Gemeente Ameland

Aan de gemeenteraad

Portefeuillehouder	Team	Bijlage	Datum	Onderwerp
Piet IJnsen	Sociaal Domein	6	24 augustus 2021	Jaarstukken 2020, begroting 2022 en evaluatie Jobinder (GR Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân)

Geachte leden van de raad,

Hierbij bieden wij u de volgende documenten ter kennisneming aan:

1) De jaarstukken 2020 van GR Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân;
2) Begroting 2022 van GR Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân;
3) De eindrapportage van de evaluatie van Jobinder en de memo inzake de besluitvorming ten aanzien van het vervolg.

Met vriendelijke groet,
Het college van burgemeester en wethouders

Leo Pieter Stoel
burgemeester

Iwan Valk
secretaris-directeur

Jelmeraweg 1
9162 EA
Ballum-Ameland
Tel. 0519-555555
Fax 0519-555599

Postadres:
Postbus 22
9160 AA
Hollum-Ameland

info@ameland.nl
www.ameland.nl

jobinder

ferfier yn ús regio

Jaarstukken 2020

GR Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân

Hynsteblom 4

9104 BR Damwâld

info@mobiliteitsbureau.nl

INHOUDSOPGAVE

1 Inleiding 3

2 Algemene gegevens 4

2.1 Bedrijfsvoeringsorganisatie Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân 4

2.2 Taken Mobiliteitsbureau 4

2.3 Bestuur Mobiliteitsbureau 5

2.4 Organogram 5

2.5 Regiemodel op vervoer in Noordoost Fryslân 6

2.6 Opdrachtgevers met een dienstverleningsovereenkomst 6

3 Financiële uiteen zettingen 7

3.1 Algemene beeld jaarstukken 7

3.2 Analyse op hoofdlijnen 8

3.3 Controleprotocol Mobiliteitscentrale 9

3.4 Gebeurtenissen na balansdatum 10

4 Verantwoording vervoersysteem Noordoost Fryslân 11

4.1 Wat hebben we gedaan? 11

4.2 Wat heeft het gekost? 13

4.3 Overzicht algemene dekkingsmiddelen en onvoorzien 16

5 Verplichte paragrafen BBV 17

5.1 Algemene toelichting 17

5.2 Weerstandvermogen en risicobeheersing 17

5.3 Financiering 18

5.4 Bedrijfsvoering 20

6 Jaarrekening 21

6.1 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling 21

6.2 Balans 23

6.3 Toelichting op de balans 24

6.4 Overzicht baten en lasten per taakveld 26

6.5 Toelichtingen overzicht baten en lasten 27

7 Ondertekening 30

1 Inleiding

Samen veerkrachtig

2020 is door de Covid-19 pandemie voor ons allen een bizar jaar geweest. Dat geldt ook voor Jobinder. Met name voor de mensen die normaliter door Jobinder vervoerd worden en voor de vervoerders is het, door het langdurig stil leggen van het reisverkeer, een hele zware tijd geweest. Terugkijkend op 2020 mogen we blij zijn dat we, ondanks alle beperkingen die ons zijn opgelegd door de Covid-19 pandemie, kunnen constateren dat het ons gelukt is om het dekkende netwerk in stand te houden. Het is zelfs gelukt om binnen de voor 2020 vastgestelde begroting te blijven.

Jobinder is belangrijk voor de leefbaarheid in de regio Noordoost Fryslân. We bouwen met Jobinder aan een dekkend netwerk van vervoer in onze regio zodat iedereen nu en in de toekomst gebruik kan maken van de mogelijkheden die Jobinder biedt. Om het netwerk in stand te houden heeft het bestuur besloten de bij Jobinder aangesloten vervoerders te compenseren voor de gederfde omzet. Hierdoor kan bij het hervatten van het normale reisverkeer alles weer worden opgepakt. Dit is in lijn met adviezen van de landelijke overheid en de VNG. Dit betekent dat ons doel: het in stand houden van het mobiliteitsnetwerk Jobinder, is bereikt. Maar corona is nog niet weg en er blijft onzekerheid. Dit geldt ook voor de jaarrekening. Op dit moment wachten wij nog op richtlijnen vanuit Den Haag m.b.t. hoe de gecompenseerde omzetderving afgerond moet worden. Deze onzekerheid is gelukkig klein en wij hopen dit in de loop van 2021 afgerond te hebben.

Vooruitkijkend naar 2021 hebben wij vertrouwen in het vervoerssysteem. 2020 heeft laten zien hoe veerkrachtig het netwerk is. Voor nu spreken wij de hoop uit dat wij een normaal 2021 voor de boeg hebben met veel door Jobinder gerealiseerde reiskilometers.

Namens het bestuur,

A.G.A. Bouwman
Voorzitter



2 Algemene gegevens

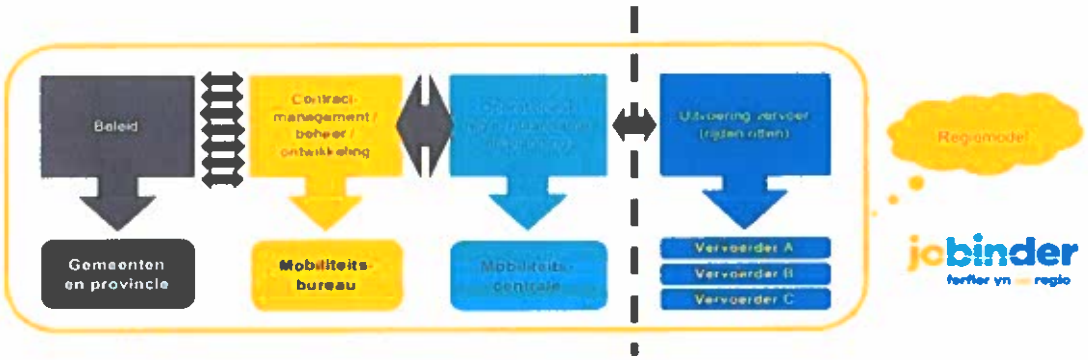
2.1 Bedrijfsvoeringsorganisatie Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân

Voor het Mobiliteitsbureau is door de partners van de gemeenschappelijke regeling (GR) 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 voert daarnaast alleen bedrijfsvoeringstaken uit en maakt geen beleid. Door middel van een eigen begroting en jaarrekening wordt financieel verantwoording afgelegd. Elk van de partners heeft bij deze vorm evenveel zeggenschap. De invloed van raden en Staten is hierbij 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.

2.2 Taken Mobiliteitsbureau

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

a. de aanbesteding van de mobiliteitscentrale en het door de deelnemers opgedragen vervoer;
b. het beheer van het contract met de mobiliteitscentrale en de contracten met de vervoerders;
c. het bewaken van de budgetten;
d. het door ontwikkelen van het vervoerssysteem: de deelnemers gevraagd en ongevraagd adviseren over de optimalisatie van het vervoerssysteem;
e. het voeren van overleg met stakeholders, om te komen tot een zo optimaal mogelijk vervoersysteem.



2.3 Bestuur Mobiliteitsbureau

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

De huidige samenstelling van het bestuur is als volgt:

Gemeente Achtkarspelen:	Mevrouw P.M. Jonker
Gemeente Dantumadiel:	De heer C.A. Wielstra
Gemeente Noardeast-Fryslân:	De heer J.D. De Vries (Vanaf 1 juli 2020)
	Mevrouw P.H. de Graaf-van der Meer (t.m. 1 juli 2020)
Gemeente Tytsjerksteradiel:	De heer A.G.A Bouwman (voorzitter)
Provincie Fryslân:	Mevrouw M A. Fokkens-Kelder

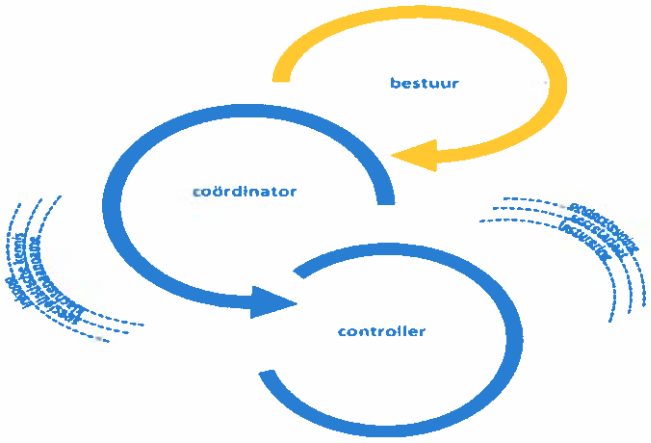
Ambtelijk secretaris bestuur: De heer H.J. Jonker

Het bestuur heeft in 2020 9 keer vergaderd.



2.4 Organogram

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 de gemeenten en provincie, 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. De coördinator en de secretaris hebben mandaat van het bestuur om tot € 30.000 individuele opdrachten te verlenen binnen de vastgestelde begroting.





Coördinator

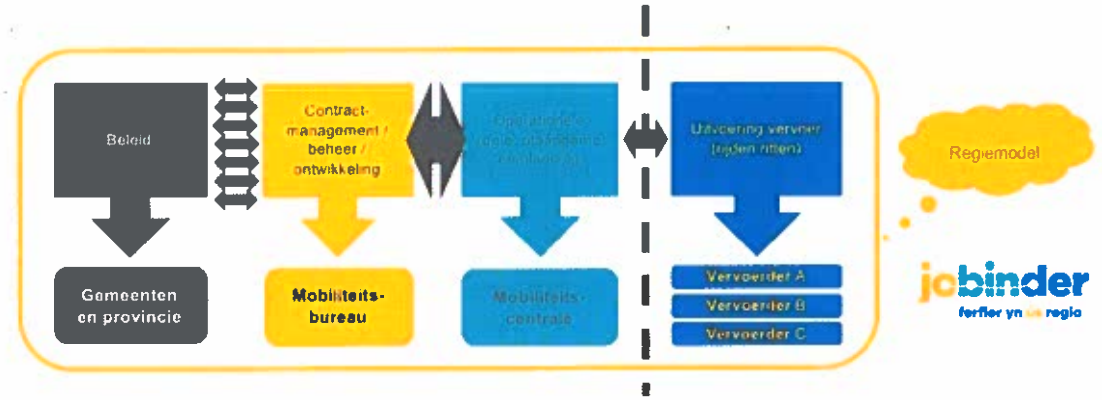


Controller



Secretariaat

2.5 Regiemodel op vervoer in Noordoost Fryslân



Jobinder werkt met een regiemodel. Gemeenten en Provincie zijn verantwoordelijk voor het beleid. Het Mobiliteitsbureau is verantwoordelijk voor het contractmanagement en de doorontwikkeling van het systeem. De Mobiliteitscentrale verzorgt de planning van de ritten en de uitvoering daarvan ligt bij de vervoerders.

2.6 Opdrachtgevers met een dienstverleningsovereenkomst

Gemeenten Ameland en Schiermonnikoog

Ameland en Schiermonnikoog waren voorheen aangehaakt bij de contracten voor het WMO-vervoer van Noardeast Fryslân, Dantumadeel en Achtkarspelen. In het vervoerssysteem haakt de gemeente Ameland aan met het WMO-vervoer op het eiland en aan de wal, en met het leerlingenvervoer aan de wal.
De gemeente Schiermonnikoog met het WMO-vervoer aan de wal en het leerlingenvervoer aan de wal. Om deze afspraken vast te leggen, zijn dienstverleningsovereenkomsten opgesteld tussen de individuele gemeenten en het Mobiliteitsbureau.



Arriva

Gemeenten en provincie willen in Noordoost Fryslân een samenhangend vervoersysteem realiseren van het doelgroepenvervoer en het kleinschalig openbaar vervoer. De provincie haakt daarom aan bij het systeem met het Opstappervervoer. Het Opstappervervoer is echter onderdeel van de OV-concessies die de provincie aan Arriva heeft verleend. Er zijn daarom werkafspraken gemaakt tussen de provincie en Arriva om dit te organiseren. Deze zijn vertaald naar een dienstverleningsovereen-komst tussen het Mobiliteitsbureau en Arriva.

3 Financiële uiteen zettingen

3.1 Algemene beeld jaarstukken

De realisatie 2020 per partner t.a.v. de geactualiseerde begroting 2020 incl. btw kan als volgt worden weergegeven:

Specificatie bijdrage partners 2020 Mobiliteitsbureau

Partner	Realiteit 2020	Geactualiseerde Begroting 2020	Verschil	Procentueel aandeel in totaal
Noardeast-Fryslân	€ 1.922.266	€ 1.848.740	€ 73.526	36,0%
Tytsjerksteradiel	€ 1.186.349	€ 1.172.556	€ 13.793	22,2%
Achtkarspelen	€ 1.168.918	€ 1.321.372	€ -152.454	21,9%
Dantumadiel	€ 745.154	€ 766.610	€ -21.456	13,9%
Arriva	€ 143.301	€ 125.600	€ 17.701	2,7%
Provincie Fryslân	€ 77.300	€ 63.628	€ 13.672	1,4%
Ameland	€ 67.046	€ 83.479	€ -16.433	1,3%
Schiermonnikoog	€ 36.462	€ 32.515	€ 3.947	0,7%
Totaal	€ 5.346.796	€ 5.414.500	€ -67.704	100,0%

Bovenstaand overzicht wordt inclusief btw aangegeven omdat de geactualiseerde begroting 2020 inclusief btw is vastgesteld. De ontvangen en begrote reizigersopbrengsten zijn in bovenstaand overzicht gesaldeerd aangegeven omdat dit compenserende omzet betreft voor de partners. Over de bijdrage van de partners wordt btw verrekend. Aangezien het Mobiliteitsbureau als onderneming wordt aangemerkt voor de btw verrekening mag alle btw binnen de GR Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân worden verrekend en wordt over alle doorberekende lasten aan de partners btw afgedragen. Alle navolgende tabellen die betrekking hebben op de opbrengsten en lasten zijn daarom exclusief btw aangegeven.

De bovenstaande kostenverdeling is gebaseerd op de vastgestelde verdeelsleutels die aansluiten op de daadwerkelijke afname van regie en vervoer in 2020 van de individuele partners. De regiekosten zijn verdeeld op basis van geplande ritten, de kosten voor het vervoer inclusief de uitbetaalde continuïteitsbijdragen op basis van het aantal ritten en afgenomen beladen kilometers. Tenslotte zijn de kosten van het Mobiliteitsbureau verdeeld op basis van het aantal inwoners per gemeente. De provincie Fryslân betaalt voor de kosten van het Mobiliteitsbureau een vastgestelde bijdrage.

De geactualiseerde begroting voor 2020 is gebaseerd op het totaal van de vastgestelde budgetten van de aangesloten partners. De kostenverdeling van de geactualiseerde begroting 2020 is gebaseerd op de historische kostenverdeling van 2019. De afwijking per partner wordt grotendeels verklaard door meer of minder afgenomen vervoer in 2020.

3.2 Analyse op hoofdlijnen

Het bestuur heeft doelstellingen en prestatie indicatoren voor 2020 vastgesteld op het gebied van klanttevredenheid, kwaliteit, financiën en efficiency en ontwikkeling.

