Kaderbrief 2028

Versie: 1 september 2026

regio arnhem nijmegen
VERVOERSORGANISATIE

Inhoudsopgave

1 Inleiding 3

2 Vervoerscontracten 4

3 Algemene ontwikkelingen 7

4 Financiële uitgangspunten 11

1 Inleiding

In de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) is in artikel 34b bepaald dat het bestuur van een bedrijfsvoeringsorganisatie voor 30 april van het jaar voorafgaande aan dat waarvoor de begroting dient, de raden van de deelnemende gemeenten inzicht geeft in de algemene financiële en beleidsmatige kaders.

De Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer regio Arnhem-Nijmegen (BVO DRAN) is een intergemeentelijke samenwerking in de vorm van een bedrijfsvoeringsorganisatie. De BVO DRAN is verantwoordelijk voor de uitvoering van het doelgroepenvervoer en is daarbij beleidsondersteunend.

De deelnemende gemeenten nemen zelf beleidsbeslissingen en zijn verantwoordelijk voor het stellen van de beleidsmatige kaders. Hierdoor wordt door het bestuur van de BVO DRAN een kaderbrief vastgesteld waarin enkel inzicht wordt gegeven in de te verwachten ontwikkelingen en algemene financiële kaders voor de komende jaren.

Met deze Kaderbrief 2028 geeft het bestuur (procesmatig) dit inzicht ter voorbereiding op de Meerjarenprogramma-begroting (MJPB) 2028-2031 en de gewijzigde begroting 2027 van de BVO DRAN. Dit stelt de deelnemende gemeenten in staat daarop in de eigen gemeentelijke begrotingscyclus te anticiperen.

Door de vervoersorganisatie wordt in samenspraak met de deelnemende gemeenten een concept ontwerp MJPB 2028-2031 en gewijzigde begroting 2027 opgesteld. Dit concept van de ontwerpbegroting is gebaseerd op de algemene uitgangspunten uit de vastgestelde Kaderbrief 2028 en de hierop door gemeenten aangegeven afwijkende uitgangspunten. Een afwijkend uitgangspunt kan over het algemeen alleen effect hebben op de begrote gemeentelijke bijdrage van die betreffende gemeente.

Om te komen tot tijdige vaststelling van de MJPB 2028-2031 wordt onderstaande planning gehanteerd. Binnen deze planning is rekening gehouden met de wettelijke termijn uit de Wgr (art. 35, lid 1). Volgens de wet zendt het bestuur de ontwerpbegroting minimaal twaalf weken voor vaststelling van de begroting, toe aan de raden van de deelnemende gemeenten. Op basis van onderstaande planning gaat de BVO DRAN uit van een periode van zeventien weken tussen toezending van de ontwerpbegroting aan de raden en vaststelling van de begroting.

PROCESSTAP MJPB 2028-2031	DATUM
Behandeling voorbereidend ambtelijk overleg	18 februari 2027
Vaststelling ontwerp MJPB 2028-2031 door Algemeen Bestuur	11 maart 2027
Verzending ontwerp MJPB 2028-2031 aan gemeenten	12 maart 2027
Deadline indienen zienswijze door gemeenteraden	11 juni 2027
Oordeel over zienswijze door Algemeen Bestuur	18 juni 2027
Behandeling voorbereidend ambtelijk overleg	17 juni 2027
Vaststelling MJPB 2028-2031 door Algemeen Bestuur	8 juli 2027
Verzending MJPB 2028-2031 aan gemeenten en provincie	9 juli 2027

In hoofdstuk 2 wordt uitleg gegeven over de organisatie van het vervoer, de perceelindeling en de (huidige) contracttermijnen. Hoofdstuk 3 behandelt de algemene ontwikkelingen die van invloed zijn op de (gewijzigde) begroting vanaf 2027. In hoofdstuk 4 worden de financiële uitgangspunten voor het opstellen van de MJPB 2028-2031 en de gewijzigde begroting 2027 per begrotingspost weergegeven.

