



**GR Mobiliteitsbureau
Noordoost Fryslân
Geactualiseerde
Begroting 2022
Begroting
2023**

**Hynstebloem 4
9104 BR Damwâld
info@mobiliteitsbureau.nl**

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	3
1.1.	Taken Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân.....	3
1.2.	Bedrijfsvoeringsorganisatie Mobiliteitsbureau	3
1.3.	Organogram Mobiliteitsbureau.....	5
2.	Het programmaplan van de beleidsbegroting.....	5
2.1.	Beleidskaders 2023.....	5
2.2.	Indicatoren	11
3.	De BBV paragrafen van de beleidsbegroting.....	13
3.1.	Paragraaf lokale heffingen	13
3.2.	Paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing	13
3.3.	Paragraaf onderhoud kapitaalgoederen	14
3.4.	Paragraaf financiering	14
3.5.	Paragraaf bedrijfsvoering	15
3.6.	Paragraaf verbonden partijen	15
3.7.	Paragraaf grondbeleid	15
4.	Financiële begroting	16
4.1.	Budgettaire kaders	16
4.2.	Toelichting begroting.....	18
4.3.	Toelichting financiële gevolgen Covid-19.....	18
4.4.	Opbrengsten deelnemers.....	18
4.5.	Kosten overhead.....	19
5.	Bijlagen.....	20
5.1.	Geprognosticeerde balans	20
5.2.	Overzicht van structurele en incidentele baten en lasten	21
5.3.	Bijdrage per deelnemer 2023.....	22
5.4.	Definitie prestatie-indicatoren	23

1 Inleiding

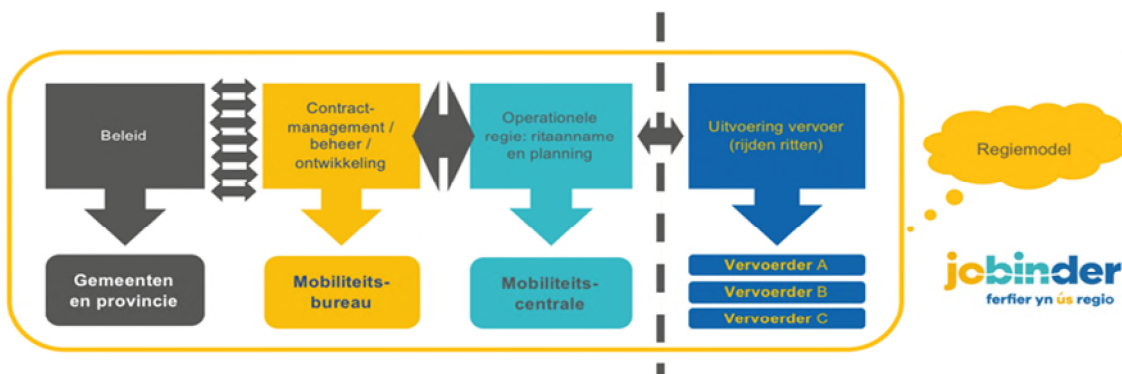
Voor u liggen de geactualiseerde begroting 2022 en de begroting 2023 van de GR Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân. De begroting voor 2023 is deels een doorvertaling van de cijfers zoals die vanaf 2022 voor de langere termijn waren voorzien, vanwege de onduidelijkheid op tal van vlakken vanwege de Covid-19 pandemie. Daar waar mogelijk zijn indexeringen en andere niet virus-afhankelijke wijzigingen mee genomen.

In deze begroting is wel het binnen het aanbod van Jobinder nieuwe fenomeen lijnbustaxi meegenomen.

1.1. Taken Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân

De hoofdtaak van het Mobiliteitsbureau is ervoor zorgen dat er een samenhangend vervoersysteem is. Deze taak is onderverdeeld naar de volgende taken:

- aanbesteding van de Mobiliteitscentrale en het door de deelnemers opgedragen vervoer;
- beheer van het contract met de Mobiliteitscentrale en de contracten met de vervoerders;
- bewaken van de budgetten;
- door ontwikkelen van het vervoersysteem: de deelnemers gevraagd en ongevraagd adviseren over de optimalisatie van het vervoersysteem;
- voeren van overleg met stakeholders om te komen tot een zo optimaal mogelijk vervoersysteem.



1.2. Bedrijfsvoeringsorganisatie Mobiliteitsbureau

Voor de inrichting van het Mobiliteitsbureau is door de partners gekozen voor een bedrijfsvoeringsorganisatie. Een bedrijfsvoeringsorganisatie is een lichte vorm van GR omdat het een enkel bestuur heeft. Van alle partners is één collegelid vertegenwoordigd in het bestuur. Het Mobiliteitsbureau voert alleen uitvoeringstaken uit en maakt geen beleid. Doordat het een eigen begroting opstelt, is het financieel transparant. Elke deelnemer heeft bij deze vorm evenveel zeggenschap.

Bij deze vorm van GR is de invloed van raden en Staten het meest gewaarborgd. Elk jaar wordt een begroting opgesteld en voorgelegd. De raden en Staten blijven - omdat de bedrijfsvoeringsorganisatie alleen over uitvoering gaat - zelf verantwoordelijk voor het beleid.

Bestuur Mobiliteitsbureau

Het bestuur van het Mobiliteitsbureau wordt gevormd door wethouders van de betrokken gemeenten en de verantwoordelijk gedeputeerde van de provincie Fryslân.

De samenstelling van het bestuur is als volgt:

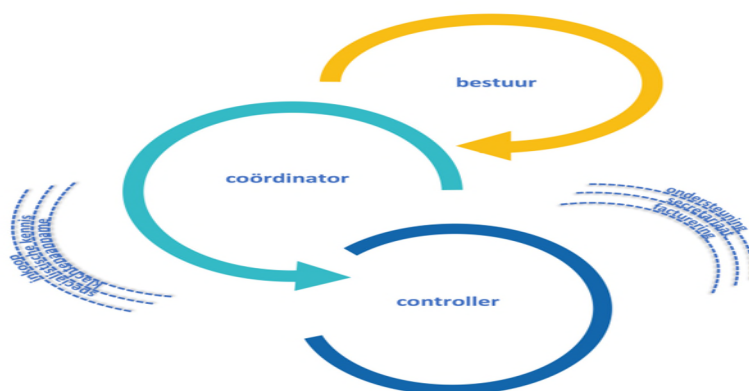
Gemeente Achtkarspelen:	Mevrouw M. Jonker
Gemeente Dantumadiel:	De heer K. Wielstra
Gemeente Noardeast-Fryslân:	De heer J.D. De Vries
Gemeente Tytsjerksteradiel:	De heer A.G.A. Bouwman (voorzitter)
Provincie Fryslân:	Mevrouw M.A. Fokkens-Kelder

Secretaris bestuur: De heer H.J. Jonker



1.3. Organogram Mobiliteitsbureau

Het Mobiliteitsbureau is 'lyts en linich'. Typerend voor de organisatie is 'gearwurking'. Het Mobiliteitsbureau is de spin in het web. Open samenwerking - met elkaar, met gemeenten en provincie, met de ondersteuners en externe partijen - is een voorwaarde voor het regiemodel. De samenwerking in werkprocessen en het elkaar intern en extern aanvullen komt ook tot uitdrukking in de vormgeving van het organogram. Het Mobiliteitsbureau bestaat uit de coördinator de heer P. Maasbommel, de controller de heer J. Dijkstra en mevrouw T. Lijzenga verzorgt de secretariële ondersteuning.