Dashboard Jobinder 2020

Nr.	Prestatie indicator (KPI)	Streefwaarde 2020	Realisatie Q1-2020	Realisatie Q2-2020	Realisatie Q3-2020	Realisatie Q4-2020	Realisatie 2020
	Klanttevredenheid						
1	Klanttevredenheid totaal Jobinder (1)	8,0	7,7	-	-	7,8	7,8
2	Aantal klachten per 1.000 ritten	2,0	1,0	1,2	1,2	0,7	1,0
	Kwaliteit						
3	Stiptheidpercentage Wmo-vervoer	95,0%	96,5%	97,5%	95,1%	97,0%	96,4%
4	No show % Wmo-vervoer	2,0%	1,8%	2,6%	1,7%	1,6%	1,8%
5	No show % Opstapper	4,0%	8,4%	11,6%	7,7%	8,0%	8,6%
	Financiën						
6	Realisatie tov begroting (2)	0,0%	-6,2%	-0,4%	-1,5%	-1,3%	-1,3%
7	Kosten Wmo per beladen km (3)	2,25	2,55	5,47	3,05	3,59	3,24
8	Kosten LLV per beladen km (3)	0,80	0,88	1,07	0,72	0,75	0,82
	Efficiency en ontwikkeling						
9	Combinatiegraad ritten Wmo vervoer	25,0%	21,0%	4,2%	19,0%	12,7%	17,0%
10	Gemiddeld aantal Wmo'ers per rit	2,0	1,1	1,1	1,1	1,1	1,1
11	Gemiddeld aantal leerlingen per rit	5,0	4,9	3,7	4,5	4,4	4,4

1) Klanttevredenheid t.m. Q1 2020 betreft klanttevredenheid leerlingenvervoer en Q4 2020 klanttevredenheid Wmo vervoer.
2) Realisatie 2020 obv werkelijke gerealiseerde kosten inclusief COVID-19 kosten en betaalde bevoorschotting.
3) Kosten Wmo en LLV per beladen km op basis van gerealiseerde kosten per beladen KM, maar exclusief continuiteitsbijdrage.

Klanttevredenheid

De klanttevredenheid voor het leerlingenvervoer is in het eerste kwartaal 2020 gemeten via een schriftelijke enquête. De klanttevredenheid voor het WMO-vervoer is in het vierde kwartaal van 2020 gemeten met behulp van een telefonische enquête. Het gemiddelde rapportcijfer van de twee uitgevoerde enquêtes bedroeg een 7,8. Hieruit blijkt dan de reizigers Jobinder waarderen en dat aan de gewenste doelstelling is voldaan. Het klachtenniveau lag in 2020 gemiddeld op een laag niveau met gemiddeld 1,0 klacht per 1.000 ritten. Voor 2020 ligt deze ruim onder de gestelde doelstelling van maximaal 2,0 klachten per 1.000 ritten.

Kwaliteit

Het stiptheidspercentage voor het WMO-vervoer bedroeg gemiddeld in 2020 96,4 procent en scoort hiermee hoger dan de vastgestelde doelstelling van 95,0 procent. De stiptheid en ook het No Show percentage voor het WMO-vervoer bedroeg gemiddeld 1,8 procent en is hiermee op peil. Het relatief hoge No Show percentage van 8,6 procent voor de Opstapper heeft de aandacht in het kader van de bijsturing. In 2021 wordt de introductie van de ViaGo app verwacht waarmee de reiziger vooraf via de app kan reserveren en annuleren.

Financiën

De uitgaven en inkomsten over 2020 ten opzichte van de geactualiseerde begroting 2020 geven een positieve afwijking aan van € 67.704 (-1,3%). Dit wordt grotendeels veroorzaakt door lagere vervoerskosten en uitbetaalde continuïteitsbijdragen voor met name Leerlingenvervoer.

De kosten voor WMO-vervoer per beladen kilometer exclusief uitbetaalde continuïteitsbijdragen bedroegen voor 2020 € 3,24 en komen hoger uit dan begroot. Voor leerlingenvervoer bedroegen de kosten per beladen kilometer in 2020 € 0,82. Dit was eveneens hoger dan begroot. De negatieve afwijkingen worden veroorzaakt doordat er vanaf medio maart 2020 in verband met het Covid-19 virus, beperkende maatregelen van kracht waren die vastgelegd zijn in de betreffende taxiprotocollen waardoor combinaties maar beperkt mogelijk waren.

Efficiency en ontwikkeling

Op het gebied van efficiency en ontwikkeling zijn een drietal indicatoren vastgesteld waarbij voor 2020 ten doel is gesteld de efficiency binnen Jobinder verder te verbeteren. Hiervoor is een actieplan doorontwikkeling opgesteld en vastgesteld. Echter door het uitbreken van het Covid-19 virus moest er in 2020 op dit gebied een pas op de plaats gemaakt worden aangezien er zoals bovenstaand al is aangegeven er door de beperkende maatregelen maar beperkt gecombineerd kon worden.

In 2020 is 17,0 procent van de ritten voor het vraagafhankelijk vervoer gecombineerd, zijn er gemiddeld 1,1 WMO-ers per rit vervoerd en waren er gemiddeld 4,4 leerlingen in een route opgenomen. Ten opzichte van de doelstellingen kan worden geconstateerd dat door de corona maatregelen de doelstellingen in 2020 niet konden worden gerealiseerd.

Naar aanleiding van de uitgevoerde evaluatie zal het bestuur besluiten welke maatregelen zullen worden genomen om het vervoersysteem verder door te ontwikkelen waardoor er meer efficiëntie zal ontstaan. Deze maatregelen zullen moeten leiden tot een verdere verbetering van de combinatiegraad en verhoging van het aantal reizigers per rit, voorwaarde hierbij is wel dat er dan geen beperkende maatregelen in het kader van Covid-19-19 meer van toepassing zijn.

3.3 Controleprotocol Mobiliteitscentrale

De gedeclareerde kosten door vervoerders zoals opgenomen in de jaarrekening zijn gebaseerd op de rittenadministratie van de Mobiliteitscentrale. Het Mobiliteitsbureau gebruikt een samenstel van beheersmaatregelen om de juistheid van deze rittenadministratie vast te stellen en daarmee de facturen van de vervoerders te kunnen beoordelen. Onderdeel hiervan zijn werkzaamheden door een accountant, analyse van ritten en declaraties, ontwikkelingen van de prestatie-indicatoren ten

opzichte van de doelstellingen en het beoordelen van de klachtenregistratie en uitgevoerde klanttevredenheidsonderzoeken. Daarnaast is er in 2020 met de Mobiliteitscentrale een contractverlening overeengekomen. Hierbij is als contractvoorwaarde opgenomen dat er vanaf begin 2020 een nieuw softwaresysteem zal worden geïmplementeerd waardoor het registratie- en facturatieproces bij de Mobiliteitscentrale verder zal worden geoptimaliseerd en geautomatiseerd.

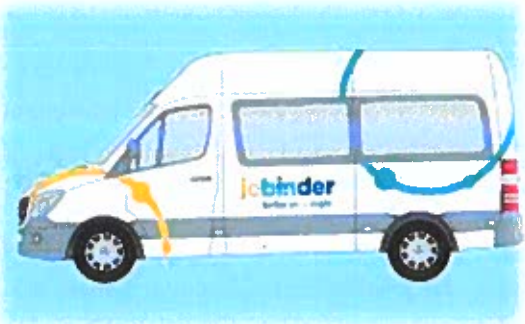
Het Mobiliteitsbureau verwacht dat de door de accountant van de Mobiliteitscentrale geconstateerde afwijkingen over 2020, door de introductie van het nieuwe softwaresysteem vanaf begin 2021 zijn opgelost of dat de foutenkans tot een minimum wordt teruggebracht. Daarnaast verwacht het Mobiliteitsbureau door de toegenomen automatiseringsmogelijkheden meer inzicht zal worden verkregen in gerealiseerde en verwachte vervoersstromen.

Voor 2020 is nog gebruik gemaakt van het bestaande automatiseringssysteem. Daarmee ontstaat een onzekerheid. Deze is onder meer gelegen in het versiebeheer van de gebruikte applicaties, de timing van controles en de wijze van normering.

We erkennen onze verantwoordelijkheid hierin maar aanvaarden dat hierdoor afwijkingen kunnen optreden. De omvang van de organisatie en de verwachte afwijkingen zijn van een dusdanige omvang dat het bedrijfseconomisch niet rationeel is de controle intensiteit verder te verhogen.

3.4 Gebeurtenissen na balansdatum

De maatregelen van het Rijk om de verspreiding van het coronavirus tegen te gaan raken ook het Mobiliteitsbureau Noordoost-Fryslân, de aangesloten gemeenten, vervoerders en haar inwoners in 2021. De continuïteit van onze dienstverlening staat onder druk door vraaguitval, ziekte en continuïteits-vraagstukken bij vervoerders. Op grond hiervan is de continuïteitsregeling die conform VNG advies wordt uitgevoerd en gederfde omzet gedeeltelijk compenseert, verlengd tot vooreerst eind juni 2021. In juli zal het bestuur besluiten of deze regeling voor omzetderving van de vervoerders verlengd moet gaan worden.



4 Verantwoording vervoersysteem Noordoost Fryslân

4.1 Wat hebben we gedaan?

Algemeen

In 2018 en 2019 is de basis van het vervoersysteem Jobinder in Noordoost Fryslân grotendeels op orde gebracht en is gewerkt aan het verder optimaliseren van de diverse processen. Inmiddels worden vijf verschillende vormen van vervoer geïntegreerd uitgevoerd. Voor het vraagafhankelijke vervoer betreffen dit WMO-vervoer en het Opstappervervoer. Voor het routevervoer heeft dit betrekking op leerlingenvervoer, jeugdwetvervoer en gymvervoer.

Medio maart 2020 werden we geconfronteerd met een Lockdown en allerlei beperkende maatregelen waardoor Nederland grotendeels op slot ging en ook het vervoer nagenoeg stil kwam te liggen. Als een van de eerste gebieden in Nederland heeft Jobinder in Noordoost Fryslân een compensatie regeling geïntroduceerd waarbij tachtig procent van de omzetderving van de vervoerders als voorschot is verstrekt. Dit was nodig omdat de continuïteit van het vervoersysteem onder druk kwam te staan. De betreffende uitbetaalde voorschotten konden binnen de bestaande begroting worden uitgekeerd. De VNG heeft alle gemeenten opgeroepen tot bevoorschotting van omzetderving aan de vervoerders over te gaan.

Na de meivakantie is het basisonderwijs weer open gegaan en kon het leerlingenvervoer weer grotendeels uitgevoerd worden. Het vraagafhankelijke vervoer (WMO- en Opstapper vervoer) lag nog wel op een aanzienlijk lager niveau omdat thuiswerken de norm was en voorzieningen grotendeels gesloten bleven. Aangezien de verwachting was dat het Covid-19 virus voor langere tijd actief zou blijven en vaccinaties niet op korte termijn beschikbaar zouden zijn, heeft het bestuur in de bestuursvergadering van juli 2020 besloten de structurele basiscapaciteit met vijftien procent te verlagen naar vijfentachtig procent. Daarnaast is besloten de continuïteitsregeling per 1 september 2020 conform VNG advies stop te zetten en is hiervoor vanaf 1 september 2020 een vangnetregeling geïntroduceerd. Alleen vervoerders die met continuïteitsproblematiek werden geconfronteerd en dit konden aantonen konden voor deze regeling in aanmerking komen. Daarnaast hebben alle vervoerders conform VNG regelgeving de mogelijkheid gekregen al hun gemaakte extra hygiënekosten in het kader van Covid-19 voor reinigingsmiddelen, mondkapjes en spatschermen te declareren.

De start van het leerlingenvervoer na de zomervakantie 2020 is nagenoeg probleemloos verlopen. De beperkingen voor het leerlingenvervoer waren na de zomervakantie beperkt tot het dragen van mondkapjes voor leerlingen die naar het voortgezet (speciaal) onderwijs gingen. Ook het gymvervoer is na de zomervakantie weer geheel opgestart. Toch werd het coronavirus weer actief en

verslechterde de situatie waardoor er in de tweede week van december 2020 een tweede Lockdown van kracht werd. Het leerlingenvervoer kwam wederom grotendeels stil te liggen en thuisonderwijs werd weer de norm. Daarnaast werd ook het vraagafhankelijke vervoer weer afgeschaald. Dit keer was de vervoersvraag vanuit de basiscapaciteit hoger dan in maart 2020 omdat meer maatwerk voor leerlingen in het speciale basisonderwijs noodzakelijk was.

Waar de Mobiliteitscentrale normaal per schooljaar een planning maakt voor het leerlingenvervoer werd er in 2020 een aantal malen een aanpassing van de planning noodzakelijk in verband met gewijzigde protocollen en beperkende maatregelen. Daarnaast was er extra maatwerkvervoer nodig voor leerlingen en ouderen die dit op grond van afgegeven indicaties echt nodig hadden. Ook de planning van het basisvervoer is een aantal malen extra aangepast in verband met afgekondigde perioden van Lockdown en verder gaande beperkende maatregelen zoals beperking van het maximaal aantal te vervoeren personen per voertuig.

In het tweede en derde kwartaal van 2020 is het Mobiliteitsbureau tot overeenstemming gekomen met de Mobiliteitscentrale over contractverlenging van twee jaar waarbij vervanging per begin 2021 van het bestaande softwaresysteem als uitdrukkelijke voorwaarde is gesteld.

Het Mobiliteitsbureau werd in mei 2020 geconfronteerd met het vertrek van de coördinator van het bureau. De werkzaamheden zijn in de periode gezamenlijk opgevangen met de secretaris van het Mobiliteitsbureau en door externe inhuur van een contractmanager en een procesbegeleider voor leerlingenvervoer en Covid-19 gerelateerde zaken. Per 1 september 2020 is de heer P. Maasbommel aangesteld als coördinator van het Mobiliteitsbureau.

Kortom 2020 is een jaar geweest waar veel werd gevraagd qua creativiteit en flexibiliteit van de planners en telefonisten van de Mobiliteitscentrale, taxichauffeurs, medewerkers Mobiliteitsbureau en beleids- en uitvoerende ambtenaren van de gemeenten en de Provincie. Ondanks alle beperkende maatregelen hebben we ook in 2020 alle gevraagde vervoer in de regio kunnen uitvoeren en heeft de gewenste mobiliteit van de reiziger centraal gestaan in de uitgevoerde dienstverlening.

