Kadernota 2022

CONCEPT

Gemeenschappelijke Regeling Kleinschalig Collectief Vervoer

Datum: 18 december 2020
Concept vastgesteld door Dagelijks Bestuur

INHOUD

Inhoud 1

1. Inleiding 2

COVID-19 2

2. Ontwikkelingen 3

Vervoersvolume 3

Samenwerkingsovereenkomst Provincie 4

3. Beleid 5

Doel 5

De wereld van mobiliteit 5

4. Beheer 6

Servicepunt Regiotaxi Noordoost Brabant 6

5. Financiële uitgangspunten 7

Weerstandsvermogen 7

Financiële uitgangspunten begroting 2022 7

6. Baten en lasten 8

7. Bijdrage gemeente 9

Beheerkosten exclusief BTW 9

Exploitatiekosten exclusief BTW 10

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 2022 en het meerjarenperspectief 2023-2025.

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 bedrijfsvoering en daarmee de begrote kosten.

COVID-19

Sinds maart 2020 is heel de wereld getroffen door COVID-19. De gevolgen van dit coronavirus en de daarmee gepaard gaande RIVM-maatregelen dringen door tot alle haarvaten van de samenleving en onze economie. Dit heeft grote impact op het vervoersvolume, de exploitatie en de bedrijfsvoering van de GR-KCV Brabant Noordoost. De verwachting is dat dit tot ver in 2021 zal duren.

Deze ontwikkelingen hebben ernstige consequenties voor ons regiotaxivervoer. Het is onzeker wanneer het normale leven weer langzaam opgepakt kan worden. Met deze onzekerheid is het moeilijk om een juiste inschatting van het vervoer in 2022 te maken. Normaal gesproken zou het jaar 2020 de basis vormen voor de uitgangspunten voor de begroting 2022. Aangezien 2020 niet representatief is voor de uitgangspunten is deze kadernota gebaseerd op het vervoersvolume 2019 en de begroting 2021.

Om inzicht te krijgen in de wensen en behoefte van de reizigers van de Regiotaxi Noordoost-Brabant, is eind 2020 een enquête uitgezet onder de klanten van de regiotaxi. Doel van deze inventarisatie is om onze dienstverlening te optimaliseren. De resultaten van deze enquête kunnen van invloed zijn op het uit te voeren beleid van de GR-KCV.

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). Deze kadernota markeert hiermee het startpunt van het begrotingsproces. De vertaling van deze kaders zullen hun plek vinden bij de totstandkoming van de begroting 2022-2025.

Met deze kadernota:

1. Wordt voldaan aan artikel 34b van de Wet gemeenschappelijke regelingen, namelijk dat vóór 15 april de kaders voor de begroting 2022 aan de raden van de deelnemende gemeenten wordt gezonden.
2. Stelt het Algemeen Bestuur op 7 april 2021 de kaders vast op basis waarvan het Dagelijks Bestuur de conceptbegroting 2022 en de meerjarenramingen 2023-2025 opstelt. Behandeling van de begroting 2022 vindt plaats in de vergadering van het Algemeen Bestuur van 8 juli 2021.

2. ONTWIKKELINGEN

Sinds 1-1-2019 is Munckhof Taxi B.V. uit Horst de opdrachtnemer voor het regiotaxivervoer. Munckhof voert de regie en verzorgt met vijf lokale onderaannemers het vervoer in de regio Noordoost-Brabant.

Vervoersvolume

Eerder signaleerden we een trend dat er een toenemend beroep wordt gedaan op het Wmo-vervoer. De vervoerskosten laten in 2019 een aanzienlijke stijging zien. De ontwikkelingen in het vervoersvolume zijn grillig en kunnen sterk schommelen in de tijd. In de laatste maanden van 2019 en de eerste twee maanden van 2020 zagen we een toename in het gebruik van de regiotaxi. In januari en februari 2020 reden we gemiddeld 20.000 ritten. Als gevolg van de RIVM maatregelen ten gevolge van het coronavirus is het doelgroepenvervoer sinds maart gemiddeld nog maar 50% ten opzichte van voor de coronacrisis, met als dieptepunt 1.368 ritten in april. Een daling van 93%.

