Kaderbrief Valleihopper 2027 - 2030

NOVEMBER 2025



Zoals vastgesteld in de vergadering van het bestuur GR Bedrijfsvoeringsorganisatie (BVO) Valleihopper op
17 december 2025

Inhoudsopgave

1. Valleihopper 3
1.1 Inleiding 3
1.2 Planning proces Meerjarenprogrammabegroting 3
2. Perspectief 2027 – 2030 3
2.1 Uitgangspunten begroting 2027 3
2.2 Toekomstverwachting 4
2.3 Nieuwe contracten voor VAV en callcenter vanaf 2025 4
2.4 Inzet elektrische rolstoelbussen 4
2.5 Maatregelen toekomstbestendig Valleihopper 4
2.6 Verhoging tarieven 5
2.7 Financiële kaders 5
2.8 Volume en indexatie (3%) 5
2.9 Extra (financiële) informatie 6

1. Valleihopper

1.1 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, de raden van de deelnemende gemeenten inzicht geeft in de algemene financiële en beleidsmatige kaders aan dat waarvoor de begroting dient.
De kaderbrief geeft de ontwikkeling van Valleihopper weer voor de komende jaren (2027-2030) en vormt het kader voor het opstellen van de Meerjarenprogramma Begroting (MJPB).
Lokale beleidsontwikkelingen en lokale beslissingen worden hierin niet meegenomen.
Dit door middel van het opstellen van een Meerjarenbegroting (MJPB).
Binnen de verantwoordelijkheden van de uitvoering van Valleihopper valt voor de Gelderse gemeenten alleen het Wmo-vervoer. Voor de Utrechtse gemeenten ook het Aanvullend Openbaar Vervoer (AOV). De provincie Gelderland toetst jaarlijks de bestuurlijk vastgestelde begroting. BVO Valleihopper valt onder repressief toezicht (de lichtste vorm) en staat geregistreerd met risicoprofiel “Laag”.

1.2 Planning proces Meerjarenprogrammabegroting

Om ervoor te zorgen dat een tijdige vaststelling van de MJPB 2027-2030 plaatsvindt, wordt onderstaande planning gehanteerd. Binnen deze planning is rekening gehouden met de wettelijke termijn uit de Wgr. (Art. 35, lid 1).

PROCESSTAP 2027-2030	DATUM	ACTIE DOOR
Behandeling voorbereidend Ambtelijk overleg (AO) BVO Valleihopper	4 maart 2026	Beheerbureau (BB)
Vaststelling ontwerp MJPB 2027-2030	25 maart 2026	Bestuur BVO Valleihopper
Verzending ontwerp MJPB 2027-2030 aan leden Ambtelijk overleg BVO Valleihopper	Voor 1 april 2026	BB
Behandeling voorbereidend Ambtelijk overleg BVO Valleihopper	17 juni 2026	BB
Deadline indienen zienswijze door gemeenteraden	Uiterlijk 25 juni 2026	Leden Ambtelijk Overleg (AO) + griffies
Reactie over zienswijze door bestuur BVO Valleihopper	Begin juli 2026	Leden AO + BB
Vaststelling MJPB 2027-2030 door bestuur BVO	10 juli 2026	Bestuur + BB
Verzending MJPB 2027-2030 aan gemeenten en provincie	Uiterlijk 14 juli 2026	BB

Hoofdstuk 2 behandelt de algemene ontwikkelingen die van invloed zijn op de begroting vanaf 2027.

2. Perspectief 2027 – 2030

2.1 Uitgangspunten begroting 2027

Voorgesteld wordt om de begroting 2027 op basis van de volgende uitgangspunten op te stellen:

- Als uitgangspunt wordt het vervoersvolume van 2025 genomen, vermeerderd met 3%.
- Jaarlijks wordt de NEA-index (Nationale Energie-efficiëntie Index*) toegepast. Voor de jaren 2027-2030 wordt gewerkt met een geschatte NEA-index van 3%.
- De organisatiekosten 2027 zijn gebaseerd op een zo goed mogelijke inschatting van de diverse kostencomponenten, gecorrigeerd met de geschatte inflatiecorrectie.

Wat betekent de NEA-index?
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). Door de NEA worden berekeningen uitgevoerd die gegevens opleveren over de kostenontwikkelingen van het algemeen binnenlands vrachtautovervoer in het lopende jaar en de verwachtingen voor het komende jaar.

- Hierbij wordt gekeken naar de loonkosten, brandstofkosten, filedruk en verslechtering in de bereikbaarheid. In de gehele markt wordt aan de hand van de NEA-index en de verwachte stijging in kosten, de tarieven voor het nieuwe jaar bepaald.
- Voor de salariskosten wordt een inschatting gemaakt van de diverse kosten componenten op basis van de meest actuele informatie. Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de beschikbare Cao-informatie. Voor 2027 en volgende jaren wordt gewerkt met een percentage van 3%.
- Voor de overige bedrijfskosten is een index-percentage van 3% geraamd. Dit percentage is gebaseerd op de historische en toekomstige ontwikkelingen ten aanzien van overige kosten van BVO Valleihopper.
- Alle vervoerskosten worden op basis van daadwerkelijk gebruik met de deelnemende gemeenten afgerekend.
- De afrekensystematiek voor de organisatiekosten vindt plaats op basis van het inwoneraantal per gemeente (vanaf 2026 met peildatum 1-1-2025).