2 Vervoerscontracten

Het vervoer binnen de Avan regio wordt onderscheiden in vraagafhankelijk vervoer en routevervoer dat vervolgens is opgedeeld in percelen (logistiek samenhangende gebieden). Per perceel is met één vervoerder een overeenkomst afgesloten. Enkele vervoerders hebben meerdere percelen.

2.1 Vraagafhankelijk vervoer

Het vraagafhankelijk vervoer onderscheid zich in één overeenkomst met het callcenter (ritreservering) en overeenkomsten met vervoerders (uitvoering). In 2020 zijn deze overeenkomsten voor het eerst aanbesteed. De overeenkomst met het callcenter kent een looptijd van 9 jaren (tot medio 2029), waarvan 3 jaren initieel en 3 x 2 jaren verlengingsopties.

Het vervoer is destijds, onderverdeeld in 4 percelen (Zuid, West, Noord en Oost), aanbesteed. Met vervoerders zijn toen overeenkomsten afgesloten met een looptijd van 10 jaren (tot medio 2030), waarvan 4 jaren initieel en 3 x 2 jaren verlengingsopties. Het lichten van verlengingsopties is een tweezijdig besluit dat tenminste één jaar voor expiratiedatum schriftelijk aan de andere partij kenbaar dient te worden gemaakt.



Eén vervoerder heeft na de initiële periode afgezien van verdere verlengingsopties, waardoor het vervoer binnen het perceel Oost in 2024 opnieuw is aanbesteed. Voor dit perceel is eveneens een looptijd afgesproken van 10 jaren (tot medio 2034), waarvan 6 jaren initieel en 2 x 2 jaren verlengingsopties met startdatum 1 augustus 2024.

Een andere vervoerder heeft afgezien van de tweede verlengingsoptie, waardoor het vervoer binnen het perceel Zuid recent opnieuw is aanbesteed. Voor dit perceel is eveneens een looptijd afgesproken van 10 jaren (tot medio 2036), waarvan 4 jaren initieel en 3 x 2 jaren verlengingsopties. Start van de uitvoering van dit contract heeft op 1 augustus 2026 plaatsgevonden.

Voor de percelen West en Noord zijn met vervoerders verlengingsafspraken gemaakt voor de periode medio 2026 t/m medio 2028 (tweede verlenging).

In onderstaande tabel is per perceel vraagafhankelijk vervoer weergegeven welke gemeenten daartoe behoren en wat de (mogelijke) looptijd is van het huidige contract.

Perceel	Gemeenten	Contract aanvang	Looptijd huidig	Looptijd maximaal
Noord	Arnhem (ten noorden Rijn), Doesburg, Renkum, Rheden, Rozendaal	1-8-2020	31-7-2028	31-7-2030
West	Arnhem (ten zuiden Rijn), Lingewaard, Nijmegen (ten noorden Waal), Overbetuwe	1-8-2020	31-7-2028	31-7-2030
Oost	Duiven, Montferland, Westervoort, Zevenaar	1-8-2024	31-7-2030	31-7-2034
Zuid	Beuningen, Berg en Dal, Druten, Heumen, Mook en Middelaar, Nijmegen (ten zuiden Waal), Wijchen	1-8-2026	31-7-2030	31-7-2036

Tabel 1. Stand van zaken contracten vraagafhankelijk vervoer

2.2 Routevervoer

In 2020 is het routevervoer, onderverdeeld in 9 percelen (A t/m I), aanbesteed. Met vervoerders zijn toen overeenkomsten afgesloten met een looptijd van 10 jaren (tot medio 2030), waarvan 4 jaren initieel en 3 x 2 jaren verlengingsopties. Het lichten van verlengingsopties is een tweezijdig besluit dat tenminste één jaar voor expiratiedatum schriftelijk aan de andere partij kenbaar dient te worden gemaakt.

