

Kadernota 2025-2028

Vervoerscentrale Stedendriehoek

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	2
1. Inleiding	3
2. Financiële uitgangspunten	5
2.1 Indexering	5
2.2 Btw en vennootschapsbelasting	6
2.3 Kostenverdeelsystematiek	6
2.4 Reserves	7
3. Inhoudelijk en financieel perspectief	8
3.1 Organisatie	8
3.2 Het vervoer	8
4. Risico's en maatregelen	12
Bijlage 1: Kostenverdeelsystematiek	13

1. Inleiding

Voor u ligt de kadernota van PlusOV voor de begroting 2025-2028. Deze kadernota is bedoeld als voorbereiding op de behandeling van de begroting van PlusOV. PlusOV is een samenwerkingsverband van de gemeenten Apeldoorn, Brummen, Deventer, Epe, Hattem, Heerde, Lochem, Voorst en Zutphen. Het is gebruikelijk dat samenwerkingsverbanden een kadernota aanbieden. Hierin staan beleidsmatige keuzes en financiële risico's, ter voorbereiding op de begrotingsbehandeling. PlusOV is hier een uitzondering op, omdat het een bedrijfsvoeringsorganisatie is. PlusOV voert uit, maar maakt zelf geen beleid, dat doen de deelnemende gemeenten. Desondanks wil PlusOV u graag informeren over de hoofdlijnen voor de nog op te stellen begroting. Graag nemen we u eerst kort mee in de belangrijkste gebeurtenissen van het afgelopen jaar 2023. Daarna gaan we in op onze uitdagingen van de komende jaren 2025-2028.

Terugblik op 2023

Het vraagafhankelijk vervoer (Wmo-vervoer)

Reizigers geven in het continu klanttevredenheidsonderzoek een waardering van 8,3 als algemeen rapportcijfer voor het vervoer door PlusOV.

In 2023 was er ten opzichte van voorgaand jaar een stijging in het aantal ritten (+7%) en een groei in het aantal km (+6%). Het aantal unieke reizigers steeg naar 7.646 (+2%).

Met de toename van het vervoersvolume stegen ook de vervoerskosten voor het vraagafhankelijk vervoer ten opzichte van 2022 (ca. 26%). Dit werd voor 13,7% veroorzaakt door een stijging van de NEA-index. De overige stijging komt door de stijging in het vervoersvolume.

Het routegebonden vervoer (leerlingenvervoer, dagbesteding en Jeugdwet)

Ouders/verzorgers gaven het leerlingenvervoer een waardering van een 7,2 (onderzoek januari 2023). In het leerlingenvervoer zien we dat de trend van de afgelopen jaren in 2023 doorzet; meer deelnemers maken gebruik van het leerlingenvervoer en jeugdwetvervoer met meer ritten en meer gereden kilometers. In het dagbestedingsvervoer zien we een afname van het aantal deelnemers en ritten. In hoofdstuk 3 gaan we hier verder op in.

Ook in het routegebonden vervoer stegen de vervoerskosten ten opzichte van 2022. Dit kwam door de stijging van de NEA-index en de toename van het vervoersvolume. De meerkosten van de 10% groei in het routegebonden vervoer zijn grotendeels opgevangen door een efficiëntere routeplanning en uitvoering van de ritten. Het aandeel van het leerlingenvervoer is met 75% van de vervoerskosten en 90% van de kilometers sterk bepalend voor het totale routegebonden vervoer.

De organisatie PlusOV

Er is extra inleen geweest als gevolg van een hoog ziekteverzuim bij de Frontoffice.

De bezetting is eind 2023 24,13 fte, hiervan zijn 2,34 fte inleenkrachten. De planning is om de inleen in januari met 1 fte te verminderen. Daarmee komt de bezetting op 23,13 fte. Initieel was 22,9 fte begroot bij de start van 2024.

Uitdagingen komende jaren

De afgelopen jaren is er focus geweest op het investeren in nieuwe software en het verbeteren van de processen om de organisatie van PlusOV stabiel en efficiënter te maken.

De komende jaren ligt de focus op:

1. Het verbeteren van de processen in de keten van: Reizigers -> Gemeenten -> PlusOV -> Vervoerders.
2. Het beheersen van de organisatiekosten.

