

Bijlage Toelichting vereveningsmethodiek routegebonden vervoer

1. Waarom is een vereveningsmethodiek (kostenverdeelsleutel) nodig?
2. Hoe werkt de huidige verdeelsleutel?
3. Wat kan er beter met de huidige verdeelsleutel?
4. Hoe werkt de nieuwe verdeelsleutel?
5. Wat zijn de veranderingseffecten?

Ad. 1. Waarom is een vereveningsmethodiek (kostenverdeelsleutel) nodig?

Bij de oprichting van PlusOV is nagedacht over de wijze waarop de vervoerskosten moeten worden verdeeld over de deelnemende gemeenten. De vervoerskosten worden door de vervoerders aan PlusOV gefactureerd op basis van tijd en afstand per rit. In een rit kunnen reizigers zitten van verschillende gemeenten met verschillende reisafstanden.

Om de vervoerskosten per gemeente en per reiziger te kunnen verdelen, moest er een verdeelsleutel worden vastgesteld. De deelnemende gemeenten vonden het rechtvaardig om een verdeelsleutel te zoeken waarbij de vervoerskosten per gemeente worden verdeeld op basis van de reisafstand van de reiziger en een opslag voor eventuele extra diensten.

Ad. 2 Hoe werkt de huidige verdeelsleutel?

Als uitgangspunt nemen we de reisafstand van de reiziger van zijn huisadres tot de bestemming en omgekeerd. Deze afstand in kilometers noemen we reiseenheden. De reiseenheden worden verhoogd met opslagen voor speciale wensen, bijvoorbeeld rolstoelvervoer (opslag 20%), solovervoer (opslag 25%), enzovoorts. Alle ritten van reizigers worden op dezelfde wijze berekend en bij elkaar opgeteld.

Het totale aantal reiseenheden op basis van reiskilometers en opslagen tellen we voor alle negen gemeenten elke maand bij elkaar op. Dat doen we per reiziger, per gemeente en per vervoerssoort (leerlingenvervoer, Jeugdwetvervoer en dagbestedingsvervoer).

Het totale aantal reiseenheden per vervoerssoort per gemeente drukken we uit in een percentage van het totale aantal reiseenheden. Dit percentage passen we toe op de totale kosten van het groepsvervoer in een bepaalde maand. Zo geldt bijvoorbeeld voor de gemeente Zutphen een ander percentage dan voor de (kleinere) gemeente Hattem. Iedereen betaalt op deze manier enkel voor de reiseenheden die zijn gemaakt door inwoners van de eigen gemeente.

Ad. 3 Wat kan er beter met de huidige verdeelsleutel?

Een rit in het groepsvervoer bestaat uit het onbeladen aanrijden naar het eerste instapadres. De chauffeur moet immers eerst naar een adres toe rijden om daar iemand op te halen. Vervolgens is de rit beladen met een reiziger en zijn er diverse instap- en uitstapmomenten, totdat de laatste reiziger is uitgestapt. Daarna volgt weer een onbeladen stuk voor het terugrijden naar het originele vertrekpunt of het startpunt van de volgende rit.

Beladen en onbeladen deel

Volgens de huidige verdeelsleutel worden alleen de beladen reisafstanden berekend. De onbeladen reisafstanden worden niet meegerekend. Dit leidt ertoe dat korte ritjes (bijvoorbeeld een rit naar een instelling voor dagbesteding van gemiddeld zes beladen kilometers) relatief weinig kosten krijgen aangerekend en lange ritten relatief veel.

Met de aan- en afrijtijden van de rit (het onbeladen deel) wordt in de huidige verdeelsleutel geen rekening gehouden. Terwijl de kosten hiervoor aanzienlijk zijn (40-60% van de kosten). Omdat we geen rekening houden met de onbeladen kilometers, krijgen ritten met korte afstanden en een lage bezettingsgraad te lage kosten aangerekend. De ritten met lange afstanden en een relatief hoge bezettingsgraad krijgen daarentegen te veel kosten aangerekend. Dit leidt in de praktijk tot te lage kosten van dagbestedingsritten en ritten in het kader van de Jeugdwet, maar ook tot te hoge kosten van het leerlingenvervoer. Kijkend naar de nota's van de vervoerders zouden de kosten voor het Jeugdwet- en leerlingenvervoer ongeveer 80% van het kostentotaal moeten bedragen en de kosten van het dagbestedingsvervoer 20%. Het is nu 95% om 5%.

Lengtes van ritten verschillen per gemeente

De buitengemeenten hebben vaak langere reisafstanden voor het Jeugdwet- en leerlingenvervoer. De stadsgemeenten hebben hier gemiddeld juist kortere ritten. Ook de verhoudingen van het aantal dagbestedingsritten ten opzichte van het Jeugdwet- en leerlingenvervoer kan per gemeente verschillen.