4.2 Wat heeft het gekost?

Baten en lasten 2020 per taakveld excl. BTW

Totaal GR Mobiliteitsbureau									
Taakveld	Omschrijving	Realisatie 2020	Geactualiseerde begroting 2020	Verschil	Eenmalige baten/lasten	Begroting origineel 2020	Begroting origineel gecorrigeerd 2020	Geactualiseerde begroting 2020
		ex BTW	ex BTW	ex BTW	ex BTW	ex BTW	ex BTW	ex BTW
6.6	Deelnemersbijdragen Wmo vervoer	€ 1.975.294	€ 1.926.453	€ 48.841	€ 340.421	€ 2.019.282	€ 1.926.453	€ 1.926.453
6.6	Baten reizigersbijdragen Wmo vervoer	€ 159.392	€ 338.100	€ -178.708		€ 309.465	€ 338.100	€ 338.100
6.6	*Totale Baten Wmo vervoer*	*€ 2.134.686*	*€ 2.264.553*	*€ -129.867*	*€ 340.421*	*€ 2.328.747*	*€ 2.264.553*	*€ 2.264.553*
2.5	Deelnemersbijdragen Opstappervervoer	€ 168.505	€ 136.966	€ 31.539	€ 27.179	€ 156.880	€ 136.966	€ 136.966
2.5	Baten reizigersbijdrage Opstappervervoer	€ 16.844	€ 23.000	€ -6.156		€ 22.705	€ 23.000	€ 23.000
2.5	*Totale Baten Opstappervervoer*	*€ 185.349*	*€ 159.966*	*€ 25.383*	*€ 27.179*	*€ 179.585*	*€ 159.966*	*€ 159.966*
4.3	*Baten deelnemersbijdragen Leerlingenvervoer*	*€ 2.214.268*	*€ 2.260.651*	*€ -46.383*	*€ 286.724*	*€ 2.080.900*	*€ 2.227.594*	*€ 2.260.651*
4.3	*Baten deelnemersbijdragen gymvervoer*	*€ 158.830*	*€ 166.239*	*€ -7.409*	*€ 70.344*	*€ 175.918*	*€ 166.239*	*€ 166.239*
6.72	*Baten deelnemersbijdragen jeugdwetvervoer*	*€ 7.767*	*€ 9.174*	*€ -1.407*	*€ 916*	*€ 3.210*	*€ 9.174*	*€ 9.174*
	Baten REGIEMODEL VERVOER	€ 4.700.900	€ 4.860.583	€ -159.683	€ 725.584	€ 4.768.360	€ 4.827.526	€ 4.860.583
0.4	*Baten deelnemersbijdragen Mobiliteitsbureau (overhead)*	*€ 325.453*	*€ 347.521*	*€ -22.068*	*€ 48.007*	*€ 341.858*	*€ 347.521*	*€ 347.521*
	Totale baten	€ 5.026.352	€ 5.208.104	€ -181.752	€ 773.591	€ 5.110.218	€ 5.175.047	€ 5.208.104
6.6	*Totale lasten Wmo vervoer*	*€ 2.134.686*	*€ 2.264.553*	*€ -129.867*	*€ 340.421*	*€ 2.328.747*	*€ 2.264.553*	*€ 2.264.553*
2.5	*Totale lasten Opstappervervoer*	€ 185.349	€ 159.966	€ 25.383	€ 27.179	€ 179.585	€ 159.966	€ 159.966
4.3	*Lasten Leerlingenvervoer*	*€ 2.214.268*	*€ 2.260.651*	*€ -46.383*	*€ 286.724*	*€ 2.080.900*	*€ 2.227.594*	*€ 2.260.651*
4.3	*Lasten Gymvervoer*	*€ 158.830*	*€ 166.239*	*€ -7.409*	*€ 70.344*	*€ 175.918*	*€ 166.239*	*€ 166.239*
6.72	*Lasten Jeugdwetvervoer*	*€ 7.767*	*€ 9.174*	*€ -1.407*	*€ 916*	*€ 3.210*	*€ 9.174*	*€ 9.174*
	Lasten REGIEMODEL VERVOER	€ 4.700.900	€ 4.860.583	€ -159.683	€ 725.584	€ 4.768.360	€ 4.827.526	€ 4.860.583
0.4	*Lasten Mobiliteitsbureau (overhead)*	*€ 325.453*	*€ 347.521*	*€ -22.068*	*€ 48.007*	*€ 341.858*	*€ 347.521*	*€ 347.521*
	Totale lasten	€ 5.026.352	€ 5.208.104	€ -181.752	€ 773.591	€ 5.110.218	€ 5.175.047	€ 5.208.104
	Resultaat voor mutatie reserves	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
	Onttrekkingen reserves	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
	Toevoegingen reserves	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
	Resultaat na mutatie reserves	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00

De uitgaven en inkomsten over 2020 ten opzichte van de geactualiseerde begroting 2020 geven een positieve afwijking aan van € 181.752 (-3,5%). Dit wordt grotendeels veroorzaakt door een lagere regie- en vervoerskosten van € 159.683 (-3,1%) en lagere overheadkosten van het Mobiliteitsbureau van € 22.068 (-0,4%). De lagere regie- en vervoerskosten worden grotendeels veroorzaakt door lagere reizigersopbrengsten voor Wmo- en Opstappervervoer van € 184.864 (-3,5%) in verband met het gedaalde aantal uitgevoerde ritten. Hiervan had € 3.300 betrekking op reizigersopbrengsten die niet in rekening konden worden gebracht aangezien er door de gewijzigde taxi protocollen niet contant afgerekend kon worden tijdens de eerste Lockdown periode. Vanaf 1 juli 2020 hebben de vervoerders in overleg met het Mobiliteitsbureau ervoor gezorgd dat in alle voertuigen per pin kon worden betaald. Tenslotte was er een budgetvoordeel van € 22.068 (-0,4%) te constateren in met name de vaste personeelskosten van het Mobiliteitsbureau in verband met het vertrek en de latere vaste invulling van de functie van de coördinator.

De eenmalige kosten in 2020 bedragen € 773.591 (13,9%) en bestaan uit:

- € 674.000 Covid-19 continuïteitsvergoeding vervoerders
- € 39.975 Covid-19 gerelateerde kosten voor externe inhuur Mobiliteitsbureau
- € 24.211 Covid-19 gerelateerde kosten uitgevoerd leerlingenvervoer tijdens Lockdown
- € 16.529 Covid-19 gerelateerde regiekosten leerlingenvervoer Mobiliteitscentrale
- € 10.844 Tijdelijk gymvervoer Dantumadiel in verband met nieuwbouw campus en sporthal
- € 8.032 Covid-19 Hygiënekosten vervoerders

Van de totale eenmalige kosten in 2020 is € 762.747 Covid-19 gerelateerd.

In onderstaande toelichting worden per vervoersvorm (taakveld) de afwijkingen nader toegelicht. Het WMO-vervoer vertoont ten opzichte van de geactualiseerde begroting 2020 een afwijking van € 129.867 (-2,5%). Het aantal uitgevoerde Wmo ritten in 2020 is ten opzichte van 2019 gedaald met 48,9 procent zoals in onderstaande tabel is aangegeven. In verband met de sterk gedaalde uitgevoerde ritten door het Covid-19 virus zijn de betreffende vervoerders conform VNG advies gedeeltelijk gecompenseerd voor omzetderving hiervan. Voor het WMO vervoer is er € 340.421 aan continuïteitsvergoeding over 2020 uitbetaald. Daarnaast zijn de reizigersbijdragen voor het WMO vervoer met € 178.708 (3,4%) lager zijn dan begroot. Deze lagere reizigersopbrengsten zorgen voor lagere kostendekkende omzet bij de partners. In onderstaande tabel is de ontwikkeling van het aantal ritten voor vraagafhankelijke vervoer per partner aangegeven:

Overzicht aantal uitgevoerde ritten vraagafhankelijk vervoer 2020-2019

Partner	Realiteit 2020	Realiteit 2019	Mutatie 2020-2019	procentuele mutatie
Noardeast-Fryslân	20.837	39.621	-18.784	-47,4%
Achtkarspelen	10.042	19.433	-9.391	-48,3%
Tytsjerksteradiel	9.999	19.413	-9.414	-48,5%
Dantumadiel	8.769	18.640	-9.871	-53,0%
Ameland	948	2.018	-1.070	-53,0%
Schiermonnikoog	78	88	-10	-11,4%
Wmo vervoer	**50.673**	**99.213**	**-48.540**	**-48,9%**
Opstapper	6.130	7.536	-1.406	-18,7%
Vraagafh.vervoer	**56.803**	**106.749**	**-49.946**	**-46,8%**

Het Opstappervervoer valt € 25.383 (+0,5%) hoger uit dan begroot. Dit wordt grotendeels verklaard door de uitbetaalde continuatievergoeding voor het Opstappervervoer van € 27.179. Deze vergoeding is door Arriva in overleg met de Provincie Fryslân gedeclareerd onder de regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2020. Door het gedaalde aantal Opstapper ritten waren, net als bij het WMO vervoer, de reizigersbijdragen voor het Opstappervervoer € 6.156 (-0,1%) lager dan begroot. Deze lagere reizigersopbrengsten zorgt voor lagere kostendekkende omzet bij Arriva.

De kosten van het leerlingenvervoer zijn € 46.383 (-0,8%) lager uitgekomen dan begroot. De hoeveelheid uitgevoerde ritten voor het leerlingenvervoer nam af met 23,7 procent. In verband met de sterk gedaalde uitgevoerde ritten voor het leerlingenvervoer door het Covid-19 virus zijn de betreffende vervoerders conform VNG advies gedeeltelijk gecompenseerd voor omzetderving hiervan. Voor het leerlingenvervoer is er € 246.900 aan continuïteitsvergoeding over 2020 uitbetaald. Daarnaast is er tijdens de diverse Lockdowns er € 24.211 aan Covid-19 gerelateerd leerlingenvervoer

uitgevoerd. Dit betreft kwetsbare leerlingen en leerlingen met ouders in cruciale beroepsgroepen die tijdens de Lockdown perioden, waarbij thuisonderwijs de norm was, zijn opgevangen op de diverse kinderopvang locaties. Tenslotte is er € 16.529 vergoed aan extra regiekosten voor het plannen van alle mutaties in het leerlingenvervoer in verband met gewijzigde protocollen en roostertijden. De gewijzigde protocollen en mutaties in de roostertijden hebben gezorgd voor toegenomen inefficiëntie in het leerlingenvervoer. Het gemiddeld aantal leerlingen per rit is mede hierdoor gedaald van 4,9 naar 4,4 in 2020. Daarnaast zorgen toegenomen afwijkende indicatiestellingen voor toegenomen inefficiëntie waardoor combinaties veelal niet of maar beperkt mogelijk zijn. In onderstaande tabel is de daling van het aantal uitgevoerde ritten binnen het leerlingenvervoer per partner zichtbaar.

Overzicht aantal uitgevoerde ritten leerlingenvervoer 2020-2019

Partner	Realiteit 2020	Realiteit 2019	Mutatie 2020-2019	Procentuele mutatie 2020-2019
Noardeast-Fryslân	57.291	68.873	-11.582	-16,8%
Achtkarspelen	44.382	67.024	-22.642	-33,8%
Tytsjerksteradiel	45.147	56.634	-11.487	-20,3%
Dantumadiel	21.906	28.643	-6.737	-23,5%
Ameland	1.127	1.801	-674	-37,4%
Schiermonnikoog	1.964	2.100	-136	-6,5%
Totaal	171.817	225.075	-53.258	-23,7%

De kosten voor gymvervoer waren € 7.409 (-0,1%) lager dan begroot. Dit wordt veroorzaakt door uitgevallen gymvervoer in het kader van de Covid-19 maatregelen. In de kosten voor gymvervoer is opgenomen een continuïteitsbijdrage voor gederfde omzet van gymvervoer van € 59.500. Van de totale kosten voor gymvervoer is er voor € 10.844 aan tijdelijk uitgevoerd gymvervoer voor de gemeente Dantumadiel uitgegeven in verband met de nieuwbouw van een nieuwe campus met sporthal.

De gemeente Noardeast-Fryslan en Achtkarspelen maken voor in totaal vijf personen gebruik van Jobinder vervoer welke geïndiceerd zijn via de jeugdwet. Het gaat hier veelal om vervoer naar scholen of zorginstellingen c.q. zorgboerderijen.
De betreffende kosten voor jeugdwetvervoer zijn € 1.407 (0,03%) lager uitgekomen dan begroot. Dit heeft grotendeels betrekking op lager uitgevoerd jeugdwetvervoer in verband met de Corona maatregelen. Voor jeugdwetvervoer is er € 916 uitbetaald aan de vervoerders voor continuïteitsvergoeding.

Tenslotte blijven de kosten van het Mobiliteitsbureau € 22.068 (6,4%) binnen budget. Zie onderstaande specificatie. Zoals onderstaand is aangegeven heeft het voordeel grotendeels betrekking op lagere vaste personeelskosten in verband met het vertrek van de Coördinator in mei 2020 welke per 1 september 2020 weer is ingevuld. De hogere overige kosten en onvoorzien hebben betrekking op € 39.975 extra externe inhuur voor Covid-19 gerelateerde werkzaamheden en is er € 8.032 uitbetaald aan gedeclareerde hygiënekosten van vervoerders voor schoonmaakmiddelen, mondkapjes en spatschermen.

Baten en lasten overhead 2020

Omschrijving	Totaal GR Mobiliteitsbureau		
	Realisatie 2020	Geactualiseerde Begroting 2020	Verschil
	ex BTW	*ex BTW*	*ex BTW*
PERSONEEL	€ 134.553	€ 188.512	€ -53.960
KOSTEN FLEXIBELE INZET	€ 83.779	€ 79.587	€ 4.193
FACILITAIRE KOSTEN	€ 40.730	€ 41.570	€ -840
OVERIGE BEDRIJFSKOSTEN	€ 16.362	€ 9.917	€ 6.445
Ontwikkelkosten en onvoorzien (Covid-19)	€ 50.028	€ 27.934	€ 22.094
MOBILITEITSBUREAU	€ 325.453	€ 347.521	€ -22.068

4.3 Overzicht algemene dekkingsmiddelen en onvoorzien

Het Mobiliteitsbureau beschikt gedurende het jaar door bevoorschotting van de partners over algemene dekkingsmiddelen. Er zijn geen toevoegingen of onttrekkingen geweest in 2020 aan reserves of voorzieningen.



5 Verplichte paragrafen BBV

5.1 Algemene toelichting

Het betreft hier de volgens het Besluit Begroting en Verantwoording verplichte paragrafen. In deze jaarrekening zijn alleen de paragrafen opgenomen die relevant zijn voor het Mobiliteitsbureau. De paragrafen grondbeleid, lokale heffingen en onderhoud kapitaalgoederen zijn niet van toepassing op de Gemeenschappelijke Regeling Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân en komen daarom in dit jaarverslag niet voor.

De verplichte paragrafen zijn op de volgende pagina's opgenomen en betreffen achtereenvolgens:

- Weerstandvermogen en risicobeheersing;
- Financiering;
- Bedrijfsvoering;
- Verbonden partijen.

5.2 Weerstandvermogen en risicobeheersing

Algemeen

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.

Kengetallen

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:

- Netto schuldquote
- De solvabiliteitsratio
- Structurele exploitatieruimte

Doordat alle baten en lasten van het Mobiliteitsbureau worden afgerekend met de gemeenten en provincie, en geen vermogen wordt opgebouwd, hebben deze kengetallen beperkte waarde.

Kengetal	Realisatie 2020	Geactualiseerde begroting 2020	Realisatie 2019
Netto schuldpositie	0%	0%	0%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor leningen	0%	0%	0%
Solvabiliteitsratio	0%	0%	0%
Structurele exploitatieruimte	0%	0%	0%

Toelichting

Netto schuldquote

Dit kengetal geeft inzicht in het niveau van de schuldenlast van het Mobiliteitsbureau ten opzichte van de omzet. Het geeft zodoende een indicatie in welke mate de rentelasten en aflossingen op de exploitatie drukken. De netto schuldquote gecorrigeerd voor leningen is eveneens 0%, omdat er in verhouding tot de omzet geen vaste financieringsmiddelen zijn.

Solvabiliteitsratio

Dit kengetal geeft inzicht in de mate waarin het Mobiliteitsbureau in staat is aan de financiële verplichtingen te voldoen. Dit kengetal is 0%, omdat jaarlijks alle baten en lasten afgerekend worden met de partners. Er wordt dus geen eigen vermogen aangehouden of opgebouwd.

Structurele exploitatieruimte

Dit kengetal is van belang om te kunnen beoordelen welke structurele ruimte het Mobiliteitsbureau heeft om de eigen lasten te dragen, of welke structurele stijging van de baten of structurele daling van de lasten daarvoor nodig is. Dit kengetal is 0%, omdat alle (incidentele) baten en lasten worden afgerekend met de gemeenten en de Provincie.