3. Het uitwerken van de vraag: Op welke manier houden we het doelgroepenvervoer beschikbaar voor de mensen die niet zonder kunnen met het beperkte aanbod aan chauffeurs? Dit is overigens een landelijk vraagstuk. Het tekort aan chauffeurs speelt zowel in het routegebonden als het vraagafhankelijke vervoer.

Vervoerders verwachten ook in de komende jaren niet te kunnen voldoen aan de gevraagde inzet van chauffeurs. PlusOV heeft maatregelen genomen zoals het optimaliseren van de routes, het spreiden van de reistijden in de ochtend en het later starten met het vervoer in de ochtend. Deze oplossingen hebben voor een gedeelte geholpen om de nadelige effecten van het chauffeurstekort op te vangen. Het zijn echter geen structurele oplossingen.

In het leerlingenvervoer ontstaat daarnaast extra druk op de organisatie door een toenemende vraag naar vervoer: meer deelnemers, meer ritten, meer gereden kilometers, vraag naar meer maatwerk en hogere verwachtingen van reizigers en ouders/verzorgers.

De toenemende vraag naar vervoer in combinatie met het tekort aan chauffeurs gaat knellen. Dit vraagt om een integrale aanpak ondersteund door een breed gedragen visie en daarop gebaseerd beleid van de deelnemende gemeenten, in afstemming met scholen, instellingen, reizigers, ouders/verzorgers.

Het uitvoeren van alle ritaanvragen met behoud van een hoge klanttevredenheid wordt een steeds grotere grote uitdaging. De medewerkers van PlusOV ervaren deze druk dagelijks maar blijven zich onverminderd inzetten om de missie van PlusOV te realiseren: 'Mensen prettig, betaalbaar en efficiënt vervoeren wanneer er geen vervoersalternatief is'.

Januari 2024

H.H. Meijer
Directeur PlusOV

2. Financiële uitgangspunten

2.1 Indexering

Inflatiepercentage

Het inflatiepercentage baseren we op de gegevens uit de gemeentefondscirculaire van september 2023. In de begroting hanteren we voor elk jaar de nationale consumentenprijsindex (cpi) zoals door het CPB is berekend en de basis is in de gemeentefondscirculaire. Het verwachte percentage voor de exploitatie in 2025 is 2,5%. Deze index passen we toe op de organisatiekosten exclusief de loonkosten.

Tabel 4.2.2 Prijsindexen CPB* MEV 2024 en CEP 2023**						
mutaties per jaar in %	2023	2024	2025	2026	2027	2028***
Prijs bruto binnenlands product (pbbp)	6,2	3,3	2,8	2,7	2,5	2,5
Prijs nationale bestedingen (pnb)	6,1	3,4	2,5	2,4	2,3	2,3
Nationale consumentenprijsindex (cpi)	3,0	3,4	2,5	2,4	2,3	2,3
Loonvoet sector overheid	4,0	6,7	5,8	4,8	4,2	4,2
Prijs overheidsconsumptie, beloning werknemers	3,5	6,3	5,4	4,5	3,9	3,9
Prijs bruto overheidsinvesteringen (iboi)	4,8	3,0	1,9	1,9	1,9	1,9
Prijs overheidsconsumptie, netto materieel (imoc)	5,9	3,5	1,6	1,6	1,6	1,6

* toelichting/ verduidelijking bij de kerngegevens is te vinden op: <https://www.cpb.nl/artikel/toelichting-bij-kerngevenstabel>
 ** 2024 is op basis van de MEV 2024, 2023 en 2025 - 2027 is op basis van de CEP 2023
 *** cijfers 2027 zijn doorgetrokken naar 2028

Ontwikkeling loonkosten gemeenten

Er is een onderhandelingsakkoord over de nieuwe CAO. De looptijd van deze CAO is van 1 januari 2024 t/m 31 maart 2025. De afspraken uit dit akkoord worden verwerkt in de loonkosten in deze begroting.

De lonen stijgen vanaf 1 januari 2024 met 4,75% en vanaf 1 oktober 2024 met 1,25%.

Tevens worden de kosten voor de ondersteuning door de gemeente Lochem met deze percentages geïndexeerd. Deze kosten zijn ook gebaseerd op loonkosten.

Index vervoer

De kosten voor het vervoer volgen de NEA-index. De NEA-index voor de vervoerkosten in 2024 is vastgesteld op 3,4%, in de begroting voor 2024 was hier 6,0% voor opgenomen.

