



Voorstel
Financieel systeem voor
bekostiging gedelegeerd OV
stadsuitbreidingen Almere

Financieel systeem voor bekostiging gedelegeerd OV stadsuitbreidingen Almere

Voorstel



Op verzoek van:
Provincie Flevoland

Datum:
maart 2016

Opgesteld door:
TransTec adviseurs bv

Adres:
Postbus 14788, 1001 LG Amsterdam, 020 – 669 3034

Website:
www.transtecadviseurs.nl

Auteur:
Fred van der Blij

Projectnummer:
35039

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	3
1 Inleiding	4
1. Opzet van het financieringsmodel.....	4
2. Werkwijze	5
2 Input.....	6
1. Inwoners	6
2. Aantal reizigers.....	6
3. Lijnnennet.....	7
4. Aantal ritten en businzet	7
5. Afstanden en snelheden per lijn.....	8
6. Dru-kosten.....	8
7. Opbrengsten	8
3 Resultaten.....	9
4 Gevoeligheidsanalyse	10
Fasering bouwlocaties.....	10
5 Conclusies	12
6 Voorstel financieringssysteem.....	13
Bijlage 1 Frequenties per lijn per uurblok	14
Bijlage 2 Opbouw Dru-prijs stadsdienst Almere.....	17

1 Inleiding

De provincie Flevoland heeft TransTec gevraagd een voorstel op te stellen voor een nieuw financieel systeem voor bekostiging van het gedelegeerd OV in de uitleglocaties van Almere. Achterliggende reden van deze vraag is dat de voorziene uitbreiding van Almere de komende jaren extra inzet van OV vergt. De provincie Flevoland wil, in het kader van het te nemen delegatiebesluit, samen met de gemeente Almere tot een systeem voor de berekening van de provinciale bijdrage komen waarin rekening wordt gehouden met de groei van Almere.

Het nieuwe financiële systeem moet de toekomstige uitbreidingen van Almere kunnen volgen. Bij een groei van het aantal woningen en inwoners zal er sprake zijn van extra inzet van OV en van extra OV-reizigers. De bijdrage van de gemeente Almere aan de concessiehouder zal daardoor (moeten) toenemen. De provincie onderschrijft dat de provinciale bijdrage dan ook zal moeten groeien. De vraag is nu in welke mate en onder welke voorwaarden. Aspecten die hierbij een rol spelen zijn onder andere:

- De kenmerken van de uitbreidingen (mate van verstedelijking en de afstand tot het centrum);
- Het aantal inwoners per uitbreidingsgebied;
- Het (afgesproken) minimum voorzieningenniveau;
- De prognose van het aantal extra dru's (dru = dienstregelinguur);
- De kosten per dru;
- De prognose van het aantal reizigers en de opbrengsten.

1. Opzet van het financieringsmodel

In een eerste werkconferentie met vertegenwoordigers van de provincie Flevoland en de gemeente Almere zijn een aantal afspraken gemaakt over de opzet van het financieringsmodel. De belangrijkste afspraken, die vervolgens als uitgangspunt voor de verdere werkwijze zijn gehanteerd betreffen:

1. Het financieringssysteem hanteert het aantal inwoners van de betreffende uitbreidingsgebieden als uitgangspunt. Daarbij gaat het om de toename van het aantal inwoners, waarbij 1 januari 2015 als basis wordt gehanteerd;
2. De opbouw van het financieringssysteem is gebaseerd op **prijsspeil 2015**. Over de indexatie worden separaat afspraken gemaakt.
3. Het betreft de gebieden Almere Poort (inclusief Almere Duin), Weerwater en Oosterwold (inclusief Almere Hout en Nobelhorst). Deze gebieden zijn gedefinieerd in de Basis administratie van Almere, waardoor op ieder moment het aantal inwoners (ingeschrevenen) vastgesteld kan worden;
4. Het financieringssysteem richt zich in eerste instantie op de komende concessieperiode (2018 – 2028). Het jaar 2028 wordt daarom als richtjaar aangehouden, doch het systeem moet geschikt zijn om in de periode na 2028 gecontinueerd te worden;
5. De gemeente Almere hanteert een minimum van 1000 woningen als richtlijn voor een reguliere OV-ontsluiting van het betreffende stadsdeel. Met minder dan 1000 woningen zal er sprake zijn van 'maatwerk', vergelijkbaar met de huidige ontsluiting van Nobelhorst;
6. Op basis van de uitbreidingsplannen wordt een vervoerschets voor de genoemde nieuwe woongebieden opgesteld. De vervoerschets is minder gedetailleerd dan een vervoerplan, maar biedt voldoende basis om de kosten (aantal dru's) en opbrengsten te kunnen inschatten;
7. TransTec maakt op basis van de huidige opzet van het stadsvervoer van Almere een prognose van de dru-kosten;
8. Vanuit de vervoerschetsen komen we tot kengetallen die input vormen voor het financieel systeem. Het kengetal 'kosten per inwoner' zal daarbij leidend zijn. De geprognosticeerde kosten per inwoner (K_{inw}) worden bepaald door:
$$K_{inw} = (Kost - Opbr) / Inw, \text{ waarbij:}$$

Kost = De geprognosticeerde toename van de jaarlijkse exploitatiekosten van de betreffende lijnen berekend door:
dru's * dru-prijs.
Opbr = De geprognosticeerde toename van de reizigersopbrengsten van de betreffende lijnen.
Inw = Het inwonertal in de betreffende uitbreidingsgebieden.

