			31-12-2025	
	Voor resultaat-bestemming	Resultaatbestemming 2024	Na resultaatbestemming 2024	Toevoegingen	Onttrekkingen
Algemene reserve (weerstandvermogen)	5.1.2f			0	0
Bestemmingsreserve projecten	23 5.1.2f	5.1.2f 92	5.1.2f	0	5.1.2f
Bestemmingsreserve opvolging manager	0	5.1.2f		0	0
Te bestemmen resultaat	5.1.2f	5.1.2f	0	5.1.2f	0
	5.1.2f				

Algemene reserve (weerstandsvermogen)

In 2025 is het voordelig resultaat van 2024 ad € 5.1.2f ten gunste van de algemene reserve gebracht, conform het bestuursbesluit bij de vaststelling van de jaarrekening 2024.

Bestemmingsreserve projecten

De reserve is gevormd uit nog niet bestede subsidies van de provincie over de jaren tot en met 2015. De reserve wordt aangewend ten behoeve van de kosten die gemaakt moeten worden voor projecten, indien een eventuele bijdrage van de provincie voor projecten niet voldoende is om de projectkosten te dekken. In 2025 wordt € 5.1.2f ten laste van de reserve gebracht met betrekking tot het project Voor Elkaar Pas.

Bestemmingsreserve opvolging manager

De reserve is gevormd om de dubbele personeelskosten te dekken die voortvloeien uit de pensionering van de manager in 2026. Over een periode van ca. 9 maanden (januari tot en met september 2026) zal vervanging voor de manager aangetrokken zijn. Deze periode is inclusief 6 maanden (gekocht) verlof van de manager, waarvoor geen voorziening is gevormd.

Vlottende passiva

Netto Vlottende schulden met een rente-typische looptijd korter dan een jaar		
	31-12-2025	31-12-2024
Crediteuren en Overige schulden		
Per 31 december was te betalen aan:		
Connexxion, december 2024	5.1.2f	
Overige crediteuren	5.1.2f	
Totaal crediteuren	5.1.2f	
<i>Verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen, met uitzondering van jaarlijks terugkerende arbeidskosten en gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume</i>		
Accountantskosten	5.1.2f	
Nog te betalen BTW	-	5.1.2f
Pensioen, sociale lasten en belasting	5.1.2f	
Overige kosten	5.1.2f	
Totaal Overige schulden	5.1.2f	

4.3 Schatkistbankieren

Het verloop van het schatkistbankieren in 2025 is opgenomen in de paragraaf financiering.

4.4 Niet in de balans opgenomen rechten en verplichtingen

Per 31 december 2025 bedroeg de waarde van het niet opgenomen verlof € 5.1.2f. In onderstaande tabel zijn de langlopende contracten met leveranciers opgenomen.

Leverancier	Inzake	Einddatum	Jaarlijkse kosten	Opzeggen per
Connexion	Vervoer Wmo / OV	31-12-2028	€ 5.1.2f	
Gemeente Oss	Huur kantoorruimte	31-12-2026	€ 5.1.2f	Jaar
DHS	ICT-dienstverlening	31-12-2026	€ 5.1.2f	Jaar
Mybility	Klantportaal / Vervoerspas	31-12-2026	€ 5.1.2f	ar
DataStreams	DataPortal	31-12-2026	€ 5.1.2f	Jaar
Exact Online	Financiële administratie	31-12-2026	€ 5.1.2f	Jaar
Moventem	Klanttevredenheidsonderzoek	31-12-2027	€ 5.1.2f	
Babel Communicatie	Website VervoerVoorMij	31-12-2026	€ 5.1.2f	Jaar

5. TOELICHTING OVERZICHT BATEN EN LASTEN 2025

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de baten en lasten van de reguliere organisatiekosten en de projecten over 2025.

Rekening van baten en lasten	Totaal			WMO-OV			Projecten		
	Begroot	Realisatie	Afwijking	Begroot	Realisatie	Afwijking	Begroot	Realisatie	Afwijking
Bijdrage beheerkosten Provincie	6 5.1.2f		0	6 5.1.2f		0	0	0	0
Bijdrage beheerkosten gemeenten	5.1.2f	4	0	5.1.2f		0	0	0	0
Samenwerkingsbijdrage Provincie	0	-4.235	-4.235	0	0	0	0	-4.235	-4.235
Eigen bijdragen Voor Elkaar pas	0	6.412	6.412	0	0	0	0	6.412	6.412
Totaal opbrengsten	617.835	620.012	2.177	617.835	617.835	0	0	2.177	2.177
Personeel in dienst	370.750	363.723	7.027	370.750	363.723	-7.027	0	0	0
Kosten inhuur personeel	33.514	61.221	-27.707	33.514	61.221	27.707	0	0	0
Overige personeelskosten	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Totaal personeelskosten	404.264	424.944	-20.680	404.264	424.944	20.680	0	0	0
Totaal Overige bedrijfskosten	263.571	130.031	133.540	213.571	117.017	-96.554	50.000	13.014	-36.986
Totaal bedrijfslasten	667.835	554.975	112.860	617.835	541.960	-75.875	50.000	13.014	-36.986
Gerealiseerd totaal saldo baten en lasten	-50.000	65.037	115.037	0	75.875	75.875	-50.000	-10.837	39.163
Mutaties reserves	50.000	10.837	-39.163	0	0	0	50.000	10.837	-39.163 5.1.2f
Gerealiseerd resultaat	0	5.1.2f		0	5.1.2f		0	0	0

6. VERSCHILLENANALYSE PROGRAMMA VERVOER EN DE OVERHEAD

Onderstaand worden de verschillen tussen de begrote organisatie- en de werkelijke organisatiekosten op hoofdlijnen verklaard.

6.1 Wmo – OV

Bijdrage organisatiekosten provincie

Met de provincie is voor 2025 een vast bedrag afgesproken op basis van de hoogte van de organisatiekosten over 2024. Voor 2025 is een indexatie toegepast.