Voor 2025 hanteren we een verwachte NEA-index van 5,1%, dit is de gemiddelde NEA-index van de jaren 2019 t/m 2024.

Hieronder een overzicht met de historische en verwachte inflatiepercentages en NEA-index.
De percentages van 2025 t/m 2028 worden toegepast op de budgetten in de begroting 2025-2028

Jaar	Inflatie in %	NEA-index in % *
2019	1,5	2,2
2020	1,8	6,7
2021	1,4	1,0
2022	1,7	3,5
2023	3,0	13,7
2024	3,4	3,4
2025	2,5	5,1
2026	2,4	5,1
2027	2,3	5,1
2028	2,3	5,1

* 2019 t/m 2024 zijn de werkelijke percentages

2.2 Btw en vennootschapsbelasting

Belasting toegevoegde waarde (btw)

PlusOV wordt volledig als btw-ondernemer gezien. Alle betaalde btw vordert PlusOV terug met de aangifte omzetbelasting en alle ontvangen btw dragen we dan af. Alle bedragen in de begroting zijn exclusief btw.

De gemeenten treden voor het routegebonden vervoer niet op als btw-ondernemer. Dit houdt in dat voor de gemeenten de btw op het routegebonden vervoer (leerlingen-, dagbestedings- en Jeugdwetvervoer) een last is waarmee zij in hun eigen begroting rekening moeten houden.

Vennootschapsbelasting

PlusOV is sinds 2017 vennootschapsbelastingplichtig. Het vervoer voor andere instanties dan de deelnemers (de gemeenten) valt onder de belastingplicht. Doordat PlusOV niet meer het aanvullend OV uitvoert voor de Provincie, is er vrijstelling aangevraagd voor de vennootschapsbelasting.

2.3 Kostenverdeelssystematiek

In de begroting nemen we twee soorten kosten op: organisatiekosten en vervoerskosten.

De organisatiekosten verdelen we naar de vervoersstromen en daarna naar de gemeenten. Over de verevening van de vervoerskosten voor het routegebonden en het vraagafhankelijk vervoer maakten we afspraken met de gemeenten. Deze systematiek werkten we uit in bijlage 1.

Niet in de begroting verwerkt is de opbrengst van de eigen bijdrage van de reizigers in het vraagafhankelijk vervoer. Deze eigen bijdrage is opgenomen in de begroting van de individuele gemeente. PlusOV incasseert deze bedragen namens de gemeenten, en stort ze vervolgens door naar de gemeenten.

Voor het vraagafhankelijk vervoer is het totale bedrag aan eigen bijdrage ongeveer € 575.000 per jaar en daarmee ongeveer 10% van de vervoerskosten voor het vraagafhankelijk vervoer.

2.4 Reserves

PlusOV heeft 2 bestemmingsreserves en een algemene reserve.

De verwachte dotaties en onttrekkingen zijn hieronder toegelicht en worden opgenomen in de begroting 2025.

Algemene reserve

In 2020 is het saldo van de algemene reserve toegevoegd aan de optimalisatiereserve. De algemene reserve heeft op dit moment geen saldo. Uitgangspunt voor deze kadernota is dat de beide bestemmingsreserves in 2024 worden opgeheven en dat het saldo naar de algemene reserve gaat. Voor de optimalisatiereserve moet hiervoor nog wel een besluit genomen worden door het bestuur.

Algemene reserve	Werkelijk 2023	Prognose 2024	Prognose 2025	Prognose 2026	Prognose 2027	Prognose 2028
Saldo 1-1	€ -	€ -	€ 438.858	€ 438.858	€ 438.858	€ 438.858
Toevoegen	€ -	€ 438.858	€ -	€ -	€ -	€ -
Toevoeging saldo RG6 reserve		€ 301.389				
Toevoeging saldo optimalisatiereserve		€ 137.469				
Saldo 31-12	€ -	€ 438.858	€ 438.858	€ 438.858	€ 438.858	€ 438.858

Bestemmingsreserves

1. Optimalisatiereserve

De optimalisatiereserve is gevormd om meer efficiency te bereiken. De middelen uit deze reserve gebruikt PlusOV om de organisatie te hervormen in een efficiëntere en kwalitatief goede organisatie. Eind 2023 moet de beoogde efficiency behaald zijn. In 2024 bepalen we wat er met een eventueel resterend saldo gaat gebeuren. Het bestuur zal daar op dat moment een besluit over nemen.

