Kaderbrief 2027

Versie: 19 september 2025

regio arnhem nijmegen VERVOERSORGANISATIE

Inhoudsopgave

1 Inleiding 3

2 Vervoerscontracten 4

3 Algemene ontwikkelingen 6

4 Financiële uitgangspunten 10

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 2027 geeft het bestuur (procesmatig) dit inzicht ter voorbereiding op de Meerjarenprogramma-begroting (MJPB) 2027-2030 en de gewijzigde begroting 2026 van de BVO DRAN. Dit stelt de deelnemende gemeenten in staat daarop in hun begrotingscyclus te kunnen anticiperen.

Door de vervoersorganisatie wordt een concept ontwerp MJPB 2027-2030 en gewijzigde begroting 2026 opgesteld. Dit concept van de ontwerpbegroting is gebaseerd op de algemene uitgangspunten uit de vastgestelde Kaderbrief 2027 en de hierop door gemeenten aangegeven afwijkende uitgangspunten. Deze afwijkende uitgangspunten hebben enkel effect op de begrote gemeentelijke bijdrage van die betreffende gemeente.

Om te komen tot tijdige vaststelling van de MJPB 2027-2030 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 2027-2030	DATUM
Behandeling voorbereidend ambtelijk overleg	12 februari 2026
Vaststelling ontwerp MJPB 2027-2030 door Algemeen Bestuur	5 maart 2026
Verzending ontwerp MJPB 2027-2030 aan gemeenten	6 maart 2026
Deadline indienen zienswijze door gemeenteraden	5 juni 2026
Oordeel over zienswijze door Algemeen Bestuur	12 juni 2026
Behandeling voorbereidend ambtelijk overleg	11 juni 2026
Vaststelling MJPB 2027-2030 door Algemeen Bestuur	2 juli 2026
Verzending MJPB 2027-2030 aan gemeenten en provincie	3 juli 2026

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 2026. In hoofdstuk 4 worden de financiële uitgangspunten voor het opstellen van de MJPB 2027-2030 en de gewijzigde begroting 2026 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 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, 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.



Één 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.

Inmiddels is bekend dat de vervoerder in perceel Zuid afziet van de tweede verlengingsoptie en deze overeenkomst medio 2026 eindigt. De aanbesteding hiervoor is in gang gezet.

Voor de percelen West en Noord zijn met vervoerders verlengingsafspraken gemaakt voor de periode medio 2026 t/m medio 2028 (tweede verlenging). Daarnaast zijn met het callcenter verlengingsafspraken gemaakt tot medio 2029 (einde looptijd contract).

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	N.n.b.	N.n.b.

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.

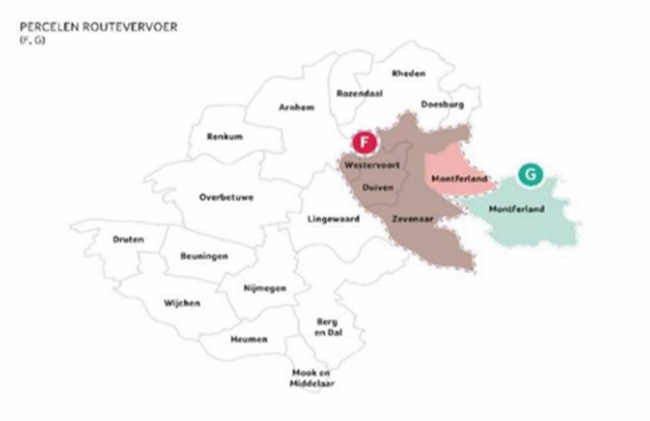
Één vervoerder heeft na de initiële periode afgezien van verdere verlengingsopties, waardoor het vervoer binnen de percelen D, H en I in 2024 opnieuw is aanbesteed. Op basis van voortschrijdende inzichten is toen gekozen de percelen H en I opnieuw in te delen en aan te besteden in drie percelen, namelijk 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.

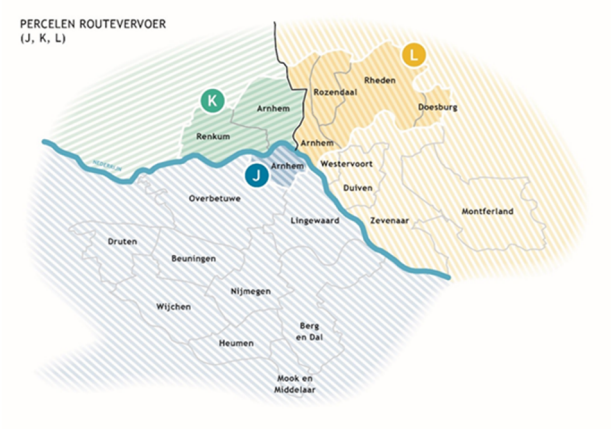
Voor de percelen A, B, C, E, F en G zijn met vervoerders verlengingsafspraken gemaakt voor de periode medio 2026 t/m medio 2028 (tweede verlenging).

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

3 Algemene ontwikkelingen

3.1 Vervoer

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

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 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 2026 verwerkt. Voor de jaren vanaf 2027 en verder zal blijvend worden gerekend met een verwachte structurele jaarlijkse NEA indexatie, gebaseerd op de raming kostenontwikkelingen 2026 uit de NEA-index eindrapportage 2025-2026.

Een deel van de huidige contracten met vervoerders is ingegaan op 1 augustus 2020. Na een initiële looptijd van 4 jaar, is in 2025 een tweede verlenging van 2 jaar overeengekomen. In het routevervoer is dit bij zes (A, B, C, E, F en G) van de tien percelen overeengekomen. In het vraagafhankelijk vervoer heeft in 2025 bij twee (Noord en West) van de vier percelen een tweede verlenging van 2 jaar plaatsgevonden.