Personeelskosten WMO-OV (€ 5.1.2f lagere kosten)

De personeelskosten zijn over 2025 binnen de begroting gebleven. In de begroting was rekening gehouden met mogelijke effecten van een functiewaardering. Op basis van de huidige werkzaamheden zijn de functies in 2024 opnieuw gewaardeerd. De effecten van de functiewaardering passen binnen het huidige begrotingsniveau.

Kosten inhuur personeel WMO-OV (€ 5.1.2f hogere kosten)

De kosten van externe inhuur onderschrijden de begroting met € 5.1.2f. De overschrijding is met name veroorzaakt door de uitvoering van het klanttevredenheidsonderzoek, aanpassing van het vervoerreglement en kosten voor de werving van de manager.

Overige bedrijfskosten WMO-OV (€ 5.1.2f lagere kosten)

Het verschil (lagere kosten) ad € 5.1.2f bestaat voornamelijk uit de volgende componenten:

- ✓ € 5.1.2f lagere kosten voor huur en dienstverlening gemeente Oss, door overheveling ICT-diensten naar andere dienstverlener.
- ✓ € 5.1.2f lagere kosten op de post Nieuwsbrieven. In 2025 is geen fysieke nieuwsbrief uitgebracht, terwijl in de begroting met twee nieuwsbrieven rekening was gehouden. Dit betreft een incidentele onderschrijding.
- ✓ € 5.1.2f opbrengsten uit rente van schatkistbankieren minus bankkosten. In hoeverre dit een structureel voordeel is, is uiteraard afhankelijk van de renteontwikkeling.
- ✓ € 5.1.2f per saldo lagere kosten op diverse andere kostencategorieën. Deze hebben geen structureel karakter.

Begrotingsrechtmatigheid

In beginsel zijn alle begrotingsoverschrijdingen en -onderschrijdingen onrechtmatig. De over- en onderschrijdingen zijn getoetst of deze onrechtmatig zouden zijn. Voor alle overschrijdingen is geconstateerd dat deze rechtmatig zijn. Voor zover relevant zijn overschrijdingen op individuele posten gecompenseerd door direct-gerelateerde opbrengsten of onderschrijdingen op andere individuele posten binnen hetzelfde programma. Voor een toelichting op de belangrijkste afwijkingen, zie onderdeel 6.1. en 6.2.

Begrotingsonderschrijdingen op vervoer zijn eveneens gecompenseerd. De vervoerder brengt de kosten hiervoor in rekening. Deze kosten worden integraal door gefactureerd naar de betreffende gemeenten en provincie.

6.2 Projecten

Samenwerkingsbijdrage Provincie (begroot € 5.1.2f)

In 2025 heeft het Servicepunt bij de provincie geen aanvraag ingediend voor het uitvoeren van projecten en is er derhalve geen bijdrage van de Provincie ontvangen. In 2025 is een bijdrage over voorgaand jaar in het project Opstapdagen terugbetaald aan de Provincie Noord-Brabant.

Eigen bijdragen Voor Elkaar Pas (opbrengsten € 5.1.2f)

In 2025 zijn eigen bijdragen binnen gekomen voor de Voor Elkaar Pas van € 5.1.2f

Overige bedrijfskosten Projecten (kosten € 5.1.2f)

In 2025 zijn kosten gemaakt ten behoeve van het project Voor Elkaar Pas.

6.3 Vervoer

In onderdeel 2.3. figuur 7 van het jaarverslag zijn de cijfers van de begroting en de gerealiseerde baten en lasten weergegeven in relatie tot de begroting 2025.

7. SAMENWERKINGSBIJDRAGE OV VAN DE PROVINCIE

Met ingang van 2024 worden de exploitatiekosten voor het OV-vervoer (vervoer, regie en verstrekken OV-adviezen) met de provincie afgerekend op factuurbasis. Tot 2024 werd de vergoeding door de provincie nog verkregen na subsidieaanvraag. Op basis van de goedgekeurde aanvraag werd een voorschot ontvangen en werd na afloop van het jaar afgerekend. Deze methodiek is om efficiency-redenen verlaten en vervangen door facturering door de GR-KCV. Het gevolg is tevens dat geen definitieve subsidieafrekening hoeft worden ingediend.

8. VERWERKING RESULTAAT

Het gerealiseerd resultaat bedroeg € 5.1.2f voordelig. We stellen voor € 5.1.2f van dit voordelige resultaat ten gunste te brengen van de algemene reserve en € 5.1.2f terug te storten naar de deelnemende gemeente naar rato van het inwoneraantal.

9. RECHTMATIGHEIDSVERANTWOORDING 2025

Verantwoordelijkheid dagelijks bestuur

De baten en lasten alsmede de balansmutaties moeten getrouw in de jaarrekening worden opgenomen. Uit het getrouw opnemen van de baten en lasten alsmede de balansmutaties, blijken een drietal rechtmatigheidscriteria niet expliciet. Dit betreffen het begrotings-, voorwaarden-, en misbruik- en oneigenlijk gebruikscriterium.

In deze rechtmatigheidsverantwoording licht het dagelijks bestuur toe in hoeverre bij de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties het begrotings-, voorwaarden-, en misbruik- en oneigenlijk gebruik criterium zijn nageleefd. Dit houdt in dat de verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties in overeenstemming zijn met door het Algemeen Bestuur vastgestelde kaders zoals de begroting en verordeningen en met bepalingen in de relevante wet- en regelgeving. Bij de waarderingsgrondslagen in de jaarrekening is het door het algemeen bestuur op 31 oktober 2025 vastgestelde normenkader van de relevante wet- en regelgeving verder toegelicht.

Grensbedrag

Deze verantwoording hanteert een grensbedrag omdat alleen de van belang zijnde aspecten in de verantwoording hoeven te worden betrokken. Deze grens is door het algemeen bestuur bepaald en bedraagt 1% van de totale lasten inclusief toevoegingen aan de reserves en is daarmee vastgesteld op € 5.1.2f (afgerond naar beneden).