In onderstaande tabel zijn de begrote toevoegingen en onttrekkingen opgenomen.

Reserve optimalisatiekosten	Werkelijk 2023	Prognose 2024	Prognose 2025	Prognose 2026	Prognose 2027	Prognose 2028
Saldo 1-1	€ 218.954	€ 137.469	€ -	€ -	€ -	€ -
Toevoegen	€ 55.195	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Bijdrage DAZ-gemeenten						
Resultaat jaarrekening	€ 55.195					
Onttrekken	€ -136.680	€ -137.469	€ -	€ -	€ -	€ -
Efficiency bijdrage	€ -50.000					
Investeringsbijdrage	€ -86.680					
Opheffen; saldo naar Algemene reserve		€ -137.469				
Saldo 31-12	€ 137.469	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -

2. RG6 reserve

In januari 2020 heeft het bestuur besloten om naast de optimalisatiereserve een RG6-reserve te vormen. In deze reserve storten de uittreedende gemeenten de uittreedsom. Tevens is besloten dat de RG6-gemeenten (Brummen, Epe, Hattem, Heerde, Lochem en Voorst) vanuit deze reserve een dotatie doen aan de optimalisatiereserve. Het bestuur heeft destijds op 23-01-2020 besloten dat de reserve uiterlijk in 2024 wordt opgeheven of zoveel eerder als de reserve is uitgeput, en het saldo wordt toegevoegd aan de algemene reserve.

RG6 reserve	Werkelijk 2023	Prognose 2024	Prognose 2025	Prognose 2026	Prognose 2027	Prognose 2028
Saldo 1-1	€ 301.389	€ 301.389	€ -	€ -	€ -	€ -
Toevoegen	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -
Onttrekken	€ -	€ -301.389	€ -	€ -	€ -	€ -
Opheffen RG6 reserve ten gunste van algemene reserve		€ -301.389				
Saldo 31-12	€ 301.389	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -

3. Inhoudelijk en financieel perspectief

3.1 Organisatie

Organisatieomvang

Hieronder staat een overzicht met de werkelijke en geplande bezetting in fte aan het begin van het jaar (incl. inleen).

Aantal fte begin van jaar	2021 Werkelijk	2022 Werkelijk	2023 Werkelijk	2024 Werkelijk	2025 Gepland	2026 Gepland	2027 Gepland	2028 Gepland
Aantal fte	26,8	24,8	23,9	23,1	23,8	23,4	23,0	23,0

De geplande bezetting begin 2024 was 22,9 fte. De werkelijke bezetting is 23,1 fte (waarvan 1,3 fte inleenkrachten). De bezetting voor het plannen van het vraagafhankelijk vervoer was te laag om de dagelijkse continuïteit te kunnen waarborgen in geval van een zieke planner. Hiervoor heeft een uitbreiding plaatsgevonden van 8 uur (0,2 fte) wat het verschil veroorzaakt.

Daarnaast is het de bedoeling om de bezetting in 2024 te verhogen naar 23,8 fte. Ervaring leert dat deze wijziging in de bezetting nodig is om de afspraken uit de DVO voor het servicelevel telefonie te kunnen realiseren. Zowel in 2021 als 2022 was het servicelevel 70%. Het servicelevel voor telefonie (80% van de gesprekken binnen 20 seconden opnemen) komt in 2023 uit op 75% waar 80% de norm is. Voor 2026 en 2027 wordt een lichte daling in de bezetting (flexibele schil) begroot door een toename van het online boeken van een rit door de klant zelf.

3.2 Het vervoer

Het verloop in het vervoersvolume en vervoerskosten op hoofdlijn de afgelopen jaren

Het vervoersvolume is in 2019 sterk gedaald door de invloed van corona.

De daling in het routegebonden vervoer, als gevolg van de sluiting van scholen en instellingen door een lockdown, is van tijdelijke aard geweest. Begin 2022 zijn de laatste beperkingen opgeheven. Daarna zien we een gestage stijging in de aantallen deelnemers, de ritten en afstand voor het leerlingenvervoer en Jeugdwetvervoer. Het aantal deelnemers in het vervoer voor dagbesteding daalt vanaf 2021.