Onzekerheden betreffende de beheersbaarheid van vervoer

Naar aanleiding van de toename van het vervoer en de (vervoers)kosten in 2019 zou in 2020 en 2021 gezocht worden naar beheersmaatregelen om het gebruik van het Wmo-vervoer en de daarmee gepaarde vervoerskosten terug te dringen. Een van de mogelijkheden was het stimuleren van het OV-gebruik door middel van de ‘Voor Elkaar Pas’ en de ontwikkeling en stimulering van kleinschalige mobiliteitsoplossingen. Deze projecten worden gefinancierd vanuit de projectsubsidie van de Provincie. Een deel van de projecten zijn door COVID-19 niet opgestart. Deze zullen opgestart worden op het moment dat de situatie omtrent COVID-19 het toelaat.

Autonome ontwikkelingen

De vergrijzing is één van de mogelijke factoren die de vervoersvraag beïnvloedt. De komende jaren zal onderzocht worden welke factoren de vervoersvraag beïnvloeden.

Relatie met het Openbaar Vervoer

In Noordoost-Brabant is het regiotaxivervoer, naast een voorziening in het kader van de Wmo, ook een aanvulling op het reguliere openbaar vervoer. Deze vorm van deur-tot-deur vervoer vormt daarmee een vangnet, wanneer mogelijkheden voor openbaar vervoer ontbreken.

In de praktijk gebruiken veel vrije reizigers ook de Regiotaxi als er wel mogelijkheden zijn om de reis met het openbaar vervoer te maken. Omdat de regiotaxi ten opzichte van het reguliere OV een dure voorziening is, voert de Provincie sinds 2016 het “OV-advies”. Met deze maatregel hoopt de Provincie het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren voor momenten, locaties en doelgroepen waar dat redelijkerwijs mogelijk is. Medio 2018 is het Bindend OV-advies ingevoerd voor de vrije reizigers van Regiotaxi Noordoost-Brabant.

De regio Noordoost-Brabant is een landelijk gebied waar het aanbod van het reguliere OV met name in de kernen is teruggedrongen. We zien een sterk verband tussen de stijging in het Wmo-vervoer en de invoering van het OV-advies.

Vanwege het coronavirus zijn de buurtbussen sinds maart uitgevallen. De chauffeurs van de buurtbus behoren vanwege hun leeftijd vaak tot de kwetsbare groep. Op verzoek van de Provincie fungeert de regiotaxi sinds die tijd als vangnet voor het uitvallen van de buurtbussen. De vrije reiziger kon dan tegen het lagere Wmo-tarief gebruik maken van de regiotaxi indien er geen reguliere busverbinding voorhanden is. Vanaf 18 januari 2021 zijn de buurbussen coronaproof ingericht en gaan de buurtbussen weer rijden.

Ontwikkelingen in de taxibranche

Panteia heeft berekend dat de NEA-index voor taxivervoer in 2021 uitkomt op 1%. De twee belangrijkste ontwikkelingen die meewegen zijn de stijging van de cao-lonen een daling van de brandstofkosten in 2020.

De coronacrisis, die sinds maart 2020 een zeer grote impact heeft op het taxivervoer, heeft geleid tot een sterk afgenomen omzet. Aangezien omzet geen onderdeel is van de kostenontwikkelingen van Panteia is dit effect niet meegenomen. De coronacrisis heeft naast de reguliere loon- en prijsontwikkeling van de diverse kostensoorten, ook invloed op de algehele kostenontwikkeling. De kostenontwikkelingseffecten zijn niet direct uit te drukken in één cijfer voor de gehele taxibranche. Deze effecten zijn daarom niet meegenomen in de kostenontwikkeling. Mogelijk worden deze wel meegenomen in de NEA-index 2022.