Grondexploitatie en belastingcapaciteit

Deze kengetallen zijn voor het Mobiliteitsbureau niet van toepassing.

5.3 Financiering

Treasury

Treasury heeft als doel het sturen en beheersen, het verantwoorden over en het toezicht houden op de financiële vermogenswaarden, de financiële positie en de hieraan verbonden risico's. De uitvoering van treasury is geregeld in de uitvoeringsregeling Financiering decentrale overheden (Ufdo). De treasuryfunctie binnen het Mobiliteitsbureau dient uitsluitend de publieke taak en geschiedt binnen de regeling schatkistbankieren decentrale overheden en regeling uitzettingen en derivaten decentrale overheden (Ruddo). De regels met betrekking tot de treasury zijn neergelegd in de financiële verordening (artikel 212 Gemeentewet en artikel 213 Provinciewet) en het treasury statuut van het Mobiliteitsbureau.

Financieringspositie

Het Mobiliteitsbureau maakt sinds de oprichting geen gebruik van langlopende geldleningen. Om financiële middelen beschikbaar te hebben voor de reguliere bedrijfsvoering op basis van de

vastgestelde begroting worden per kwartaal voorschotten in rekening gebracht bij de partners en opdrachtgevers.

Wet- en regelgeving

In de wet FIDO is vastgelegd wat het bedrag is dat voor een periode van maximaal een jaar geleend mag worden (kasgeldlimiet). Voor het Mobiliteitsbureau is de kasgeldlimiet voor 2020 € 419.000. Dit is tevens de vrije ruimte aangezien op grond van de vastgestelde Regeling Bedrijfsvoeringsorganisatie Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân en het treasurystatuut van het Mobiliteitsbureau geen leningen worden opgenomen via de geld- of kapitaalmarkt. Het Mobiliteitsbureau heeft in 2020 geen kasgeldleningen afgesloten en voldoet hiermee aan de limiet. De benodigde middelen ontvangt het Mobiliteitsbureau via bevoorschotting per kwartaal van de partners. Er is derhalve alleen sprake van kortlopend renterisico van maximaal drie maanden over de ontvangen bevoorschotting via rekening courant. Indien het saldo op rekening courant groter is dan de kasgeldlimiet wordt het meerdere automatisch afgeroomd naar de rekening bij de centrale schatkist. Bij tekorten wordt het overtollige kasgeld weer opgenomen. Aangezien er geen rentebaten en rentelasten zijn verrekend is de renteomslag vastgesteld op nul procent.

Rentetoerekening conform BBV

Totaal GR Mobiliteitsbureau	
Omschrijving	**Realisatie 2020**
A1. Externe rentelasten over de lange financiering	€ 0,00
A2. Externe rentelasten over de korte financiering	€ 0,00
B. Externe rentebaten	€ 0,00
Totaal door te rekenen externe rente	
C1. Rente die aan de grondepoitatie moet worden doorberekend	€ 0,00
C2. Rente van projectfinanciering die aan het betreffende taakveld wordt toegerekend	€ 0,00
Saldo door te berekenen externe rente	
D1. Rente over eigen vermogen	€ 0,00
D2 Rente over voorzieningen	€ 0,00
Aan taakvelden (programma's inclusief overizcht overhead) toe te rekenen rente	
E. Werkelijk aan taakvelden (programma's inclusief overzicht overhead)	
toegerekende rente (renteomslag)	€ 0,00
F. Renteresultaat op het taakveld treasury	€ 0,00
Beoordeling hoogte renteomslag:	
Boekwaarde investeringen op 1 januari 2018	€ 0,00
Aan taakvelden (programma's inclusief overizcht overhead) toe te rekenen rente	€ 0,00
Renteomslag	0,0%
Verschil (moet minder zijn dan 0,5%)	0,0%
Rente-omslag 2017-2020	**0,0%**

Renterisiconorm

Het Mobiliteitsbureau blijft binnen de renterisiconorm van € 1,11 miljoen aangezien de vrije ruimte In 2020 € 1,11 miljoen bedroeg. Derhalve is er in 2020 geen overschrijding geweest van de renterisiconorm.

Schatkistbankieren

In de gemeenschappelijke regeling zoals die eerder dit jaar is opgericht, is bepaald dat de gemeenten en Provincie per kwartaal op voorschotbasis de bijdrage gaan betalen. Dit geldt ook voor de opdrachtgevers waarmee een DienstVerleningsOvereenkomst is afgesloten. In principe betekent dit dat het Mobiliteitsbureau voldoende liquiditeiten heeft om de lopende uitgaven te kunnen voldoen. Op 11 december 2013 is het wetsvoorstel aangenomen door de Tweede Kamer om schatkistbankieren mogelijk te maken. Voor de GR betekent dit dat alle liquide middelen die in een kwartaal gemiddeld het drempelbedrag van € 250.000 overstijgen, afgeroomd moeten worden naar een daartoe geopende werkrekening Schatkistbankieren (SKB), waarna de Bank Nederlandse Gemeente (BNG) het doorstort naar 's Rijks schatkist.

5.4 Bedrijfsvoering

Het Mobiliteitsbureau is een organisatie die 'lyts en linich' is georganiseerd.
Het is 'lyts' omdat we werken met een kleine vaste bezetting die de structurele taken uitvoert. Niet alles kan door de vaste bezetting worden gedaan. Op gezette tijden zullen meer mensen betrokken zijn bij het Mobiliteitsbureau. Denk bijvoorbeeld aan het uitvoeren van een deeltaak, of de inhuur van specialistische kennis. Zelf doen wat nodig is en in de samenwerking slim organiseren waar het kan; zo blijft de organisatie 'linich' en de vaste kostenpost beperkt.



6 Jaarrekening

6.1 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling.

Algemeen

De jaarrekening is opgesteld met inachtneming van de voorschriften die het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) daarvoor geeft. De jaarrekening is gebaseerd op basis van verwachte continuïteit. Om de grondslagen en regels voor het opstellen van de jaarrekening te kunnen toepassen, is het nodig dat de leiding van de instelling over verschillende zaken zich een oordeel vormt en dat de leiding schattingen maakt die essentieel zijn voor de in de jaarrekening opgenomen bedragen. Indien het voor het geven van het vereiste inzicht noodzakelijk is, is de aard van deze oordelen en schattingen inclusief de bijbehorende veronderstellingen opgenomen bij de toelichting op de betreffende jaarrekeningposten. De vergelijkende cijfers zijn overeenkomstig de jaarrekening 2019 verantwoord er hebben geen schattingswijzigingen of stelselwijzigingen plaatsgevonden. Het toerekening beginsel van de jaarrekening is gebaseerd op de periode waarin de kosten zijn gemaakt of de prestatie is geleverd.

Covid-19 compensatie en schattingen

De maatregelen van het Rijk om de verspreiding van het coronavirus tegen te gaan raken ook het Mobiliteitsbureau Noordoost-Fryslân, de aangesloten gemeenten, vervoerders en haar inwoners in 2020 en 2021. De continuïteit van onze dienstverlening staat onder druk door vraaguitval, ziekte en continuïteits-vraagstukken bij vervoerders. Op grond hiervan is de continuïteitsregeling en de regeling voor hygiënekosten welke conform VNG advies worden uitgevoerd vanaf medio maart 2020 van kracht. De continuïteitsregeling compenseert gedeeltelijk gederfde omzet. Deze regeling is in 2021 verlengd tot vooreerst eind juni 2021. In juli zal het bestuur besluiten of deze regeling voor omzetderving van de vervoerders verlengd moet gaan worden. Mede door de bovengenoemde genomen maatregelen tijdens de Corona crises is de continuïteit van de organisatie geborgd en niet in geding.

In de jaarrekening zijn vergoedingen aan vervoerders verantwoord die verband houden met coronacompensatie voor vraaguitval. Op basis van de beschikbare informatie van vervoerders, de landelijke afspraken en regelingen voor de vervoerssector en het standpunt van de Europese commissie inzake mogelijke staatssteun, heeft Jobinder een inschatting gemaakt van het feitelijk beroep/recht op compensatie. De informatie is op dit moment nog niet volledig geanalyseerd en dient definitieve overeenstemming met de vervoerders nog plaats te vinden. De beste inschatting van 1 juli 2021 is in de jaarstukken verwerkt maar het is mogelijk dat op basis van de nog te voeren gesprekken tot gedeeltelijk terugvordering wordt overgegaan. Voorzichtigheidshalve is hiermee in de jaarrekening geen rekening gehouden.

Grondslagen voor waardering

De waardering van de activa en de passiva vindt plaats op basis van historische kosten. Tenzij het betreffende balansonderdeel anders vermeldt worden de activa en passiva opgenomen tegen nominale waarden.

De financiële verordening van het Mobiliteitsbureau is vastgesteld in de bestuursvergadering van 30 november 2017. Er is bepaald dat het Mobiliteitsbureau geen eigen vermogen heeft en dat conform de afgesproken verdeelsleutels de kosten over de partners worden verdeeld.

Immateriële-, materiële- en financiele vaste activa

Geen

Vorderingen

De vorderingen zijn gewaardeerd tegen de nominale waarde. Vorderingen wegens oninbaarheid worden met de nominale waarde van de vorderingen verrekend.

Liquide middelen

De liquide middelen zijn gewaardeerd tegen de nominale waarde.

Overlopende activa

De overlopende activa zijn gewaardeerd tegen de nominale waarde. In de balans worden onder de overlopende activa afzonderlijk opgenomen: de van Europese en Nederlandse overheidslichamen nog te ontvangen voorschotbedragen die ontstaan door voorfinanciering van het Mobiliteitsbureau.

Eigen Vermogen, voorzieningen en vaste schulden

Geen

Netto-vlottende schulden met een rente typische looptijd korter dan 1 jaar

De waardering van netto- vlottende schulden met een rente typische looptijd korter dan 1 jaar geschiedt tegen nominale waarde.

Overlopende passiva

De waardering van overlopende passiva geschiedt tegen nominale waarde. In de balans worden afzonderlijk onder overlopende passiva opgenomen de verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen en de van Europese en Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen aan het Mobiliteitsbureau die dienen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren. Op basis van adviezen vanuit de VNG zijn de vervoerders van Jobinder in verband met het Covid-19 virus gedeeltelijk gecompenseerd voor

gederfde omzet. Aangezien er tijdens het afsluiten van de jaarrekening in juni 2021 nog niet een definitieve afrekening kan worden vastgesteld van de continuatievergoeding ontstaat er een onzekerheid. In de jaarrekening van 2020 zijn de uitbetaalde continuatievergoedingen opgenomen. Eventuele verschillen zullen in 2020 verrekend worden. Op basis van de aangegeven richtlijnen zal er maximaal € 15.000 terug worden gevorderd van de vervoerders.

6.2 Balans

Model Balans volgens het BBV	Geldend voor jaarstukken 2020			
Vaste activa	Huidig boekjaar 31 dec 2020		Huidig boekjaar 31 dec 2019	
Immateriele vaste activa (art. 34)		0		0
Materiele vaste activa (art. 35)		0		0
Financiele vaste activa (art. 36)		0		0
Totaal vaste activa		0		0
Vlottende activa				
Voorraden (art. 38)		0		0
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan 1 jaar (art. 39)		509.344		368.022
a. Vorderingen op openbare lichamen	0		0	
b. Verstrekte kasgeldleningen aan openbare lichamen als bedoeld in 1a Wet FIDO	0		0	
c. Overige verstrekte kasgeldleningen	0		0	
d. Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan 1 jaar	483.816		348.188	
e. Rekening-courant verhouding met het Rijk	0		0	
f. Rekening-courant verhoudingen met niet-financiele instellingen	0		0	
g. Uitzettingen in de vorm van Nederlands schuldpapier met een rentetypsiche looptijd korten dan 1 jaar	0		0	
h.Overige vorderingen	25.529		19.834	
i. Overige uitzettingen	0		0	
Liquide middelen (artikel 40, hoeft dus niet afzonderlijk!)		3.432		242.585
Kassaldi	*0*		*0*	
Banksaldi	3.432		*242.585*	
Overlopende activa (art. 40a)		246.474		175.067
a. Van Europese en Nederlandse overheidslichamen nog te ontvangen voorschotbedragen die ontstaan door voorfinanciering op uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel, te ontvangen van:				
1. Europese overheidslichamen	0		0	
2. Het Rijk	89.118		7.834	
3. Overige Nederlandse overheidslichamen	157.356		167.233	
b.Overige nog te ontvangen bedragen en vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen	0		0	
Totaal vlottende activa		759.250		785.674
Totaal generaal		759.250		785.674

Model Balans volgens het BBV	Geldend voor jaarstukken 2020			
Vaste passiva	Huidig boekjaar 31 dec 2020		Huidig boekjaar 31 dec 2019	
Eigen vermogen (art. 43 lid 1)		0		0
Voorzieningen (art. 44)		0		0
Vaste schulden (art. 46)		0		0
Totaal vaste passiva		0		0
Vlottende passiva				
Netto vlottende schulden (art. 48)		40.704		276.922
a. Kasgeldleningen aangegaan bij openbare lichamen als bedoeld in artikel 1a Wet FIDO	0		0	
b. Overige kasgeldleningen	0		0	
c. Banksaldi	0		0	
d. Overige schulden	40.704		276.922	
Overlopende passiva (art. 49)		718.546		508.752
a. Verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen (m.u.v. arbeidskostengerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume)	369.909		279.186	
b. Van Europese en Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen voor uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel die dienen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren, ontvangen van:				
1. Europese overheidslichamen	0		0	
2. Het Rijk	0		0	
3. Overige Nederlandse overheidslichamen	348.637		229.566	
Totaal vlottende passiva		759.250		785.674
Totaal generaal		759.250		785.674

6.3 Toelichting op de balans

Activa

Vaste activa

Het Mobiliteitsbureau bezit geen vaste activa. Door middel van een dienstverleningsovereenkomst met de gemeente Noardeast-Fryslân zijn de benodigde roerende en onroerende goederen in 2020 gehuurd.

Vlottende activa

De overige vordering heeft betrekking op de nog te ontvangen te incasseren eigen bijdrage voor WMO-vervoer over 2020 en de eindafrekening 2020 voor Opstappervervoer. De overlopende activa hebben betrekking op de eindafrekeningen over 2020 welke de partners op balansdatum nog moeten voldoen aan het Mobiliteitsbureau en een vordering op het Rijk in verband met terug te vorderen btw over 2020.

Banksaldo en schatkistbankieren

Decentrale overheden zijn verplicht hun overtollige middelen in 's Rijks schatkist aan te houden. Het drempelbedrag dat het Mobiliteitsbureau maximaal mag aanhouden als banksaldo in 2020 bedraagt

€ 250.000. Deze limiet is niet overschreden. Het meerdere wordt automatisch afgeroomd naar de rekening bij de centrale schatkist. Het betreffende banksaldo en het aandeel in de centrale schatkist is per kwartaal in onderstaande tabel gespecificeerd aangegeven per kwartaal ultimo.

Overzicht banksaldi 2020

Omschrijving	31-12-2019	31-3-2020	30-6-2020	30-9-2020	31-12-2020
Bank	242.585	61.284	100.468	29.951	3.432
Schatkistbankieren	348.188	543.451	379.360	604.858	483.816
Totaal	590.774	604.735	479.828	634.808	487.247

Passiva

Vaste passiva

Het Mobiliteitsbureau houdt geen eigen vermogen en voorzieningen aan. Daarnaast worden geen vaste leningen aangetrokken. Dit is conform hetgeen is vastgelegd in de statuten van de GR en het treasury statuut.