Coördinator



Controller



Secretariaat

2. Het programmaplan van de beleidsbegroting

2.1. Beleidskaders 2023

In Noordoost Fryslân hebben vier gemeenten en de provincie Fryslân het WMO-vervoer, het leerlingenvervoer, gymvervoer, jeugdwetvervoer en het zogenaamde opstapper-vervoer gezamenlijk georganiseerd. De gemeenten en de provincie hebben hiervoor een Mobiliteitsbureau opgericht in de vorm van een samenwerkingsverband op basis van de Wet Gemeenschappelijke Regelingen. Naast de vier bij de Gemeenschappelijke Regeling aangesloten gemeenten maken ook twee gemeenten gevestigd op de eilanden Ameland en Schiermonnikoog gebruik van de vervoersdiensten. Deze gemeenten hebben daarvoor een DienstVerleningsOvereenkomst met het Mobiliteitsbureau afgesloten. De partners in de GR blijven verantwoordelijk voor het beleid.

Het Mobiliteitsbureau is een publiekrechtelijk orgaan en voert namens de partners het betreffende contractmanagement en beheer uit en zorgt daarnaast voor de doorontwikkeling van het vervoersysteem. Doelstelling is met de bestaande budgetten de leefbaarheid in Noordoost Fryslân te handhaven door optimale bereikbaarheid binnen het gehele gebied te waarborgen. Hierbij moet rekening gehouden worden met de te verwachten toename van het betreffende kleinschalig vervoer door verdere vergrijzing en bevolkingskrimp.

De Mobiliteitscentrale is een privaatrechtelijk bedrijf dat de operationele regie uitvoert met betrekking tot de ritaanname en de planning. De Mobiliteitscentrale is onafhankelijk en heeft geen

belang in de deelnemende vervoerbedrijven. De aangesloten vervoerbedrijven zorgen voor uitvoering van het vervoer dat door de Mobiliteitscentrale wordt ingepland. Door bovengenoemde scheiding kunnen de ritten zo efficiënt mogelijk worden uitgevoerd binnen de vastgestelde beleidskaders.



Basis op orde

In de begroting van de GR worden de volgende drie programma's onderscheiden:

1. Programma vraagafhankelijk vervoer
2. Programma routevervoer
3. Programma Mobiliteitsbureau

Het WMO-vervoer en de Opstapper vallen onder programma 1. Dit vervoer wordt via de basiscapaciteit of flexcapaciteit uitgevoerd. Het leerlingenvervoer, het gymvervoer en vervoer in het kader van de jeugdwet vallen onder programma 2. Hiervoor is extra capaciteit beschikbaar, de piekcapaciteit. De regie (of overhead) valt onder programma 3. Een specificatie van de overhead is opgenomen in paragraaf 4.2 Toelichting begroting 2023.

Voor de regie en het vervoer zijn door het bestuur doelstellingen vastgesteld op het gebied van klanttevredenheid, kwaliteit, financiën en efficiency. De klanttevredenheid, kwaliteit en financiën vallen onder de basisdienstverlening en moeten net als in voorgaande jaren op orde zijn.

Actieplan doorontwikkeling

De focus blijft liggen op het door ontwikkelen van een efficiënt en effectief regiemodel zodat partners beleidskeuzes kunnen maken en de begrotingen van het Mobiliteitsbureau nog beter kunnen worden onderbouwd. Het actieplan kent de volgende vier sporen:

1. Stimuleren OV en andere vervoeroplossingen
2. Instroom vervoervormen
3. Aanpassen spelregels
4. Op maat toegang tot vervoer

Op basis van de in de eerste helft van 2021 uitgevoerde evaluatie en na besluitvorming over de daaruit te trekken conclusies zal beoordeeld worden welke van de nog niet uitgevoerde acties alsnog zal worden uitgevoerd en binnen welke termijn.



Evaluatie 2018-2019

In 2019 is een evaluatie opgeleverd over het functioneren van het Mobiliteitsbureau in de eerste jaren na de oprichting. Deze evaluatie was vooral gericht op de interne processen binnen het Mobiliteitsbureau en de wisselwerking met de aangesloten partners. Conclusie is dat het begin veelbelovend is en zicht geeft op goede resultaten, maar dat nog niet alle doelstellingen zijn behaald. Naar aanleiding van deze evaluatie is onder meer besloten dat een externe partij de taken en verantwoordelijkheden van het Mobiliteitsbureau analyseert. Bovendien wordt in 2021 budget vrijgemaakt voor de verdere uitvoering van het actieplan. Mobiliteitsbureau en Provincie bekijken op welke wijze een betere koppeling tussen de aanbesteding van het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer kan worden gemaakt. Tenslotte zal het Mobiliteitsbureau een communicatieplan opstellen dat wordt besproken met de gemeenten en provincie.

Evaluatie 2021

In het eerste halfjaar van 2021 is een veel bredere evaluatie uitgevoerd door het bureau Significant. Daarbij is het vervoerssysteem Jobinder in alle aspecten onder de loep gelegd. Er is gekeken naar het verleden, heden en toekomst van Jobinder.

Er zijn vragen gesteld over de opzet van Jobinder en de gevolgen daarvan voor het functioneren van het vervoer. Vragen over de huidige performance van Jobinder. En vragen met betrekking tot de doorontwikkeling van Jobinder. Daarbij is zowel gekeken naar uitbreiding van de onder Jobinder vallende vervoersvormen of gemeenten, als naar een beperking daarvan. Tenslotte zijn er vragen gesteld over de toekomst van Jobinder en zijn de betreffende consequenties in beeld gebracht waarna besluitvorming heeft plaats gevonden. In de nu voorliggende begroting worden de financiële consequenties daarvan verwoord.

Uit de evaluatie is een aantal conclusies getrokken:

1. De uitgangspunten Mobiliteit en Leefbaarheid zijn grotendeels geborgd
2. De basis voor doorontwikkeling is gelegd
3. De onderlinge samenwerking moet nog groeien
4. Een vergelijking van de lasten van de tijd voor Jobinder en die van de tijd daarna wordt bemoeilijkt door verschillen tussen gemeenten en vastlegging van gegevens
5. De deelnemers willen Jobinder voortzetten en zien potentieel voor het aangaan van toekomstige uitdagingen

Het onderzoeksbureau heeft op basis van deze evaluatie een aantal aanbevelingen geformuleerd:

1. Werk aan afstemming van beleid van de aangesloten gemeenten door het Mobiliteitsbureau een meer initiërende rol hierin te geven
2. Geef het Mobiliteitsbureau een (beperkt) budget voor doorontwikkeling
3. Bevorder de samenwerking tussen Mobiliteitsbureau en Mobiliteitscentrale
4. Onderzoek de mogelijkheden om meer vervoersvormen aan Jobinder toe te voegen en om vervoerders in staat te stellen vervoer uit het Jobinder-contract te combineren met andere contracten
5. Onderzoek beleidsaanpassingen waardoor WMO-vervoer, leerling vervoer en openbaar vervoer elkaar beter aanvullen
6. Draag zorg voor eenduidige financiële rapportages om de doorontwikkeling van Jobinder te kunnen monitoren

De conclusies en aanbevelingen zijn in de infographic op de volgende pagina gevisualiseerd.