2. Werkwijze

Vervolgens zijn er in de werkconferentie afspraken over de werkwijze gemaakt:

1. Er wordt één rekenmodel opgesteld dat geldt voor alle drie de uitbreidingsgebieden. De ontwikkeling van het aantal inwoners voor de drie gebieden gezamenlijk is input voor het financieringssysteem.
2. Er wordt een vervoerschets opgesteld voor Almere Poort en Oosterwold. De gemeente Almere levert een schets betreffende de mogelijke OV-ontsluiting. Er wordt geen vervoerschets voor Weerwater opgesteld, doch de toename van het aantal inwoners in dit uitbreidingsgebied telt wel mee in de berekeningen.
3. De vervoerschets 2028 is gebaseerd op het bedieningsniveau zoals dat verwoord is in het Ontwerp Programma van Eisen voor de concessie 2018 - 2027.
4. Bij de start van een nieuw stadsdeel is er voor het OV sprake van aanloopkosten. Om het OV van begin af aan aantrekkelijk te maken zal in de eerste jaren het aanbod relatief hoog zijn. Er wordt busvervoer geboden vanaf 1000 woningen hetgeen overeenkomt met ongeveer 2500 inwoners. Daarom worden berekeningen gemaakt voor twee tussenmomenten.
 - als ongeveer 25% van de groei is gerealiseerd, naar verwachting is dit in 2019 het geval
 - als ongeveer 50% van de groei is gerealiseerd, naar verwachting is dit in 2022 het gevalDe twee tussenliggende momenten worden als 'planjaar 2019' en 'planjaar 2022' benoemd, maar omdat gerekend wordt met het aantal inwoners is niet de jaartelling maar de bevolkingsgroei bepalend in het financieringsmodel.
5. De vervoerschets voor de twee tussenmomenten is gebaseerd op het gewenste eindbeeld en de vervoervraag samenhangend met het aantal inwoners van dat moment.

2 Input

Voor het rekenmodel zijn voor een groot aantal factoren input gegevens nodig. Deze gegevens zijn door TransTec verzameld op basis van de informatie van de provincie Flevoland en de gemeente Almere, waaronder kengetallen van het huidige stadsvervoer en de expertise van TransTec. De input gegevens zijn in de begeleidingsgroep getoetst. Het betreft:

1. Inwoners

Er is veel onzekerheid over het ontwikkel tempo van de uitbreidingsgebieden. Voor het financieringsmodel gaan we uit van de volgende aantallen inwoners.

Prognose aantal inwoners	2015	2019	2022	2028
	Realisatie 1-1-2015	25%	50%	100%
Almere Poort Noord	9.500	11.500	13.500	16.500
Almere Poort Oost	-	2.500	5.000	6.500
Almere Duin	-	3.000	6.000	7.500
Almere Poort totaal	9.500	17.000	24.500	30.500
Almere Oosterwold	1.500	4.500	7.500	22.500
Almere Weerwater	-	-	-	1.500
Totaal	11.000	21.500	32.000	54.500
Mutatie t.o.v. 2015		10.500	21.000	43.500

Tabel 1, Inwoneraantallen

2. Aantal reizigers

In de huidige concessie Almere worden op een werkdag in de winter ongeveer 60.000 reizigersritten gemaakt. Bij 196.000 inwoners betekent dit ongeveer 30 reizigersritten per 100 inwoners. Inclusief treinreizigers komen we op ongeveer 50 OV-reizigersritten per 100 inwoners. Voor de wijken die verder van een station liggen heeft het busvervoer op zich al die waarde. Zo heeft Almere Haven 48 reizigersritten per 100 inwoners.

Voor de uitbreidingsgebieden, die over het algemeen verder van het spoor liggen, hanteren we 45 tot 50 reizigersritten per inwoner voor het planjaar 2028. In de daaraan voorafgaande jaren, als het voorzieningenniveau nog niet het gewenste PvE-niveau heeft bereikt, hanteren we een lager aandeel: 30 tot 35 in het planjaar 2019 en 35 tot 40 in het planjaar 2022.

Per wijk is de verdeling van de reizigers over de lijnen en richtingen vastgesteld. Deze verdeling is hieronder weergegeven.