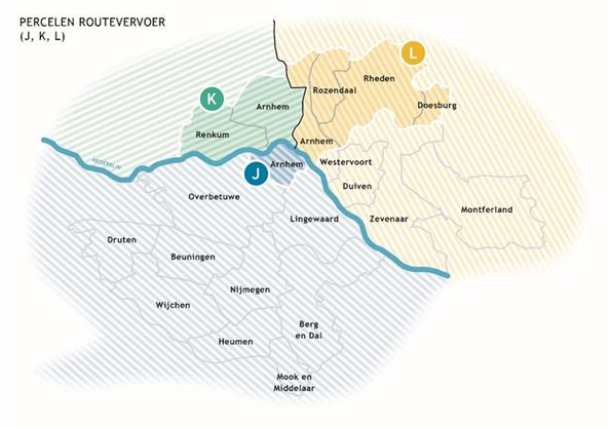
Eén vervoerder heeft na de initiële periode afgezien van verdere verlengingsopties, waardoor het vervoer binnen de percelen D, H en I in 2024 opnieuw is aanbesteed. Op basis van voortschrijdende inzichten is toen gekozen de percelen H en I opnieuw in te delen en aan te besteden in drie percelen, namelijk J, K en L. Voor de percelen D, J, K en L is eveneens een looptijd afgesproken van 10 jaren (tot medio 2034), waarvan 6 jaren initieel en 2 x 2 jaren verlengingsopties met startdatum 1 augustus 2024.

Voor de percelen A, B, C, E, F en G zijn met vervoerders verlengingsafspraken gemaakt voor de periode medio 2026 t/m medio 2028 (tweede verlenging). Het routevervoer kent momenteel dus tien percelen (A t/m G en J, K en L) waarvoor met vijf vervoerders overeenkomsten zijn afgesloten.









In onderstaande tabel is per perceel routevervoer weergegeven welke gemeenten daartoe behoren en wat de (mogelijke) looptijd is van het huidige contract.

Perceel	Gemeenten	Contract aanvang	Looptijd huidig	Looptijd maximaal
A	Beuningen, Berg en Dal, Druten, Heumen, Mook en Middelaar, Nijmegen, Wijchen	1-8-2020	31-7-2028	31-7-2030
B	Beuningen, Berg en Dal, Druten, Heumen, Mook en Middelaar, Nijmegen, Wijchen	1-8-2020	31-7-2028	31-7-2030
C	Beuningen, Berg en Dal, Druten, Heumen, Mook en Middelaar, Nijmegen, Wijchen	1-8-2020	31-7-2028	31-7-2030
D	Beuningen, Berg en Dal, Druten, Heumen, Mook en Middelaar, Nijmegen, Wijchen	1-8-2024	31-7-2030	31-7-2034
E	Lingewaard, Overbetuwe	1-8-2020	31-7-2028	31-7-2030
F	Duiven, Montferland, Westervoort, Zevenaar	1-8-2020	31-7-2028	31-7-2030
G	Duiven, Montferland, Westervoort, Zevenaar	1-8-2020	31-7-2028	31-7-2030
J	Arnhem, Doesburg, Renkum, Rheden, Rozendaal	1-8-2024	31-7-2030	31-7-2034
K	Arnhem, Doesburg, Renkum, Rheden, Rozendaal	1-8-2024	31-7-2030	31-7-2034
L	Arnhem, Doesburg, Renkum, Rheden, Rozendaal	1-8-2024	31-7-2030	31-7-2034

Tabel 2. Stand van zaken contracten routevervoer

3 Algemene ontwikkelingen

3.1 Vervoer

Financiële ontwikkelingen binnen de begroting zijn afhankelijk van de componenten prijs (P) per eenheid en hoeveelheid (Q).

Prijsindexatie vervoer
De prijs (P) per perceel is contractueel vastgelegd en wordt jaarlijks geïndexeerd. De jaarlijkse prijsindexatie (NEA-index) wordt in opdracht van het Sociaal Fonds Mobiliteit door een onafhankelijke partij (Panteia) bepaald op basis van de meest recente gemiddelde kostenontwikkelingen in de branche. (www.sfmobiliteit.nl/nea-index)

In de nieuwe ontwerpbegroting wordt de werkelijke NEA-indexatie per 1 januari 2027 verwerkt. Voor de jaren vanaf 2028 en verder zal blijvend worden gerekend met een verwachte structurele jaarlijkse NEA-indexatie, gebaseerd op de raming kostenontwikkelingen 2027 uit de NEA-index eindrapportage 2026-2027.

