

Financiële ontwikkelingen en -uitgangspunten

1.1 Financiële ontwikkeling 2017-2021

1.1.1 Leerlingenvervoer

Het contract voor het leerlingenvervoer is op dit moment gegund aan taxibedrijf Noot. Noot is landelijk actief (hoofdkantoor in Ede) en rijdt een deel van het vervoer zelf (61%). Het overige deel wordt gereden door 4 (regionale) onderaannemers.

De kosten voor het LLV zijn tussen 2017 en 2021 toegenomen van 521.000 in 2017 tot 855.000 in 2021 (stijging van 64%). De hogere kosten vinden hun oorsprong voor het grootste deel in het aanbestedingsresultaat van 2019. Daarnaast is er sprake van een kostenstijging gedurende de looptijd van het huidige contract die voor een belangrijk deel veroorzaakt wordt door het toevoegen van in- en uitstapminuten bij het berekenen van de reistijd (als basis voor de factuur). Tenslotte is er een aantal externe factoren dat van invloed is op de prijs en die vertaald worden in (hoge) jaarlijkse indexering van de tarieven. Denk hierbij aan de afschaffing van de BPM-vrijstelling voor taxibedrijven en de hoge prijzen voor brandstof. Per saldo liggen de kosten per reiziger bijna 2 maal zo hoog als in de naburige Drechtsteden.

Het aantal reizigers in het leerlingenvervoer ligt de afgelopen jaren relatief stabiel rond de 150. Die maakten in 2019 ongeveer 39.000 ritten per jaar. Vanwege Corona is het aantal ritten de afgelopen 2 jaar wat afgenomen.

1.1.2 Jeugdwet vervoer

Het contract voor het Jeugdwetvervoer is bij de aanbesteding van 2019 gegund aan taxibedrijf Noot (samen met het leerlingenvervoer). De kosten van het Jeugdwetvervoer zijn in de periode 2017-2021 gestegen van bijna 41.000 tot ruim 153.000 per jaar (een stijging van 275%).

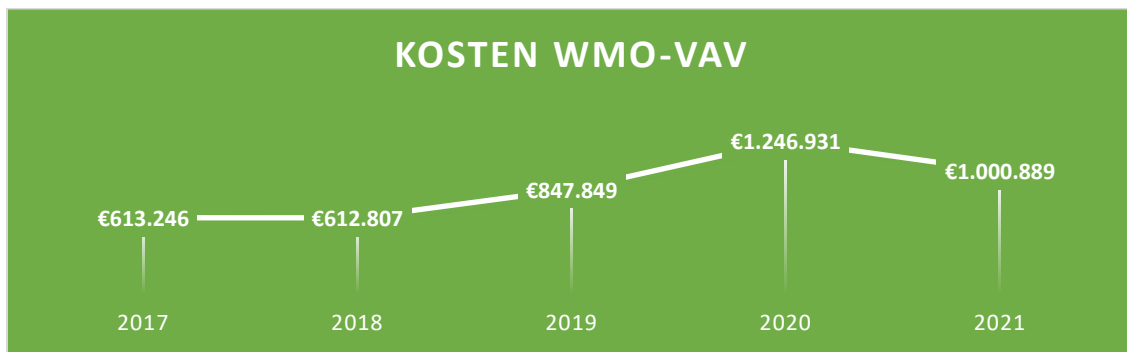
Landelijk zien we een grote toename in het gebruik van het Jeugdwet-vervoer in de periode 2015 – 2019. Deze stijging zien we (logischerwijs) ook terug in het gebruik van de voorzieningen die bekostigd worden vanuit de Jeugdwet. Vanaf 2019 zien we het aantal reizigers gestaag (verder) groeien.