In het vraagafhankelijk vervoer is het aantal ritten in 2023 nog steeds onder het niveau van voor corona, dit sluit aan bij het landelijk beeld. Het aantal gereden ritten en km stijgt in 2023 met ca. 7%. Het aantal unieke reizigers neemt met 2% toe, steeds meer mensen maken gebruik van het WMO-vervoer.

Voor de begroting 2025-2028 vormen de ontwikkelingen van de jaren 2022 en 2023 de basis voor de toekomstige begroting van het vervoersvolume en de vervoerskosten. Onderstaand geven we een toelichting op de uitgangspunten en onderbouwing van de vervoerskosten in de begroting.

Het volume en de vervoerskosten in het vraagafhankelijk vervoer

Onderstaande grafiek geeft een beeld van de volumeontwikkeling in het vraagafhankelijk vervoer.

	2020 *	Groei	2021 *	Groei	2022	Groei	2023 **	Groei
Aantal pashouders	14.014	-4%	13.316	-5%	ca. 13.202	-1%	13.319	1%
Aantal unieke reizigers	7.634	-19%	6.811	-11%	7.505	10%	7.646	2%
Aantal ritten	186.330	-52%	196.513	5%	242.333	23%	258.276	7%
Aantal gereden km.	1.176.822	-51%	1.268.107	8%	1.544.581	22%	1.636.250	6%

* afwijkend vervoersvolume door coronamaatregelen, in 2022 was dit alleen in de maand januari

** voor Q4 2023 is een inschatting gemaakt.

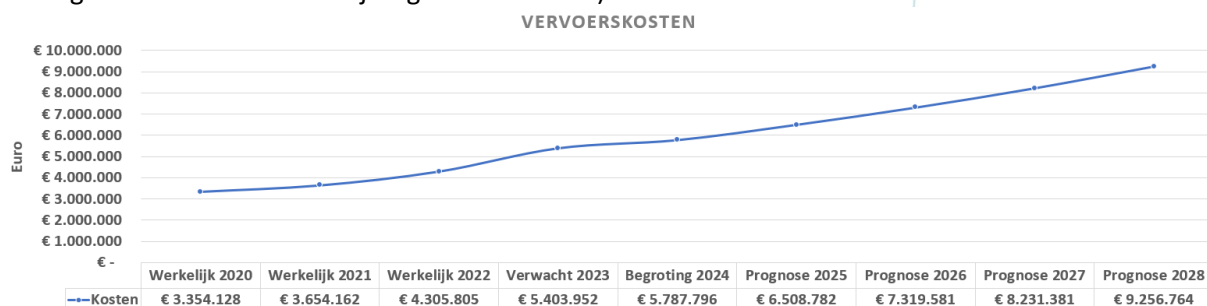
De ontwikkeling in het aantal geplande km in combinatie met het aantal ritten is een goede indicatie voor de ontwikkeling van de vervoerskosten.

We verwachten dat de vervoerskosten met 7% stijgen in de komende jaren.

Uitgangspunt voor de financiële begroting 2025-2028 is:

1. Het vervoersvolume stijgt jaarlijks met 7%
2. Voor 2025 en de jaren daarna verwachten we een stijging van de NEA-index met 5,1% per jaar

In onderstaande grafiek is de ontwikkeling te zien in de historische en begrote vervoerskosten (excl. de uitgekeerde continuïteitsbijdrage i.v.m. corona).



Het volume in het routegebonden vervoer

De cijfers over de afgelopen 4 jaren laten de volgende ontwikkelingen zien:

Het aantal unieke pashouders

	2020	2021	2022	2023	% groei in 2023
Jeugdwet	101	104	123	149	+ 21%
Leerlingenvervoer	707	734	780	824	+ 6%
Dagbesteding	373	353	309	281	- 9%
Totaal	1.181	1.189	1.212	1.254	+ 3%

Het aantal geplande km in de afgelopen 4 jaren laten de volgende ontwikkelingen zien:

	2020 *	2021 *	Groei	2022	Groei	2023**	Groei
Totaal geplande km	2.842.132	3.257.139	15%	3.713.593	14%	4.079.527	10%
Waarvan LLV	2.481.384	2.824.334	14%	3.261.634	15%	3.643.673	12%
Waarvan JW	137.961	163.839	19%	217.525	33%	231.049	6%
Waarvan DB	222.786	268.966	21%	234.434	-13%	204.804	-13%

* afwijkend vervoersvolume door coronamaatregelen, in 2022 was dit alleen in de maand januari.