Opbouw begroting vergoeding vervoer
Een deel van de huidige contracten met vervoerders is ingegaan op 1 augustus 2020. Na een initiële looptijd van 4 jaar, is bij de eerste contractverlenging een additionele vergoeding afgesproken voor de inzet van zero emissie voertuigen. De bij verlengingen overeengekomen vergoeding voor de meerkosten van zero emissie gereden vervoer wordt binnen de afgesproken kaders expliciet in de ontwerpbegroting verwerkt. Zie tabel 3 voor de exacte percentages.

Het bij de tweede contractverlenging van deze contracten overeengekomen tarief (het verlengingsresultaat) wordt verwerkt in de ontwerpbegroting. Dit betreft de vergoeding voor het vervoer vanaf 1 augustus 2026 voor zowel het vraagafhankelijk (percelen Noord en West) als het routevervoer (percelen A, B, C, E, F en G).

Voor vier percelen routevervoer (D, J, K en L) en één perceel (Oost) in het vraagafhankelijk vervoer heeft in 2023 een aanbestedingsprocedure plaatsgevonden. Het contractueel overeengekomen tarief, geldend vanaf 1 augustus 2024, wordt verwerkt in de ontwerpbegroting. In de tarieven volgend uit deze contracten zijn, met uitzondering van de kosten voor zero emissie rolstoelbussen, alle kosten voor de transitie naar volledig zero emissie gereden vervoer meegenomen.

Met uitzondering van het recent aanbestede perceel Zuid, zijn alle huidige tarieven in het vraagafhankelijk vervoer en routevervoer gebaseerd op vervoer met niet-zero emissie rolstoelbussen. De uitsluiting van deze voertuigen heeft naar verwachting een kostendrukkend effect op het (toekomstige) tarief doordat het risico en de onzekerheid hieromtrent bij de vervoerder wordt beperkt. Gedurende de contractperiode met alle vervoerders is de ambitie om uiterlijk 1 augustus 2028 te komen tot een volledig emissieloos vraagafhankelijk en routevervoer binnen Avan.

De infasering van zero emissie rolstoelbussen is onderdeel van de herzieningsclausule die is opgenomen in de huidige contracten. Naar verwachting heeft infasering van zero emissie rolstoelbussen op termijn nog steeds een kosten stijgend effect. Binnen de begroting vraagafhankelijk vervoer is vanaf medio 2026 (perceel Oost) of medio 2028 (percelen West en Noord) rekening gehouden met +5% meerkosten voor deze infasering. Voor het routevervoer worden op dit moment geen dergelijke meerkosten verwacht.

Het overeengekomen tarief voor perceel Zuid binnen het vraagafhankelijk vervoer bevat alle kosten voor de transitie naar volledig zero emissie gereden vervoer meegenomen.

In onderstaande tabel zijn alle uitgangspunten rondom de vergoeding van kosten zero emissie aangedreven vervoer kort samengevat weergegeven.

Vraagafhankelijk vervoer	Percelen	Meerkosten ZE (regulier)	Meerkosten ZE (rolstoelbus)
Contracten per 1-8-2020	Noord, West	0% (vanaf 2026)	5% (vanaf 2028)
Contracten per 1-8-2024	Oost	In tarief verwerkt	5% (vanaf 2026)
Contracten per 1-8-2026	Zuid	In tarief verwerkt	In tarief verwerkt
Totaal 4			
Routevervoer	**Percelen**	**Meerkosten ZE (regulier)**	**Meerkosten ZE (rolstoelbus)**
Contracten per 1-8-2020	A, B, C, E, F, G	15% (vanaf 2026)	0% (vanaf 2028)
Contracten per 1-8-2024	D, J, K, L	In tarief verwerkt	0% (vanaf 2027)
Totaal 10			

Tabel 3. Uitgangspunten begroting meerkosten zero emissie

Aanbesteding en verlenging vervoerscontracten
Het lichten van verlengingsopties is een tweezijdig besluit dat tenminste één jaar voor expiratiedatum schriftelijk aan de andere partij kenbaar dient te worden gemaakt. Het is denkbaar dat partijen besluiten contracten niet te verlengen en dat daardoor delen van het vervoer dienen te worden aanbesteed.