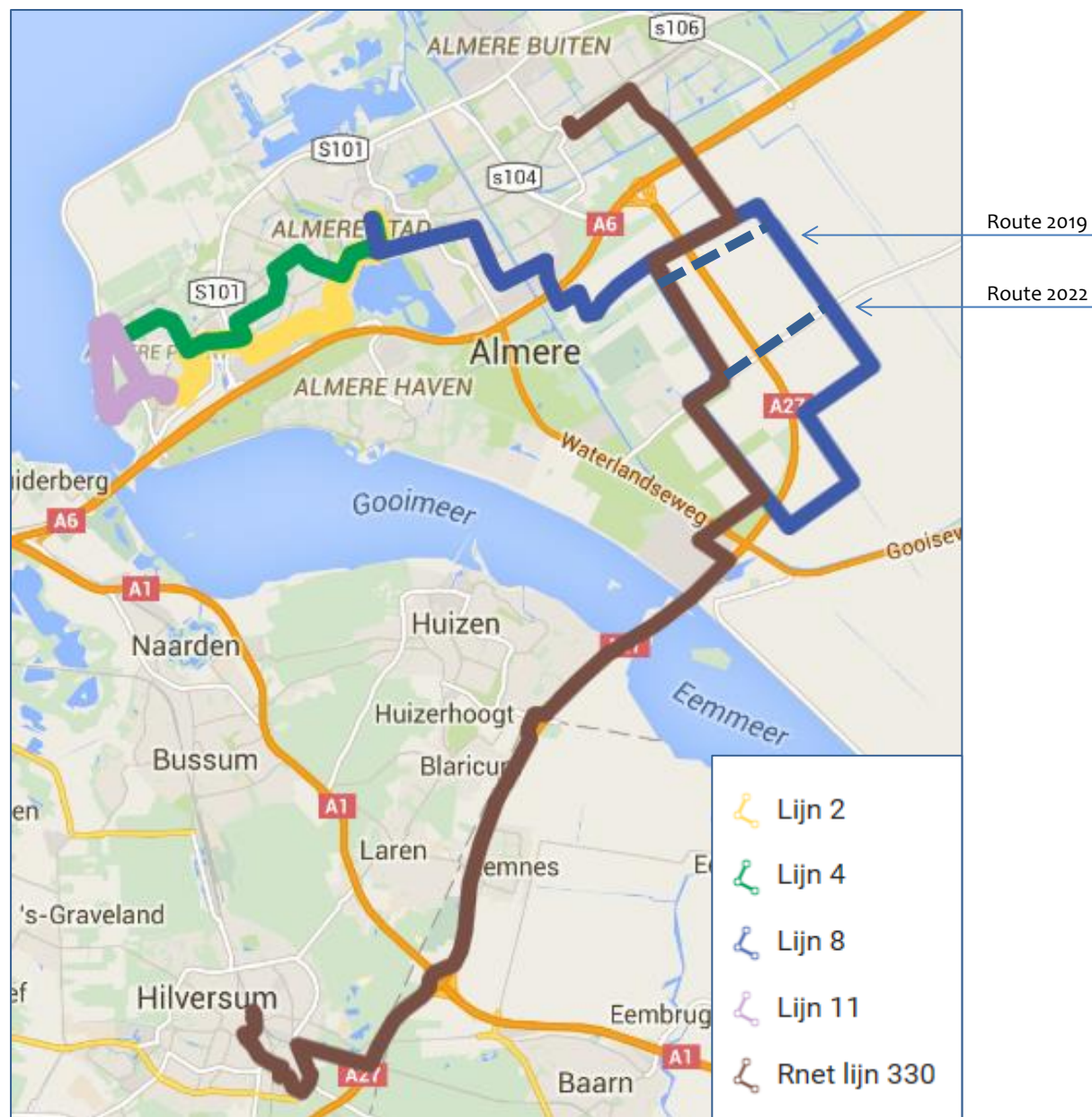
Verdeling over de lijnen en richtingen	Lijn 2		Lijn 4		Lijn 8	Lijn 11	Lijn 330
	Poort	Centrum	Poort	Centrum	Centrum	Poort	Hilversum
Almere Poort Noord			30%	70%			
Almere Poort Oost	30%	70%					
Almere Duin						100%	
Almere Oosterwold					80%		20%

Maatgevend voor de kosten is het aantal reizigers in het drukste spitsuur. Op dit moment is 8:00 – 9:00 uur het drukste uurblok voor de stadslijnen met een aandeel van ongeveer 11% (gemeten in de drukste richting). In de planjaren 2019 en 2022 zal de spitsfactor hoger liggen¹. Daarom rekenen we voor die jaren met 13% resp. 12%.

¹ Bij lagere frequenties, waar vooral in de stille uren sprake van is, zullen reizigers minder snel de bus kiezen. Daardoor is de spitsfactor bij lagere frequenties hoger. Landelijk is 15% voor het drukste spitsuur niet gebruikelijk.

3. Lijnnennet

De gemeente Almere heeft een gewenst OV-netwerk voor het planjaar 2028 geschetst. Dit netwerk is door TransTec op efficiëntie getoetst en bijgesteld. Het lijnnennet is weergegeven in onderstaande figuur. Voor de planjaren 2019 en 2022 is het zelfde lijnnennet gebruikt, met dien verstande dat lijn 8 (ringlijn door Oosterwold) in 2022 ongeveer de helft van de getekende lus omvat en in 2019 nog kleiner is. Beide varianten zijn met een stippellijn in de tekening weergegeven. In het planjaar 2019 is de interlokale verbinding van Oosterwold (lijn 330) nog niet operationeel. Deze wordt voorzien vanaf planjaar 2022.



Figuur 1, Lijnnennet

4. Aantal ritten en businzet.

Op basis van de in de vorige paragrafen gehanteerde uitgangspunten en berekeningen alsmede aan de hand van de PvE-normen is per uurblok de gewenste frequentie vastgesteld. Deze frequenties zijn per lijn weergegeven in bijlage 1. In eerste instantie is bij het vaststellen van het aantal ritten uitgegaan van de inzet van standaard bussen. Daar waar in de spits bij een frequentie van acht keer per uur standaardbussen te weinig capaciteit hebben is gerekend met de inzet van gelede bussen. Voorzien is dat de gelede bussen niet in de vakanties en weekenden rijden.

De lijnen 8, 11 en 330 zijn nieuwe lijnen en worden volledig aan de uitbreidingen toegerekend. Voor lijn 4, die nu reeds bestaat en die als M4 in de Ontwerpschets² is opgenomen, wordt gerekend met de door de inwonergroei noodzakelijke toename van het aantal ritten. Lijn 2 rijdt momenteel alleen op werkdagen overdag en is niet opgenomen in de Ontwerpschets. Daarom worden de ritten van deze lijn volledig toegerekend.

5. Afstanden en snelheden per lijn

Voor het berekenen van de exploitatiekosten zijn de afstanden van de lijnen en de gemiddelde snelheid per lijn bepaald. Voor de gemiddelde snelheid is in eerste instantie uitgegaan van de huidige gemiddelde snelheid van de stadslijnen: 25 km/h. Omdat lijn 11 geen vrije baan heeft en lijn 8 in Oosterwold ook niet de beschikking krijgt over een eigen infrastructuur is de gemiddelde snelheid van deze lijnen aangepast.

