

Voorstel afrekeningsystematiek Publiek Vervoer Groningen Drenthe

Hierbij is rekening gehouden met de volgende uitgangspunten:

- De aansturing en regie wordt geheel door de vervoerder verzorgd en niet door een regiecentrale.
- De tariefstructuur moet mogelijkheden bieden voor de instroom van nieuwe doelgroepen.
- De verschillende doelgroepen mogen in de uitvoering worden gecombineerd.

Beladen kilometertarief per voertuig versus beladen uurtarief per voertuig

In het verleden werd er door opdrachtgevers regelmatig voor gekozen om een tarief te hanteren op basis van beladen uren i.p.v. een beladen kilometertarief. In principe zijn beiden gebaseerd op een vervoersprestatie en maakt een beladen uurtarief de facturering nodeloos ingewikkeld. Het toepassen van een uurtarief is alleen zinvol bij de inhuur via een regiecentrale waarbij de vervoerder geen invloed heeft op de planning. Het gaat hier dan om een tarief per inzetuur per voertuig en niet om een tarief per beladen uur per voertuig.

Een beladen kilometertarief per gebruiker in combinatie met een starttarief i.p.v. (instap)zones

In het verleden was het tarief voor het WMO vervoer vooral gebaseerd op afgelegde zones + een instapzone per gebruiker. Deze instapzone werd aan de vervoerder toegekend als vergoeding voor de aanrijtijd en de in- en uitstaptijd. Een tarief per beladen kilometer per gebruiker doet echter meer recht aan de werkelijke vervoersprestatie t.o.v. een tarief per zone maar dient wel te worden aangevuld met een starttarief per gebruiker dat bestaat uit een vast bedrag of een factor van het beladen kilometer tarief per gebruiker.

Hantering van twee verschillende beladen kilometertarieven per gebruiker i.p.v. één beladen kilometertarief per gebruiker

Voor zowel de opdrachtgever als de vervoerder is het hanteren van één beladen kilometertarief per gebruiker per perceel het eenvoudigst. Er kleven echter een groot aantal nadelen aan o.a.:

- Er is een groot verschil in de kosten per vervoersprestatie tussen de verschillende doelgroepen. Dit komt vooral doordat bij het vaste routevervoer (leerlingevervoer, WSW vervoer) de combinatiegraad veel hoger uitvalt t.o.v. het vraagafhankelijke vervoer.
- Bij verschuiving van de aandelen per doelgroep of toetreding van nieuwe doelgroepen kan dit, bij het hanteren van één tarief, het voor de opdrachtgever of vervoerder ongunstig worden waardoor er nieuwe contractonderhandelingen moeten plaatsvinden.
- Bij verschillende tariefmogelijkheden zijn nieuwe doelgroepen eenvoudiger inpasbaar.

Door vooral het grote verschil in combinatiegraad is het daarom raadzaam om voor gebruikers vanuit het leerlingenvervoer en het WSW vervoer een separaat beladen kilometertarief per gebruiker te hanteren.

Onderscheid in een tarief voor rolstoelgebruikers en niet-rolstoelgebruikers

Er zijn grote verschillen in de kosten van het vervoer van rolstoelgebruikers en niet-rolstoelgebruikers. Deze zijn o.a.:

- Rolstoelmaterieel vergt een veel hoger investeringsniveau.
- Bij het vervoer van rolstoelgebruikers halveert de capaciteitsmogelijkheden.
- De in- en uitstaptijd van een rolstoelgebruiker is relatief langer.

Daarom lijkt het billijk om voor deze twee verschillende soorten gebruikers verschillende tarieven per gebruiker te hanteren. Hiermee wordt voorkomen dat bij verschuiving van de vervoersaandelen de vervoerder of de opdrachtgever benadeeld wordt. Dit hogere tarief kan tot uiting komen in een opslagpercentage op het reguliere beladen kilometertarief.

Advies afrekensystematiek

Op basis van voorgaande analyse en uitgangspunten is het advies de volgende afrekensystematiek te gebruiken:

Twee beladen kilometertarieven, per type gebruiker met starttarief oer gebruiker, per perceel. Eén voor gebruikers in het vast route vervoer en één voor gebruikers van het vraagafhankelijk vervoer

Het tarief voor vast route vervoer (leerlingen- en WSW vervoer) mag alleen worden toegepast voor het vaste route vervoer. Daarmee wordt bedoeld dat als bijv. een gebruiker zowel gebruik maakt van het WSW vervoer als een indicatie voor de WMO heeft, voor de WSW rit het vaste route vervoer tarief gehanteerd wordt en voor een evt. WMO rit het vraagafhankelijke vervoer tarief.

Onderscheid in een tarief voor rolstoelgebruikers en niet-rolstoelgebruikers

Naast het hanteren van twee verschillende beladen kilometertarieven per gebruiker zou het wenselijk zijn dat er daarnaast een toeslag komt voor rolstoelgebruikers.

Extra waarborg bij de invoering van een tariefstaffel

Indien de mogelijkheid bestaat dat de vervoersvolumes kunnen gaan wijzigen is de inbreng van een tariefstaffel een extra garantie voor een bestendige tariefafspraken. Dat kan bijv. door de vervoerders te vragen naar een tarief, dat geldt voor volume afwijkingen tot maximaal plus of min 10%. Voor grotere afwijkingen zou aan de vervoerders gevraagd kunnen worden tarieven aan te geven voor de volgende categorieën: -20% tot -15%; -15% tot -10%; +10% tot +15%, +15% tot +20%.

Het advies is gecompliceerder t.o.v. één beladen kilometertarief. Hier staat tegenover dat de voorgestelde afrekensystematiek meer recht doet aan de vervoersprestaties van de vervoerder. Bij grote wijzigingen in de samenstelling van de gebruikers en/of doelgroepen hoeven er geen nieuwe tarief onderhandelingen plaats te vinden.

Ritten zonder combinatiemogelijkheden

Voor deze wordt voorgesteld een apart beladen kilometertarief per voertuig vast te stellen. Om ook hier er voor te zorgen dat vervoerders ritten aan elkaar doorspelen om zo ritten optimaal te kunnen combineren is de aanbeveling om een prikkel in te bouwen. Bijv. de vervoerder die een rit overneemt krijgt ong. 60% van de ritprijs, de vervoerder die de rit uitbesteedt ong. 20% en de opdrachtgever ook ong. 20%.

Speciale indicaties

Voor reizigers met een speciale indicatie (denk bijvoorbeeld aan solo vervoer, indicatie voorin of speciaal voertuig) geldt dat het vervoer meer kosten met zich meebrengt. Het lijkt daarom billijk dat in het tarief tot uiting te laten komen. Dat kan bijv. via een opslagpercentage op het reguliere beladen kilometertarief per reiziger.