Met de huidige en, naar verwachting aanhoudende, marktomstandigheden (krapte arbeidsmarkt, energieprijzen, brandstofprijzen, investering zero emissie voertuigen) is het niet ondenkbaar dat een toekomstige aanbesteding zal leiden tot hogere tarieven dan de huidige contractueel overeengekomen tarieven.

De huidige meerjarige begrotingen voor het vraagafhankelijk vervoer en routevervoer zijn gebaseerd op de afspraken uit de (verlengde) contracten, waarbij rekening is gehouden met additionele kosten voor de infasering van zero emissie. In het geval dat besloten dient te worden tot een nieuwe aanbesteding, is de verwachting dat er sprake zal zijn van meerkosten ten opzichte van de huidige meerjarige begrotingen vervoerskosten van betreffende gemeenten. De hiermee gepaard gaande meerkosten zijn, door alle onzekerheden die hierbij spelen, op dit moment niet te bepalen en worden daardoor niet financieel vertaald in de ontwerpbegroting maar opgenomen in de risicoparagraaf.

De hoeveelheid (Q) is afhankelijk van het feitelijk gebruik. Analyses van dit gebruik laten de laatste jaren zien dat de omvang van het vervoer uit recente periodes de meest betrouwbare basis is voor het opstellen van een nieuwe ontwerpbegroting. Ter bepaling van de hoeveelheden vervoer wordt, net als bij de vorige begrotingscycli, de periode september tot en met november van het voorgaand jaar gebruikt. Deze 3 maanden zijn nog steeds een goede indicatie om als uitgangspunt te dienen voor de eerste 6 maanden van het nieuwe jaar.

Voor de jaarlijks verwachte toename van het routevervoer worden dezelfde algemene uitgangspunten gehanteerd als in de vorige meerjarige begrotingen van de BVO DRAN. Vanaf de 7e maand van het nieuwe jaar wordt rekening gehouden met een verdere toename ten opzichte van het eerste half jaar van het gebruik van vervoer in het kader van jeugdwet (+15%), dagbesteding (+5%) en leerlingenvervoer (+5%). Deze percentages blijven reële inschattingen van de jaarlijkse vervoerstoename vanaf 2027.

Het algemeen uitgangspunt voor de jaarlijks verwachte toename van het vraagafhankelijk vervoer (+5%) ligt in lijn met de prognoses uit het Wmo voorspelmodel van de VNG over het verwachte Wmo gebruik in onze regio. Ook bij het vraagafhankelijk vervoer wordt vanaf de 7e maand van het nieuwe jaar rekening gehouden met toename van het vervoer.

Met betrekking tot de vervoerskosten kunnen gemeenten op basis van haar eigen beleid en keuzes invloed uitoefenen op de omvang van de vervoerskosten, aangezien daarmee de inzet van vervoer (Wmo, dagbesteding, jeugdwet en/of leerlingenvervoer) beperkt of verruimd kan worden. In 2025 is een ambtelijke taskforce geformeerd om aanvullende beheersmaatregelen te concretiseren en ter besluitvorming voor te leggen aan Algemeen Bestuur van de BVO DRAN.

Op verzoek van een gemeente kan worden afgeweken van de algemene uitgangspunten voor het opstellen van de meerjarige begroting vervoerskosten. Dit verzoek gaat gepaard met een (financiële) onderbouwing van het verwachte effect veroorzaakt door de gewenste (beleids)wijziging. Ter ondersteuning voor het opstellen van de onderbouwing kan de vervoersorganisatie desgevraagd haar deskundigheid inbrengen. In het verleden door gemeenten aangegeven afwijkende uitgangspunten blijven, voor zover nog relevant, gehandhaafd bij het opstellen van de komende ontwerpbegroting.

3.1.1 Reizigersbijdrage

Voor de reizigersbijdrage wordt de periode september tot en met november van het voorgaand jaar gebruikt als uitgangspunt voor het opstellen van de nieuwe meerjarige begroting. Vanwege de directe koppeling met het vraagafhankelijke vervoer, wordt de jaarlijkse groei van dit vervoer (+5%) ook meegenomen in de meerjarige begroting voor de reizigersbijdrage.