Bevindingen

Het dagelijks bestuur is van mening dat de in deze jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties rechtmatig tot stand zijn gekomen binnen de daarvoor gestelde grens.

- ✓ Voorwaardencriterium: geen afwijkingen
- ✓ Begrotingscriterium: geen afwijkingen
- ✓ Misbruik- en oneigenlijk gebruik-criterium: geen afwijkingen

Aanvullende toelichting

In de paragraaf bedrijfsvoering is aanvullende informatie opgenomen over de financiële rechtmatigheid. Deze uitleg is gebaseerd op de Kadernota rechtmatigheid van de commissie BBV en op basis van de afspraken met het algemeen bestuur vastgelegd in de financiële verordening.

10. WET NORMERING BEZOLDIGING TOPFUNCTIONARISSEN (WNT)

De WNT is van toepassing op de GR-KCV Brabant Noordoost. Het voor de GR-KCV Brabant Noordoost toepasselijke bezoldigingsmaximum is in 2025 € 5.1.2f en betreft het algemeen bezoldigingsmaximum.

10.1 Bezoldiging topfunctionarissen

In onderstaande tabellen zijn de leidinggevende topfunctionarissen met dienstbetrekking en, indien aanwezig, de leidinggevende topfunctionarissen zonder dienstbetrekking opgenomen.

Tabel 1a.

Leidinggevende topfunctionarissen met dienstbetrekking en leidinggevende topfunctionarissen zonder dienstbetrekking vanaf de 13e maand van de functievervulling inclusief degenen die op grond van hun voormalige functie nog 4 jaar als topfunctionaris worden aangemerkt.

Bedragen X € 5.1.2f		5.1.2e
Functiegegevens		
Functie	Secretaris	
Aanvang en einde functievervulling in 2025	1/1– 31/12	
Omvang dienstverband	1,00 fte	
Dienstbetrekking?	Ja	
Bezoldiging		
Beloning plus belastbare onkostenvergoeding	€ 5.1.2f	
Beloningen betaalbaar op termijn	€ 5.1.2f	
Subtotaal	€ 5.1.2f	
Individueel toepasselijke bezoldigings-maximum	€ 5.1.2f	
1/1 /- Onverschuldigd betaald bedrag en nog niet terugontvangen bedragen	€ 5.1.2f	
Bezoldiging		
Het bedrag van de overschrijding en de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan		N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling		N.v.t.

Gegevens 2023		5.1.2e
Functiegegevens		
Functie	Secretaris	
Aanvang en einde functievervulling in 2023	1/1-31/12	
Omvang dienstverband	1,00 fte	
Dienstbetrekking?	Ja	
Bezoldiging		
Beloning plus belastbare onkostenvergoeding	€ 5.1.2f	
Beloningen betaalbaar op termijn	€ 5.1.2f	
Subtotaal	€ 5.1.2f	
Individueel toepasselijk bezoldigings-maximum	€ 5.1.2f	
1/1 /- Onverschuldigd betaald bedrag en nog niet terugontvangen bedragen	€ 5.1.2f	
Bezoldiging		
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling		N.v.t.

1b.

Leidinggevende topfunctionarissen zonder dienstbetrekking in de periode kalendermaand 1 t/m 12: Niet van toepassing voor de GR-KCV in 2025

1c.

Toezichthoudende topfunctionarissen: Niet van toepassing voor de GR-KCV in 2025.

Tabel 1d:

Topfunctionarissen met een totale bezoldiging van € 5.1.2f of minder

Naam	Gemeente	Bestuur	Periode
Rik 5.1.2e agne	Meerijstad	AB/DB voorzitter	01-01-2025 t/m 31-12-2025
5.1.2e		AB/DB lid	01-01-2025 t/m 31-12-2025
5.1.2e		AB/DB lid	01-01-2025 t/m 31-12-2025
5.1.2e		AB lid	01-01-2025 t/m 31-12-2025
5.1.2e		AB lid	01-01-2025 t/m 31-12-2025
5.1.2e	Oss	AB lid	01-01-2025 t/m 31-12-2025

1e.

Topfunctionaris met een totale bezoldiging van meer dan € 5.1.2f : Niet van toepassing voor de GR-KCV in 2025.

1f.

Topfunctionaris met een totale bezoldiging van meer dan € 5.1.2f waarop de anticumulatie bepaling van toepassing is: Niet van toepassing voor de GR-KCV in 2025.

1g.

Topfunctionaris met een totale bezoldiging van € 5.1.2f of minder waarop de anticumulatiebepaling van toepassing is: Niet van toepassing voor de GR-KCV in 2025.

10.2 Uitkeringen wegens beëindiging dienstverband aan topfunctionarissen

Uitkeringen wegens beëindiging dienstverband aan topfunctionarissen met of zonder dienstbetrekking inclusief degenen die op grond van hun voormalige functie nog 4 jaar als topfunctionaris worden aangemerkt hebben in 2025 niet plaatsgevonden.

10.3 Overige rapportageverplichtingen op grond van de WNT

Naast de hierboven vermelde topfunctionarissen zijn er geen overige functionarissen met een dienstbetrekking die in 2025 een bezoldiging boven het individueel toepasselijke drempelbedrag hebben ontvangen.

Gebeurtenissen na balansdatum:

Per 31 december 2025 zijn er geen omstandigheden bekend die nadere informatie geven over de feitelijke situatie per balansdatum.