Vlottende passiva

De overige schulden bestaan uit crediteurenposities welke met name betrekking hebben op nog te betalen facturen die ontvangen zijn in 2020. De overlopende passiva hebben betrekking op facturen die januari 2020 zijn ontvangen maar die betrekking hebben op afgenomen diensten van het Mobiliteitsbureau en kosten van regie en vervoer over 2020 en eindafrekeningen over 2020 waarbij op onderdelen de partners in 2020 bedragen terug ontvangen van het Mobiliteitsbureau.

Drempelbedrag begrotingsjaar 2020

Het drempelbedrag waarover verantwoording wordt afgelegd voor 2020 bedraagt € 250.000.

Langlopende financiële verplichtingen en rechten

Het Mobiliteitsbureau is voor een bepaalde periode verbonden aan verschillende, niet uit de balans blijkende financiële verplichtingen. Hieronder volgt een specificatie van de betreffende contractuele verplichtingen per ultimo 2020:

Lopende contracten per 31/12/2020

Crediteur	Omschrijving contract	Einddatum	waarde 31-12-2020
Dorenbos Vervoer Management	Vervoerscontract	31-12-2022	3.852.951
Taxi NOF	Vervoerscontract	31-12-2022	2.629.911
Taxicentrale Waaksma B.V.	Vervoerscontract	31-12-2022	1.624.788
Connexxion Taxi Services	Contract regiecentrale	31-12-2022	961.691
Taxi Postma	Vervoerscontract	31-12-2022	585.757
Noardeast-Fryslan	DVO inzake Detachtering, huisvesting en ICT Mobiliteitsbureau	31-12-2022	276.368
		Totaal	9.931.466

* Waarde exclusief BTW

Alleen verplichtingen boven de € 50.000 exclusief BTW zijn aangegeven.

6.4 Overzicht baten en lasten per taakveld

Baten en lasten 2020 per taakveld excl. BTW

Totaal GR Mobiliteitsbureau									
Taakveld	Omschrijving	Realisatie 2020	Geactualiseerde begroting 2020	Verschil	Eenmalige baten/lasten	Begroting origineel 2020	Begroting origineel gecorrigeerd 2020	Geactualiseerde begroting 2020
		ex BTW	ex BTW	ex BTW	ex BTW	ex BTW	ex BTW	ex BTW
6.6	Deelnemersbijdragen Wmo vervoer	€ 1.975.294	€ 1.926.453	€ 48.841	€ 340.421	€ 2.019.282	€ 1.926.453	€ 1.926.453
6.6	Baten reizigersbijdragen Wmo vervoer	€ 159.392	€ 338.100	€ -178.708		€ 309.465	€ 338.100	€ 338.100
6.6	*Totale Baten Wmo vervoer*	*€ 2.134.686*	*€ 2.264.553*	*€ -129.867*	*€ 340.421*	*€ 2.328.747*	*€ 2.264.553*	*€ 2.264.553*
2.5	Deelnemersbijdragen Opstappervervoer	€ 168.505	€ 136.966	€ 31.539	€ 27.179	€ 156.880	€ 136.966	€ 136.966
2.5	Baten reizigersbijdrage Opstappervervoer	€ 16.844	€ 23.000	€ -6.156		€ 22.705	€ 23.000	€ 23.000
2.5	*Totale Baten Opstappervervoer*	*€ 185.349*	*€ 159.966*	*€ 25.383*	*€ 27.179*	*€ 179.585*	*€ 159.966*	*€ 159.966*
4.3	*Baten deelnemersbijdragen Leerlingenvervoer*	*€ 2.214.268*	*€ 2.260.651*	*€ -46.383*	*€ 286.724*	*€ 2.080.900*	*€ 2.227.594*	*€ 2.260.651*
4.3	*Baten deelnemersbijdragen gymvervoer*	*€ 158.830*	*€ 166.239*	*€ -7.409*	*€ 70.344*	*€ 175.918*	*€ 166.239*	*€ 166.239*
6.72	*Baten deelnemersbijdragen jeugdwetvervoer*	*€ 7.767*	*€ 9.174*	*€ -1.407*	*€ 916*	*€ 3.210*	*€ 9.174*	*€ 9.174*
	Baten REGIEMODEL VERVOER	€ 4.700.903	€ 4.860.583	€ -159.680	€ 725.584	€ 4.768.360	€ 4.827.526	€ 4.860.583
0.4	*Baten deelnemersbijdragen Mobiliteitsbureau (overhead)*	*€ 325.453*	*€ 347.521*	*€ -22.068*	*€ 48.007*	*€ 341.858*	*€ 347.521*	*€ 347.521*
	Totale baten	€ 5.026.352	€ 5.208.104	€ -181.752	€ 773.591	€ 5.110.218	€ 5.175.047	€ 5.208.104
6.6	*Totale lasten Wmo vervoer*	*€ 2.134.686*	*€ 2.264.553*	*€ -129.867*	*€ 340.421*	*€ 2.328.747*	*€ 2.264.553*	*€ 2.264.553*
2.5	*Totale lasten Opstappervervoer*	€ 185.349	€ 159.966	€ 25.383	€ 27.179	€ 179.585	€ 159.966	€ 159.966
4.3	*Lasten Leerlingenvervoer*	*€ 2.214.268*	*€ 2.260.651*	*€ -46.383*	*€ 286.724*	*€ 2.080.900*	*€ 2.227.594*	*€ 2.260.651*
4.3	*Lasten Gymvervoer*	*€ 158.830*	*€ 166.239*	*€ -7.409*	*€ 70.344*	*€ 175.918*	*€ 166.239*	*€ 166.239*
6.72	*Lasten Jeugdwetvervoer*	*€ 7.767*	*€ 9.174*	*€ -1.407*	*€ 916*	*€ 3.210*	*€ 9.174*	*€ 9.174*
	Lasten REGIEMODEL VERVOER	€ 4.700.903	€ 4.860.583	€ -159.680	€ 725.584	€ 4.768.360	€ 4.827.526	€ 4.860.583
0.4	*Lasten Mobiliteitsbureau (overhead)*	*€ 325.453*	*€ 347.521*	*€ -22.068*	*€ 48.007*	*€ 341.858*	*€ 347.521*	*€ 347.521*
	Totale lasten	€ 5.026.352	€ 5.208.104	€ -181.752	€ 773.591	€ 5.110.218	€ 5.175.047	€ 5.208.104
	Resultaat voor mutatie reserves	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
	Onttrekkingen reserves	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
	Toevoegingen reserves	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00
	Resultaat na mutatie reserves	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00		€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00

Bovenstaand zijn de baten en lasten aangegeven per taakveld. De geactualiseerde begroting voor 2020 is door het bestuur vastgesteld op 17 december 2020. De begroting 2020 is gewijzigd in verband met verwachte Covid-19 effecten en aangegane financiële verplichtingen inzake meerwerk 2020 en de contractverlenging 2021-2022 met de Mobiliteitscentrale.

De kosten van het Mobiliteitsbureau betreffen de overhead kosten in onderstaande tabel zijn deze nader gespecificeerd. De overheadkosten van het Mobiliteitsbureau zijn evenredig verdeeld over de partners conform de vastgestelde verdeelsystematiek.

Baten en lasten overhead 2020

	Totaal GR Mobiliteitsbureau		
Omschrijving	Realisatie 2020	Geactualiseerde Begroting 2020	Verschil
	ex BTW	*ex BTW*	*ex BTW*
PERSONEEL	€ 134.553	€ 188.512	€ -53.960
KOSTEN FLEXIBELE INZET	€ 83.779	€ 79.587	€ 4.193
FACILITAIRE KOSTEN	€ 40.730	€ 41.570	€ -840
OVERIGE BEDRIJFSKOSTEN	€ 16.362	€ 9.917	€ 6.445
Ontwikkelkosten en onvoorzien (Covid-19)	€ 50.028	€ 27.934	€ 22.094
MOBILITEITSBUREAU	**€ 325.453**	**€ 347.521**	**€ -22.068**

6.5 Toelichtingen overzicht baten en lasten

Algemeen

In het financieel statuut is vastgelegd dat jaarlijks alle lasten van het Mobiliteitsbureau worden verrekend met de partners conform de door het bestuur vastgestelde verdeelsleutels. De opbrengsten en de lasten zijn aangegeven exclusief btw aangezien het Mobiliteitsbureau voor de btw aangifte wordt aangemerkt als belaste onderneming waarbij alle btw belast en verrekenbaar is.

Mobiliteitscentrale

De kosten van de Mobiliteitscentrale bestaan uit de regiekosten van de Mobiliteitscentrale zoals contractueel afgesloten en automatiseringskosten en normeringskosten in verband met ritregistratie van de betreffende vervoerders. Daarnaast is er voor € 16.529 vergoed aan extra Covid-19 gerelateerde regiekosten voor het plannen van alle mutaties in het leerlingenvervoer in verband met gewijzigde protocollen en roostertijden.

WMO-vervoer

Het WMO-vervoer vertoont ten opzichte van de geactualiseerde begroting 2020 een afwijking van € 129.867 (-2,5%). Het aantal uitgevoerde Wmo ritten in 2020 is ten opzichte van 2019 gedaald met 48,9 procent. In verband met de sterk gedaalde uitgevoerde ritten door het Covid-19 virus zijn de betreffende vervoerders conform VNG advies gedeeltelijk gecompenseerd voor omzetderving hiervan. Voor het WMO vervoer is er € 340.421 aan continuïteitsvergoeding over 2020 uitbetaald. Daarnaast zijn de reizigersbijdragen voor het WMO vervoer met € 178.708 (3,4%) lager zijn dan begroot. Deze lagere reizigersopbrengsten zorgen voor lagere kostendekkende omzet bij de partners.

Opstapper vervoer

Het Opstappervervoer valt € 25.383 (+0,5%) hoger uit dan begroot. Dit wordt grotendeels verklaard door de uitbetaalde continuatievergoeding voor het Opstappervervoer van € 27.179. Deze vergoeding is door Arriva in overleg met de Provincie Fryslân gedeclareerd onder de regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2020. Door het gedaalde aantal Opstapper ritten waren, net als bij het WMO vervoer, de reizigersbijdragen voor het Opstappervervoer € 6.156 (-0,1%) lager dan begroot. Deze lagere reizigersopbrengsten zorgt voor lagere kostendekkende omzet bij Arriva.

Leerlingenvervoer

betreffende vervoerders conform VNG advies gedeeltelijk gecompenseerd voor omzetderving hiervan. Voor het leerlingenvervoer is er € 246.900 aan continuïteitsvergoeding over 2020 uitbetaald. Daarnaast is er tijdens de diverse Lockdowns er € 24.211 aan Covid-19 gerelateerd leerlingenvervoer

uitgevoerd. Dit betreft kwetsbare leerlingen en leerlingen met ouders in cruciale beroepsgroepen die tijdens de Lockdown perioden, waarbij thuisonderwijs de norm was, zijn opgevangen op de diverse kinderopvang locaties. Tenslotte is er € 16.529 vergoed aan extra regiekosten voor het plannen van alle mutaties in het leerlingenvervoer in verband met gewijzigde protocollen en roostertijden. De gewijzigde protocollen en mutaties in de roostertijden hebben gezorgd voor toegenomen inefficiëntie in het leerlingenvervoer. Het gemiddeld aantal leerlingen per rit is mede hierdoor gedaald van 4,9 naar 4,4 in 2020. Daarnaast zorgen toegenomen afwijkende indicatiestellingen voor toegenomen inefficiëntie waardoor combinaties veelal niet of maar beperkt mogelijk zijn.

Gymvervoer

De kosten voor gymvervoer waren € 7.409 (-0,1%) lager dan begroot. Dit wordt veroorzaakt door uitgevallen gymvervoer in het kader van de Covid-19 maatregelen. In de kosten voor gymvervoer is opgenomen een continuïteitsbijdrage voor gederfde omzet van gymvervoer van € 59.500. Van de totale kosten voor gymvervoer is er voor € 10.844 aan tijdelijk uitgevoerd gymvervoer voor de gemeente Dantumadiel uitgegeven in verband met de nieuwbouw van een nieuwe campus met sporthal.

Jeugdwetvervoer

De gemeente Noardeast-Fryslan en Achtkarspelen maken voor in totaal vijf personen gebruik van Jobinder vervoer welke geïndiceerd zijn via de jeugdwet. Het gaat hier veelal om vervoer naar scholen of zorginstellingen c.q. zorgboerderijen.
De betreffende kosten voor jeugdwetvervoer zijn € 1.407 (0,03%) lager uitgekomen dan begroot. Dit heeft grotendeels betrekking op lager uitgevoerd jeugdwetvervoer in verband met de Corona maatregelen. Voor jeugdwetvervoer is er € 916 uitbetaald aan de vervoerders voor continuïteitsvergoeding.

Mobiliteitsbureau

Tenslotte blijven de kosten van het Mobiliteitsbureau € 22.068 (6,4%) binnen budget. Zie onderstaande specificatie. Zoals onderstaand is aangegeven heeft het voordeel grotendeels betrekking op lagere vaste personeelskosten in verband met het vertrek van de Coördinator in april 2021 welke per 1 september 2021 weer is ingevuld. De hogere overige kosten en onvoorzien hebben betrekking op € 39.975 extra externe inhuur voor Covid-19 gerelateerde werkzaamheden en is er € 8.032 uitbetaald aan gedeclareerde hygiënekosten van vervoerders voor schoonmaakmiddelen, mondkapjes en spatschermen.

Wet normering bezoldiging topfunctionarissen

Binnen het Mobiliteitsbureau zijn geen topfunctionarissen werkzaam die meer verdienen dan de maximale bezoldigingsnorm. Daarnaast zijn er geen bestuursleden die een bezoldiging vanuit de GR hebben ontvangen in 2020 van meer dan € 1.700. Zie onderstaande specificatie.

Topfunctionarissen met een bezoldiging van € 1.700 of minder

Naam topfunctionaris	Functie
De heer A.G.A. Bouwman	Wethouder Tytsjerksteradiel
Mevrouw M.A. Fokkens-Kelder	Gedeputeerde Provincie Fryslân
Mevrouw P.H. de Graaf-van der Meer	Wethouder Noardeast-Fryslân
De heer J.D. De Vries	Wethouder Noardeast-Fryslân
Mevrouw P.M. Jonker	Wethouder Achtkarspelen
De heer C.A. Wielstra	Wethouder Dantumadiel

7 Ondertekening

Vastgesteld in de vergadering van het bestuur van de GR Bedrijfsvoeringsorganisatie Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân op 1 juli 2021.