Code VVR

Door een wijziging in de Code Veilig Vervoer Rolstoelgebruikers (Code VVR), de richtlijn voor rolstoelvervoer, veranderen kaders voor rolstoelen in het vervoer, in de zin van een normering die als voorwaarde wordt gesteld om vervoerd te mogen worden. Uitgangspunt is dat rolstoelgebruikers op een vaste zitplaats worden vervoerd. Kan dat niet, dan mogen ze alleen nog worden vervoerd in rolstoelen die voldoen aan de richtlijn ISO 7176-19. Deze zijn herkenbaar aan een haaksymbool. Voor deze maatregel die sinds oktober 2017 van kracht is, is een overgangsperiode afgesproken waarin rolstoelen zonder haaksymbool ook vervoerd mogen worden, mits ze goed vastzetbaar zijn. Deze overgangsperiode liep 1-7-2019.

Met de voorliggende code VVR, is het probleem naar voren gekomen dat aangepaste rolstoelen met de voorliggende code niet meer met de regiotaxi vervoerd mogen worden. Op maat gemaakte rolstoelen kunnen immers geen crashtest ondergaan omdat er maar één exemplaar gemaakt wordt. Zij ontvangen dan ook geen certificaat ‘Code VVR’ en zouden volgens de richtlijnen niet met de regiotaxi vervoerd kunnen worden. Juist voor deze groep is vaak geen ander vervoer mogelijk. Inmiddels wordt gezocht naar een oplossing en is de invoering van code VVR vooralsnog tot 1-1-2022 uitgesteld.

Samenwerkingsovereenkomst Provincie

De Samenwerkingsovereenkomst met de Provincie eindigt per 1-1-2021. De Provincie heeft per besluit in juni aangekondigd om vanaf 2021 de provinciale bijdrage in de beheerkosten naar rato van het aandeel in het vervoersvolume te verstrekken. Vanaf 2021 wordt de provinciale bijdrage in de beheerkosten van de GR-KCV bepaald aan de hand van het aantal verreden OV-ritten. Op basis van de afgelopen jaren zal deze bijdrage circa 10% van de beheerkosten zijn. Om de bijdrage in de beheerkosten geleidelijk af te bouwen maakt de GR-KCV voor de jaren 2021 en 2022 gebruik van de overgangsregeling. Een deel van de projectsubsidie mag aangewend worden voor de beheerkosten. Dit betekent dat er in deze jaren minder in projecten kan worden geïnvesteerd. De verandering in de bijdrage van de Provincie heeft tot gevolg dat de financiële bijdragen van de 11 gemeenten hoger wordt.

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 heeft 9.024 klanten met een Wmo-vervoerspas en 3.693 klanten met een OV-regiotaxipas. Regiotaxi Noordoost-Brabant voert bijna 250.000 ritten per jaar uit. De gebruikers van de regiotaxi zijn veelal 75- plussers. Dit is in lijn met het gegeven dat veel mensen op hogere leeftijd vroeger of later te maken krijgen met een lichamelijke beperking.

De wereld van mobiliteit

De wereld van mobiliteit is echter sterk aan verandering onderhevig. Nieuwe technieken zorgen voor een andere manier van reizen. Burgers zijn steeds meer gewend aan het maken van flexibele keuzes. Zekerheid om te kunnen reizen van A naar B speelt hierbij een cruciale rol.

De demografische ontwikkelingen, met name de vergrijzing, zorgen ervoor dat het gebruik van het Wmo-vervoer toeneemt. Mensen blijven mentaal langer actief en zullen door hun fysieke beperkingen steeds meer een beroep doen op vervoersvoorzieningen.

Het huidige vervoerscontract heeft een looptijd van 2019-2022. Wanneer gebruik wordt gemaakt van de optie tot twee maal een jaar verlenging, eindigt het contract voor het doelgroepenvervoer per 1-1-2024. De OV-concessie voor Noordoost-Brabant eindigt per 1-1-2025. Door de coronacrisis bestaat de kans dat de aanbestedingen voor de nieuwe OV-concessies uitgesteld worden. Om niet alle concessies gelijktijdig op de markt te plaatsen zal dit mogelijk ook voor Noordoost-Brabant gaan gelden.