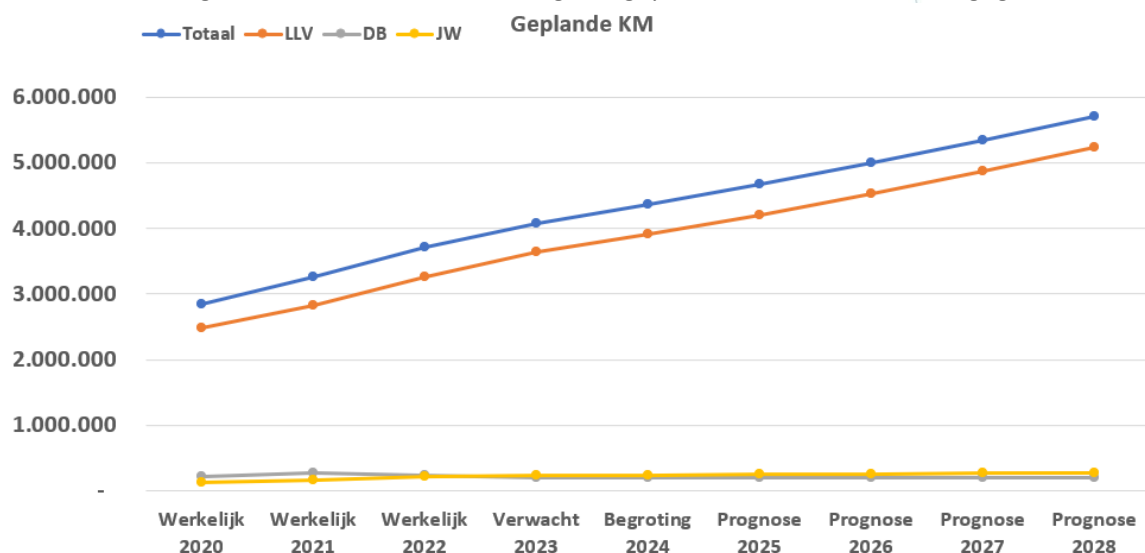
** voor Q4 2023 is een inschatting gemaakt.

De verwachting voor het volume in de komende begrotingsjaren zijn:

1. Het aantal geplande kilometers stijgt met 7,0% per jaar. Dit is minder dan de 10% groei in 2023 omdat deze groei vertekend is door de beperkingen vanwege corona in januari 2022.
2. De afstand in km per rit stijgt van 15,4 km naar 15,9 km per rit in 2028.
3. Het aantal deelnemers stijgt met 1% per jaar
4. Van alle routegebonden geplande km is de onderlinge verhouding: Ongeveer 90% van de km voor het leerlingenvervoer, 5% voor dagbesteding en 5% voor Jeugdwet.

De ontwikkeling in het aantal geplande km in combinatie met het aantal ritten is een goede indicatie voor de ontwikkeling van de vervoerskosten. De groei van het aantal gereden km was in 2023 7%. We verwachten dat deze groei van 7% zich de komende jaren voortzet in het vervoersvolume en daarmee ook in de stijging van de vervoerskosten.

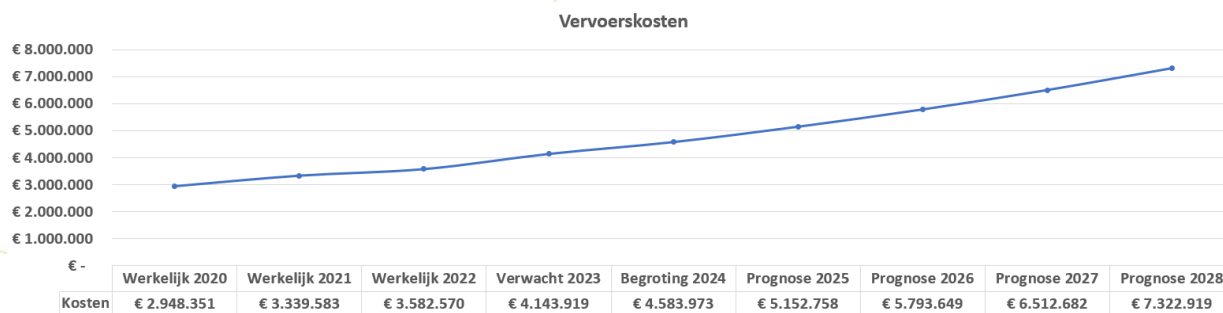
In onderstaande grafiek is de historische en begrote geplande afstand in km weergegeven



De vervoerskosten stijgen jaarlijks met:

1. 7,0% door de stijging in de volumegroei (gereden ritten en gereden km.)
2. 5,1% als gevolg van een stijging van de NEA-index

In onderstaande grafiek is de ontwikkeling te zien in de historische en begrote vervoerskosten (excl. de uitgekeerde continuïteitsbijdrage i.v.m. corona).