De heer A.G.A. Bouwman MA
Voorzitter Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân
Wethouder Tytsjerksteradiel

Mevrouw P.M. Jonker
Wethouder Achtkarspelen

De heer J.D. De Vries
Wethouder Noardeast-Fryslân

De heer ing. C.A. Wielstra
Wethouder Dantumadiel

Mevrouw mr. M.A. Fokkens-Kelder
Gedeputeerde Provincie Fryslân

De heer mr. H.J. Jonker MSc.
Ambtelijk secretaris bestuur

Colofon

Opgesteld door:

Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân :	Paul Maasbommel | coördinator
	Jacob Dijkstra | controller

Behandeld in:

Financiële werkgroep	23 juni 2021
Auditcommissie	24 juni 2021
Bestuur Mobiliteitsbureau:	1 juli 2021

Mobiliteitsbureau
Jobinder

Hynsteblom 4
9104 BR Damwâld
info@mobiliteitsbureau.nl

jobinder

ferfier yn ús regio

Begroting GR Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân 2022

Hynsteblom 4
9104 BR Damwâld
info@mobiliteitsbureau.nl

Inhoudsopgave

1 Inleiding 3
1.1. Taken Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân 3
1.2. Bedrijfsvoeringsorganisatie Mobiliteitsbureau 3
..... 4
1.3. Organogram Mobiliteitsbureau 4
2. Het programmaplan van de beleidsbegroting 5
2.1. Beleidskaders 2022 5
2.2. Indicatoren 8
3. De BBV paragrafen van de beleidsbegroting 11
3.1. Paragraaf lokale heffingen 11
3.2. Paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing 11
3.3. Paragraaf onderhoud kapitaalgoederen 12
3.4. Paragraaf financiering 12
3.5. Paragraaf bedrijfsvoering 13
3.6. Paragraaf verbonden partijen 13
3.7. Paragraaf grondbeleid 13
4. Financiële begroting 14
4.1. Budgettaire kaders 15
4.2. Toelichting begroting 2022 16
4.3. Toelichting financiële gevolgen Covid-19 16
4.4. Opbrengsten deelnemers 16
4.5. Kosten overhead 17
5. Bijlagen 18
5.1. Geprognosticeerde balans 18
5.2. Overzicht van structurele en incidentele baten en lasten 19
5.3. Bijdrage per deelnemer 2022 20
5.4. Definitie prestatie-indicatoren 21

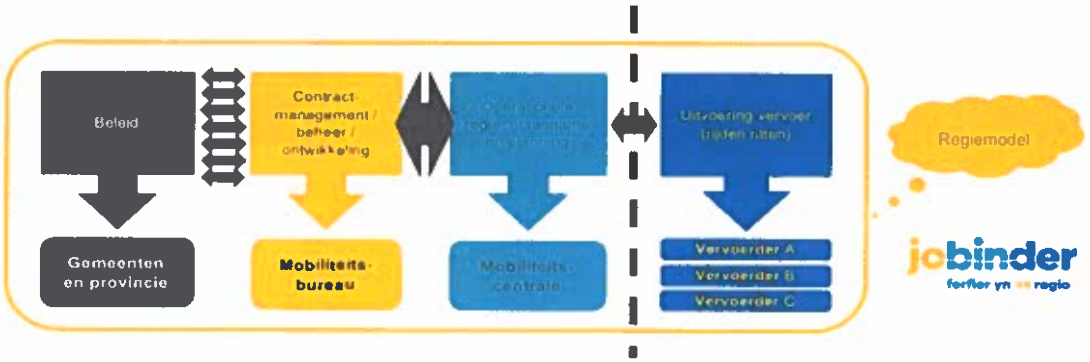
1 Inleiding

Voor u ligt de begroting 2022 van de GR Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân. Door de nog immer voortdurende onduidelijkheid over de gevolgen van de pandemie door het Covid-19 virus voor de langere termijn is de begroting voor 2022 niet veel meer dan een doorvertaling van de cijfers zoals die vanaf 2021 voor de langere termijn waren voorzien. Daar waar mogelijk zijn de indexeringen en andere niet virus-afhankelijke wijzigingen mee genomen.

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:

a. aanbesteding van de Mobiliteitscentrale en het door de deelnemers opgedragen vervoer;
b. beheer van het contract met de Mobiliteitscentrale en de contracten met de vervoerders;
c. bewaken van de budgetten;
d. door ontwikkelen van het vervoersysteem: de deelnemers gevraagd en ongevraagd adviseren over de optimalisatie van het vervoersysteem;
e. 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 bedrijfsvoerings-organisatie 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:

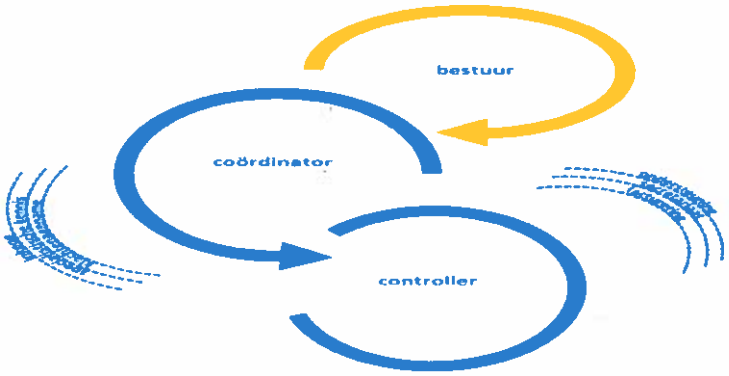
Gemeente Achtkarspelen:	Mevrouw M. Jonker
Gemeente Dantumadiel:	De heer K. Wielstra
Gemeente Tytsjerksteradiel:	De heer A.G.A. Bouwman (voorzitter)
Gemeente Noardeast-Fryslân:	De heer J.D. De Vries
Provincie Fryslân:	Mevrouw M.A. Fokkens-Kelder
Secretaris bestuur:	De heer H.J. Jonker



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 de gemeenten en provincie, 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 2022

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 gebruik van de vervoersdiensten. Deze gemeenten hebben daarvoor een dienstverleningsovereenkomst met het Mobiliteitsbureau afgesloten. De gemeenten en de provincie 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 de komende jaren 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 2022.

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 2020 op orde zijn.

Actieplan doorontwikkeling

De focus blijft liggen op het blijven 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. Conclusie is dat het begin veelbelovend is en zicht geeft op goede resultaten, maar dat nog niet alle doelstellingen zijn behaald. De belangrijkste aanbevelingen die uit de evaluatie naar voren komen zijn:

1. Het verder beschrijven en optimaliseren van de werkprocessen van de gemeenten zodat de afstemming met het Mobiliteitsbureau beter verloopt.
2. De benodigde inzet en taakverdeling van de secretaris, coördinator, controller, contractmanager en secretariële ondersteuning binnen het Mobiliteitsbureau optimaliseren.
3. Voldoende capaciteit bij gemeenten, provincie en Mobiliteitsbureau organiseren om het Actieplan doorontwikkeling uit te voeren. Voor dit project is de aanstelling van een aanjager bij het Mobiliteitsbureau gedurende een half jaar nodig.
4. De afhandeling van bestuursbesluiten van het bestuur van het Mobiliteitsbureau bij gemeenten en provincie versnellen.
5. De Opstapper niet meer onder te brengen bij de OV-concessie maar samen met het doelgroepenvervoer aanbesteden.
6. Het Mobiliteitsbureau de regie laten voeren op de communicatie over Jobinder en over de meerwaarde van Jobinder voor de regio.

Naar aanleiding van deze aanbevelingen uit de 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 wordt een veel bredere evaluatie uitgevoerd door het bureau Significant. Daarbij wordt het vervoerssysteem Jobinder in alle aspecten onder de loep gelegd. Er wordt gekeken naar het verleden, heden en toekomst van Jobinder.

Er worden 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 wordt er zowel gekeken naar uitbreiding van de onder Jobinder vallende vervoersvormen of gemeenten, als naar een beperking daarvan. Tenslotte worden er vragen gesteld over de toekomst van Jobinder en zullen de betreffende consequenties in beeld worden gebracht waarna besluitvorming zal plaatsvinden. De resultaten en gemaakte keuzes zullen in de geactualiseerde begroting voor 2021-2022 in het najaar van 2021 worden voorgelegd.

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 2022 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 een 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.

2.2. Indicatoren

De programmadoelen voor 2022 zijn opgenomen in de volgende tabel. Om de verschillen in kaart te brengen is ook de streefwaarde voor 2021 opgenomen.

Nr.	Prestatie indicator (KPI)	Streefwaarde 2021	Streefwaarde 2022	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	2,0	2,0	=> 3,0	2,0 > en < 3,0	=< 2,0
	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	2,40	2,47	=> 2,52	2,47> en < 2,52	=< 2,47
8	Kosten LLV per beladen km	0,85	0,88	=> 0,93	0,88 > en < 0,93	=< 0,88
	Efficiency en ontwikkeling					
9	Combinatiegraad ritten Wmo vervoer	27,5%	27,5%	=< 23%	23% > en < 27%	=> 27,0%
10	Gemiddeld aantal Wmo'ers per rit	2,25	2,25	=< 1,75	1,75 > en < 2,25	=> 2,25
11	Gemiddeld aantal leerlingen per rit	5,0	5,0	=< 4,0	4,0 > 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 verstuurde enquête. De streefwaarde is 8,0.

Uit benchmarkanalyse blijkt dat het klachtenniveau binnen Jobinder op een laag niveau ligt en dat de doelstelling van twee klachten 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 2022 begroot op € 2,47 (doel 2021 is € 2,40). De kosten per beladen kilometer voor leerlingenvervoer voor 2022 op € 0,88 (doel 2021 is € 0,85). Hierbij is rekening gehouden met een verwachte prijsstijging van drie procent in 2022.

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 2022 is een combinatiegraad van 27,5 procent ten doel gesteld en een gemiddelde van 2,25 Wmo'er per rit en vijf leerlingen per route. Hierbij wordt verondersteld dat in 2022 de huidige beperkende maatregelen sterk zijn gereduceerd.

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 (2,0 FTE)	Intern	Hoog
Financieel	Daadwerkelijke kosten worden hoger dan begroot in verband met beperkende maatregelen in het kader van Covid waardoor inefficiëncy ontstaat	Intern	Hoog
Technologie	Afhankelijkheid van informatietechnologie en communicatiesystemen voor juiste dataregistratie.	Intern	Laag
Verantwoording	Door onjuiste en onvolledige dataregistratie zijn handmatige correcties nodig in factuurvoorstellen en managementinformatie.	Intern	Laag
Markt	Continuiteit vervoerders onder druk (wordt versterkt door Coronavirus)	Extern	Hoog
Communicatie	Klachten reizigers worden uitvergroot via social media, pers en politiek.	Extern	Midden
Contractmanagement	Contractverlenging Mobiliteitscentrale en vervoerders per 1-1-2023	Extern	Laag

* Geactualiseerd maart 2021

De maatregelen van het Rijk om de verspreiding van het coronavirus tegen te gaan raken ook het Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân, de aangesloten gemeenten, vervoerders en haar inwoners. De continuïteit van de dienstverlening staat onder druk door vraaguitval, ziekte en continuïteits-vraagstukken bij vervoerders. Vanaf het tweede kwartaal van 2021 wordt verwacht dat de beperkende maatregelen geleidelijk zullen worden afgebouwd. Ondanks dat wij verwachten dat de extra gerelateerde Covid-19 kosten die hiermee gemoeid zullen zijn, kunnen worden opgevangen door lagere afgenomen vervoersvolumes geven wij wel een winstwaarschuwing af. Mogelijke verzwaring van beperkende Covid-19 maatregelen zullen ertoe leiden dat de inefficiency en Covid-19 gerelateerde kosten zullen toenemen. Gevolg hiervan kan zijn dat dit niet binnen de huidige vastgestelde budgetten kan worden verantwoord en dat de continuïteit van een deel van de vervoerders verder onder druk komt te staan ondanks de compenserende maatregelen.

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 2022
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 2021	Voorgelegde begroting 2022	MJR 2023	MJR 2024	MJR 2025
	Vraagafhankelijk vervoer					
6.6	gemeentelijke bijdrage Wmo vervoer	2.713.500	2.795.000	2.878.900	2.965.300	3.054.200
6.6	reizigersbijdrage Wmo vervoer	348.200	358.600	369.400	380.500	391.900
2.5	bijdrage provincie Opstappervervoer	188.500	194.200	200.000	206.000	212.200
2.5	reizigersbijdrage Opstappervervoer	23.000	23.000	23.000	23.000	23.000
	Totaal programma 1	**3.273.200**	**3.370.800**	**3.471.300**	**3.574.800**	**3.681.300**
	Routevervoer					
4.3	bijdragen leerlingen- en gymvervoer	2.753.700	2.836.300	2.921.400	3.009.000	3.099.300
6.72	bijdragen jeugdwetvervoer	11.200	11.500	11.800	12.100	12.400
	Totaal programma 2	**2.764.900**	**2.847.800**	**2.933.200**	**3.021.100**	**3.111.700**
	Mobiliteitsbureau					
0.4	bijdrage aan Mobiliteitsbureau	462.700	445.700	459.200	473.100	486.201
	Totaal programma 3	**462.700**	**445.700**	**459.200**	**473.100**	**486.201**
	Totaal baten	6.500.800	6.664.300	6.863.700	7.069.000	7.279.201
	Vraagafhankelijk vervoer					
6.6	Lasten Wmo vervoer gemeenten	2.213.100	2.279.500	2.347.900	2.418.300	2.490.800
6.6	reizigersbijdrage Wmo vervoer	348.200	358.600	369.400	380.500	391.900
6.6	VoorElkaarPas	61.800	63.700	65.600	67.600	69.600
6.6	regiekosten MC Wmo vervoer	438.600	451.800	465.400	479.400	493.800
2.5	Lasten opstappervervoer.	159.000	163.800	168.700	173.800	179.000
2.5	reizigersbijdrage Opstappervervoer	23.000	23.000	23.000	23.000	23.000
2.5	regiekosten MC Opstappervervoer	29.500	30.400	31.300	32.200	33.200
	Totaal programma 1	**3.273.200**	**3.370.800**	**3.471.300**	**3.574.800**	**3.681.300**
	Routevervoer					
4.3	Lasten leerlingenvervoer	2.473.400	2.547.600	2.624.000	2.702.700	2.783.800
4.3	Lasten gymvervoer	167.100	172.100	177.300	182.600	188.100
4.3	regiekosten MC leerlingen- en gymvervo	113.200	116.600	120.100	123.700	127.400
6.72	Lasten jeugdwetvervoer	10.700	11.000	11.300	11.600	11.900
6.72	regiekosten MC jeugdwetvervoer	500	500	500	500	500
	Totaal programma 2	**2.764.900**	**2.847.800**	**2.933.200**	**3.021.100**	**3.111.700**
	Mobiliteitsbureau					
0.4	Personeelslasten	234.900	241.900	249.200	256.700	264.400
0.4	Kosten flexibele inzet	99.200	102.200	105.300	108.500	111.800
0.4	Facilitaire kosten	51.800	53.400	55.000	56.700	58.400
0.4	Overige bedrijfskosten	12.400	12.800	13.200	13.600	14.000
0.4	Ontwikkelkosten en onvoorzien	64.400	35.400	36.500	37.600	37.601
	Totaal programma 3	**462.700**	**445.700**	**459.200**	**473.100**	**486.201**
	Totaal lasten	6.500.800	6.664.300	6.863.700	7.069.000	7.279.201
	Resultaat voor vennoorschapsbelasting	0	0	0	0	0
	Onttrekkingen reserves	0	0	0	0	0
	Toevoegingen reserves	0	0	0	0	0
	Resultaat na mutatie reserves	**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 contractbeheer. 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 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 wordt periodiek 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 vraagafhankelijke 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 2022

Indexering

In deze begroting 2022 is rekening gehouden met een indexering van drie procent op de regiekosten van de Mobiliteitscentrale, vervoerskosten en de kosten van het Mobiliteitsbureau over 2022. Deze indexering is gebaseerd op de verwachte stijging van lonen in 2022 door het CBS.