Omdat het OV- en doelgroepenvervoer communicerende vaten zijn, zullen we de komende jaren samen met de Provincie ernaar streven om de visie van de GR-KCV en de visie van de Provincie Noord-Brabant op elkaar aan te laten sluiten zodat;

- Een passend aanbod voor vervoer voor handen is voor iedereen;
- We een gecombineerde aanpak kunnen bieden met ruimte voor integrale oplossingen zoals bijvoorbeeld een flexibeler indicatiestelling;
- Een beheersbaar systeem ontstaat voor het vervoer.

4. BEHEER

Servicepunt Regiotaxi Noordoost-Brabant

Het Servicepunt Regiotaxi Noordoost-Brabant draagt zorg voor de uitvoering van het collectief en vraagafhankelijk vervoer voor de regio Noordoost-Brabant. Het Servicepunt wil zich de komende jaren verder ontwikkelen als kennispartner voor de gemeenten. Het Servicepunt kan als kenniscentrum fungeren en data en kennis betreffende vervoer inzetten om toekomstbestendig doelgroepenvervoer te borgen. De volgende kernwaarden zijn hierbij van belang:

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

Om dit te realiseren heeft het Servicepunt de afgelopen twee jaar gewerkt aan de ontwikkeling op het gebied van informatie- en kennismanagement en kwaliteitsbeheer door het doorontwikkelen van rapportage-instrumenten. Dit zullen we ook de komende jaren blijven doen.

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 waarin vervoer op langere termijn goed en betaalbaar aangeboden kan blijven aan alle inwoners van de regio Noordoost-Brabant.

Daarnaast is sterk ingezet op het versterken van de interne en externe communicatie richting gemeenten, vervoerders, klanten en de omgeving van de klant. Met het vernieuwen van de website, het versturen van nieuwsbrieven, het ontwikkelen en verstrekken van managementrapportages aan de gemeenten en het houden van inloopspreekuren, is hieraan vormgegeven. De komende jaren zal deze ontwikkeling voortgezet worden en zullen wanneer de RIVM-maatregelen het toelaten de inloopspreekuren hervat worden.

5. FINANCIËLE UITGANGSPUNTEN

De financiering van de GR-KCV bestaat uit een bijdrage van de deelnemende gemeenten en uit een eigen aandeel van de reizigers. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen de vervoerskosten en de bedrijfsvoering conform de verdeelsleutel naar rato van inwoneraantal.

Weerstandsvermogen

Elk jaar vindt een inventarisatie plaats van de risico's die de GR-KCV loopt en kan onderkennen. Deze risico's worden zoveel mogelijk gekwantificeerd (hoogte van de mogelijke kosten maal kans-percentage dat dit zal voorkomen). De uitkomst van deze berekening wordt vermenigvuldigd met de factor 1,4 om een marge in te bouwen voor overige, onvoorziene risico's. Voor de uitkomst van deze berekening houdt de GR-KCV een weerstandsvermogen aan, zodat mogelijke risico's gedekt kunnen worden.

Financiële uitgangspunten begroting 2022

Voorgesteld wordt om de begroting 2022 op basis van de volgende uitgangspunten op te stellen:

- Het vervoersvolume opgenomen in de begroting 2021 wordt als uitgangspunt genomen.
- Jaarlijks wordt de NEA-index toegepast. Voor de jaren 2022-2024 wordt gewerkt met een geschatte NEA-index van 3,3. Deze is gebaseerd op het gemiddelde van NEA-index 2019, 2020 en 2021, respectievelijk 2,2, 6,7 en 1,0.
- De beheerkosten 2022 zijn gebaseerd op een zo goed mogelijke inschatting van de diverse kostencomponenten, gecorrigeerd met de geschatte inflatiecorrectie.
- Voor de salariskosten wordt een inschatting gemaakt van de diverse kostencomponenten op basis van de meest actuele informatie. Indexatie van de salariscomponent gebeurt op basis van de beschikbare cao-informatie. Voor 2022 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 de GR-KCV.
- Alle vervoerskosten worden op basis van daadwerkelijk gebruik met de deelnemende gemeenten afgerekend.
- De afrekensystematiek voor de overige kosten van bedrijfsvoering (beheer- loon- en kapitaalkosten) gebeurt op basis van het inwoneraantal per gemeente (peildatum 1-1-2020).
- Alle bedragen worden weergegeven exclusief BTW.
- Het vervoersvolume van de begroting 2022 geldt ook als uitgangspunt voor de jaren van de meerjarenbegroting.