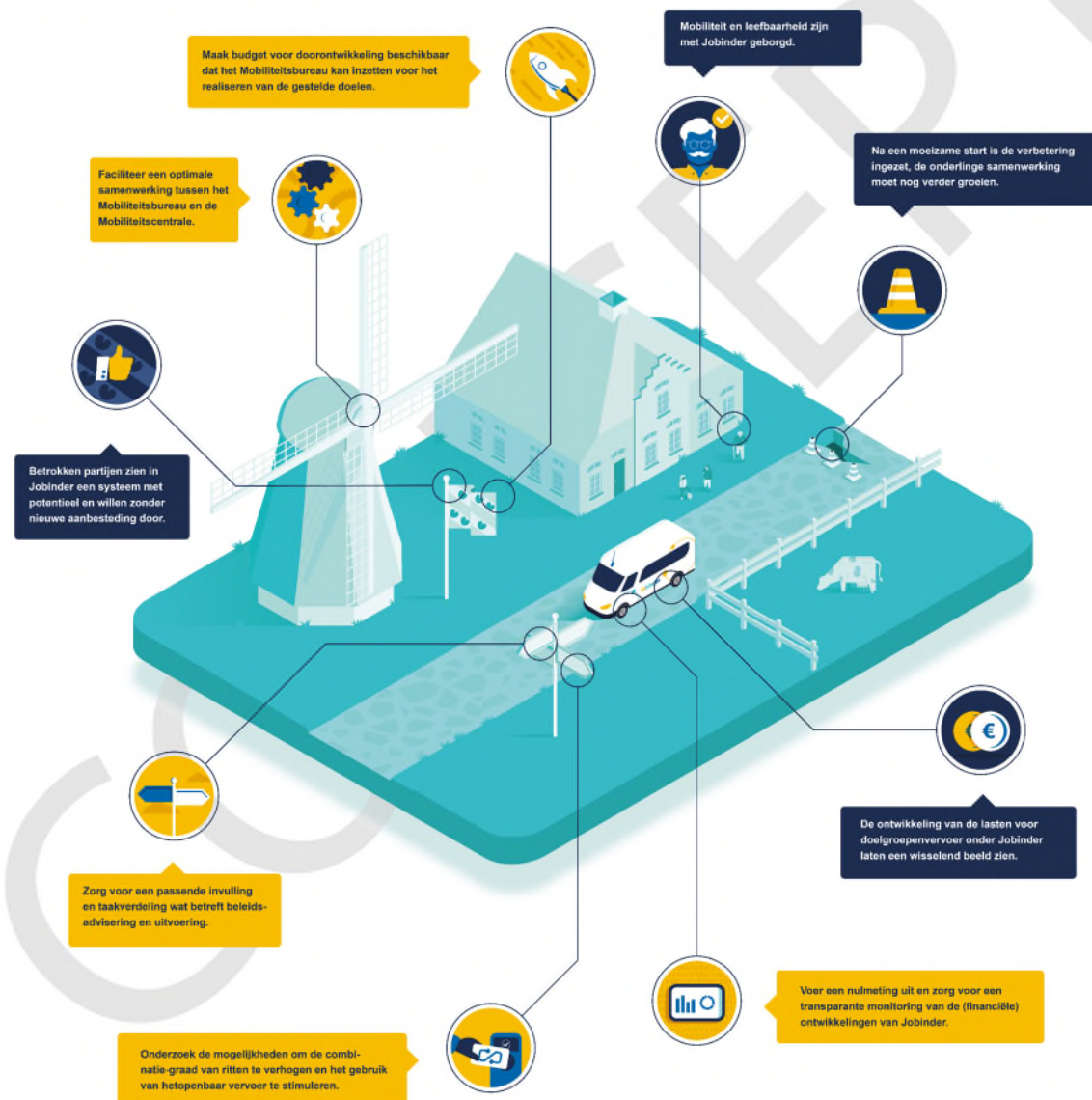
Jobinder, no en yn é takomst

(Jobinder, nu en in de toekomst)

Jobinder is het vervoerssysteem waarbinnen de gemeenten in de regio Noordoost-Fryslân, de provincie Fryslân, het Mobiliteitsbureau, de mobiliteitscentrale en vervoerders samenwerken om de mobiliteit van inwoners en de leefbaarheid in de regio te borgen. In opdracht van het Mobiliteitsbureau voerde Significant Synergy een evaluatie uit. De belangrijkste bevindingen en aanbevelingen voor doorontwikkeling en doelrealisatie zijn opgenomen in deze infografic.

Bevindingen

Aanbevelingen



jobinder
ferfier yn de regio

SIGNIFICANT
SYNERGY

Voor Elkaar Pas

Voor het doelgroepenvervoer is de Voor Elkaar Pas ontwikkeld. Met de Voor Elkaar Pas kan een groot deel van onze cliënten – al dan niet na training – zelfstandig reizen met het openbaar vervoer. Dat levert twee voordelen op: gemeenten en instellingen besparen op vervoerskosten én de mensen maken een ontwikkeling door op het gebied van zelfredzaamheid. De kosten voor de Voor Elkaar Pas voor onze WMO-pashouders zijn in de begroting 2023 opgenomen.

Aanbesteding

Ten aanzien van het openbaar vervoer speelt de aanbesteding van de nieuwe OV-concessie voor het busvervoer en de voorbereiding daarvan. Hierbij zijn de ervaringen met nieuwe manier van werken in Noordoost Fryslân aandachtspunt, met name het combineren van de Opstapper en het doelgroepenvervoer en de regiefunctie van de Mobiliteitscentrale bij het bedienen van de dunne vervoerstromen in het landelijk gebied. In verband met de Corona pandemie heeft de provincie besloten voor 2023 en 2024 een overbruggingsconcessie overeen te komen, waarna per 2025 een nieuwe concessie zal worden gegund. Om de gevolgen van de Corona pandemie, onder ander sterke terugloop van het aantal reizigers, in het openbaar vervoer het hoofd te bieden is een aantal maatregelen doorgevoerd. Onder ander is een aantal lijnbussen vervangen door lijnbustaxi's, waardoor van kleiner materieel gebruik gemaakt kan worden. In het gebied waarin Jobinder actief is gaat het hier om lijn 52. Onder het nummer 552 wordt deze lijndienst nu onder verantwoordelijkheid van Jobinder uitgevoerd. Ook het fenomeen Belbus is ten gevolge van de pandemie afgeschaft. In Jobinder gebied betekent dit dat de belbuslijn nu een lijnbustaxi (561) onder verantwoordelijkheid van Jobinder is geworden.

2.2. Indicatoren

De programmadoelen voor 2023 zijn opgenomen in de volgende tabel. Om de verschillen in kaart te brengen is ook de geactualiseerde streefwaarde voor 2022 opgenomen.