Dit alles leidt tot het inzicht dat de aangerekende kosten per vervoerssoort en per gemeente beter kunnen worden verdeeld.

Ad. 4. Hoe werkt de nieuwe verdeelsleutel?

In de nieuwe verdeelsleutel worden een aantal uitgangspunten gehanteerd:

1. De werkelijke kosten bij het routegebonden vervoer bestaan voor 80% uit kosten voor het leerlingen en jeugdwet vervoer en voor 20% uit kosten zijn voor het dagbesteding vervoer. Deze werkelijke kosten vormen het eerste uitgangspunt voor de nieuwe verdeelsleutel.
2. De gemiddelde bezettingsgraad bij dagbestedingsritten is 2.1 en bij het Jeugdwet- en leerlingenvervoer 4.0. De werkelijke kosten van de onbeladen kilometers en tijd zijn hierdoor per reiziger bij dagbestedingsritten bijna twee keer zo hoog. Bij de nieuwe verdeelsleutel houden we rekening met dit verschil.
3. Het derde uitgangspunt is dat we aannemen (op basis van ervaringsdata) dat de aanrijkosten per rit voor LLV/JW en DB gelijk zijn.

Met deze uitgangspunten wordt gerekend. Dat doen we door eerst een aantal "extra" reiseenheden (dat zijn de instapreiseenheden) te berekenen. In de nieuwe verdeelsleutel wordt hetzelfde aantal reiseenheden (kilometers en opslagen) verhoogd met een vast aantal reiseenheden per route (opslagreiseenheden), zodat ook de onbeladen kostencomponent in de sleutel wordt meegenomen. Bij het vraagafhankelijk vervoer wordt dezelfde methodiek toegepast.

Ad 5. Wat zijn de veranderingseffecten?

Door het invoeren van instapreiseenheden blijven de totale kosten gelijk. Wel stijgt het totale aantal reiseenheden. De totale kosten blijven gelijk, maar de kosten per reiseenheid dalen aanzienlijk.

Voorbeelden bij de vereveningssystematiek.

Onderstaand een aantal voorbeeldroutes met de wijze waarop die afgerekend worden met de vervoerders en in de bestaande en voorgestelde vereveningssystematiek doorbelast worden aan de gemeenten. Beschreven voorbeelden zijn indicatief en enkel bedoelt om de werking van de vereveningssystematiek te duiden.

Rit A: Een route leerlingenvervoer met 6 leerlingen uit Brummen (3) en Zutphen (3) naar een school in Apeldoorn. De route wordt door de vervoerder gereden in exact 1,5 uur over een afstand van exact 60 km (basepoint-basepoint). PlusOV betaalt voor deze rit ongeveer (1,5 uur a € 30,- + 60 x € 0,15 =) € 54,-

In de huidige vereveningsmethodiek geldt dat de volgende reiseenheden worden gemaakt:

Tabel 1

	Afstand huis-school	Reiseenheden	Gemeente
Leerling 1	23 km	23	Brummen
Leerling 2	22 km	22	Brummen
Leerling 3	21 km	21	Brummen
Leerling 4	22 km	22	Zutphen
Leerling 5	22 km	22	Zutphen
Leerling 6	22 km	22	Zutphen

In totaal worden er dus 132 reiseenheden gemaakt. Kosten per reiseenheid in deze route zijn € 54,- / 132 reiseenheden = € 0,41.

Rit B: Rit met 4 leerlingen binnen Deventer. Totale beladen reisafstand 10 kilometer. De route wordt cf. de afrekensystematiek berekend vanaf en naar basepoint en staat dus op de factuur voor 16 kilometer en de chauffeur is er 45 minuten druk mee. Kostprijs van de rit voor PlusOV is € 24,90 (€ 25,-) Leerlingen wonen respectievelijk 5,5,4,2 kilometer van school. Totaal aantal reiseenheden dat wordt gemaakt is derhalve 16. Allemaal voor de gemeente Deventer. In totaal worden er dus 16 reiseenheden gemaakt. Per reiseenheid € 1,56 (kosten PlusOV).

Rit C: Rit met 8 leerlingen binnen Deventer. Totale beladen reisafstand 10 kilometer. De route wordt cf. de afrekensystematiek berekend vanaf en naar basepoint en staat dus op de factuur voor 16 kilometer en de chauffeur is er 45 minuten druk mee. Kostprijs van de rit voor PlusOV is € 24,90 (€ 25,-). Leerlingen wonen respectievelijk 5,5,5,5,4,4,2,2 kilometer van school. Totaal aantal reiseenheden dat wordt gemaakt is derhalve 32. Allemaal voor de gemeente Deventer. In totaal worden er dus 16 reiseenheden gemaakt. Per reiseenheid € 0,78 (kosten PlusOV).