Het bij de verlengingen overeengekomen tarief (het verlengingsresultaat) wordt verwerkt in de ontwerpbegroting. De bij verlengingen overeengekomen vergoeding voor de meerkosten van zero emissie gereden vervoer wordt binnen de afgesproken kaders expliciet in de ontwerpbegroting verwerkt.

Voor de overige 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 wordt verwerkt in de ontwerpbegroting.

In de tarieven volgend uit deze contracten die zijn ingegaan op 1 augustus 2024 zijn, met uitzondering van de kosten voor zero emissie rolstoelbussen, alle kosten voor de transitie naar volledig zero emissie gereden vervoer meegenomen. Voor de infasering van zero emissie rolstoelbussen is bij de tariefstelling een voorbehoud gemaakt met een herzieningsclausule in de overeenkomsten. Op het moment dat hiervan sprake is zal rekening gehouden moeten worden met een kostentoename.

Voor het aan te besteden perceel (Zuid) vraagafhankelijk vervoerworden naar verwachting de offertes in december van dit jaar ontvangen en vindt gunning van de opdracht uiterlijk in januari 2026 plaats. Daarmee is het aanbestedingsresultaat tijdig bekend om te worden verwerkt in het concept ontwerp MJPB 2027-2030.

Doordat contracten op verschillende momenten zijn afgesloten wordt de infasering van zero emissie rolstoelbussen binnen het vraagafhankelijk vervoer en routevervoer ook op verschillende momenten verwacht. Bij het vraagafhankelijk vervoer worden naar verhouding veel rolstoelbussen ingezet en wordt hierdoor rekening gehouden met een kostenstijging van circa +5%. De budgetten voor deze meerkosten worden expliciet in de ontwerpbegroting opgenomen. Bij het routevervoer wordt een relatief klein deel van het vervoer met rolstoelbussen gereden en leidt de infasering van de rolstoelbussen daar naar verwachting nauwelijks tot meerkosten. In de ontwerpbegroting worden hiervoor dan ook geen budgetten opgenomen.

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

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	N.n.b.	N.n.b.
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			

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 2026.

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. De afgelopen jaren zijn meerdere mogelijke beheersmaatregelen (o.a. het Knoppenplan (2018) en het “Syntheserapport Financiële toekomst Vraagafhankelijk WMO-vervoer Avan” (2020)) door de vervoersorganisatie met de gemeenten gedeeld. In 2025 is daarnaast een ambtelijke taskforce geformeerd om verdere 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

In 2025 is er eenmalig een korting toegepast op de reizigersbijdrage ter compensatie van de in het verleden aan reizigers in rekening gebrachte belkosten. Deze korting op het starttarief komt vanaf 1 januari 2026 te vervallen.

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. Om deze gegevens als basis voor 2026 te kunnen gebruiken, wordt de gerealiseerde reizigersbijdrage gecorrigeerd met de eenmalige in 2025 gegeven korting.

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. Omdat het overgrote deel van de reizigersbijdrage bestaat uit het tarief “Wmo zonder korting”, wordt de jaarlijkse indexatie van de reizigersbijdrage gebaseerd op de prognose van het Samenwerkingsverband van decentrale ov-autoriteiten (DOVA). De definitieve indexatie per 1 januari 2026 wordt eind november door de provincie bepaald.

Doordat op dit moment nog niet duidelijk is welke keuzes gemeenten 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 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 circa 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 2025 komen de bestedingen BVO lasten naar verwachting iets lager uit dan de begroting. Ten behoeve van het opstellen van de MJPB 2027-2030 en de gewijzigde begroting 2026 wordt geanalyseerd welke effecten structureel van aard zijn. Op basis van deze analyse wordt de meerjarige begroting BVO lasten geactualiseerd.

Binnen de gewijzigde begroting 2026 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 2026 en de totale BVO lasten vanaf 2027 worden geïndexeerd op basis van de CPI index.

4 Financiële uitgangspunten

4.1 Meerjarenprogrammabegroting 2027-2030

Voor het opstellen van de MJPB 2027-2030 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 2025
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 2025
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 2025
P1	Callcenter vraagafhankelijk	Lasten	Tarieven contract (indexatie obv CPI index)	Ervaringscijfers 2025
P1	Reizigersbijdrage vraagafhankelijk	Baten	Indexatie OV tarieven (DOVA)	Ervaringscijfers 2025 exclusief correctie starttarief
P2	Vervoer routegebonden (contracten per 1-8-2020)	Lasten	Tarieven contract (indexatie obv NEA index)	Ervaringscijfers 2025
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 2025
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 2025

4.2 Gewijzigde begroting 2026

Voor het opstellen van de gewijzigde begroting 2026 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 2025
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 2025
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 2025
P1	Callcenter vraagafhankelijk	Lasten	Tarieven contract (indexatie obv CPI index)	Ervaringscijfers 2025
P1	Reizigersbijdrage vraagafhankelijk	Baten	Indexatie OV tarieven (DOVA)	Ervaringscijfers 2025 exclusief correctie starttarief
P2	Vervoer routegebonden (contracten per 1-8-2020)	Lasten	Tarieven contract (indexatie obv NEA index)	Ervaringscijfers 2025
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 2025
O1	Overhead (Bedrijfsvoerings-organisatie)	Lasten	Indexatie obv loonindexatie cao en CPI index	Ervaringscijfers 2025