Nr.	Prestatie indicator (KPI)	Geactualiseerde begroting 2022	Voorgelegde begroting 2023	Rood	Oranje	Groen
	Klanttevredenheid					
1	Klanttevredenheid totaal Jobinder	8,0	8,0	=< 6,5	6,5 > en < 7,5	=> 7,5
2	Aantal klachten per 1.000 ritten	1,0	1,0	=> 2,0	1,0 > en < 2,0	=< 1,0
	Kwaliteit					
3	Stiptheidpercentage Wmo-vervoer	95,0%	95,0%	=< 94%	94% > en < 95%	=> 95%
4	No show % Wmo-vervoer	2,0%	2,0%	=> 3%	2% > en < 3%	=< 2%
5	No show % Opstapper	4,0%	4,0%	=> 6%	4% > en < 6%	=< 4%
	Financiën					
6	Realisatie tov begroting	0,0%	0,0%	=> 3%	1% > en < 3%	=< 1%
7	Kosten Wmo per beladen km	€ 2,42	€ 2,49	=> € 2,54	€ 2,49 > en < € 2,54	=< € 2,49
8	Kosten LLV per beladen km	€ 0,86	€ 0,88	=> € 0,93	€ 0,88 > en < € 0,93	=< € 0,88
	Efficiency en ontwikkeling					
9	Combinatiegraad ritten Wmo vervoer	25,0%	27,5%	=< 25%	25% > en < 27,5%	=> 27,5%
10	Gemiddeld aantal Wmo'ers per rit	1,50	1,75	=< 1,50	1,50 > en < 1,75	=> 1,75
11	Gemiddeld aantal leerlingen per rit	5,0	5,0	=< 4,5	4,5 > en < 5,0	=> 5,0

Klanttevredenheid

Deze indicatoren hebben betrekking op programma 1 Vraagafhankelijk vervoer en programma 2 Routevervoer. De klanttevredenheid is een belangrijke graadmeter van de tevredenheid van de klanten over het vervoersysteem Jobinder. Deze wordt gemeten via een elektronisch verstuurd enquête. De streefwaarde is 8,0. Een breed uitgevoerd onderzoek eind 2021 heeft voor het WMO-vervoer een waarde van 8,1 opgeleverd en voor het leerling vervoer een 7,5.

Uit benchmarkanalyse en uit het klachtenniveau van de afgelopen jaren blijkt dat het klachtenniveau binnen Jobinder op een laag niveau ligt en dat de doelstelling van maximaal één klacht per duizend ritten een acceptabele norm is.

Kwaliteit

Deze indicatoren hebben betrekking op programma 1 Vraagafhankelijk vervoer. Het stiptheidspercentage WMO-vervoer geeft aan of de rit binnen de afgesproken marge is uitgevoerd. Als streefwaarde wordt conform PvE een stiptheidspercentage van 95 procent gehanteerd. Bij deze streefwaarde arriveert de taxi bij 95 procent van de ritten binnen een tijdvenster van vijftien minuten voor tot vijftien minuten na de gewenste tijd.

Voor het No show percentage voor WMO-vervoer wordt een doelstelling van 2,0% beoogd en voor het Opstappervervoer wordt een No show percentage van 4,0 procent ten doel gesteld.



Financieel

Deze indicatoren hebben betrekking op alle programma's. Doelstelling is de werkelijke kosten binnen het begrote budget te houden. Waarbij een kleine budgetoverschrijding van minder dan één procent nog acceptabel wordt geacht. Een overschrijding van één tot drie procent geeft aan dat er alertheid is geboden en dat bijsturing op onderdelen gewenst is. Een overschrijding van meer dan drie procent is niet acceptabel en vraagt om noodzakelijke beleidsmatige bijsturingsmaatregelen. Daarnaast is bij het aangaan van niet begrote verplichtingen vooraf toestemming nodig vanuit het bestuur door middel van het vaststellen van een goedgekeurde geactualiseerde begroting. De kosten per beladen WMO kilometer worden voor 2023 begroot op € 2,49 (doel 2022 is € 2,42). De kosten per beladen kilometer voor leerlingenvervoer voor 2023 op € 0,88 (doel 2022 is € 0,86). Hierbij is rekening gehouden met een verwachte prijsstijging van drie procent in 2023.

Efficiency

Deze indicatoren hebben betrekking op programma 1 Vraagafhankelijk vervoer en programma 2 Routevervoer. In 2019 is een actieplan doorontwikkeling opgesteld dat ten doel heeft de efficiency binnen het vervoersysteem te verhogen. Dit actieplan doorontwikkeling moet leiden tot een hogere combinatiegraad en een stijging van het aantal vervoerde personen per rit. Door het Covid-19 virus zijn er door de overheid allerlei beperkende maatregelen van kracht geworden die ten koste gaan van de efficiëntie van Jobinder vervoer. Voor 2023 is een combinatiegraad van 27,5 (2022: 25%) procent ten doel gesteld en een gemiddelde van 1,75 (2022: 1,5) WMO'er per rit en vijf (2022: 5,0) leerlingen per route. Hierbij wordt verondersteld dat in 2023 de huidige beperkende maatregelen sterk zijn gereduceerd en dat er nieuwe vervoersvorm voor onder andere WMO dagbestedingsvervoer en jeugdwetvervoer binnen Jobinder zullen worden toegevoegd. Daarnaast zal er in het 'Leerlingenvervoer' daar waar mogelijk maximaal worden gecombineerd.

3. De BBV paragrafen van de beleidsbegroting

In dit hoofdstuk komen de verplichte paragrafen van de BBV aan de orde.

3.1. Paragraaf lokale heffingen

Bij het Mobiliteitsbureau is geen sprake van lokale heffingen.

3.2. Paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing

Het Mobiliteitsbureau heeft geen algemene reserve om niet begrote kosten te dekken. Dit is een bewuste keuze. Alle mee- en tegenvallers ten opzichte van de begroting worden rechtstreeks verrekend met de deelnemers aan de GR. Mee- en tegenvallers die in de loop van het jaar optreden worden gemeld in de tussenrapportage en leiden zo nodig tot een geactualiseerde begroting inclusief een aanpassing van de financiële bijdragen van de deelnemers.