2.2 Toekomstverwachting

Valleihopper heeft als doel om een betaalbaar en toekomstbestendig vervoersysteem te behouden, dat toegankelijk blijft voor de betreffende doelgroep. Een goede kwaliteit van het vervoer is hierbij een uitgangspunt. Voor de komende jaren worden nog steeds personeelstekorten verwacht, zowel bij de vervoerders als bij het callcenter. Dit is de algemene trend in het Sociaal Domein. Deze trend kan van invloed zijn op de kwaliteit van het vervoer. Dit heeft onze aandacht.

2.3 Nieuwe contracten voor VAV en callcenter vanaf 2025

Met ingang van 1 januari 2025 zijn de nieuwe contracten ingegaan. De start is goed verlopen. Het doel is om met de capaciteitstekorten in ogenschouw genomen, de kwaliteit van de uitvoering te continueren en te verbeteren. Het vervoer in de percelen 1 en 3 wordt verzorgd door vervoerder Munckhof. Voorheen reden zij dezelfde percelen voor Valleihopper. Het vervoer in perceel 2 wordt door Willemsen- de Koning uitgevoerd. Dit is een nieuwe partij. Het callcenter is in handen van Connexxion (voorheen PZN) en dus inmiddels ook vertrouwd met onze regio.
Het beheerbureau blijft het Aanvullend Openbaar Vervoer (AOV) uitvoeren voor de drie Utrechtse gemeenten (perceel 1: Renswoude, Rhenen en Veenendaal). Hiervoor is een nieuwe samenwerkingsovereenkomst in werking getreden met de provincie Utrecht per 1 januari 2025 tot eind 2029 (mogelijk incl. verlenging tot eind 2032).

2.4 Inzet elektrische rolstoelbussen

Afgelopen jaren is het door wetgeving niet haalbaar geweest om elektrische rolstoelbussen in te zetten. Op 25 juli heeft het kabinet besloten dat de hoge BPM (Belasting voor Personenauto's en Motorrijtuigen; te betalen als je een auto op kenteken zet in Nederland) op elektrische rolstoelbussen – met terugwerkende kracht vanaf 2025 – komt te vervallen. Een tweede belangrijke wijziging voor rijden met elektrische rolstoelbussen is: Vanaf 1 juli 2025 mogen elektrisch aangedreven voertuigen (zoals bedrijfsauto's, busjes en kampeerauto's) binnen Nederland worden bestuurd met rijbewijs B. Mits dat rijbewijs minstens twee jaar geleden is afgegeven. Eerder moest men een groot rijbewijs hebben om een elektrische bus te mogen rijden. Dit bleek niet haalbaar voor vervoerders/chauffeurs. Door deze wijzigingen is de verwachting dat begin januari 2026 er 5 elektrische rolstoelbussen worden ingezet door vervoerder Munckhof. De huidige CNG (Aardgas)-rolstoelvoertuigen zijn aan vervanging toe. Daarvoor in de plaats komen elektrische Mercedes Sprinter busjes. Vervoerder Willemsen-de Koning verwacht ook de elektrische rolstoelbussen te kunnen inzetten begin 2026.

2.5 Maatregelen toekomstbestendig Valleihopper

Medio 2025 is er een evaluatie uitgevoerd naar de al ingevoerde maatregel 'Vroegboeken'. De Bestuurscommissie (BC) Valleihopper heeft besloten deze maatregel met ingang van 1 januari 2026 te beëindigen. Dit besluit is genomen omdat de maatregel niet het gewenste effect heeft opgeleverd (onder andere betrouwbaardere ophaaltijden in de avond en ochtendspits).

In 2025 is daarnaast onderzoek gedaan met betrekking tot de eerder genoemde maatregelen “Vroegboekkorting” en “Spitstarief”. Op basis van de bevindingen uit dit onderzoek heeft de BC Valleihopper het besluit genomen de voorbereidingen op de invoering van deze maatregelen voor onbepaalde tijd op te schorten.

Het Beheerbureau heeft van de BC Valleihopper de opdracht gekregen om de effecten van de maatregelen “Verhoging van de reizigersbijdrage” en “Het in rekening brengen van late annulering bij de reiziger” verder uit te werken. Het Beheerbureau en de contractpartners starten in Q2 van 2026 met deze opdracht. Het reizigerspanel wordt hierover tijdig geïnformeerd en om advies gevraagd. Na invoering van genoemde maatregelen worden de uitkomsten door het beheerbureau aan de leden van het AO van BVO Valleihopper en de Wmo-raden kenbaar gemaakt.