BIJLAGE 1. TAAKVELDEN – OVERZICHT BATEN EN LASTEN PER TAAKVELD

Taakveld		Begroting 2025	Jaarrekening 2025	Jaarrekening 2024	Vershil jaarrekening 2025 tov 2024
BATEN					
Exploitatie vervoer					
6.71	Bijdrage gemeenten: Wmo-vervoer	5.1.2f			
2.5	Bijdrage Provincie: OV-regiotaxivervoer	5.1.2f			
2.5	Bijdrage Provincie: OV-adviezen	15.461	5.1.2f		
	Totaal Programma 2	4.5.1.2f			-
Overhead					
0.4	Bijdrage gemeenten: organisatiekosten	5.1.2f			
0.4	Bijdrage Provincie: organisatiekosten	5.1.2f			
0.4	Bijdrage Provincie: projecten incl. opbrengsten VEP	-	2.177	7.268	-5.090
	Totaal inkomsten organisatiekosten	5.1.2f			
Totaal baten		5.1.2f			-
LASTEN					
Exploitatie vervoer					
6.71	Exploitatiekosten Wmo-vervoer	5.1.2f			
2.5	Exploitatiekosten OV-vervoer	5.1.2f			
2.5	Exploitatiekosten OV-adviezen	5.1.2f			
	Totaal Programma 2	5.1.2f			-
Overhead					
0.4	Personeelslasten	5.1.2f			
0.4	Overige bedrijfskosten	5.1.2f			
0.8	Onvoorzien	5.1.2f			
0.4	Personeelslasten Projecten	-	0	0	0
0.4	Overige bedrijfskosten Projecten	5.1.2f			0
	Totaal organisatiekosten	5.1.2f			
Totaal lasten		5.1.2f			
Resultaat vóór bestemming		5.1.2f	5.1.2f		04
Bestemming resultaat					
Ten laste (+)/gunste (-) van Bestemmingsreserve Projecten		5.1.2f			
Ten laste (+)/gunste (-) van Bestemmingsreserve opvolging manager		0	0	- 5.1.2f	
Ten laste (+)/gunste (-) van het Weerstandsvermogen		0	0	0	0
Rekeningresultaat		-	5.1.2f		
(Geraamde) projectkosten		5.1.2f			

BIJLAGE 2. BEGRIPPEN EN AFKORTINGEN

Begrip / afkorting	Omschrijving
Cao	Collectieve Arbeidsovereenkomst.
Code VVR	Voorschriften voor het Veilig Vastzetten van Rolstoelen.
CPI	Consumenten Prijs Index.
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 3. RECHTMATIGHEIDSVERANTWOORDING

De baten en lasten alsmede de balansmutaties moeten getrouw in de jaarrekening worden opgenomen. Uit het getrouw opnemen van de baten en lasten alsmede de balansmutaties, blijken een drietal rechtmatigheidscriteria niet expliciet. Dit betreffen het begrotings-, voorwaarden-, en misbruik- en oneigenlijk gebruik criteria. In deze rechtmatigheidsverantwoording licht het dagelijks bestuur toe in hoeverre bij de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties het begrotings-, voorwaarden-, en misbruik- en oneigenlijk gebruik criteria zijn nageleefd. Dit houdt in dat de verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties in overeenstemming zijn met door het Algemeen bestuur vastgestelde kaders zoals de begroting en gemeentelijke verordeningen en met bepalingen in de relevante wet- en regelgeving. Bij de waarderingsgrondslagen in de jaarrekening is het door het Algemeen Bestuur op 8 april 2025 vastgestelde normenkader van de relevante wet- en regelgeving verder toegelicht.

Deze verantwoording hanteert een grensbedrag omdat alleen de van belang zijnde aspecten in de verantwoording hoeven te worden betrokken. Deze grens is door het Algemeen Bestuur bepaald en bedraagt 1% van de totale lasten inclusief toevoegingen aan de reserves en is daarmee vastgesteld op € 5.1.2f op basis van de jaarrekeningcijfers over 2024 (op basis van de begroting over 2025 is het grensbedrag € 5.1.2f afgerond naar beneden).

De grondslag voor deze verantwoording is de Kadernota Rechtmatigheid 2025 van de Commissie BBV van oktober 2025.

Bevindingen

Het Dagelijks Bestuur is van mening dat de in deze jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties rechtmatig tot stand zijn gekomen binnen de daarvoor gestelde grens.

Om deze mening te kunnen uiten, zijn diverse maatregelen genomen:

1. De limiet voor het beschikken over liquide middelen is begrensd. De administratief medewerker kan betalingen uitvoeren tot een maximum van € 5.1.2f, daarboven is tevens een handtekening van de manager noodzakelijk. De manager kan tot maximaal € 5.1.2f betalingen verrichten,
2. De financieel adviseur controleert tweemaal per jaar de wijzigingen in bankrekeningnummers en legt dit vast ten behoeve van bewijs daarvan,
3. De financieel adviseur controleert of geen dubbele betalingen zijn gedaan en legt dit vast,
4. De financieel adviseur controleert over het gehele jaar steekproefsgewijs of tegenover de aan de GR-KCV gefactureerde bedragen prestatie ten behoeve van de GR-KCV zijn verricht en legt dit vast,
5. De financieel adviseur controleert de verbanden en aansluitingen in de financiële administratie, zodat zekerheid bestaat over de volledigheid van de opbrengsten en de betrouwbaarheid van de financiële rapportages.

In 2025 is geen sprake geweest van onrechtmatigheden en zijn geen aanwijzingen geconstateerd van fraude of oneigenlijke gebruik van middelen van de GR-KCV.

Controleverklaring



Kadernota 2027

INHOUD

1.	INLEIDING	3
2.	ONTWIKKELINGEN	4
3.	BELEIDSKADERS	6
4.	ORGANISATIE	8
5.	GOVERNANCE	9
6.	FINANCIËLE UITGANGSPUNTEN	10
7.	BATEN EN LASTEN	13
8.	BIJDRAGE GEMEENTE	14
	BIJLAGE: GEBRUIKTE AFKORTINGEN	16

1. INLEIDING

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

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

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

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

Met deze kadernota:

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

2. ONTWIKKELINGEN

2.1 Vervoersvolume

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

Sinds 1-1-2024 is Connexion Taxi Services de opdrachtnemer voor het regiotaxivervoer. Connexion voert de regie en verzorgt met drie lokale onderaannemers het vervoer in de regio Noordoost-Brabant. De looptijd van het contract is vijf jaar met driemaal een verlengingsoptie van telkens een jaar.