Een geactualiseerde inventarisatie van de risico's van de GR leidt tot het volgende overzicht:

Risicoanalyse Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân			
Categorie	Potentieel risico	Extern/Intern	Risico classificatie
Personeel & Organisatie	Kwetsbaarheid bezetting Mobiliteitsbureau (2,5 FTE)	Intern	Midden
Financieel	Door herstel vervoersvraag in combinatie met chauffeurs-tekorten ontstaat er druk op de realisatie van de begroting.	Intern	Midden
Technologie	Afhankelijkheid van informatietechnologie en communicatiesystemen voor juiste dataregistratie.	Intern	Laag
Verantwoording	Afwikkeling financiële consequenties Corona pandemie zorgt voor vertraging in beschikbaar stellen jaarrekening.	Intern	Laag
Markt	Door huidige chauffeurs tekort komen doelstellingen voor klanttevredenheid, kwaliteit en efficiëntie in gevaar.	Extern	Hoog
Markt	Ten gevolge van de Corona pandemie zijn bij veel vervoerders de reserves sterk geslonken waardoor er door de huidige gestegen dieselprijzen door de oorlog in Oekraïne risico op uitval ontstaat.	Extern	Hoog
Communicatie	Klachten reizigers worden ondanks hoge klanttevredenheid uitvergroot via social media, pers en politiek.	Extern	Laag
Contractmanagement	Contractverlenging vervoerders per 1-1-2023	Extern	Laag

* Geactualiseerd april 2022

Nu vanaf maart 2022 de beperkende Coronamaatregelen grotendeels zijn opgeheven wordt verwacht dat de vervoersvraag weer zal gaan toenemen. De vervoerders hebben de afgelopen twee Corona jaren beperkt winst of zelfs verlies geleden waardoor er bij de vervoerders maar beperkt weerstandsvermogen aanwezig is waardoor er door de huidige gestegen dieselprijzen door de oorlog in Oekraïne risico op uitval ontstaat. Hierdoor kan de komende jaren er wellicht bij een enkele vervoerder sprake zijn van een continuïteitsvraagstuk. Daarnaast heeft een gedeelte van de chauffeurs afscheid genomen en is er momenteel sprake van een chauffeurstekort. Bij een toenemende vervoersvraag is het nog maar de vraag of er voldoende chauffeurs beschikbaar zullen zijn. Samen met het UWV en de gemeenten wordt actief gezocht naar nieuwe chauffeurs zodat Jobinder het vervoer ook de komende jaren naar volle tevredenheid van de klanten kan blijven uitvoeren. Uitgangspunt is dat de uitvoering van het vervoer efficiënt kan worden uitgevoerd

zonder beperkende maatregelen. Als dit niet mogelijk blijkt en de groei is substantieel dan ontstaat er druk op het realiseren van de financiële begroting en de realisatie van de doelstellingen op het gebied van klanttevredenheid, kwaliteit en efficiency.

In de Gemeenschappelijke Regeling is vastgesteld dat het Mobiliteitsbureau geen eigen vermogen aanhoudt en hierdoor geen weerstandsvermogen opbouwt. Meevallers en tegenvallers worden jaarlijks ten laste of ten gunste van de partners gebracht.

Het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) bepaalt dat gemeenschappelijke regelingen een basis set van financiële kengetallen moeten opnemen in de begroting en de jaarrekening, om op eenvoudige wijze inzicht te geven in de financiële positie. De volgende kengetallen zijn (ook) van toepassing op het Mobiliteitsbureau:

Kengetal	Begroting 2023
Netto schuldpositie	0%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor leningen	0%
Solvabiliteitsratio	0%
Structurele exploitatieruimte	0%

Doordat alle baten en lasten van het Mobiliteitsbureau worden afgerekend met de partners, het Mobiliteitsbureau geen onroerend goed exploiteert en geen vermogen wordt opgebouwd, hebben deze kengetallen beperkte waarde.

3.3. Paragraaf onderhoud kapitaalgoederen

Bij het Mobiliteitsbureau is geen sprake van kapitaalgoederen.

3.4. Paragraaf financiering

Deze paragraaf biedt inzicht in de financieringsbehoefte. Het Mobiliteitsbureau kent geen investeringen en heeft geen reserves en/of geldleningen. Het ontbreken van een financiële buffer maakt het noodzakelijk om de liquiditeitspositie goed te monitoren. De uitgaven en opbrengsten van de gemeenschappelijke regeling vertonen geen gelijk patroon. De vergoedingen voor de bedrijfsvoering en aan de vervoerders lopen het hele jaar door met piekmomenten in bepaalde perioden. De financiële bijdragen van de deelnemers van de GR vinden per kwartaal plaats. In artikel 19 van het instellingsbesluit van de GR is opgenomen dat “de deelnemende gemeenten en provincie bij wijze van voorschot vóór 15 januari, 15 april, 15 juli en 15 oktober telkens één vierde gedeelte van de voor dat jaar geldende bijdrage betalen”.

3.5. Paragraaf bedrijfsvoering

Deze paragraaf verschaft inzicht in de stand van zaken en beleidsvoornemens ten aanzien van de bedrijfsvoering. De GR maakt gebruik van drie medewerkers die in dienst zijn van de gemeente Noardeast-Fryslân en worden gedetacheerd bij de GR. Wat betreft de huisvesting en ICT wordt gebruik gemaakt van de faciliteiten van de gemeenten Dantumadiel en Noardeast-Fryslân.

De sturing van de GR is geoptimaliseerd door de ontwikkeling van een set prestatie indicatoren om de voortgang op het gebied van klanttevredenheid, kwaliteit, financiën en efficiency te meten. De rapportage over de indicatoren is nu integraal onderdeel van de planning en control cyclus van het Mobiliteitsbureau.

3.6. Paragraaf verbonden partijen

Het Mobiliteitsbureau heeft geen bestuurlijke en financiële belangen in andere organisaties.

3.7. Paragraaf grondbeleid

Bij het Mobiliteitsbureau is geen sprake van grondbeleid of het exploiteren van gronden.



4. Financiële begroting

Taakveld	bedragen in €	Vastgestelde begroting 2022	Geactualiseerde begroting 2022	Voorgelegde begroting 2023	MJR 2024	MJR 2025	MJR 2026
	Vraagafhankelijk vervoer						
6.6	gemeentelijke bijdrage Wmo vervoer	2.795.000	2.800.000	2.884.000	2.970.500	3.059.500	3.151.300
6.6	reizigersbijdrage Wmo vervoer	358.600	361.500	372.300	383.500	395.000	406.900
2.5	bijdrage Opstappervervoer/Lijnbustaxi	194.200	371.300	382.400	393.800	405.600	417.800
2.5	reizigersbijdrage Opstappervervoer	23.000	23.000	23.000	23.000	23.000	23.000
	Totaal programma 1	3.370.800	3.555.800	3.661.700	3.770.800	3.883.100	3.999.000
	Routevervoer						
4.3	bijdragen leerlingen- en gymvervoer	2.836.300	2.859.600	2.945.400	3.033.800	3.124.800	3.218.600
6.72	bijdragen jeugdwetvervoer	11.500	15.500	16.000	16.500	17.000	17.500
	Totaal programma 2	2.847.800	2.875.100	2.961.400	3.050.300	3.141.800	3.236.100
	Mobiliteitsbureau						
0.4	bijdrage aan Mobiliteitsbureau	445.700	425.600	438.300	451.500	465.000	479.000
	Totaal programma 3	445.700	425.600	438.300	451.500	465.000	479.000
	Totaal baten	6.664.300	6.856.500	7.061.400	7.272.600	7.489.900	7.714.100
	Vraagafhankelijk vervoer						
6.6	Lasten Wmo vervoer gemeenten	2.279.500	2.298.200	2.367.100	2.438.100	2.511.200	2.586.500
6.6	reizigersbijdrage Wmo vervoer	358.600	361.500	372.300	383.500	395.000	406.900
6.6	VoorElkaarPas	63.700	45.000	46.400	47.800	49.200	50.700
6.6	regiekosten MC Wmo vervoer	451.800	456.800	470.500	484.600	499.100	514.100
2.5	Lasten opstappervervoer/lijnbus taxi	163.800	340.600	350.800	361.300	372.100	383.300
2.5	reizigersbijdrage Opstappervervoer	23.000	23.000	23.000	23.000	23.000	23.000
2.5	regiekosten MC Opstappervervoer	30.400	30.700	31.600	32.500	33.500	34.500
	Totaal programma 1	3.370.800	3.555.800	3.661.700	3.770.800	3.883.100	3.999.000
	Routevervoer						
4.3	Lasten leerlingenvervoer	2.547.600	2.568.500	2.645.600	2.725.000	2.806.800	2.891.000
4.3	Lasten gymvervoer	172.100	173.500	178.700	184.100	189.600	195.300
4.3	regiekosten MC leerlingen- en gymvervoer	116.600	117.600	121.100	124.700	128.400	132.300
6.72	Lasten jeugdwetvervoer	11.000	15.000	15.500	16.000	16.500	17.000
6.72	regiekosten MC jeugdwetvervoer	500	500	500	500	500	500
	Totaal programma 2	2.847.800	2.875.100	2.961.400	3.050.300	3.141.800	3.236.100
	Mobiliteitsbureau						
0.4	Personeelslasten	241.900	238.100	245.200	252.600	260.200	268.000
0.4	Kosten flexibele inzet	102.200	78.300	80.600	83.000	85.500	88.100
0.4	Facilitaire kosten	53.400	60.500	62.300	64.200	66.100	68.100
0.4	Overige bedrijfskosten	12.800	12.900	13.300	13.700	14.100	14.500
0.4	Ontwikkelkosten en onvoorzien	35.400	35.800	36.900	38.000	39.100	40.300
	Totaal programma 3	445.700	425.600	438.300	451.500	465.000	479.000
	Totaal lasten	6.664.300	6.856.500	7.061.400	7.272.600	7.489.900	7.714.100
	Resultaat voor vennootschapsbelasting	0	0	0	0	0	0
	Onttrekkingen reserves	0	0	0	0	0	0
	Toevoegingen reserves	0	0	0	0	0	0
	Resultaat na mutatie reserves	0	0	0	0	0	0