6. BATEN EN LASTEN

GR-KCV Brabant Noordoost					
Rekening van Baten en Lasten	**Begroting**	**Begroting**	**Meerjarenraming**		
	2021	**2022**	**2023**	**2024**	**2025**
BATEN					
Exploitatie vervoer					
Bijdrage exploitatiekosten OV/Wmo	4.946.043	4.937.532	5.100.471	5.268.786	5.442.656
Bijdrage Provincie in OV-adviezen	17.509	17.684	17.861	18.040	18.220
Projectsubsidie Provincie	150.000	169.629	212.129	212.129	212.129
Beheer					
Subsidie Provincie in beheerkosten	91.349	87.352	46.168	47.523	48.919
Subsidie beheerkosten gemeenten	351.384	361.172	415.512	427.708	440.271
Totaal baten	**5.556.285**	**5.573.369**	**5.792.141**	**5.974.186**	**6.162.195**
LASTEN					
Exploitatie vervoer					
Exploitatiekosten OV/Wmo	4.946.043	4.937.532	5.100.471	5.268.786	5.442.656
Exploitatiekosten OV-adviezen	17.509	17.684	17.861	18.040	18.220
Beheer					
Personeelslasten Beheer	319.626	322.024	331.684	341.635	351.884
Overige bedrijfskosten Beheer	113.107	116.500	119.995	123.596	127.306
Onvoorzien	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Subtotaal gefixeerd budget Beheer	442.733	448.524	461.680	475.231	489.190
PROJECTEN					
Personeelslasten Projecten	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
Overige bedrijfskosten Projecten	50.000	69.629	112.129	112.129	112.129
Subtotaal gefixeerd budget Projecten	150.000	169.629	212.129	212.129	212.129
Totaal lasten	**5.556.285**	**5.573.369**	**5.792.141**	**5.974.186**	**6.162.195**
Resultaat vóór bestemming	0	0	0	0	0
Bestemming resultaat					
Ten laste (+)/gunste (-) van Reserve Projecten	0	0	0	0	0
Ten laste (+)/gunste (-) van het Weerstandsvermogen	0	0	0	0	0
Rekeningresultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Geraamde projectkosten	150.000	169.629	212.129	212.129	212.129

*De cijfers zijn inclusief niet af te dragen c.q. teruggevraagde BTW.

7. BIJDRAGE GEMEENTE

Beheerkosten exclusief BTW

GR-KCV Brabant Noordoost - Beheerkosten								
		Inwoners	Aandeel	Bijdrage gemeente				
		01-01-2020	%	2021	2022	2023	2024	2025
Totaal te verdelen kosten kadernota 2022	448.524							
Subsidie provincie	87.352							
Kosten te betalen door gemeenten	361.172							
Bernheze		31.240	8,6%	30.073	31.124	35.807	36.858	37.940
Boekel		10.785	3,0%	10.336	10.745	12.362	12.724	13.098
Grave		12.436	3,4%	12.186	12.390	14.254	14.672	15.103
Oss		91.915	25,4%	89.274	91.574	105.352	108.444	111.629
Meierijstad		81.194	22,4%	78.891	80.893	93.063	95.795	98.609
Land van Cuijk								
Boxmeer		29.365	8,1%	28.373	29.256	33.658	34.646	35.663
Cuijk		25.130	6,9%	24.337	25.037	28.804	29.649	30.520
Mill & St. Hubert		10.939	3,0%	10.632	10.898	12.538	12.906	13.285
Sint Anthonis		11.664	3,2%	11.336	11.621	13.369	13.762	14.166
Maashorst								
Landerd		15.730	4,3%	15.159	15.672	18.029	18.559	19.104
Uden		42.119	11,6%	40.787	41.963	48.276	49.693	51.153
Totaal		362.517	100%	351.384	361.172	415.512	427.708	440.271

- De bijdrage van de gemeente in de beheerkosten wordt berekend op basis van het inwoneraantal peildatum 1-1-2020 (CBS).
- Vanaf 2021 is het aandeel van de Provincie in de beheerkosten naar rato aandeel OV-ritten. Naar verwachting zal deze bijdrage 10% zijn.