2.2 Zero Emissie doelstelling

Landelijke ontwikkelingen

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

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

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

Knelpunten zero emissie transitie

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

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

Regionale situatie

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

2.3 Vergrijzing

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

2.4 Beheersbaarheid vervoer

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

Voor Elkaar Pas

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

Kleinschalige mobiliteitsoplossingen

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

2.5 Ontwikkelingen in de taxibranche

NEA-index

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

Chauffeurstekort

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

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

2.6 BravoFlex

Per 1 januari 2026 is in Oost-Brabant BravoFlex uitgerold. BravoFlex is een vraagafhankelijk openbaar vervoerssysteem dat het reguliere busnetwerk van Arriva aanvult. Met Bravoflex boekt

men vooraf een rit die de reiziger brengt van een halte in de buurt naar een ov-overstaphalte. Dit is een grotere bushalte of treinstation vanwaar men verder reist met lijnbus, buurtbus of trein. De bus en trein zijn de basis van het openbaar vervoer.

Met Bravoflex zijn ook minder goed bereikbare gebieden aangesloten op het openbaar vervoer, zoals landelijke gebieden, buurtschappen of bedrijventerreinen waar geen buurtbus, bus of trein rijdt. Hiervoor zijn extra Bravoflex-haltes geplaatst in Noordoost-Brabant.

Bravoflex heeft geen vaste vertrektijden en rijdt op afroep. Daarmee is er altijd een goede aansluiting op de vertrek- of aankomsttijden van de bus of trein. Er is geen dienstregeling. De reiziger reserveert de rit via de app, telefonisch of via de website.

Halte-Halte taxi

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

Tariefstructuur:

1. € 5.1.2f wanneer geen lijnbus op de route rijdt
2. € 5.1.2f wanneer een lijnbus binnen 30 minuten voor/na beschikbaar is
3. Kinderen tot en met 11 jaar reizen gratis met volwassene
4. Halte-Halte taxi (5x OV tarief):
 - opstaptarief € 5.1.2f (tarieven 5.1.2f)
 - km-tarief van € 5.1.2f per kilometer (tarieven 5.1.2f 26)

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

3. BELEIDSKADERS

3.1 Doelstelling

Het sociaal-recreatieve doelgroepenvervoer draagt bij aan:

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

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

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

3.2 Efficiënt vervoer

Instrumenten voor efficiency:

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

3.3 Voorliggende voorzieningen

Optimalisatie OV-gebruik

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

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

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

3.4 Duurzaamheid

Verduurzamingsambitie

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

Herziene aanpak:

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

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

4. ORGANISATIE

4.1 Servicepunt Regiotaxi Noordoost-Brabant

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

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

Wet modernisering elektronisch bestuurlijk verkeer

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

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

Financiële impact:

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

Adviesfunctie

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

1. Beleidsadvisering

- Advisering gemeenten over beleidsoptimalisatie
- Benchmarking en best practices
- Impact-analyses beleidswijzigingen

2. Bewustwording en signalering

- Inzicht in vervoersspecificaties per gemeente
- Signalering trends en ontwikkelingen
- Vroegtijdige waarschuwing bij afwijkingen

3. Communicatie

- Optimalisatie interne en externe communicatie
- Voorlichting aan klanten en stakeholders
- Transparante informatievoorziening

4. Managementinformatie

- Periodieke managementrapportages
- Gedetailleerde analyses op maat
- Continue klanttevredenheidsonderzoek

5. Klantcontact

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

5. GOVERNANCE

5.1 Bestuursvorm

Huidige situatie

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

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

5.2 Provincie Noord-Brabant

Uittreding uit GR-KCV

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

Inhoud Samenwerkingsovereenkomst:

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

Financiële afspraken:

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

5.3 Evaluatie bestuursvorm

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

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

In dit kader heeft een verkenning plaatsgevonden of samenwerking met de regio 's-Hertogenbosch meerwaarde zou bieden door schaalvergroting. De regio 's-Hertogenbosch heeft aangegeven geen schaalvergroting te ambiëren op dit moment.

Uit de eerste inventarisatie blijkt het volgende:

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

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

6. FINANCIËLE UITGANGSPUNTEN

6.1 Financieringsstructuur

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

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

6.2 Verdeelsystematiek gemeenten

Organisatiekosten:

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

Vervoerskosten:

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

Deze verdeelsystematiek zorgt voor:

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

6.3 Weerstandsvermogen

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

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

Doel weerstandsvermogen:

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

Belangrijkste risico's:

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

6.4 Uitgangspunten begroting 2027

Vervoersvolume

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

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

Indexering

Voor de verschillende kostensoorten worden de volgende indexpercentages gehanteerd:

1. NEA-index: 3,5% (2027-2030)

- Vervoerskosten volgen NEA-index
- Prognose gebaseerd op macro-economische ontwikkelingen
- Indexering 2026 is 4,1% (bekend)
- Voor 2027-2030 gehanteerd: 3,5%

2. Salariskosten: 3,8%

- Gebaseerd op cao-ontwikkelingen gemeentesector
- Rekening houdend met loonindexering en periodieken
- In lijn met landelijke ontwikkelingen publieke sector

3. Overige bedrijfskosten: 3,3%

- Afgeleid van dienstenprijzenindex (DPI)
- Toepassing op huur, energie, communicatie, etc.

Afrekensystematiek

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

Deze systematiek biedt:

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

6.5 Eigen bijdrage klant

Wmo-vervoer

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

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

OV-regiotaxi (BravoFlex)

De provincie bepaalt de eigen bijdrage voor BravoFlex.