Het overgrote deel (95%) van de reizigersbijdrage bestaat uit het tarief “Wmo zonder korting”, daardoor wordt in de ontwerpbegroting de jaarlijkse indexatie van de reizigersbijdrage gebaseerd op de prognose van het Samenwerkingsverband van decentrale ov-autoriteiten (DOVA). De definitieve LTI-indexatie per 1 januari 2027 wordt eind november door de provincie Gelderland bepaald.

Doordat op dit moment veelal nog niet duidelijk is op welk moment gemeenten keuzes gaan maken ten aanzien van een mogelijke tariefdifferentiatie van reizigersbijdragen, wordt in de komende ontwerpbegroting geen rekening gehouden met deze mogelijke effecten.

3.2 Callcenter

Het contract met het callcenter is in 2025 tot einde looptijd (31 juli 2029) verlengd. Het bij de verlenging overeengekomen tarief (het verlengingsresultaat) wordt verwerkt in de ontwerpbegroting. Bij het callcenter wordt de prijs (P) jaarlijks geïndexeerd met de CPI-index zoals gepubliceerd door het Centraal Bureau voor de Statistiek.

Voor de kosten callcenter wordt, door de directe koppeling met het vraagafhankelijk vervoer, de periode september tot en met november van het voorgaande jaar gebruikt als uitgangspunt voor het opstellen van de nieuwe meerjarige begroting. De jaarlijkse toename vraagafhankelijk vervoer (+5%) wordt ook gebruikt voor de meerjarige begroting kosten callcenter.

3.3 Overhead (BVO lasten)

De kosten van de BVO DRAN bestaan uit twee componenten, namelijk ongeveer 95% vervoerskosten (inclusief kosten voor het callcenter) en ongeveer 5% kosten voor de overhead. De overhead betreft de kosten voor de vervoersorganisatie, de uitvoerende organisatie binnen de gemeenschappelijke regeling. Binnen de begroting overhead is structureel een taakstelling van -3% opgenomen.

In 2026 komen de bestedingen BVO lasten naar verwachting iets lager uit dan de begroting. Ten behoeve van het opstellen van de MJPB 2028-2031 en de gewijzigde begroting 2027 wordt geanalyseerd welke effecten structureel van aard zijn. Op basis van deze analyse wordt de meerjarige begroting BVO lasten geactualiseerd.

Binnen de gewijzigde begroting 2027 wordt voor de indexatie van de BVO lasten een splitsing gemaakt tussen de personeelskosten en de overige budgetten. Indexatie van de personeelskosten vindt voor dat jaar plaats op basis van de meest actuele Cao-afspraken. De overige budgetten in 2027 en de totale BVO lasten vanaf 2028 worden geïndexeerd op basis van de CPI-index.

4 Financiële uitgangspunten

4.1 Meerjarenprogrammabegroting 2028-2031

Voor het opstellen van de MJPB 2028-2031 worden per begrotingspost uitgangspunten gekozen ten aanzien van prijs en hoeveelheid. Op basis van deze uitgangspunten worden per jaar de verwachte lasten en baten bepaald. Met behulp van vastgestelde verdeelsleutels worden vervolgens de meerjarige bijdragen per deelnemer bepaald. In onderstaand schema worden de algemene uitgangspunten benoemd.