Exploitatiekosten per gemeente

GR-KCV Brabant Noordoost - Bruto exploitatiekosten exclusief BTW

		Wmo Klanten	% aandeel		Bruto exploitatiekosten gemeente				
		31-07-2020	klanten	vervoer	2021	2022	2023	2024	2025
Totaal te verdelen kosten kadernota 2022	4.937.532								
Subsidie provincie	493.753								
Kosten te betalen door gemeenten	4.443.779								
Bernheze		786	9,0%	7,9%	360.194	351.129	362.716	374.686	387.051
Boekel		271	3,1%	3,9%	179.346	174.832	180.602	186.562	192.718
Grave		355	4,1%	5,7%	258.542	252.036	260.353	268.944	277.820
Oss		2.714	31,2%	33,1%	1.541.382	1.472.566	1.521.161	1.571.359	1.623.214
Meierijstad		1.833	21,1%	19,5%	888.493	866.132	894.714	924.239	954.739
Land van Cuijk									
Boxmeer		495	5,7%	3,7%	170.940	166.638	172.137	177.817	183.685
Cuijk		466	5,4%	6,8%	312.180	304.323	314.366	324.740	335.456
Mill & St. Hubert		134	1,5%	1,8%	81.369	79.322	81.939	84.643	87.436
Sint Anthonis		296	3,4%	2,1%	96.845	94.408	97.524	100.742	104.067
Maashorst									
Landerd		399	4,6%	4,8%	218.805	213.298	220.336	227.608	235.119
Uden		938	10,8%	10,6%	481.207	469.096	484.576	500.567	517.086
Totaal Wmo		8.687	100%	100%	4.589.303	4.443.779	4.590.424	4.741.908	4.898.391

De exploitatiekosten per gemeente zijn berekend op basis van de realisatie van het vervoersvolume 2019. Het aandeel in het vervoersvolume wijkt af van het aandeel klantenbestand in de gemeente. Deze afwijking kan verklaard worden door dat:

- niet alle klanten gebruik maken van het Wmo-vervoer,
- door de ligging van gemeenten meer en/of langere riten worden afgelegd met de regiotaxi.

GR-KCV Brabant Noordoost	Netto exploitatiekosten ex BTW na aftrek eigen bijdrage klant									
	2021		2022		2023		2024		2025	
	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto	Eigen bijdrage	Netto
Bernheze	50.656	309.538	49.381	301.748	51.011	311.706	52.694	321.992	54.433	332.618
Boekel	25.999	153.347	25.345	149.488	26.181	154.421	27.045	159.517	27.938	164.781
Grave	36.638	221.904	35.716	216.320	36.895	223.458	38.112	230.832	39.370	238.450
Oss	216.319	1.325.063	206.661	1.265.905	213.481	1.307.680	220.526	1.350.833	227.803	1.395.410
Meierijstad	126.590	761.903	123.404	742.728	127.476	767.238	131.683	792.556	136.029	818.711
Land van Cuijk										
Boxmeer	23.947	146.993	23.344	143.294	24.115	148.022	24.910	152.907	25.732	157.953
Cuijk	43.333	268.847	42.242	262.081	43.636	270.729	45.076	279.663	46.564	288.892
Mill & St. Hubert	11.379	69.990	11.093	68.229	11.459	70.480	11.837	72.806	12.227	75.209
Sint Anthonis	13.503	83.342	13.163	81.245	13.598	83.926	14.046	86.696	14.510	89.557
Maashorst										
Landerd	30.325	188.480	29.562	183.736	30.537	189.799	31.545	196.063	32.586	202.533
Uden	65.926	415.281	64.267	404.829	66.388	418.189	68.578	431.989	70.841	446.244
Totaal Wmo	644.615	3.944.688	624.178	3.819.601	644.776	3.945.647	666.054	4.075.854	688.033	4.210.357