Afstanden en snelheden per lijn	2019		2022		2028	
	Km	V gem.	Km	V gem.	Km	V gem.
Lijn 2	16,0	25 km/h	16,0	25 km/h	16,0	25 km/h
Lijn 4	20,6	25 km/h	20,6	25 km/h	20,6	25 km/h
Lijn 8	24,4	25 km/h	30,4	23 km/h	36,4	21 km/h
Lijn 11	5,9	20 km/h	5,9	20 km/h	5,9	20 km/h
Lijn 330			69,0	43 km/h	69,0	43 km/h

Tabel 2, Afstand in kilometers per slag (2 richtingen samen) en gemiddelde snelheden

6. Dru-kosten

Op basis van kenmerken van de huidige concessie en het gemiddeld kostenniveau van arbeid en brandstof is een schatting gemaakt van de huidige dru-prijzen voor standaard- en voor gelede bussen. De (afgeronde) prijzen bedragen € 103,- per dru voor een standaardbus en € 124,- per dru voor een gelede bus. Daarmee is een gelede bus 20% per dru duurder dan een standaardbus. We reken derhalve met € 103,- per gewogen dru en een factor 1,2 voor geleed materieel. De opbouw van de dru-prijs berekening is opgenomen als bijlage 2.

7. Opbrengsten

De opbrengsten vanuit de reizigers zijn berekend door uit te gaan van een gemiddelde reisafstand per instapper per lijn. Vervolgens is gerekend met een kilometertarief van € 0,135³ en het standaard 'opstaptarief' van € 0,88 dat gehanteerd wordt bij reizen op saldo. Deze opbrengsten bij reizen op saldo worden gecorrigeerd door het bedrag te vermenigvuldigen met een correctiefactor vanwege abonnementen, overstappen, kinderen en ouderen. Met uitzondering van lijn 11 bedraagt de correctiefactor 70%, wat een ervaringscijfer van TransTec is. Voor lijn 11 wordt een factor van 50% gehanteerd omdat vanwege de feederfunctie van lijn 11 er sprake zal zijn van relatief veel overstappers. De gemiddelde opbrengsten per reiziger zijn opgenomen in onderstaande tabel.

Afstanden en snelheden per lijn	2019		2022		2028	
	Gemiddelde afstand	Opbrengst per rit	Gemiddelde afstand	Opbrengst per rit	Gemiddelde afstand	Opbrengst per rit
Lijn 2	8,0	€ 1,37	8,0	€ 1,37	8,0	€ 1,37
Lijn 4	8,5	€ 1,42	8,5	€ 1,42	8,5	€ 1,42
Lijn 8	11,0	€ 1,66	13,0	€ 1,84	15,0	€ 2,03
Lijn 11	3	€ 0,64	3	€ 0,64	3	€ 0,64
Lijn 330			25	€ 2,98	25	€ 2,98

Tabel 3, Gemiddelde afstand en gemiddelde opbrengst per instapper per lijn.

Omdat de huidige inwoners van Almere Poort in de berekening worden meegenomen nemen we ook de huidige opbrengsten in de berekeningen mee. Op basis van de huidige vervoervraag zijn deze opbrengsten geschat op ruim € 720.000,- in 2015.

² De "Ontwerpschets busvervoer Almere 2018-2027" geeft een mogelijke invulling van het OV-netwerk van de nieuwe concessie aan en is bij het bestek gevoegd.

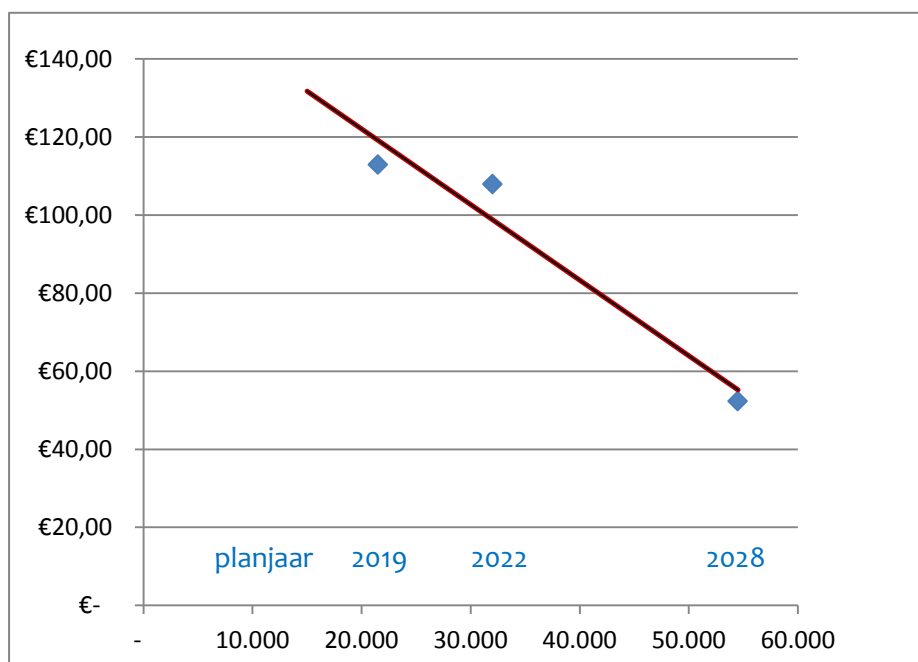
³ Conform het besluit van de gemeente Almere om het km-tarief met één cent boven de indexering te verhogen.