7. BATEN EN LASTEN

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

Taakveld	Begroting 2026	Begroting 2027	Meerjarenraming 2028	2029	2030
BATEN					
Programma 1: Wmo-vervoer					
6.71 Bijdrage gemeenten: Wmo-vervoer kilometers	5.1.2f				
Totaal Programma 1	5.1.2f				
Programma 2: Aanvullend OV-vervoer					
2.5 Bijdrage Provincie: OV-regiotaxivervoer kilometers	5.1.2f				
Totaal Programma 2	5.1.2f				
Organisatiekosten Servicepunt Regiotaxi					
0.4 Bijdrage gemeenten: organisatiekosten+projecten	5.1.2f				
Bijdrage Provincie: organisatiekosten	5.1.2f				
Bijdrage Provincie: projecten	PM	PM	PM	PM	PM
Totaal inkomsten organisatiekosten	5.1.2f				
Totaal baten	5.1.2f				
LASTEN					
Programma 1: Wmo-vervoer					
6.71 Bijdrage gemeenten: Wmo-vervoer kilometers	5.1.2f				
Totaal Programma 1	4.5.1.2f				
Programma 2: Aanvullend OV-vervoer					
2.5 Exploitatiekosten OV-vervoer	5.1.2f				
Totaal Programma 2	25.5.1.2f				76
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	51.5.1.2f	51.000
Organisatiekosten Servicepunt Regiotaxi					
0.4 Personeelslasten	42.5.1.2f	438.5.1.2f			
0.4 Overige bedrijfskosten	19.5.1.2f	15.5.1.2f			
0.8 Onvoorzien	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Totaal organisatiekosten	5.1.2f				
5.1.2f					

Tabel 2: Resultaat

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

*Het tekort wordt gedekt uit de 'Bestemmingsreserve Projecten.

8. BIJDRAGE GEMEENTE

*Bedragen exclusief btw.

Organisatiekosten per gemeente

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

Tabel 3. Bijdragen per gemeente

GR-KCV Brabant Noordoost - Organisatiekosten							
	Inwoners	Aandeel	Bijdrage gemeente				
	1-1-2025	%	2026	2027	2028	2029	2030
Bernheze	32.606	8,7%	47.796	49.292	50.919	52.599	54.335
Boekel	11.465	3,0%	16.537	17.332	17.904	18.495	19.105
Land van ^{5.1.2e}	92.817	24,7%	135.439	140.316	144.946	149.730	154.671
Maashorst	59.671	15,8%	87.308	90.208	93.184	96.259	99.436
Meierijstad	84.711	22,5%	124.020	128.062	132.288	136.653	141.163
Oss	95.239	25,3%	139.904	143.977	148.729	153.637	158.707
Totaal	376.509	100%	551.004	569.187	587.970	607.373	627.416

Exploitatiekosten

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

Tabel 4. Bruto exploitatiekosten per gemeente

GR-KCV Brabant Noordoost - Bruto exploitatiekosten exclusief BTW								
	Klanten	% aandeel						
	1-11-2025	klanten	vervoer	2026	2027	2028	2029	2030
Bernheze	842	9,1%	7,9%	313.507	361.137	373.777	386.859	400.399
Boekel	318	3,4%	4,8%	203.438	221.148	228.888	236.900	245.191
Land van 5.1.2e	1.807	19,5%	22,3%	905.361	1.025.617	1.061.514	1.098.667	1.137.120
Maashorst	1.227	13,2%	13,3%	596.808	610.554	631.924	654.041	676.933
Meierijstad	1.760	19,0%	18,3%	907.084	841.101	870.539	901.008	932.544
Oss	3.333	35,9%	33,4%	1.511.229	1.533.178	1.586.840	1.642.379	1.699.862
Totaal Wmo	9.287	100,0%	100,0%	4.437.426	4.592.736	4.753.482	4.919.854	5.092.048

Tabel 5. Netto exploitatiekosten per gemeente

GR-KCV Brabant Noordoost Netto exploitatiekosten ex BTW na aftrek eigen bijdrage klant									
	Begroting 2026		Begroting 2027		2028		2029		2030
	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage Netto
Bernheze	47.743	313.723	49.700	311.437	51.440	322.337	53.240	333.619	55.103 345.296
Boekel	33.568	186.521	34.945	186.204	36.273	192.616	37.651	199.249	39.082 206.109
Land van ^{5.1.2e}	140.186	900.414	145.933	879.684	145.933	915.580	145.933	952.733	145.933 991.187
Maashorst	92.810	591.317	96.615	513.939	99.804	532.120	103.097	550.944	106.499 570.433
Meierijstad	134.300	897.086	139.806	701.295	139.806	730.733	139.806	761.202	139.806 792.738
Oss	236.224	1.414.539	245.909	1.287.270	258.204	1.328.635	265.950	1.376.429	271.269 1.428.593
Totaal Wmo	684.830	4.303.600	712.908	3.879.828	731.460	4.022.022	745.678	4.174.176	757.693 4.334.355

Netto exploitatiekosten

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

Totale kosten per deelnemende gemeente

De totale kosten per gemeente bestaan uit:

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

Tabel 6. Totale kosten per gemeente

GR-KCV Brabant Noordoost -Totale kosten per gemeente					
	2026	2027	2028	2029	2030
Bernheze	361.519	360.729	373.256	386.218	399.631
Boekel	203.438	203.536	210.520	217.744	225.215
Land van ^{5.1.2e}	905.361	1.020.000	1.060.527	1.102.463	1.145.857
Maashorst	596.808	604.147	625.305	647.203	669.869
Meierijstad	907.084	829.357	863.021	897.855	933.900
Oss	1.511.229	1.431.247	1.477.364	1.530.065	1.587.300
Totaal Wmo	4.485.439	4.449.015	4.609.992	4.781.549	4.961.772