4.3. Toelichting financiële gevolgen Covid-19

Voor 2022 wordt in de voorgelegde begroting 2022 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 2022 ziet er als volgt uit:

Periode	Da-diel	NO Frl.	T-diel	8K	A-land	Schier	Provincie	Arriva	TOTAAL
jan-22	202.396	513.378	315.214	360.443	22.981	8.782	16.882	35.200	1.475.275
apr-22	202.396	513.378	315.214	360.443	22.981	8.782	16.882	35.200	1.475.275
jul-22	202.396	513.378	315.214	360.443	22.981	8.782	16.882	35.200	1.475.275
okt-22	202.396	513.378	315.214	360.443	22.981	8.782	16.882	35.200	1.475.275
Totaal	809.583	2.053.510	1.260.855	1.441.774	91.925	35.126	67.527	140.800	5.901.100

Het overzicht voor de reeds vastgestelde begroting 2021 ziet er als volgt uit:

Periode	Da-diel	NO Frl.	T-diel	8K	A-land	Schier	Provincie	Arriva	TOTAAL
jan-21	197.492	502.956	305.654	351.403	22.507	8.576	17.011	34.000	1.439.600
apr-21	197.492	502.956	305.654	351.403	22.507	8.576	17.011	34.000	1.439.600
jul-21	197.492	502.956	305.654	351.403	22.507	8.576	17.011	34.000	1.439.600
okt-21	197.492	502.956	305.654	351.403	22.507	8.576	17.011	34.000	1.439.600
Totaal	789.970	2.011.826	1.222.617	1.405.613	90.029	34.302	68.043	136.000	5.758.400

4.5. Kosten overhead

In onderstaande specificatie worden de overheadkosten voor de voorgelegde begroting 2022 aangegeven. Om de verschillen in kaart te brengen zijn de cijfers van de vastgestelde begroting 2021 ook opgenomen. Dit betreffen de begrote kosten van programma 3 Mobiliteitsbureau. In de ontwikkelkosten is voor 2021 een extra budget van € 30.000 opgenomen voor de uitvoering van het actieplan. Voor 2022 zijn de begrote kosten van het Mobiliteitsbureau met drie procent verhoogd minus bovenstaand extra budget voor de uitvoering van het actieplan.

Kosten programma 3 Mobiliteitsbureau

	Totaal Mobiliteitsbureau		
	Voorgelegde begroting 2022	***Vastgestelde begroting 2021***	***Verschil***
personeel	241.900	234.900	7.000
kosten flexibele inzet	102.200	99.200	3.000
facilitaire kosten	53.400	51.800	1.600
overige bedrijfskosten	12.800	12.400	400
ontwikkelkosten en onvoorzien	35.400	64.400	-29.000
MOBILITEITSBUREAU	€ 445.700	€ 462.700	€ -17.000,00

Vennootschapsbelasting

In de begroting 2022 wordt geen rekening gehouden met een heffing voor de vennootschapsbelasting (er wordt geen winst gemaakt).

Algemene dekkingsmiddelen en mutaties reserves

In het begrotingsjaar 2022 wordt geen gebruik zal worden 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 2021	Voorgelegde begroting 2022	MJR 2023	MJR 2024	MJR 2025
Vaste activa	0	0	0	0	0
Voorraden	0	0	0	0	0
Vorderingen	390	402	414	427	439
Liquide middelen	257	265	273	281	290
Nog te ontvangen	186	191	197	203	209
Totaal activa	**834**	**859**	**884**	**911**	**938**
Eigen vermogen	0	0	0	0	0
Voorzieningen	0	0	0	0	0
Leningen	0	0	0	0	0
Vlottende schuld	294	303	312	321	331
Nog te betalen	540	556	573	590	607
Totaal passiva	**834**	**859**	**884**	**911**	**938**

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 2022 rekening gehouden met € 402.000- € 439.000 aan uitstaand geld in het kader van schatkistbankieren. Voor de vergelijking zijn de geprognosticeerde balanswaarden van de vastgestelde begroting 2022 ook opgenomen bij alle onderdelen.

De liquide middelen in de jaarrekening hebben betrekking op het banksaldo. In de geprognosticeerde balans wordt vanaf 2022 rekening gehouden met jaarlijks € 265.000 – € 290.000 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 2022 rekening gehouden met jaarlijks € 191.000 – € 209.000 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 2022 geraamd op € 303.000 - € 331.000.
De nog te betalen bedragen hebben betrekking op nog te verrekenen bedragen met de partners. In de geprognosticeerde balans wordt vanaf 2022 rekening gehouden met jaarlijks € 556.000 – € 607.000 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 2021	Voorgelegde begroting 2022	MJR 2023	MJR 2024	MJR 2025
Structurele baten	6.471	6.664	6.864	7.069	7.279
Structurele lasten	6.471	6.664	6.864	7.069	7.279
Resultaat	0	0	0	0	0
Incidentele baten	30	0	0	0	0
Incidentele lasten	30	0	0	0	0
Incidenteel resultaat	0	0	0	0	0

Voor 2022 en volgende jaren zijn geen incidentele baten en lasten begroot. De incidentele baten en lasten van de vastgestelde begroting 2021 hebben betrekking op de uitvoering van het actieplan doorontwikkeling (€ 30k). Vermeerderingen en verminderingen in de geraamde exploitatielasten worden één op één door vertaald naar de deelnemersbijdragen (baten). Hierdoor is het begrote exploitatiesaldo in elk jaar nul.

5.3. Bijdrage per deelnemer 2022

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

Voorgelegde begroting 2022:

Omschrijving	Da-diel	NO Frl.	T-diel	8K	A-land	Schier	Provincie	Arriva	TOTAAL
WMO netto lasten	348.699	749.417	386.372	386.135	45.474	4.802			1.920.900
Voor Elkaar Pas	10.798	25.526	12.023	11.653	3.237	462			63.700
Opstapper netto lasten								140.800	140.800
Leerlingenvervoer	291.753	766.854	606.742	835.347	21.448	25.456			2.547.600
Gymvervoer		135.000	37.100						172.100
Jeugdwetvervoer		11.000							11.000
MC vraagafh verv	84.884	180.428	88.404	88.495	9.190	401	30.400		482.200
MC routevervoer	13.566	41.120	28.823	31.744	853	995			117.100
Mobiliteitsbureau	59.884	144.165	101.391	88.400	11.723	3.010	37.127		445.700
Totaal	809.583	2.053.510	1.260.855	1.441.774	91.925	35.126	67.527	140.800	5.901.100

Vastgestelde begroting 2021:

Omschrijving	Da-diel	NO Frl.	T-diel	8K	A-land	Schier	Provincie	Arriva	TOTAAL
WMO netto lasten	338.533	727.570	375.108	374.878	44.148	4.662			1.864.900
Voor Elkaar Pas	10.476	24.765	11.665	11.306	3.140	449			61.800
Opstapper netto lasten								136.000	136.000
Leerlingenvervoer	283.256	744.519	589.070	811.017	20.823	24.715			2.473.400
Gymvervoer		139.373	27.727						167.100
Jeugdwetvervoer		10.700							10.700
MC vraagafh verv	82.404	175.156	85.821	85.909	8.921	389	29.500		468.100
MC routevervoer	13.133	40.079	27.967	30.731	826	963			113.700
Mobiliteitsbureau	62.168	149.664	105.258	91.772	12.170	3.125	38.543		462.700
Totaal	789.970	2.011.826	1.222.617	1.405.613	90.029	34.302	68.043	136.000	5.758.400

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 loosgemelde ritten van totaal Wmo ritten
5	No show % Opstapper	Percentage loosgemelde 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

Hynsteblom 4
9104 BR Damwâld
info@mobiliteitsbureau.nl

SIGNIFICANT SYNERGY

EVALUATIE JOBINDER

Onderzoek naar de realisatie van de doelstellingen, opbrengsten en toekomst van Jobinder

OPDRACHTGEVER Mobiliteitsbureau Noordoost- Fryslân
KENMERK FH/jve/002586

AUTEUR(S) Nienke Bilo, Frank Heuts en Fredo Schotanus
Koen Idzenga (MOOV-ID)
INFOGRAPHIC Ted du Bois

DATUM 20 mei 2021
VERSIE Definitief

Inhoudsopgave

Managementsamenvatting 3

1 Waarom deze evaluatie? 6

1.1 Wat is de aanleiding van de evaluatie? 6
1.2 Welke vragen moet de evaluatie beantwoorden? 6
1.3 Wat is de context van de evaluatie? 7
1.4 Leeswijzer 8

2 Hoe is de evaluatie uitgevoerd? 10

2.1 Een normenkader biedt een onafhankelijke toets van de doelstellingen 10
2.2 De data is verzameld met deskresearch en interviews en getoetst aan het normenkader 10

3 Bevindingen over de realisatie van de doelstellingen 12

3.1 Mobiliteit van inwoners 12
3.2 Leefbaarheid door bereikbaarheid 16
3.3 Tussenconclusie: mobiliteit en leefbaarheid zijn grotendeels geborgd en de basis is gelegd voor doorontwikkeling 17

4 Bevindingen over de opbrengsten 18

4.1 Het regiemodel 18
4.2 Functioneren Mobiliteitsbureau en -centrale 19
4.3 Financiën 20
4.4 Tussenconclusie 1: na een moeizame start is de verbetering ingezet, de onderlinge samenwerking moet nog verder groeien 25
4.5 Tussenconclusie 2: de ontwikkelingen van lasten onder Jobinder laten een wisselend beeld zien, cijfers ontbreken om een goede vergelijking te maken met de periode vóór Jobinder 26

5 Bevindingen over de toekomst 27

5.1 Deelnemers staan achter de voortzetting van Jobinder 27
5.2 Deelnemers zien diverse verbeter- en ontwikkelpunten voor Jobinder 28
5.3 Deelnemers zien in Jobinder een systeem met potentieel om toekomstige uitdagingen aan te gaan 30

6 Conclusies en aanbevelingen 31

6.1 Belangrijkste conclusies op basis van de realisatie van de doelstellingen, opbrengsten en toekomst van Jobinder 31
6.2 Aanbevelingen 32

A. Normenkader 36

B. Jobinder plaat 37

Managementsamenvatting

Voor u ligt de *Evaluatie Jobinder*, het onderzoek naar de realisatie van de doelstellingen, de opbrengsten en de toekomst van Jobinder. Het onderzoek is uitgevoerd in het eerste halfjaar van 2021 door Significant Synergy en MOOV-ID als onderaannemer, in opdracht van het Mobiliteitsbureau Noordoost-Fryslân. De bevindingen van dit onderzoek worden door de deelnemers aan de gemeenschappelijke regeling "Bedrijfsvoeringsorganisatie Mobiliteitsbureau Noordoost-Fryslân" gebruikt om tot besluitvorming te komen rondom het al dan niet verlengen van de contracten met vervoerders binnen het huidige vervoerssysteem of te komen tot een andere inrichting van het vervoerssysteem.

Hoe is de evaluatie uitgevoerd? (hoofdstuk 2)

De evaluatie is uitgevoerd op basis van deskresearch van relevante documentatie waaronder beleidsstukken, klanttevredenheidsonderzoeken, managementrapportages en jaarrekeningen in combinatie met diepte-interviews met betrokkenen (19 in totaal). Om de informatieverzameling en analyse te structureren en de verzamelde informatie te toetsen met betrekking tot de doelstellingen en opbrengsten van Jobinder is ervoor gekozen te werken met een normenkader (zie bijlage A). Per doelstelling of beoogde opbrengst zijn een of meerdere criteria opgenomen in het normenkader en op basis van de verzamelde informatie gescoord (variërend van onvoldoende, beperkt, neutraal, voldoende of goed behaald).

Realisatie van de doelstellingen rondom mobiliteit en leefbaarheid (hoofdstuk 3)

Het eerste doel van deze evaluatie is inzicht bieden in de realisatie van de voor Jobinder gestelde doelstellingen. Rondom mobiliteit en leefbaarheid gaat het om de doelstellingen:

a. Leefbaarheid door bereikbaarheid;
b. Burgers die dat echt nodig hebben ondersteunen in hun mobiliteit;

Drie jaar na de start van Jobinder is het breed gedragen beeld dat de basis van Jobinder staat. De mobiliteit van inwoners is geborgd, doelgroepen worden naar tevredenheid vervoerd en de leefbaarheid is, door het bereikbaar houden van de regio en voorzieningen, op peil gebleven. Hiermee voldoet Jobinder voor een belangrijk deel aan de gestelde doelstellingen op het gebied van mobiliteit en leefbaarheid. De doorontwikkeling op deze gebieden moet echter nog verder opgepakt worden. Het verkennen en uitvoeren van mogelijkheden om tot het combineren van ritten tussen en binnen de verschillende type vervoersvormen heeft nog tot onvoldoende concrete resultaten geleid. Ook het benutten van andere vervoersoplossingen en het integreren van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer dienen nog verder vorm te krijgen. De doorontwikkeling is en wordt tegelijk ook beïnvloed door de coronacrisis. Dit maakt het lastig om ook in 2021 concrete resultaten te realiseren voor de ingezette doorontwikkeling.

Beleidsmatige, kwalitatieve en financiële opbrengsten van Jobinder (hoofdstuk 4)

Het tweede doel van deze evaluatie is inzicht bieden in de financiële, maar vooral ook de beleidsmatige en kwalitatieve opbrengsten van Jobinder voor de deelnemende partijen, te weten de gemeenten, provincie en vervoerders.

Het regiemodel van Jobinder wordt door bestuurders van de gemeenten en provincie als een goede infrastructuur gezien voor sturing op het doelmatig en doeltreffend realiseren van mobiliteitsbeleid, maar tegelijk zien ze deze sturing in de praktijk nog te beperkt terug. Er is volgens de deelnemers meer transparantie en een betere controlecyclus, maar ook meer bureaucratie en tragere besluitvorming. Over het functioneren van het Mobiliteitsbureau zijn zowel bestuurders en ambtenaren als de Mobiliteitscentrale en Arriva over het algemeen tevreden. Er is in de huidige situatie en personele bezetting een prettige samenwerking, al verliep de opstart moeizaam. Uitvoerend doet het bureau het

goed, maar op de sturing en doorontwikkeling ziet men verbeterpunten. Daarbij wordt opgemerkt dat de geringe personele omvang van het bureau een belemmerende factor is. Over het functioneren van de Mobiliteitscentrale zijn bestuurders en ambtenaren minder tevreden. De oorzaak hiervan ligt met name in de beginperiode, waarin de centrale onvoldoende presteerde en onvoldoende flexibel richting gemeenten en inwoners was. De samenwerking met de centrale laat inmiddels verbetering zien.

Vanuit de vervoerders komt de meeste kritiek op (de introductie van) het reglemodel en het functioneren van het Mobiliteitsbureau en de Mobiliteitscentrale. Onder Jobinder is een deel van de regie over vervoer van vervoerders ondergebracht bij de Mobiliteitscentrale. De impact hiervan op hun bedrijfsvoering en exploitatie varieert sterk per vervoerder. De meeste vervoerders geven aan meer tevreden te zijn in de huidige situatie over het functioneren van het Mobiliteitsbureau en -centrale dan in de beginfase, maar het vertrouwen is broos. Ook in de huidige situatie zijn niet alle vervoerders tevreden over het functioneren van de centrale en ervaren niet alle vervoerders dat zij onderdeel uitmaken van een gezamenlijke opgave om mobiliteit in de regio te borgen.