2.6 Verhoging tarieven

Met ingang van 1 januari bepalen deze tarieven de reizigersbijdragen:

Categorie	Tarief 2025	Tarief 2026
Wmo	€ 1,12 opstap	€ 1,16 opstap
	€ 0,20 per km	€ 0,22 per km
65+ pashouders (Wageningen)	€ 3,02 opstap	€ 3,14 opstap
	€ 0,47 per km	€ 0,49 per km
OV (alleen beschikbaar in: Renswoude, Rhenen en Veenendaal)	€ 3,55 opstap	€ 3,55 opstap
	€ 0,65 per km	€ 0,75 per km
Meereizende (in Gelderse gemeenten)	€ 6,20 opstap	€ 6,44 opstap
	€ 1,55 per km	€ 1,61 per km

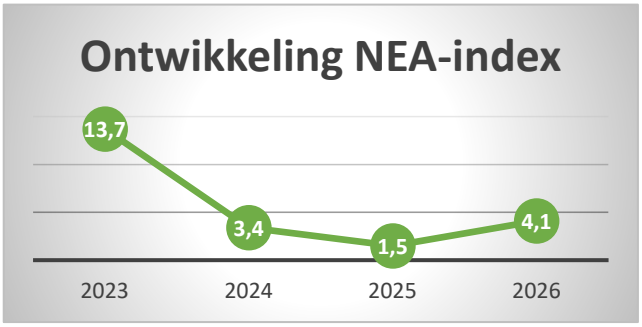
2.7 Financiële kaders

Voor het opstellen van de meerjarenprogrammabegroting is Valleihopper afhankelijk van de componenten prijs per eenheid en hoeveelheid. De prijs is per perceel contractueel vastgelegd en is daarmee een gegeven en enkel nog onderhevig aan een jaarlijkse prijsindexatie.
De eenheid voor de vervoerders betreft declarabele kilometers en voor het callcenter betreft de eenheid declarabele ritten. De hoeveelheid is afhankelijk van het feitelijke gebruik.

In het kader van het solidariteitsbeginsel met betrekking tot de vervoerspercelen 1, 2 en 3 wordt gerekend met een gewogen gemiddeld tarief. Dit houdt in dat bij alle deelnemende gemeenten hetzelfde tarief in rekening wordt gebracht.

2.8 Volume en indexatie (3%)

Het algemeen uitgangspunt voor de jaarlijks verwachte toename van het vraagafhankelijk vervoer is 3%. Prognoses uit het Wmo voorspelmodel van de VNG (Vereniging Nederlandse Gemeenten) over het verwachte Wmo-gebruik in onze regio bevestigen deze prognose. In de begroting werken we daarom met een jaarlijkse toename van 3% voor het vraagafhankelijk vervoer.



Er wordt gewerkt met verschillende indexen, omdat er verschillende indexen van toepassing zijn op de verschillende begrotingsposten. Voor het callcenter geldt de CPI (Consumenten Prijs Index) (voor 2026 3,10%), voor de reizigersbijdrage de LTI (Landelijk Tarief Index) (voor 2026 3,86%) en voor de kosten van het vervoer de NEA-index (voor 2026 4,1%).
Dit zijn landelijke indexen waar rekening mee wordt gehouden.

2.9 Extra (financiële) informatie

In onderstaand schema worden de uitgangspunten per begrotingspost benoemd.

Begrotingspost	Lasten/ Baten	Prijs	Eenheid
Callcenter Vraagafhankelijk	Lasten	Tarieven contract o.b.v. CPI. Verwachting 2027 en volgend 3%	Declarabele ritten. Realisatiecijfers 2025 met jaarlijks 3% groei
Vervoer Vraagafhankelijk	Lasten	Tarieven contract o.b.v. NEA-index. Verwachting 2027 en volgend 3%	Declarabele kilometers. Realisatiecijfers 2025met jaarlijks 3% groei
Kosten Beheerbureau	Lasten	Indexatie vanaf 2027 en volgend 3%	Realisatiecijfers 2025
Reizigersbijdrage	Baten	Door bestuur vastgestelde tarieven. Indexatie o.b.v. Openbaar vervoer. Verwachting 2026 3,86% Vanaf 2027 en volgend 3%	Realisatiecijfers 2025 met jaarlijks 3% groei

Km en ritten t/m oktober van elk jaar vanaf 2021



Prognose totale kosten excl. BTW.

	Prognose 2027	*Prognose 2028*	*Prognose 2029*
Barneveld	€ 542.672	€ 583.259	€ 626.938
Ede	€ 1.984.182	€ 2.138.187	€ 2.303.893
Nijkerk	€ 530.777	€ 571.262	€ 614.849
Renswoude	€ 40.403	€ 43.370	€ 46.562
Rhenen	€ 268.750	€ 289.409	€ 311.645
Scherpenzeel	€ 139.015	€ 149.677	€ 161.167
Veenendaal	€ 1.028.510	€ 1.108.078	€ 1.193.682
Wageningen	€ 413.417	€ 444.653	€ 478.247
Prov. Utrecht	€ 281.228	€ 302.035	€ 324.442
Totaal	**€ 5.228.954**	**€ 5.629.930**	**€ 6.061.425**

NB: het is een prognose; de bedragen zijn sterk afhankelijk van verschillende factoren.