

VRAAGAFHANKELIJK VERVOER

Ontwikkeling kosten

Kosten toename:	31,9 %
Verklaard:	28,0 %

Oorzaken kostenstijging

- Hard
 - Marktontwikkeling tarieven. Bij Regiotaxi projecten elders in het land waarbij sprake is van een organisatie zoals deze in de oude situatie was, is sprake van tariefstijgingen van circa 10%, kosten zitten uurtarief.
 - Toewijzen maximaal aantal basepoints: stijging 2,1%, kosten zitten in uurtarief.
 - Hebben van onbenutte uren die wel vergoed moeten worden. Dit wordt vooral veroorzaakt doordat het vooraf in te schatten aanbod aan capaciteit niet optimaal aansluit bij de achteraf optredende vraag naar capaciteit. In de oude situatie was er ook sprake van onbenutte uren. De kosten zaten verwerkt in het zonetarief. De vervoerder was echter in staat om veel directer te sturen op het voorkomen van onbenutte uren. De inschatting is dat het aantal onbenutte uren zeker verdubbelt is. De onbenutte uren vertegenwoordigen 11,5% van de totale kosten: stijging 6%, kosten zitten in absolute kosten.
 - Aantal ritten per productie uur lager dan in de oude situatie. In de oude situatie realiseerde de vervoerders een productie van 2,38 ritten per uur. PZN realiseert een productie van 2,2 ritten per uur. Deze verslechtering veroorzaakt 8,2% meer inzeturen: stijging 6,9%, kosten zitten in absolute kosten.
 - Hoge aandeel rolstoelvoertuigen ten opzichte van gebruik: behouden schatting dat kosten circa € 15.000,- per maand bedragen: stijging 3%, kosten zitten in absolute kosten.
- Middel Hard
 - Extra inzeturen voor tanken tijdens de dienst. Op basis inschatting lange diensten oktober zijn het maximaal 120 inzeturen: kosten zitten in absolute kosten.
 - Beperkt realiseren van gecombineerde inzet van voertuigen voor vraagafhankelijk vervoer en routegebonden vervoer: kosten zitten in absolute kosten.
- Niet Hard
 - Extra personeelskosten voor het tanken vanwege beperkte beschikbaarheid tank mogelijkheden. Voertuigen dienen vol aan dienst te starten dus deze tijd heeft vervoerder verwerkt in uurtarief: kosten zitten in uurtarief.
 - Extra exploitatielasten duurzame voertuigen categorie 1. Kosten zitten verwerkt in uurtarief.
 - Uitvraag ureninzet in bestek niet gelijkmatig verdeeld over de week. Dit beïnvloedt de inschatting van de vervoerder over aantal af te nemen uren: kosten zitten in uurtarief.

ROUTEGBONDEN VERVOER

Ontwikkeling kosten

Kosten toename:	45,6 %
Verklaard:	30,0 %

Oorzaken kostenstijging

- Hard
 - Marktontwikkeling tarieven. Bij leerlingenvervoer projecten elders in het land waarbij sprake is van een organisatie zoals deze in de oude situatie was, is nagenoeg geen sprake van tariefstijgingen: stijging 0%, kosten zitten in uurtarief.
 - Volume toename. Het aantal leerlingen is toegenomen met 28 leerlingen. Daarvan hebben 3 leerlingen individueel vervoer. Per saldo moeten voor deze 28 leerlingen 8 routes extra uitgevoerd worden: stijging 3,4%, kosten zitten absolute kosten.
 - Extra investeringen t.b.v. duurzame voertuigen categorie 2. Uitgaande van een investering van € 7.500 per voertuig is hiermee voor de 140 voertuigen die ingezet worden in categorie 2 een extra investeringslast van € 1.050.000,- gemoed. Deze investering wordt afgeschreven in 4 jaar. Dit betekent inclusief rentelasten een kostenpost van circa € 275.000,- per jaar: stijging 8,9%, kosten zitten in uurtarief.
 - Toewijzen maximaal aantal basepoints: stijging 3,2%, kosten zitten in uurtarief.
 - Minimum vergoeden van 3 uur bij inzet rolstoelvoertuig in categorie 1: stijging 9,2%, kosten zitten in absolute kosten.
 - Hogere tarieven voor inzet van externe vervoerder: stijging 0,7%, kosten zitten in absolute kosten.
 - Niet kunnen realiseren van gecombineerde inzet van voertuigen voor vraagafhankelijk vervoer en routegebonden vervoer. Om dit op te lossen zijn circa 40 extra voertuigen ingekocht in categorie 2. Het tarief in categorie 2 ligt 5,6% hoger dan het tarief in categorie 1 (inclusief rolstoeltoeslag): stijging 1,1%, kosten zitten in absolute kosten .
- Middel Hard
 - Keuze locatie basepoints voor categorie 2 voertuigen. De keuze van de basepoints is gebaseerd op de inzet van de categorie 1 voertuigen: inschatting % is lastig, kosten zitten in absolute kosten.
 - Toekenning routes aan minder gunstige basepoints. De in het bestek opgenomen verdeling over de basepoints in categorie 1 is deels afhankelijk van inzet vraagafhankelijk vervoer. De extra benodigde voertuigen zijn uitgevraagd op basis van beschikbaarheid bij de vervoerders. schatting zonder beperkingen aantal voertuigen per basepoint: stijging 3,0%, kosten zitten in absolute kosten.
- Niet Hard
 - Extra exploitatielasten duurzame voertuigen categorie 1. Kosten zitten verwerkt in uurtarief.
 - Extra personeelskosten voor het tanken vanwege beperkte beschikbaarheid tank mogelijkheden. Tanken gebeurt bij routegebonden vervoer nauwelijks tijdens dienst. De vervoerder heeft deze tijd verwerkt in het uurtarief.

DUURZAAMHEID

Hogere investeringslasten voertuigen

Vervoerders zetten circa 200 voertuigen per dag in voor het routegebonden vervoer. Hiervan worden er circa 60 ingezet in categorie 1 en circa 140 in categorie 2.

Vervoerders geven aan dat bij de voertuigen in categorie 1 geen sprake is van hogere investeringskosten t.o.v. de gangbare voertuigen. Voertuigen worden af fabriek geleverd als CNG of elektrisch voertuig. Wel is er onzekerheid over de exploitatielasten van die voertuigen en de levensduur. In hoeverre deze onzekerheid tot uiting gekomen is in hogere tarieven is met de huidige gegevens niet te achterhalen.

Bij de voertuigen in categorie 2 sprake is wel sprake van hogere investeringslasten. De voertuigen in categorie 2 zijn tussen de € 5.000,- en € 10.000,- per voertuig duurder dan vergelijkbare voertuigen op diesel. Het gaat daarbij met name om de extra kosten voor het geschikt maken voor gebruik van CNG en het inbouwen van de gastanks. Uitgaande van een investering van € 7.500 per voertuig is hiermee voor de 140 voertuigen die ingezet worden een extra investeringslast van € 1.050.000,- gemoeid. Deze investering wordt afgeschreven in 4 jaar betekent dit inclusief rentelasten circa € 275.000,- per jaar. Hiermee wordt 8,9% van de kostenstijging verklaard.