BIJLAGE: GEBRUIKTE AFKORTINGEN

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



Begroting 2027

MEERJAREN-PERSPECTIEF 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
	<i>Programma: Vraagafhankelijk vervoer (maatwerkdienstverlening 18+)</i>	18
	<i>Programma: Aanvullend OV (Samenkracht & burgerparticipatie)</i>	18
	<i>Programma: Bestedingsplan Projecten</i>	18
10.	Paragrafen	22
	<i>Weerstandsvermogen en risicobeheersing</i>	22
	<i>Schatkistbankieren voor decentrale overheden</i>	23
	<i>Bedrijfsvoering</i>	23
	<i>Verbonden partijen</i>	24
11.	Financiële begroting	25
	<i>Baten en lasten</i>	25
	<i>Uitgangspunten begroting 2027</i>	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 ^{5.1.2e}, 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
^{5.1.2e}		Voorzitter
^{5.1.2e}	^{5.1.2e}	Bestuurslid
^{5.1.2e}		Bestuurslid
^{5.1.2e} / ^{5.1.2e}	* Oss	Ambtelijk Secretaris

- In januari 2026 is ^{5.1.2e} in dienst getreden als manager/secretaris van het Servicepunt RTNOB. Hij volgt hiermee ^{5.1.2e} 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 regio 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 ontwikkelingslijnen 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 verschraving 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 ^{5.1.2e} 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 € ^{5.1.2f} hebben bedragen. De eigen bijdrage van de pashouders zou in dat geval € ^{5.1.2f} zijn geweest. Na aftrek van de bijdrage van de GR-KCV (€ ^{5.1.2f} per pas) bedraagt de netto besparing voor de GR-KCV € ^{5.1.2f}.

Voor de toekomst willen we ons blijven focussen op efficiënt regiotalxivervoer. 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 worden 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 reguleren 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 verschraving 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. Vraagspreading

- Actieve sturing op spreiding ritten over de dag
- Stimuleren reserveren voor niet-spitsuren
- Dynamische tariefprikkel 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 ^{5.1.2e}, 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, € 5.1.2f 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 verschraving 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 vrijwilligersinitiatieven 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 inloopsprekuren 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 Noordost-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

Reizigerssoort	Tarieven 2026		Tarieven 2027	
	Opstap	Per kilometer	Opstap	Per kilometer
Wmo-tarief	€ 5.1.2f	€ 5.1.2f	€ 5.1.2f	€ 5.1.2f
OV/Vrije reiziger	€ 5.1.2f	€ 5.1.2f	N.v.t.	N.v.t.
Bravoflex hubtaxi		€ 5.1.2f per rit		€ 5.1.2f per rit
indien OV alternatief		€ 5.1.2f per rit		€ 5.1.2f per rit
ravoflex Haltetaxi	€ 5.1.2f	€ 5.1.2f	€ 5.1.2f	€ 5.1.2f
Toeslag aankomst garantierit		€ 5.1.2f		

Wat gaat het kosten?

Programma 1: Maatwerkverlening 18+ (Wmo-vervoer)

Taakveld 6.71	Aandeel Vervoer	Bruto exploitatielasten gemeente				
		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 ^{5.1.2e}	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
Meerijstad	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 ^{5.1.2f}				

Programma 2: Aanvullend OV-vervoer

Taakveld 2.5	Bruto exploitatielasten gemeente				
	2026	2027	Begroting 2028	2029	2030
Lasten					
Vervoer vraagafhankelijk	5.1.2f				
Totaal lasten	5.1.2f				
Baten					
Bijdrage provincie	5.1.2f				
Totaal baten	5.1.2f				

Programma 3: Bestedingsplan projecten

Taakveld 2.5	Bruto exploitatielasten gemeente				
	2026	2027	Begroting 2028	2029	2030
Lasten					
Doorontwikkeling	5.1.2f				
VEP / Verhogen mentale toegankelijkheid	43.000	4	5.1.2f	5.1.2f	
Totaal lasten	5.1.2f	5.1.2f	5.1.2f		
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.

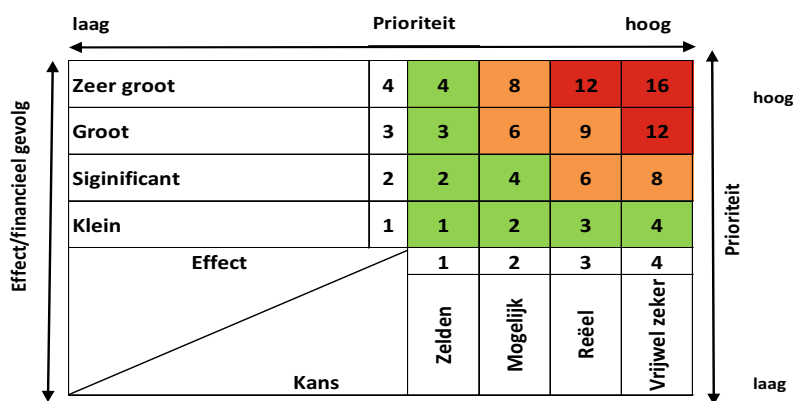
Weerstandsvermogen en risicobeheersing

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-percentages 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	4.15	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
Failisement c.q. overname van leverancier van klachtenregistratiesysteem	1	1	1	26.250	25%	6.563
Failisement c.q. overname, ziekte van leverancier Dataportal	2	1	2	26.250	50%	13.125
Failisement c.q. overname van leverancier van passensysteem	1	2	2	99.225	50%	49.613
Failisement 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	5.1.2f	25%	5.1.2f
Financieel medewerker - langdurig ziek	1	1	1	-	0%	-
Medewerkers - zwangerschapsverlof, ouderschapsverlof, zorgverlof, langdurig ziek, conflict	1	2	2	5.1.2f	50%	5.1.2f
Exploitatiekosten						
Failisement c.q. overname vervoerder	1	2	2	5.1.2f	50%	5.1.2f 75
Bedrijfsschade bij vervoerder	1	1	1	5.1.2f	25%	5.1.2f
Totaal						5.1.2f