3 Resultaten

De resultaten van de uitgevoerde berekeningen zijn voor de drie planjaren hieronder weergegeven in de vorm van een tabel en een grafiek:

Resultaten	2019	2022	2028
	25%	50%	100%
Aantal inwoners (A)	21.500	32.000	54.500
Toename exploitatiekosten (B)	€ 3.746.238	€ 6.270.906	€ 11.925.073
Toename opbrengsten van reizigers (C)	€ 1.318.266	€ 2.816.318	€ 9.074.541
Exploitatietekort (D = B - C)	€ 2.427.972	€ 3.454.588	€ 2.850.533
Exploitatietekort per inwoner (= D / A)	€ 112,93	€ 107,96	€ 52,30
Kostendeckingsgraad (= C / B)	35%	45%	76%

Tabel 4, Resultaten per planjaar.



Figuur 2, Exploitatietekort per inwoner.

4 Gevoeligheidsanalyse

De gekozen werkwijze houdt in dat er diverse aannamen zijn gedaan, waarop de uiteindelijke formule voor het financieringssysteem wordt gebaseerd. Omdat die aannamen enigszins arbitrair zijn is voor twee factoren een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Het betreft:

1. OV Productie is 50 reizigersritten per 100 inwoners.
Analyse als dit cijfer 20% lager ligt (dus 40 reizigersritten per 100 inwoners). Ook voor de planjaren 2019 en 2022 wordt een 20% lager cijfer gehanteerd.
2. Opbrengsten per kilometer is gesteld op € 0,135 per km.
Analyse als deze opbrengsten 10% hoger liggen (dus € 0,149 per km), inclusief 4% vervoerdaling (op basis van prijselasticiteit = 0,5).

De resultaten van deze analyse zijn in de volgende tabel weergegeven:

Gevoeligheids-analyse	Origineel	20% lagere productie		10% hoger km-tarief	
	Expl. tekort per inwoner	Expl. tekort per inwoner	%	Expl. tekort per inwoner	%
2019	€ 112,93	€ 123,09	109%	€ 105,35	93%
2022	€ 107,96	€ 122,55	114%	€ 102,55	95%
2028	€ 52,30	€ 77,34	148%	€ 47,20	90%
Gemiddeld			123%		93%

Tabel 5, Resultaten gevoeligheidsanalyse.

Duidelijk is dat een lagere modal split (minder reizigersritten per 100 inwoners) leidt tot een groter exploitatietekort. Dat geldt met name voor de laatste jaren van de concessie. Belangrijkste reden is het door Almere gehanteerde minimum voorzieningenniveau en lijnennet. Tegelijkertijd geeft dat aan dat er oplossingen mogelijk zijn als dit feit zich voordoet. De gemeente kan dan bijsturen om binnen het exploitatiebudget te blijven.

Een hoger km-tarief voor de reizigers heeft relatief weinig invloed op het exploitatietekort. Dit sturingselement kan volledig door de gemeente gebruikt worden.

Fasering bouwlocaties

Tot slot is nog gekeken naar de gevolgen van een andere fasering van de ontwikkeling van de diverse stadsdelen.

Wat zijn de consequenties als de verdere ontwikkeling van Oosterwold pas wordt gestart als Almere Poort is volgebouwd. Voor het planjaar 2028 maakt dit geen verschil omdat ook in de gehanteerde planning Almere Poort dan is volgebouwd. Voor planjaar 2019 zien we dat Oosterwold niet gegroeid is en dat met de bouw van Duin nog niet gestart is. Dat betekent dat de lijnen 8 en 11 niet ingezet hoeven te worden.



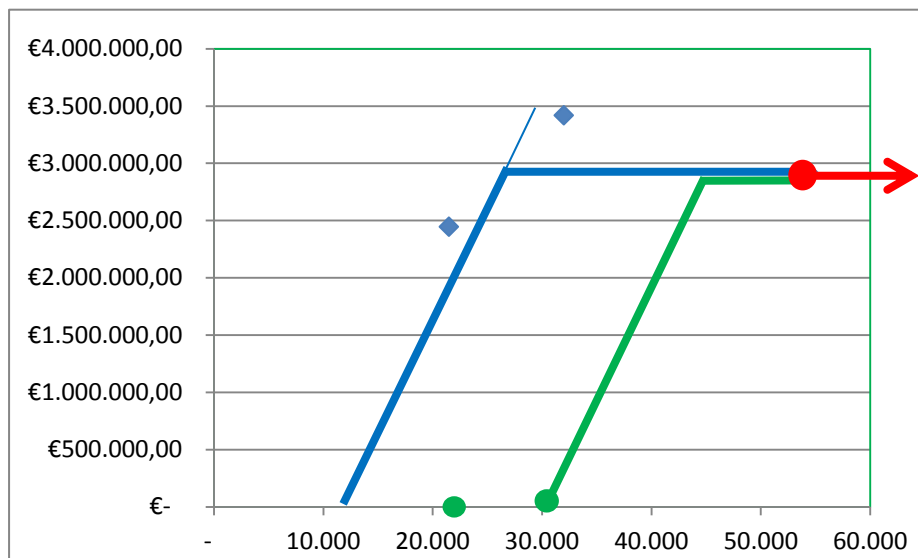
Figuur 3, Stadsdeel Oosterwold, wijk Nobelhorst, maart 2016.

In het planjaar 2022 is Almere Poort volledig volgebouwd, inclusief Duin. Dat betekent dat de inzet op de lijnen 2, 4 en 11 gelijk is aan de inzet in 2028 van de variant met gespreide ontwikkeling, maar de lijnen 8 en 330 hoeven nog niet te worden ingezet.

Het financieel resultaat is dat in het planjaar 2019 de extra kosten en opbrengsten elkaar ongeveer in evenwicht houden. Voor het planjaar 2022 betekent dit een beperkte toename van het exploitatietekort met ongeveer € 40.000,-.