4.1. Budgettaire kaders

Het uitgangspunt is dat de regie- en vervoerkosten budgetneutraal zijn. De kosten voor het Mobiliteitsbureau (bij de start extra kosten) hebben zich terugverdiend door een aanbestedingsvoordeel van vervoer en een professionaliseringsslag in het contract beheer. De voordelen op de langere termijn zijn mede afhankelijk van de beleidskeuzes die worden gemaakt door de partners.

Er wordt één begroting opgesteld voor het gehele regiemodel. De ramingen zijn inclusief btw en afgerond op honderden euro's. Op aangeven van de accountant worden de reizigersbijdragen voor de WMO en Opstapper bruto gepresenteerd in deze begroting in zowel de baten als de lasten. In de bijdragen per partner worden voor WMO- en Opstappervervoer en de netto lasten aangegeven. De netto lasten per partner bestaan uit de bruto lasten minus de reizigersbijdragen. De bijdragen van de partners worden bepaald op basis van de uitgangspunten zoals beschreven in de regeling en de memo verdeelsleutel kosten regiemodel vervoer van 26 oktober 2016 vastgesteld door alle betrokken colleges op 8 november 2016. In de regeling is afgesproken om de bijdragen van de partners elk kwartaal te bevoorschotten.

Verdeling van de kosten over de partners

Uitgangspunten voor de verdeling van de kosten:

1. De verdeelsystematiek is transparant en eerlijk, waarbij:
 - a) alle deelnemers evenveel profiteren van, en naar rato bijdragen aan het regiemodel;
 - b) de verdeelsleutel dicht aansluit bij de huidige systematiek en geen grote begrotingsverschillen bij de partners teweegbrengt;
 - c) de verdeelsystematiek periodiek wordt geëvalueerd bij eventuele onevenredige effecten voor individuele partners. Op basis van de kostenverdeling over de laatste jaren is hier geen aanleiding voor;
2. De variabele vervoerkosten worden verdeeld op basis van het gebruik: de afnemer betaalt, waardoor de effecten van beleidskeuzes zichtbaar zijn in de hoogte van de kosten;
3. De regiekosten van de Mobiliteitscentrale worden verdeeld op basis van het aantal uitgevoerde ritten voor het routevervoer (leerlingen-, gym- en jeugdwetvervoer) en vraagafhankelijk vervoer (het WMO- en Opstapper vervoer);
4. De vaste kosten van het Mobiliteitsbureau (de beheer- en ontwikkelkosten) staan los van het vervoer en worden verdeeld op basis van het aantal inwoners per gemeente, en een vaste bijdrage van de provincie (gebaseerd op het aandeel Opstapper vervoer, wat vergelijkbaar is met de bijdrage van de kleinere gemeenten).
5. De bijdragen van Ameland en Schiermonnikoog (vanwege de inkoop van hun vervoer bij het Mobiliteitsbureau) worden bepaald op basis van dezelfde principes.

4.2. Toelichting begroting

Indexering

In de geactualiseerde begroting voor 2022 zijn de verhoogde effecten van de werkelijke indexeringen verwerkt. Voor de vervoerskosten betekent dit een verhoging van 0,82 procent en voor de regiekosten en de kosten van het Mobiliteitsbureau betekent dit een verhoging van 1,11 procent ten opzichte van de vastgestelde begroting voor 2022. Voor 2023 is rekening gehouden met een indexering van 3% op de regiekosten van de Mobiliteitscentrale, vervoerskosten en de kosten van het Mobiliteitsbureau over 2023.

Toelichting geactualiseerde begroting 2022

Naast bovengenoemde verhoogde kosten voor indexering zijn vanaf begin januari 2022 twee vaste lijnen voor de lijnbustaxi in Noordoost Fryslân toegevoegd aan de dienstverlening van Jobinder. De gerelateerde extra kosten van € 175.500 zijn in de geactualiseerde begroting 2022 toegevoegd aan de lasten Opstappervervoer en lijnbustaxi. Daarnaast zijn de kosten voor de Voor Elkaar Pas verlaagd met € 18.700 naar € 45.000. Dit wordt veroorzaakt doordat abonnementen niet zijn verlengd van pashouders die meerdere jaren geen gebruik hebben gemaakt van de Voor Elkaar Pas. Daarnaast is het jeugdwetvervoer verhoogd met € 4.000 naar € 15.000. Dit wordt verklaard doordat de gemeente Noardeast Fryslân in toenemende mate op basis van maatwerk jeugdwetvervoer toevoegt aan de dienstverlening van Jobinder. Tenslotte is het budget voor het Mobiliteitsbureau met € 25.000 verlaagd. Het budget voor flexibele inhuur is hiermee verlaagd in verband met de urenitbreiding van de vaste medewerkers waardoor minder flexibele inhuur noodzakelijk is.

4.3. Toelichting financiële gevolgen Covid-19

Voor 2023 wordt in de voorgelegde begroting 2023 verondersteld dat de beperkende maatregelen in het kader van Covid-19 grotendeels zijn ingetrokken en dat de betreffende doelgroepen weer kunnen worden gecombineerd. Er zijn geen afzonderlijke extra kosten opgenomen voor Covid-19.