4. Risico's en maatregelen

In de bestuursrapportage 2023 benoemden we een aantal risico's. Deze hebben we geactualiseerd en toegelicht.

4.1 Prijs- en volumerisico

Bij het opstellen van de begroting is er altijd een prijsrisico. De huidige geopolitieke en economische ontwikkelingen maken dat prijseffecten moeilijk zijn in te schatten. De onzekerheid van het prijsrisico is groter dan in voorgaande jaren. Personeelskosten en brandstofkosten vormen ca. 75% van de vervoerskosten. De personeelskosten in de taxibranche (67% van de vervoerskosten) staan onder druk door schaarste op de arbeidsmarkt. De kosten voor brandstof (8% van de vervoerskosten) blijven waarschijnlijk hoog en onvoorspelbaar. De verwachtingen van deskundigen over de inflatie variëren van 2,5 tot 5%. De prijsrisico's zijn zo goed mogelijk ingeschat en opgenomen maar er blijft altijd een (rest)prijsrisico.

Het vervoersvolume in het routegebonden vervoer laat al jaren een trend zien die we voor de toekomst volgen (+7%). Het begrote vervoersvolume in het vraagafhankelijk vervoer heeft een jaarlijkse groei van 7% als uitgangspunt en zou over meerdere jaren voldoende moeten zijn. Het volumerisico voor het gehele doelgroepenvervoer schatten we met de gehanteerde begrotingsuitgangspunten als gering in.

Bijlage 1: Kostenverdeelssystematiek

In de begroting 2025 zijn twee verschillende soorten kosten te onderscheiden:

1. Organisatiekosten
2. Vervoerkosten

1. Organisatiekosten

De organisatiekosten van PlusOV bestaan uit:

1. Personele kosten
2. Bedrijfsvoeringskosten
3. Direct materiële kosten
4. Facilitaire diensten
5. Bestuurskosten

De organisatiekosten bestaan voor een groot gedeelte uit de personeelskosten. Deze zijn voor het overgrote deel direct toe te rekenen aan het vraagafhankelijk of routegebonden vervoer. Ook andere kosten zijn duidelijk toe te wijzen aan het vraagafhankelijk of routegebonden vervoer, bv;

- Het klanttevredenheidsonderzoek voeren we uit per vervoerssoort.
- We verstrekken alleen vervoersplassen voor het vraagafhankelijk vervoer. De pasadministratie wordt alleen voor deze vervoerssoort gedaan en ten laste hiervan gebracht.

De overige organisatiekosten zijn minder makkelijk te verdelen over de twee vervoerssoorten. Hier gebruiken we een verdeelsleutel voor. De overige organisatiekosten zijn als overhead te beschouwen. De overhead verdelen we op basis van de verdeelsleutel directe loonkosten.

Tot slot worden de organisatiekosten per vervoerssoort verdeeld over de gemeenten. Dit gebeurt op basis van het aantal inwoners op 1 januari 2024.

2. Vraagafhankelijk vervoer

De kosten van het vraagafhankelijk vervoer worden toegerekend aan de gemeenten op basis van de volgende verdeelsleutel: daadwerkelijke kilometers + opstapeenheid (per rit) + opslag(en).

3. Routegebonden vervoer

Het routegebonden vervoer bestaat uit: leerlingenvervoer, dagbestedingsvervoer en Jeugdwetvervoer. De kosten voor het routegebonden vervoer worden op reizigersniveau toegerekend aan de gemeenten. Hiervoor hanteren we een aantal spelregels. De belangrijkste zijn:

1. Het starttarief van een route verdelen we gelijkelijk over alle reizigers in die route.
2. De optimale individuele reizigersafstand (dit is de kortste route van het woonadres van de reiziger naar de bestemming) gebruiken we als basis voor de verdeling van de routekosten onder de reizigers in die route.