In onderstaande grafiek (figuur 4) zijn beide varianten weergegeven, waarbij we er van uit gaan dat de afdekking van het extra exploitatietekort maximaal € 2.850.000,- bedraagt, conform de berekening voor het planjaar 2028 (zie tabel 4). Dit wordt weergegeven met de rode lijn.

Met een gelijktijdige ontwikkeling van beide stadsdelen ligt het voor de hand om de exploitatiekosten lineair te laten toenemen met het huidige aantal inwoners (11.000) als nulpunt. Dit is de blauwe lijn. In de variant waarbij eerst Almere Poort wordt volgebouwd en daarna Oosterwold neemt het exploitatietekort in een later stadium pas toe, maar naar verwachting zal deze even stijl verlopen. Dit is de groene lijn.



Figuur 4, Benadering exploitatietekort in twee varianten.

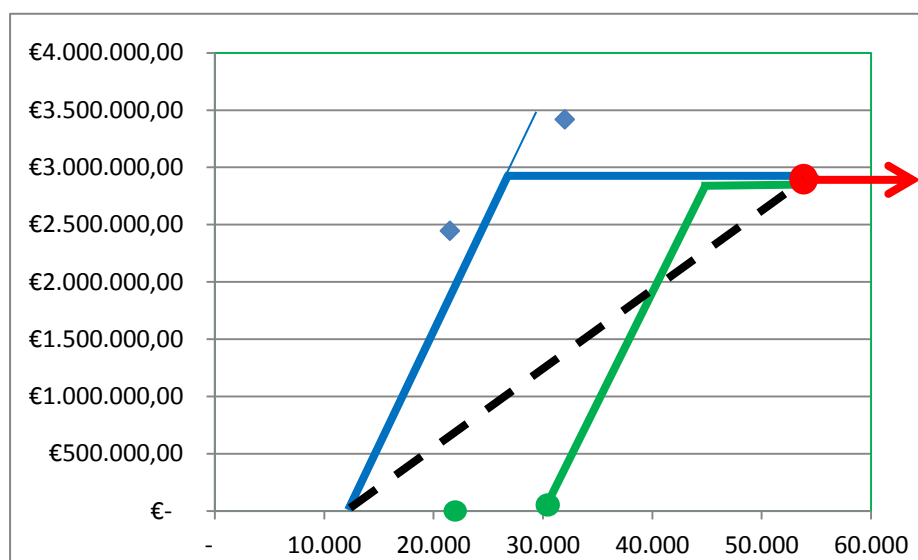
5 Conclusies

Er is een duidelijk beeld dat de exploitatielasten in 2028 bijna 3 miljoen euro hoger liggen dan op dit moment. Uit de gevoeligheidsanalyse komt naar voren dat ruim 90% van dit tekort afkomstig is van Oosterwold. De excentrische ligging en de relatief lange lijnen (stad en streek) maken de OV-ontsluiting van deze bouwlocatie relatief duur. Vanuit die optiek lijkt het verstandig om pas met de bouw van Oosterwold te starten als Almere Poort is volgebouwd.

De gemeente Almere heeft in haar planning aangegeven de ontwikkeling van Almere Poort en Oosterwold min of meer gelijktijdig te laten verlopen. Dat betekent dat het busvervoer in beide stadsdelen vanaf de 2017 te maken krijgt met aanloopverliezen. De vraag is nu of, en in welke mate, de provincie deze aanloopverliezen in het financiële systeem moet opnemen.

In theorie heeft de gemeente Almere de mogelijkheid om de fasering van de bouwlocaties aan te passen, en daarbij rekening te houden met (de kosten van) de busontsluiting. Maar er zijn in een dergelijk proces natuurlijk vele andere factoren waarmee rekening gehouden moet worden. Vandaar dat een compromis tussen beide alternatieven reëel lijkt.

Een compromis bestaat uit een lijn die ergens tussen de blauwe en groene lijn in ligt en die loopt tot het niveau van 2028 (€ 2.850.000,-) wordt bereikt. Dat betekent dat de extra provinciale bijdrage bestaat uit een vast bedrag per extra inwoner. Dit bedrag per inwoner zou dan moeten liggen binnen een bandbreedte van € 160,28, in de meest extreme variant (de blauwe lijn) en € 65,53, in de meest gematigde variant (de stippellijn).



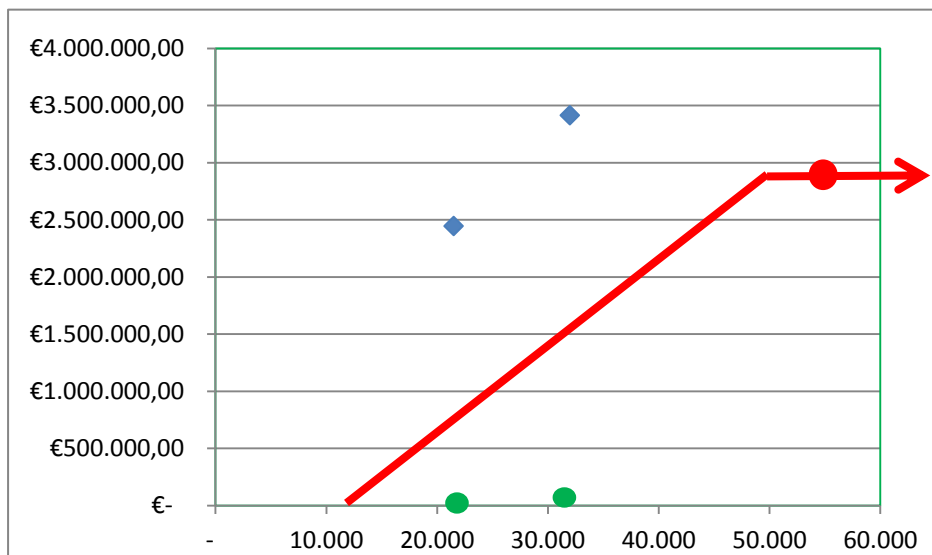
Figuur 5, Bandbreedte groeilijn provinciale bijdrage.