Schatkistbankieren voor decentrale overheden

Met ingang van december 2013 is het schatkistbankieren ingevoerd. De GR-KCV is in dit kader gehouden alle overvloedige liquide middelen via schatkistbankieren te laten lopen. Deze verplichting is opgenomen in de wet Fido. Overvloedige liquide middelen zijn alle saldi op de bankrekeningen. De GR-KCV mag per saldo maximaal € 5.1.2f 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 ^{5.1.2e} in dienst getreden als manager/secretaris van het Servicepunt Regiotaxi. Hij volgt hiermee ^{5.1.2e} 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 ^{5.1.2e}, 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		Begroting 2026	Begroting 2027	Meerjarenraming 202820292030					
Taakveld									
BATEN									
Programma 1: Wmo-vervoer									
6	Bijdrage gemeenten: Wmo-vervoer kilometers	5.1.2f							
Totaal Programma 1		5.1.2f							
Programma 2: Aanvullend OV-vervoer									
2.5	Bijdrage Provincie: OV-regiotaxivervoer kilometers	5.1.2f							
Totaal Programma 2		5.1.2f							
Organisatiekosten Servicepunt Regiotaxi									
0.4	Bijdrage gemeenten: organisatiekosten+projecten	5.1.2f							
	Bijdrage Provincie: organisatiekosten	5.1.2f	5.1.2f						
0.4	Bijdrage Provincie: projecten	PM	PM	PM	PM	PM			
Totaal inkomsten organisatiekosten		6	5.1.2f						
Totaal baten		5.313	5.1.2f						
LASTEN									
Programma 1: Wmo-vervoer									
6.71	Bijdrage gemeenten: Wmo-vervoer kilometers	4.437.426	4.592	5.1.2f	4.9	5.1.2f			
Totaal Programma 1		4.437.426	4.592	5.1.2f					
Programma 2: Aanvullend OV-vervoer									
2.5	Exploitatiekosten OV-vervoer	5.1.2f							
Totaal Programma 2		25	5.1.2f						
Programma 3: Bestedingsplan projecten									
0.4	Personeelslasten Projecten	8.000	10.000	8.000	8.000	8.000			
0.4	Doorontwikkeling	43.000	43.000	43.000	43.000	43.000			
0.4	VEP / Verhogen mentale toegankelijkheid	5.1.2f							
Totaal Programma 3									
Organisatiekosten Servicepunt Regiotaxi									
0.4	Personeelslasten	5.1.2f							
	Overige bedrijfskosten	5.1.2f							
	Onvoorzien	5.1.2f							
Totaal organisatiekosten		5.1.2f							
RESULTAAT									
Resultaat vóór bestemming		-52	5.1.2f	-28	5.1.2f	-18	5.1.2f	-10	5.1.2f
Bestemming resultaat									
Ten laste (+)/gunste (-) van Bestemmingsreserve Projecten		5.1.2f							
Ten laste (+)/gunste (-) van het Weerstandsvermogen		0	0	0	0	0			
Rekeningresultaat		0	0	0	0	0			
Geraamde projectkosten		5.1.2f							

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 ^{5.1.2e}	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
Meerijstad	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

Bijdrage Provincie Noord Brabant

Kosten gemeenten

619.839	640.294	661.424	683.251	705.798
68.835	71.107	73.454	75.877	78.381
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 ^{5.1.2e}	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
Meerijstad	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 5.1.2e	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	5.1.2f				80
Provincie	109.5	5.1.2f								
Totaal GR-KCV	794	5.1.2f								3

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 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	Per 31-12-2026	Per 31-12-2027	Begroting Per 31-12-2028	Per 31-12-2029	Per 31-12-2030			
Vaste activa											
Investerings met een economisch nut		6.2	5.1.2f								
Vlottende activa											
Uitzettingen met een rentetypische looptijd											
Vorderingen op openbare lichamen		5.1.2f									
Uitzetting in Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar		31	5.1.2f	171	138	5.1.2f	38	5	5.1.2f		
Liquide middelen		1.0	5.1.2f	960.697	831	5.1.2f	74	5.1.2f			
Overige nog te ontvangen bedragen en de vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen		309.449	304.449	299.449	294.449	289	449	28	5.1.2f	27	449
		2.552	10.000	10.000	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	1.05	5.1.2f	1.0	5.1.2f	973.469	
PASSIVA											
Vaste financieringsmiddelen											
Eigen vermogen											
Algemene reserve		574.039	628.798	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		8	5.1.2f	0	0	0	0	0	0		
Gerealiseerd resultaat		54	5.1.2f	0	0	0	0	0	0		
Netto Vlottende Schulden met een Overige schulden		946	369	5	5.1.2f						
Overlopende passiva		5.1.2f									
Overige vooruit ontvangen bedragen die ten bate van het volgende begrotingsjaar komen		-	0	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	35.000	36.750	38.588	40.517	42.543	4	670		
Totaal passiva		5.1.2f									
		0	0	0	0	0	0	0	0		
Solvabiliteit		71%	74%	71%	69%	68%	66%	65%			

Legenda toegepaste uitzonderingsgrondslagen

In dit document zijn gegevens definitief geanonimiseerd op grond van:

Wet	Artikel	Omschrijving	Pagina's
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub e	De eerbiediging van de persoonlijke levenssfeer	1, 2, 4, 8, 9, 10, 15, 16, 18, 20, 24, 31, 46, 47, 65, 66, 71, 75, 83, 88, 91, 94, 95
Wet open overheid	Art. 5.1 lid 2 sub f	De bescherming van andere dan in het eerste lid, onderdeel c, genoemde concurrentiegevoelige bedrijfs- en fabricagegegevens	8, 9, 10, 17, 18, 20, 21, 23, 25, 26, 27, 29, 30, 31, 32, 33, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 50, 57, 60, 64, 75, 84, 87, 88, 90, 92, 95, 97