In de vereveningssystematiek geldt dat alle reiseenheden en alle kosten worden opgeteld en dat wordt berekend wat de gemiddelde prijs per reiseenheid dan is. In dit voorbeeld geldt dan:

Tabel 2

Rit	Betaalt aan vervoerder	Gereden reiseenheden	Prijs per Reiseenheid
A	€ 54,-	132	€ 0,41
B	€ 25,-	16	€ 1,56
C	€ 25,-	32	€ 0,78

In dit voorbeeld is in totaal € 104,- betaalt aan de vervoerders. Daarvoor zijn 180 reiseenheden gemaakt. Gemiddelde prijs per reiseenheid wordt dan $\text{€ } 104,- / 180 = \text{€ } 0,58$ (afgerond)

Vraag is nu wat de gemeenten betalen voor dit vervoer. Afspraak is dat de gemeenten de reiseenheden van hun burgers afrekenen op basis van dit gemiddelde tarief voor een reiseenheid. Alle gemeenten betalen dus € 0,58 per reiseenheid (in dit voorbeeld).

Doordat de kosten die PlusOV betaald aan de vervoerder opgebouwd worden op basis van uren en kilometers en de verrekening met de gemeenten plaatsvindt op basis van een gemiddeld tarief per reiseenheid, ontstaan er per route verschillen tussen wat wordt afgerekend met de vervoerder en wat de gemeente(n) voor die betreffende route betalen. Gemeenten betalen voor de ritten in dit voorbeeld namelijk (kosten afgerond):

Tabel 3:

Rit	Gemaakte Reiseenheden	Prijs per Reiseenheid	Bij gemeente in rekening gebracht
A	132	€ 0,58	€ 77
B	16	€ 0,58	€ 9
C	32	€ 0,58	€ 18
Totaal			€ 104,- (afgerond)

Wanneer we nu vergelijken wat er per rit betaald is aan de vervoerder en wat er per rit in rekening is gebracht bij de gemeenten, dan krijg je het volgende overzicht:

Tabel 4:

Rit	Betaalt aan vervoerder	Afgerekend met Gemeente (afgerond)	Verschil	+/-
A	€ 54,-	€ 77	€ 23	+
B	€ 25,-	€ 9	€ 16	-
C	€ 25,-	€ 18	€ 7	-
Totaal	€ 104,-	€ 104,-	€ 0,-	

Hoewel bovenstaande natuurlijk een voorbeeld is, geeft het een realistisch beeld van hoe de systematiek nu werkt. Het is een systeem dat functioneert rondom een gemiddelde waarbij er grote afwijkingen bestaan t.o.v. dat gemiddelde (grote standaarddeviatie). Juist die afwijkingen maken dat op dit moment ervaren wordt dat het systeem beter en eerlijker kan. In de nieuwe systematiek wordt er dan ook op aangestuurd de standaarddeviatie in het model te verkleinen.

Hoe werkt de nieuwe systematiek uit?

In de nieuwe systematiek worden de kosten die worden gemaakt eerst uitgesplitst naar vervoersstroom en wordt vervolgens per vervoersstroom een gemiddeld tarief per reiseenheid berekend. Daarmee wordt recht gedaan aan de operationele verschillen tussen de verschillende vervoersstromen. In dit voorbeeld zijn alleen routes van het leerlingenvervoer opgenomen. De systematiek is verder voor alle vervoerstromen gelijk.

De nieuwe systematiek corrigeert door elke route te starten met een aantal extra reiseenheden (vaste voet). We gaan uit van 14 extra reiseenheden per route als vaste voet. De vereveningssysteem heeft (uiteraard) geen gevolgen voor de kosten die PlusOV betaalt aan de vervoerders maar enkel op de verdeling van deze kosten onder de gemeenten.

Vanuit deze nieuwe uitgangspunten volgt dat er per route de volgende reiseenheden gemaakt worden:

Route A: 132 + 14 = 146 reiseenheden

Route B: 16 + 14 = 30 reiseenheden

Route C: 32 + 14 = 46 reiseenheden

Totaal = 222 reiseenheden

Zoals aangegeven blijven de kosten die PlusOV betaald in totaal € 104,-. Dat maakt dat de gemiddelde kosten per reiseenheid dalen tot $\text{€ } 104,- / 222 = \text{€ } 0,47$ (afgerond). Dat leidt tot de volgende tabel:

Tabel 5:

Route	Betaalt aan vervoerder	RE* oud	Prijs per RE oud	Kosten verevening Oud	RE nieuw	Prijs per RE nieuw	Kosten verevening Nieuw
A	€ 54,-	132	€ 0,58	€ 77	146	€ 0,47	€ 68
B	€ 25,-	16	€ 0,58	€ 9	30	€ 0,47	€ 14
C	€ 25,-	32	€ 0,58	€ 18	46	€ 0,47	€ 22
	€ 104,-			€ 104,-			€ 104,-
*RE= Reiseenheden, kosten per RE afgerond							