6 Voorstel financieringssysteem

Zoals hierboven reeds genoemd is de hellingshoek van de groeilijn min of meer een arbitraire keuze. Geadviseerd wordt om aan te sluiten bij de huidige situatie. De provinciale bijdrage per inwoner bedroeg in 2015 € 69,68⁴.

Vanuit dit kengetal stellen wij een groeilijn voor op basis van € 69,70 per inwoner.

Dit voorstel is in onderstaande figuur weergegeven. Een uitgewerkte tabel met de provinciale bijdrage in relatie tot het aantal inwoners, in stappen van 1000 inwoners, is daaronder opgenomen (Tabel 6).



Figuur 6, Voorstel extra provinciale bijdrage.

Inwoners	Extra prov. bijdrage
11.000	-
12.000	69.700
13.000	139.400
14.000	209.100
15.000	278.800
16.000	348.500
17.000	418.200
18.000	487.900
19.000	557.600
20.000	627.300
21.000	697.000
22.000	766.700
23.000	836.400
24.000	906.100
25.000	975.800
26.000	1.045.500
27.000	1.115.200
28.000	1.184.900
29.000	1.254.600
30.000	1.324.300
31.000	1.394.000
32.000	1.463.700
33.000	1.533.400

Inwoners	Extra prov. bijdrage
34.000	1.603.100
35.000	1.672.800
36.000	1.742.500
37.000	1.812.200
38.000	1.881.900
39.000	1.951.600
40.000	2.021.300
41.000	2.091.000
42.000	2.160.700
43.000	2.230.400
44.000	2.300.100
45.000	2.369.800
46.000	2.439.500
47.000	2.509.200
48.000	2.578.900
49.000	2.648.600
50.000	2.718.300
51.000	2.788.000
52.000	2.850.000
53.000	2.850.000
54.000	2.850.000
55.000	2.850.000
56.000	2.850.000

Tabel 6, Voorstel extra provinciale bijdrage.

⁴ Provinciale bijdrage 2015 was € 13.719.597,- en Almere had op 1 januari 2015 196.900 inwoners.

Bijlage 1 Frequenties per lijn per uurblok

Planjaar 2019

Lijn 8

Planjaar 2019	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	slagen
ma/vr basis	1	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	1	68
zomer	1	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	1	68
vakantie	1	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	1	64
zaterdag basis			2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	1	61
vakantie			1	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2	1	41
zondag				2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	35
																						22222
aantal gewogen dru's	21.689																					

Lijn 330

Planjaar 2019	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	ritten
ma/vr basis																						0
zomer																						0
vakantie																						0
zaterdag basis																						0
vakantie																						0
zondag																						0
																						0
aantal gewogen dru's	-																					

Lijn 11

Planjaar 2019	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	ritten
ma/vr basis	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	40
zomer	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	40
vakantie	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	40
zaterdag basis			2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	37
vakantie			1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	36
zondag				2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	35
																						14146
aantal gewogen dru's	4.173																					

lijn 2

Planjaar 2019	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	ritten
ma/vr basis	1	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	1	68
zomer	1	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	1	68
vakantie	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	40
zaterdag basis			2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	1	61
vakantie			1	2	2	2	2	2	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	2	1	46
zondag				2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	35
																						21302
aantal gewogen dru's	13.633																					

lijn 4

Planjaar 2019	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	ritten
ma/vr basis	2	2	8	8	6	4	4	4	4	6	8	8	8	6	4	3	2	2	2	2	1	94
zomer	2	2	6	6	4	4	4	4	4	4	6	6	6	5	4	3	2	2	2	2	1	79
vakantie	2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	1	65
zaterdag basis			2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	2	2	1	60
vakantie			2	2	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	1	49
zondag				2	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	1	47
																						27293
aantal gewogen dru's	13.101																					

Planjaar 2022

Lijn 8

Planjaar 2022		5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	slagen
ma/vr	basis	1	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	1	68
	zomer	1	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	1	68
	vakantie	1	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	1	64
zaterdag	basis			2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	1	61
	vakantie			1	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	2	1	48
zondag					2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	35
																							22278
aantal gewogen dru's		29.446																					

Lijn 330

Planjaar 2022		5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	ritten
ma/vr	basis		1	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	25
	zomer		1	2	2	2	1	1	1	1	1	2	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	25
	vakantie		1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	19
zaterdag	basis			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	18
	vakantie			1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	18
zondag					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	17
																							8057
aantal gewogen dru's		12.929																					

Lijn 11

Planjaar 2022		5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	ritten
ma/vr	basis	1	2	4	4	2	2	2	2	2	2	4	4	4	2	2	2	2	2	2	2	1	50
	zomer	1	2	4	4	2	2	2	2	2	2	4	4	4	2	2	2	2	2	2	2	1	50
	vakantie	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	40
zaterdag	basis			2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	37
	vakantie			1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	36
zondag					2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	35
																							16296
aantal gewogen dru's		4.807																					

lijn 2

Planjaar 2022		5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	ritten
ma/vr	basis	1	2	6	6	4	4	4	4	4	4	6	6	6	4	4	4	2	2	2	2	1	78
	zomer	1	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	1	68
	vakantie	1	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	1	64
zaterdag	basis			2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	1	61
	vakantie			1	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	2	1	54
zondag					2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	35
																							23626
aantal gewogen dru's		15.121																					

lijn 4

Planjaar 2022		5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	ritten
ma/vr	basis	2	3	8	8	6	6	6	6	6	6	8	8	8	6	4	4	2	2	2	2	1	104
	zomer	2	3	6	6	4	4	4	4	4	4	6	6	6	5	4	4	2	2	2	2	1	81
	vakantie	2	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	1	66
zaterdag	basis			2	2	4	4	4	4	6	6	6	6	6	4	4	4	2	2	2	2	1	71
	vakantie			2	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	1	51
zondag					2	2	2	2	3	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	1	48
																							29361
aantal gewogen dru's		14.093																					