	Begrotingspost	L/B	Prijs	Hoeveelheid
P1	Vervoer vraagafhankelijk (contracten per 1-8-2020)	Lasten	Tarieven contract (indexatie obv NEA-index)	Ervaringscijfers 2026
P1	Budget zero emissie vraagafhankelijk (contracten per 1-8-2020)	Lasten	Percentage meerkosten zero emissie gereden vervoer	Prognose aandeel zero emissie gereden vervoer
P1	Vervoer vraagafhankelijk (contracten per 1-8-2024)	Lasten	Tarieven contract (indexatie obv NEA-index)	Ervaringscijfers 2026
P1	Budget zero emissie vraagafhankelijk (contracten per 1-8-2024)	Lasten	Percentage meerkosten zero emissie gereden vervoer	Prognose aandeel zero emissie gereden vervoer
P1	Vervoer vraagafhankelijk (contracten per 1-8-2026)	Lasten	Tarieven contract (indexatie obv NEA-index)	Ervaringscijfers 2026
P1	Callcenter vraagafhankelijk	Lasten	Tarieven contract (indexatie obv CPI-index)	Ervaringscijfers 2026
P1	Reizigersbijdrage vraagafhankelijk	Baten	Indexatie OV-tarieven (LTI-index DOVA)	Ervaringscijfers 2026
P2	Vervoer routegebonden (contracten per 1-8-2020)	Lasten	Tarieven contract (indexatie obv NEA-index)	Ervaringscijfers 2026
P2	Budget zero emissie routegebonden (contracten per 1-8-2020)	Lasten	Percentage meerkosten zero emissie gereden vervoer	Prognose aandeel zero emissie gereden vervoer
P2	Vervoer routegebonden (contracten per 1-8-2024)	Lasten	Tarieven contract (indexatie obv NEA-index)	Ervaringscijfers 2026
P2	Budget zero emissie routegebonden (contracten per 1-8-2024)	Lasten	Percentage meerkosten zero emissie gereden vervoer	Prognose aandeel zero emissie gereden vervoer
O1	Overhead (Bedrijfsvoerings-organisatie)	Lasten	Indexatie obv CPI-index	Ervaringscijfers 2026

4.2 Gewijzigde begroting 2027

Voor het opstellen van de gewijzigde begroting 2027 worden per begrotingspost uitgangspunten gekozen ten aanzien van prijs en hoeveelheid. Op basis van deze uitgangspunten worden de verwachte lasten en baten bepaald. Met behulp van vastgestelde verdeelsleutels worden vervolgens de bijdragen per deelnemer bepaald. In onderstaand schema worden de algemene uitgangspunten benoemd.

	Begrotingspost	L/B	Prijs	Hoeveelheid
P1	Vervoer vraagafhankelijk (contracten per 1-8-2020)	Lasten	Tarieven contract (indexatie obv NEA-index)	Ervaringscijfers 2026
P1	Budget zero emissie vraagafhankelijk (contracten per 1-8-2020)	Lasten	Percentage meerkosten zero emissie gereden vervoer	Prognose aandeel zero emissie gereden vervoer
P1	Vervoer vraagafhankelijk (contracten per 1-8-2024)	Lasten	Tarieven contract (indexatie obv NEA-index)	Ervaringscijfers 2026
P1	Budget zero emissie vraagafhankelijk (contracten per 1-8-2024)	Lasten	Percentage meerkosten zero emissie gereden vervoer	Prognose aandeel zero emissie gereden vervoer
P1	Vervoer vraagafhankelijk (contracten per 1-8-2026)	Lasten	Tarieven contract (indexatie obv NEA-index)	Ervaringscijfers 2026
P1	Callcenter vraagafhankelijk	Lasten	Tarieven contract (indexatie obv CPI-index)	Ervaringscijfers 2026
P1	Reizigersbijdrage vraagafhankelijk	Baten	Indexatie OV-tarieven (LTI-index DOVA)	Ervaringscijfers 2026
P2	Vervoer routegebonden (contracten per 1-8-2020)	Lasten	Tarieven contract (indexatie obv NEA-index)	Ervaringscijfers 2026
P2	Budget zero emissie routegebonden (contracten per 1-8-2020)	Lasten	Percentage meerkosten zero emissie gereden vervoer	Prognose aandeel zero emissie gereden vervoer
P2	Vervoer routegebonden (contracten per 1-8-2024)	Lasten	Tarieven contract (indexatie obv NEA-index)	Ervaringscijfers 2026
P2	Budget zero emissie routegebonden (contracten per 1-8-2024)	Lasten	Percentage meerkosten zero emissie gereden vervoer	Prognose aandeel zero emissie gereden vervoer
O1	Overhead (Bedrijfsvoerings-organisatie)	Lasten	Indexatie obv CPI-index en Cao-loonontwikkeling	Ervaringscijfers 2026