4.4. Opbrengsten deelnemers

Het Mobiliteitsbureau heeft geen eigen vermogen en reserves. Jaarlijks worden de kosten conform vastgestelde verdeelsleutels verdeeld over de partners. Aan het begin van elk kwartaal bevoorschotten de partners het Mobiliteitsbureau conform het aandeel in de begroting. Aan het eind van het jaar ontvangt elke partner een eindafrekening per vervoersvorm.

De bevoorschotting door de partners op basis van de voorgelegde begroting 2023 ziet er als volgt uit:

Periode	Da-diel	NO Frl.	T-diel	8K	A-land	Schier	Provincie	Arriva	TOTAAL
jan-23	208.595	526.934	328.406	372.283	23.461	9.043	17.028	81.950	1.567.700
apr-23	208.595	526.934	328.406	372.283	23.461	9.043	17.028	81.950	1.567.700
jul-23	208.595	526.934	328.406	372.283	23.461	9.043	17.028	81.950	1.567.700
okt-23	208.595	526.934	328.406	372.283	23.461	9.043	17.028	81.950	1.567.700
Totaal	834.381	2.107.736	1.313.624	1.489.133	93.842	36.173	68.110	327.800	6.270.800

Het overzicht voor de geactualiseerde begroting 2022 ziet er als volgt uit:

Periode	Da-diel	NO Frl.	T-diel	8K	A-land	Schier	Provincie	Arriva	TOTAAL
jan-22	202.828	510.380	318.967	362.163	22.796	8.802	16.538	79.400	1.521.875
apr-22	202.828	510.380	318.967	362.163	22.796	8.802	16.538	79.400	1.521.875
jul-22	202.828	510.380	318.967	362.163	22.796	8.802	16.538	79.400	1.521.875
okt-22	202.828	510.380	318.967	362.163	22.796	8.802	16.538	79.400	1.521.875
Totaal	811.314	2.041.518	1.275.869	1.448.650	91.186	35.210	66.152	317.600	6.087.500

4.5. Kosten overhead

In onderstaande specificatie worden de overheadkosten van de voorgelegde begroting 2023 aangegeven. Om de verschillen in kaart te brengen zijn de cijfers van de geactualiseerde begroting 2022 ook opgenomen. Dit betreffen de begrote kosten van programma 3 Mobiliteitsbureau. Voor 2023 zijn de begrote kosten van het Mobiliteitsbureau met drie procent verhoogd ten opzichte van de geactualiseerde begroting 2022. Ten opzichte van de vastgestelde begroting 2022 is het budget voor flexibele inhuur met € 25.000 verlaagd in verband met de urenuitbreiding van de vaste medewerkers waardoor minder flexibele inhuur noodzakelijk is.

Kosten programma 3 Mobiliteitsbureau

	Totaal Mobiliteitsbureau		
	<i>Voorgelegde begroting 2023</i>	<i>Geactualiseerde begroting 2022</i>	<i>Vershil</i>
personeel	245.200	238.100	7.100
kosten flexibele inzet	80.600	78.300	2.300
facilitaire kosten	62.300	60.500	1.800
overige bedrijfskosten	13.300	12.900	400
ontwikkelkosten en onvoorzien	36.900	35.800	1.100
MOBILITEITSBUREAU	€ 438.300	€ 425.600	€ 12.700,00

Vennootschapsbelasting

In de begroting 2023 wordt geen rekening gehouden met een heffing voor de vennootschapsbelasting (er wordt geen winst gemaakt).

Algemene dekkingsmiddelen en mutaties reserves

In het begrotingsjaar 2023 wordt geen gebruik gemaakt van algemene dekkingsmiddelen en zijn er geen onttrekkingen en toevoegingen begroot van of aan de reserves aangezien alle kosten in het begrotingsjaar direct worden doorbelast aan de partners.

5. Bijlagen

5.1. Geprognosticeerde balans

Bedragen x € 1.000	Vastgestelde begroting 2022	Geactualiseerde begroting 2022	Voorgelegde begroting 2023	MJR 2024	MJR 2025	MJR 2026
Vaste activa	0	0	0	0	0	0
Vorraden	0	0	0	0	0	0
Vorderingen	402	406	419	431	444	457
Liquide middelen	265	269	277	286	294	303
Nog te ontvangen	191	194	199	205	211	218
Totaal activa	859	869	895	922	950	978
Eigen vermogen	0	0	0	0	0	0
Voorzieningen	0	0	0	0	0	0
Leningen	0	0	0	0	0	0
Vlottende schuld	303	306	316	325	335	345
Nog te betalen	556	562	579	597	615	633
Totaal passiva	859	869	895	922	950	978

De vorderingen in de jaarrekening hebben betrekking op het uitzetten van gelden bij het Rijk in het kader van schatkistbankieren. In de geprognosticeerde balans wordt vanaf 2023 rekening gehouden met € 419.000 - € 457.000 aan uitstaand geld in het kader van schatkistbankieren. Voor de vergelijking zijn de geprognosticeerde balanswaarden van de vastgestelde begroting 2023 ook opgenomen bij alle onderdelen.

De liquide middelen in de jaarrekening hebben betrekking op het banksaldo. In de geprognosticeerde balans wordt vanaf 2023 rekening gehouden met jaarlijks € 277.000 – € 303.000 aan liquide middelen.

De nog te ontvangen bedragen hebben betrekking op nog te ontvangen financiële bijdragen van de deelnemers van de GR (de afrekeningen na het aflopen van het boekjaar). In de geprognosticeerde balans wordt vanaf 2023 rekening gehouden met jaarlijks € 199.000 – € 218.000 aan nog te ontvangen bijdragen van de deelnemers.

Het eigen vermogen van de GR is en blijft door de systematiek van het jaarlijks direct verrekenen van mee- en tegenvallers met de deelnemers nihil.

De vlottende schuld wordt voor de jaren vanaf 2023 geraamd op € 316.000 - € 345.000.

De nog te betalen bedragen hebben betrekking op nog te verrekenen bedragen met de partners. In de geprognosticeerde balans wordt vanaf 2023 rekening gehouden met jaarlijks € 579.000 – € 633.000 aan nog te betalen crediteuren. Dit heeft met name betrekking op regie- en vervoerskosten over de maand december van het desbetreffende jaar.

5.2. Overzicht van structurele en incidentele baten en lasten

Bedragen x € 1.000	Vastgestelde begroting 2022	Geactualiseerde begroting 2022	Voorgelegde begroting 2023	MJR 2024	MJR 2025	MJR 2026
Structurele baten	6.664	6.857	7.061	7.273	7.490	7.714
Structurele lasten	6.664	6.857	7.061	7.273	7.490	7.714
Resultaat	0	0	0	0	0	0
Incidentele baten	0	0	0	0	0	0
Incidentele lasten	0	0	0	0	0	0
Incidenteel resultaat	0	0	0	0	0	0

Voor 2022 en 2023 en volgende jaren zijn geen incidentele baten en lasten begroot.

Vermeerderingen en verminderingen in de geraamde exploitatielasten worden één op één doorvertaald naar de deelnemersbijdragen (baten). Hierdoor is het begrote exploitatiesaldo in elk jaar nul.