De toegenomen kosten sluiten aan bij de ontwikkelingen elders in het land. Overal zijn het gebruik en de kosten van het JW-vervoer sterk gestegen sinds 2015. Opvallend daarbij is dat het JW-vervoer landelijk (ook in Ridderkerk) steeds nadrukkelijker de kenmerken van vraagafhankelijk vervoer heeft gekregen. Net als bij het vraagafhankelijke vervoer ligt de combinatiegraad in het JW-vervoer erg laag (er worden nauwelijks ritten tegelijkertijd uitgevoerd) en het vervoer is nauwelijks planbaar omdat afspraken elke week op een ander moment en/of een andere dag plaatsvinden.

1.1.3 Wmo vraagafhankelijk vervoer (VAV)

Het contract voor het vraagafhankelijke WO-vervoer is bij de aanbesteding van 2019 gegund aan taxibedrijf Haars als onderdeel van het landelijke samenwerkingsverband De Vier Gewesten (DVG). Haars rijdt alle ritten zelf.

De kosten voor het vraagafhankelijke vervoer zijn tussen 2017 en 2021 toegenomen met circa 63%. Net als bij het leerlingenvervoer geldt hier dat het grootste kostenverschil wordt gemaakt bij de overgang van contracten in 2019. Binnen de huidige contractperiode (2019-heden) zien we grote verschillen in de kosten per jaar.



Grafiek 1: Ontwikkeling kosten vraagafhankelijk vervoer

Ontwikkeling in het aantal reizigers en ritten laat zien dat er de afgelopen jaren door minder mensen minder gebruik is gemaakt van de voorziening. Vóór corona reden de Ridderkerkse gebruikers gezamenlijk 3.750 ritten per maand. In december 2021 werden er ongeveer 2.500 ritten per maand gereden. De mensen die wél gebruik maken van de voorziening reizen nu gemiddeld dus minder vaak.

De kosten per rit bedroegen in 2019 ruim € 18,50. Dat betreft enkel vervoerskosten aangezien de regie op het vervoer apart is belegd en wordt afgerekend. Kosten van de regie bedroegen in 2019 € 1,50 per rit. Landelijke zien we tarieven van € 12,- tot € 30,- per rit (vervoer inclusief regie). Verschillen worden o.a. gemaakt door modelkeuzes, duurzaamheidsambities, kwaliteitseisen en de inzet op sturing & contractmanagement. Vergelijk wordt gemaakt met de cijfers van 2019 omdat corona toen nog geen impact had op de kosten van het systeem. Vanaf 2020 zien we dat de kosten in Ridderkerk harder stijgen dan in andere delen van het land.

Ruim 59% van de gereden ritten is tussen de 0 en 6 kilometer lang. Dit zijn (dus) hoofdzakelijk ritten binnen de eigen wijk/gemeente. 17% van de ritten is tussen de 6 en de 10 kilometer lang, 14% van de ritten is tussen de 10 en 15 km lang en de resterende 10% van de ritten is langer dan 15 km.

1.2 Financiële uitgangspunten

We willen geen volumerisico's en/of risico's die buiten onze invloedssfeer liggen opnemen in de begroting. Om die reden kiezen we er voor om bij het leerlingenvervoer en het Jeugdwetvervoer uit te gaan van een bedrag per reiziger als basis voor de begrotingsruimte. Hierbij nemen de kosten per gebruiker zoals die was in 2019 als uitgangspunt (voor corona). Dit bedrag indexeren we jaarlijks conform de NEA-index¹.

Voor het WMO-vervoer gaan we uit van de prijs per rit (inclusief regie) zoals die in 2019 gold. Deze was € 20,-. Ook dit tarief indexeren we jaarlijks met de NEA-index. Het aantal (begrote) ritten x het tarief per rit bepaalt de begrotingsruimte.

Door uit te gaan van reizigers en ritten én te indexeren met de NEA, sluiten we aan op de bestaande financiële kaders en creëren we begrotingsrust.

¹ De NEA-index is een index specifiek voor de taxibranche. Hierin worden de kostenontwikkelingen voor de taxibranche verwerkt. De NEA-index is onderdeel van de contracten die gesloten zijn en worden met de uitvoerders van het vervoer.