Planjaar 2028

Lijn 8

Planjaar 2028		5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	slagen
ma/vr	basis	2	3	8	8	6	6	6	6	6	8	8	8	6	4	4	3	2	2	2	1		105
	zomer	2	3	8	8	6	4	4	4	4	6	8	8	8	6	4	4	3	2	2	2	1	97
	vakantie	2	3	6	6	4	4	4	4	4	6	6	6	5	4	2	2	2	2	2	1		79
zaterdag	basis			2	2	4	4	4	5	6	6	6	6	5	4	4	3	2	2	2	1		74
	vakantie			2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	2	2	2	1		58
zondag					2	2	2	2	3	4	4	4	4	4	3	2	2	2	2	2	1		49
																							31617
aantal gewogen dru's		62.393				Inzet geleed materieel op ma/vr excl. vakanties																	

Lijn 330

Planjaar 2028		5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	ritten
ma/vr	basis	1	2	6	6	3	2	2	2	2	2	4	6	6	3	2	1	1	1	1	1		54
	zomer	1	2	6	6	3	2	2	2	2	2	4	6	6	3	2	1	1	1	1	1		54
	vakantie	1	2	4	4	3	2	2	2	2	2	4	4	4	3	2	1	1	1	1	1		46
zaterdag	basis			1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1		29
	vakantie			1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	1	1		27
zondag					1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1		17
																							15928
aantal gewogen dru's		25.559																					

Lijn 11

Planjaar 2028		5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	ritten
ma/vr	basis	1	2	6	6	4	4	4	4	4	5	6	6	6	4	4	4	3	2	2	2	1	80
	zomer	1	2	6	6	4	4	4	4	4	5	6	6	6	4	4	4	3	2	2	2	1	80
	vakantie	1	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	1	64
zaterdag	basis			2	2	2	2	2	4	4	4	4	4	4	2	2	2	2	2	2	2	1	49
	vakantie			2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	37
zondag					2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	35
																							24242
aantal gewogen dru's		7.151																					

lijn 2

Planjaar 2028		5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	ritten
ma/vr	basis	2	3	8	8	6	6	6	6	6	8	8	8	6	4	4	3	2	2	2	1		105
	zomer	2	3	8	8	6	4	4	4	4	6	8	8	8	6	4	4	3	2	2	2	1	97
	vakantie	2	3	6	6	4	4	4	4	4	6	6	6	5	4	2	2	2	2	2	1		79
zaterdag	basis			2	2	4	4	4	5	6	6	6	6	5	4	4	3	2	2	2	1		74
	vakantie			2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	2	2	2	1		58
zondag					2	2	2	2	3	4	4	4	4	4	3	2	2	2	2	2	1		49
																							31617
aantal gewogen dru's		20.235																					

lijn 4

Planjaar 2028		5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	1	ritten
ma/vr	basis	2	3	8	8	6	6	6	6	6	8	8	8	6	4	4	3	2	2	2	1		105
	zomer	2	3	8	8	6	4	4	4	4	6	8	8	8	6	4	4	3	2	2	2	1	97
	vakantie	2	3	6	6	4	4	4	4	4	6	6	6	5	4	2	2	2	2	2	1		79
zaterdag	basis			2	2	4	4	4	5	6	6	6	6	5	4	4	3	2	2	2	1		74
	vakantie			2	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	2	2	2	2	1		58
zondag					2	2	2	2	3	4	4	4	4	4	3	2	2	2	2	2	1		49
																							31617
aantal gewogen dru's		15.176																					

Bijlage 2 Opbouw Dru-prijs stadsdienst Almere

Kostenpost	Standaard bus	Gelede bus	Toelichting
Chauffeurskosten	€ 52,00	€ 52,00	1000 dru's per jaar per chauffeur en € 52.000,- jaarsalaris inclusief werkgeverskosten
Buskosten (vast)	€ 13,33	€ 22,30	Standaard 250.000,- afschrijving over 10 jaar, restwaarde €5.000,- rente 6%, 2400 dru's per jaar Geleed € 400.000,- afschrijving over 10 jaar, restwaarde €7.000,- rente 6%, 2300 dru's per jaar
Buskosten variabel	€ 14,00	€ 21,00	Standaardbus 28 km/dru, € 0,50 per kilometer Gelede bus 28 km/dru, € 0,75 per kilometer
Subtotaal	€ 79,33	€ 95,30	
Sociale veiligheid	€ 6,00	€ 7,20	op basis van thans 2 miljoen voor 330.000 gewogen dru's is € 6,- per gewogen dru.
Overhead etc.	€ 11,90	€ 14,30	Marketing, ICT etc. (ervaringscijfer, o.a. op basis van diverse personeelsopgaven)
Subtotaal	€ 97,23	€ 116,80	
risico en winst	€ 5,83	€ 7,01	6%, uitgaande van beperkt risico (bandbreedte is 5% tot 10%)
Dru-prijs	€ 103,07	€ 123,81 120%	
Afgerond	€ 103,00	€ 124,00 120%	