5.3. Bijdrage per deelnemer 2023

In de volgende tabellen is een specificatie opgenomen van de bijdrage per deelnemer (in €).

Voorgelegde begroting 2023:

Omschrijving	Da-diel	NO FrI.	T-diel	8K	A-land	Schier	Provincie	Arriva	TOTAAL
Wmo bruto lasten	429.715	923.535	476.141	475.848	56.040	5.918			2.367.196
Reizigersbijdrage Wmo	67.601	145.286	74.904	74.858	8.816	931			372.396
WMO netto lasten	362.114	778.249	401.237	400.990	47.224	4.987			1.994.800
Voor Elkaar Pas	7.865	18.594	8.758	8.488	2.358	337			46.400
Opstapper/lijnbustaxi bruto lasten								350.800	350.800
Reizigersbijdrage Opstapper								23.000	23.000
Opstapper/lijnbustaxi netto lasten								327.800	327.800
Leerlingenvervoer	302.976	796.353	630.082	867.481	22.273	26.435			2.645.600
Gymvervoer		126.877	51.823						178.700
Jeugdwetvervoer		15.500							15.500
MC vraagafh verv	88.397	187.896	92.063	92.158	9.570	417	31.600		502.100
MC routevervoer	14.139	42.497	29.955	33.084	889	1.037			121.600
Mobiliteitsbureau	58.890	141.771	99.707	86.932	11.529	2.960	36.510		438.300
Totaal	834.381	2.107.736	1.313.624	1.489.133	93.842	36.173	68.110	327.800	6.270.800

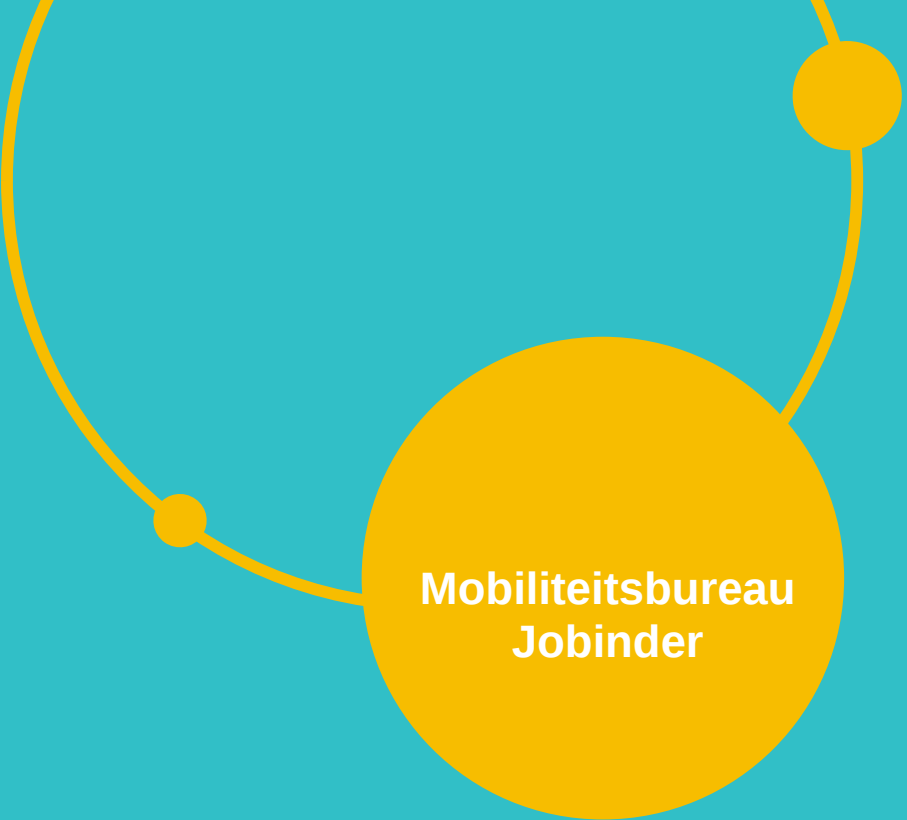
Geactualiseerde begroting 2022:

Omschrijving	Da-diel	NO FrI.	T-diel	8K	A-land	Schier	Provincie	Arriva	TOTAAL
Wmo bruto lasten	417.209	896.658	462.284	462.000	54.409	5.746			2.298.306
Reizigersbijdrage Wmo	65.642	141.076	72.734	72.689	8.560	904			361.606
WMO netto lasten	351.567	755.582	389.550	389.311	45.848	4.842			1.936.700
Voor Elkaar Pas	7.628	18.033	8.494	8.232	2.287	327			45.000
Opstapper/lijnbustaxi bruto lasten								340.600	340.600
Reizigersbijdrage Opstapper								23.000	23.000
Opstapper/lijnbustaxi netto lasten								317.600	317.600
Leerlingenvervoer	294.147	773.146	611.719	842.200	21.624	25.665			2.568.500
Gymvervoer		123.185	50.315						173.500
Jeugdwetvervoer		15.000							15.000
MC vraagafh verv	85.823	182.424	89.382	89.474	9.291	405	30.700		487.500
MC routevervoer	14.966	36.486	29.591	35.020	941	1.097			118.100
Mobiliteitsbureau	57.183	137.664	96.818	84.413	11.195	2.874	35.452		425.600
Totaal	811.314	2.041.518	1.275.869	1.448.650	91.186	35.210	66.152	317.600	6.087.500

5.4. Definitie prestatie-indicatoren

Onderstaand is de definitie van de prestatie-indicatoren uit hoofdstuk 2 aangegeven.

Nr.	Prestatie indicator (KPI)	Definitie
	Klanttevredenheid	
1	Klanttevredenheid totaal Jobinder	Gemiddelde waardering Jobinder vervoer op uitgevoerd vervoer van 0-10
2	Aantal klachten per 1.000 ritten	Aantal klachten per duizend ritten
	Kwaliteit	
3	Stiptheidpercentage Wmo-vervoer	Percentage van de Wmo reizigers dat op tijd wordt opgehaald
4	No show % Wmo-vervoer	Percentage losgelaste ritten van totaal Wmo ritten
5	No show % Opstapper	Percentage losgelaste ritten van totaal opstapper ritten
	Financiën	
6	Realisatie tov begroting	Procentuele afwijking realisatie tov begroting
7	Kosten Wmo per beladen km	Kosten regie en vervoer voor Wmo inclusief BTW gedeeld door aantal beladen kilometers Wmo vervoer.
8	Kosten LLV per beladen km	Kosten regie en vervoer voor LLV inclusief BTW gedeeld door aantal beladen kilometers leerlingenvervoer
	Efficiency en ontwikkeling	
9	Combinatiegraad ritten Wmo vervoer	Percentage van de ritten Wmo vervoer dat wordt gecombineerd met andere ritten voor Wmo vervoer
10	Gemiddeld aantal Wmo'ers per rit	Aantal vervoerde Wmo'ers gedeeld door totaal aantal uitgevoerde Wmo ritten
11	Gemiddeld aantal leerlingen per rit	Aantal vervoerde leerlingen gedeeld door aantal ritten leerlingenvervoer



**Mobiliteitsbureau
Jobinder**



**Hynstebloem 4
9104 BR Damwâld
info@mobiliteitsbureau.nl**