Wat betreft de doelstelling om het vervoer goedkoper en efficiënter te organiseren door bundeling van het vervoer voor de deelnemende gemeenten kan in verband met beperkt beschikbare cijfers en de uitbraak van corona alleen iets betrouwbaars gezegd worden over de ontwikkeling in 2019 ten opzichte van 2018. Wat betreft het Wmo-vervoer kan gesteld worden dat in 2019 duidelijk een efficientieslag is gemaakt ten opzichte van 2018. Het volume is toegenomen, maar de totale vervoerslasten en de kosten per klant en per kilometer zijn afgenomen. Voor leerlingenvervoer geldt dat het volume eveneens is toegenomen, maar dat ook de totale vervoerslasten en de kosten per leerling zijn toegenomen. De kilometerprijs is echter wel minder gestegen dan de ontwikkeling van de kostprijs op basis van de NEA-index. Deze efficiëntieslag wordt echter in het kostenplaatje tenietgedaan door een toename in kilometers per leerling. Ondanks de beperkte beschikbaarheid van cijfers, zijn volgens het merendeel van de bestuurders en ambtenaren wel voordelen gerealiseerd met Jobinder ten opzichte van de situatie vóór Jobinder. Met name rondom de transparantie en de goede controlecyclus.

De toekomst van Jobinder (hoofdstuk 5)

Het derde doel van deze evaluatie is inzichtelijk te maken of en zo ja, hoe Jobinder verder kan in de toekomst. Hiervoor zijn drie opties onderscheiden, namelijk voortzetting in de huidige vorm, voortzetting in aangepaste vorm en geen voortzetting.

Het gedeelde beeld over de toekomst van Jobinder is dat het systeem al dan niet in een aangepaste vorm moet worden voortgezet, zonder nieuwe aanbesteding. Géén van de betrokken partijen geeft aan dat Jobinder niet moet worden voortgezet. Het belangrijkste argument vanuit gemeenten en provincie is dat het model *an sich* een toekomstbestendig model is om de leefbaarheid en mobiliteit in de regio te borgen, maar dat het tijd moet krijgen om zich verder te ontwikkelen. Voor vervoerders is het belangrijkste argument dat het systeem van Jobinder financiële zekerheid biedt. Waar een op korte termijn nieuwe aanbesteding door vervoerders wordt gezien als risico om werk te verliezen aan een andere vervoerder, wordt een nieuwe aanbesteding door onder andere de provincie gezien als risico op een prijsverhoging en een flinke tijdsinvestering.

Over de hele linie van het systeem worden door de betrokken partijen verbeter- en ontwikkelpunten gesignaleerd. De belangrijkste hiervan raken de onderlinge verdeling van taken, rollen en verantwoordelijkheden binnen het systeem, de wijze van samenwerken tussen de deelnemende partijen en het gevoel van een gezamenlijke opgave (of het gebrek daaraan). Op een enkele deelnemer na zijn de respondenten die wij hebben gesproken positief over het potentieel van Jobinder en de mogelijkheden om het huidige model met concrete aanpassingen te verbeteren.

Conclusies en aanbevelingen (hoofdstuk 6)

De bevindingen van deze evaluatie zijn samen te vatten in de volgende vier conclusies:

a. Mobiliteit en leefbaarheid zijn grotendeels geborgd en de basis is gelegd voor doorontwikkeling;
b. Na een moeizame start is de verbetering ingezet, de onderlinge samenwerking moet nog verder groeien;
c. De ontwikkelingen van lasten onder Jobinder laten een wisselend beeld zien, cijfers ontbreken om een goede vergelijking te maken met de periode vóór Jobinder;
d. De deelnemers willen Jobinder voortzetten zonder nieuwe aanbesteding en zien in Jobinder een systeem met potentieel om toekomstige uitdagingen aan te gaan.

Op basis van onze bevindingen over de doelstellingen, opbrengsten en toekomst van Jobinder en de gesprekken met de verschillende deelnemende partijen hebben wij een vijftal concrete aanbevelingen voor Jobinder:

a. **Maak weloverwogen keuzes ten aanzien van beleidsadvisering en uitvoering in samenhang met de beschikbare capaciteit.**
   Zorg voor een passende verdeling van taken en verantwoordelijkheden en voldoende capaciteit, zodat het Mobiliteitsbureau op daadkrachtige wijze invulling kan geven aan de opgave van doorontwikkeling. Vertrouwen en onderlinge samenwerking tussen gemeenten en het bureau staan hierbij centraal. Meer 'loslaten' van taken door de individuele gemeenten en een aangepaste rol voor de ambtelijke adviesgroep, kan daarnaast zorgen voor effectiever overleg. Dit kan bijvoorbeeld vorm worden gegeven door het Mobiliteitsbureau een grotere rol te geven in beleidsadvisering in de adviesgroep, waarbij beleidsbesluitvorming nog steeds belegd blijft bij elke gemeente.
b. **Voorzie het Mobiliteitsbureau van een budget voor doorontwikkeling.**
   Een budget dat direct beschikbaar is creëert meer handelingsruimte voor het Mobiliteitsbureau, waardoor het (pro)actiever aan de slag kan met doorontwikkeling die nodig is voor het realiseren van de gestelde doelen.
c. **Onderzoek de mogelijkheden het Mobiliteitsbureau en de Mobiliteitscentrale nauwer te laten samenwerken.**
   Voor het realiseren van de gezamenlijke doelstellingen voor Jobinder, is efficiënte en effectieve samenwerking van belang. Onderzoek welke mogelijkheden er zijn om binnen de oorspronkelijke taakverdeling de samenwerking te verbeteren tussen het Mobiliteitsbureau en de Mobiliteitscentrale, bijvoorbeeld door het verkleinen van de fysieke afstand tussen bureau en centrale.
d. **Onderzoek onder welke voorwaarden het mogelijk is voor vervoerders om niet-gecontracteerd vervoer te combineren met gecontracteerd vervoer en het toevoegen van andere vervoersvormen in Jobinder.**
   Door vervoerders toe te staan ook niet-gecontracteerd vervoer te combineren met vervoer van Jobinder en door het toevoegen van andere vervoersvormen in Jobinder kunnen de combinatiegraad en efficiëntie van vervoer worden verhoogd.
e. **Onderzoek de mogelijkheden om de indicatiestelling voor Wmo-vervoer en leerlingenvervoer af te stemmen op de mogelijkheden van klanten om met het OV te reizen en onderzoek de mogelijkheden om Wmo-klanten delen van ritten met het OV te laten afleggen.**
   Aanpassing van de spelregels voor Wmo-vervoer en leerlingenvervoer kan bijdragen aan betere aansluiting met het openbaar vervoer en efficiëntere inrichting van het doelgroepenvervoer.
f. **Voer een transparante kwantitatieve nulmeting uit om te sturen en rapporteren op financiële ontwikkelingen van Jobinder.**
   Zorg voor eenduidige en afgestemde monitoringsinformatie ten aanzien van de ontwikkelingen van Jobinder. Hierdoor worden de effecten van (toekomstige) ontwikkelingen, besluiten en wijzigingen beter meetbaar

1 Waarom deze evaluatie?

1.1 Wat is de aanleiding van de evaluatie?

Medio 2021 wenst het bestuur van het Mobiliteitsbureau Noordoost-Fryslân een besluit te nemen over de toekomst van het vervoerssysteem Jobinder in verband met aflopende contracten met de Mobiliteitscentrale en de vervoerders. Om een weloverwogen en onderbouwd besluit te kunnen nemen, heeft het bestuur van Jobinder het Mobiliteitsbureau Noordoost- Fryslân verzocht een onafhankelijke evaluatie uit te laten voeren naar het functioneren van Jobinder.

Het Mobiliteitsbureau Noordoost- Fryslân heeft Significant Synergy (hierna: Significant) in januari 2021 de opdracht verstrekt om antwoord te geven op een aantal evaluatievragen over de opzet, het functioneren en de toekomst van Jobinder. In het eerste halfjaar van 2021 hebben wij deze evaluatie uitgevoerd. Onze bevindingen en aanbevelingen leest u in deze rapportage.

1.2 Welke vragen moet de evaluatie beantwoorden?

Het doel van de evaluatie is meerledig en beoogt te achterhalen hoe het is gesteld met:

1. De realisatie van de doelen van Jobinder;
2. De financiële, beleidsmatige en kwalitatieve opbrengsten van Jobinder;
3. De toekomst van Jobinder.

Onderstaand lichten wij deze doelstellingen en bijbehorende onderzoeksvragen afzonderlijk toe.

Ad 1. Onderzoek realisatie doelstellingen

Deze evaluatie dient inzicht te bieden in de realisatie van de voor Jobinder gestelde doelen. Bij de opzet van Jobinder zijn er meerdere doelstellingen geformuleerd[1], namelijk:

De doelen van het vervoersysteem zijn:

a. Leefbaarheid door bereikbaarheid;
b. Burgers die dat echt nodig hebben ondersteunen in hun mobiliteit;
c. Dit binnen de beschikbare budgetten te realiseren.

Concreet beoogde resultaten zijn:

a. Efficiënter doelgroepenvervoer door samenwerking in ANNO-verband bij inkoop en regie op doelgroepenvervoer;
b. Een samenhangend vervoerssysteem van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer;
c. Nieuwe vervoersconcepten voor de bereikbaarheid van de regio en daarmee de leefbaarheid.

Met betrekking tot de doelen van Jobinder zijn voor de evaluatie de volgende vragen geformuleerd[2]:

1a. In hoeverre zijn de doelen (mobiliteit, leefbaarheid, efficiënter/goedkoper) van Jobinder behaald?

1b. Indien dit niet het geval is, wat heeft daaraan in de weg gestaan?

[1] Bron: *Organisatieplan Mobiliteitsbureau* (2016).

[2] Bron: *Uitvraag evaluatie door Jobinder* (2020).

Ad 2. Onderzoek opbrengsten Jobinder

Deze evaluatie dient inzicht te bieden in de financiële, maar vooral ook de beleidsmatige en kwalitatieve opbrengsten van Jobinder voor de deelnemende partijen, te weten de gemeenten, provincie, Mobiliteitscentrale en vervoerders. Hierbij is het van belang welke keuzes zijn gemaakt bij de opzet van Jobinder. Daarbij spelen in ieder geval mee de keuze voor Jobinder als een lichte gemeenschappelijke regeling, de bedrijfsvoeringsorganisatie en de scheiding die gemaakt is tussen het vervoer en de planning van het vervoer door middel van een onafhankelijke centrale.

Met betrekking tot de opbrengsten van Jobinder zijn voor de evaluatie de volgende vragen geformuleerd[2]:

2a. *Wat zijn de financiële, maar vooral ook de beleidsmatige en kwalitatieve opbrengsten van Jobinder?*

2b. *In hoeverre heeft de voor Jobinder gekozen bedrijfsvoeringsorganisatie deze resultaten beïnvloed?*

2c. *In hoeverre heeft de voor Jobinder gekozen scheiding tussen vervoer en planning deze resultaten beïnvloed?*

Ad 3. Onderzoek toekomst Jobinder

Gezien het feit dat de contracten met de vervoerders en centrale per 31 december 2022 aflopen, is dit het moment om te onderzoeken of en hoe er een vervolg aan Jobinder moet worden gegeven. Deze evaluatie dient hier inzicht in te bieden.

Met het oog hierop zijn de volgende vragen geformuleerd[2]:

3a. *Indien Jobinder in de huidige opzet moet worden voortgezet, zijn er dan:*
   - *i. Verbeterpunten;*
   - *ii. Toe te voegen elementen; en/of*
   - *iii. Elementen die in de huidige opzet zouden kunnen vervallen?*

3b. *Indien Jobinder wel moet worden voortgezet, maar niet in de huidige vorm:*
   - *i. Welke opzet is dan de meest voor de hand liggende?*
   - *ii. Welke zaken zouden aan Jobinder 2.0 moeten worden toegevoegd?*
   - *iii. Welke zaken zouden niet meer moeten worden belegd bij Jobinder 2.0?*

3c. *Indien Jobinder niet zou moeten worden voortgezet:*
   - *i. Hoe zouden de diensten die nu door Jobinder geleverd worden dan moeten worden geleverd?*
   - *ii. Wat zijn de consequenties voor alle betrokken partijen als Jobinder zou worden ontbonden?*
   - *iii. Wat zijn de consequenties indien één of meer partijen Jobinder zouden verlaten voor Jobinder en voor de partij die Jobinder verlaat?*

1.3 Wat is de context van de evaluatie?

Krimp, meer spreiding van voorzieningen en vergrijzing zijn langetermijnontwikkelingen die in de regio Noordoost-Fryslân leiden tot vraagstukken rondom mobiliteit en bereikbaarheid. Binnen Jobinder werken de gemeenten Achtkarspelen, Tytsjerksteradiel, Dantumadiel en Noardeast-Fryslân en de provincie Fryslân samen aan ontwikkelopgaven[3] op dit gebied. Jobinder werkt met een regiemodel met daarin de volgende rollen:

a. Gemeenten en provincie zijn verantwoordelijk voor het beleid;

b. Het Mobiliteitsbureau is verantwoordelijk voor het contractmanagement en de doorontwikkeling van het systeem en regiemodel;

[3] Anno II-opgaven: invulling geven aan de leefbaarheid door bereikbaarheid en het ondersteunen van burgers die dat echt nodig hebben.

c. De Mobiliteitscentrale verzorgt de planning van de ritten (Wmo-, leerlingen- en Opstappervervoer[4] en op kleine schaal Jeugdwet-, zwem- en gymvervoer);
d. De vervoerders verzorgen de uitvoering van de ritten.

Via een dienstverleningsovereenkomst (DVO) nemen de volgende partijen deel aan Jobinder:
a. Gemeenten Ameland en Schiermonnikoog;
b. Arriva als concessiehouder voor het openbaar vervoer in de regio Noord- en Zuidwest-Fryslân en Schiermonnikoog.

Het vervoersysteem Jobinder is, na enige vertraging door een gerechtelijk afgedwongen heraanbesteding, op 8 januari 2018 van start gegaan[5]. De contracten met de Mobiliteitscentrale en de vervoerders lopen eind 2022 af. Het contract met de Mobiliteitscentrale kan nog met twee jaar verlengd worden, de contracten met de vervoerders nog met maximaal vier jaar. Indien het bestuur van het Mobiliteitsbureau besluit de contracten met de Mobiliteitscentrale dan wel met de vervoerders niet te verlengen (of met een ander model te gaan werken), betekent dit dat er opnieuw moet worden aanbesteed. De periode tussen medio 2021 en eind 2022 is dan nodig om de nieuwe aanbesteding in goede banen te leiden.

1.3.1 *Een beknopte beschrijving van het regiemodel*

Het belangrijkste kenmerk van het regiemodel is de scheiding tussen het Mobiliteitsbureau (beheren en ontwikkelen), de Mobiliteitscentrale (de planning van ritten) en de vervoerders (uitvoeren van ritten)[6]. De Mobiliteitscentrale is verantwoordelijk voor de ritaanname binnen het Wmo- en leerlingenvervoer en dient alle ritten zo efficiënt mogelijk te plannen en verdelen onder de verschillende gecontracteerde vervoerders. De Mobiliteitscentrale voert operationele regie uit in het model en is belast met het slim combineren van ritten binnen en tussen vervoersvormen. Doordat de Mobiliteitscentrale en vervoerders geen financiele relatie hebben met elkaar, kan de Mobiliteitscentrale haar taak onafhankelijk uitvoeren. Tevens dient de Mobiliteitscentrale actief mee te denken ten aanzien van de doorontwikkeling van het vervoerssysteem, bijvoorbeeld door het uitvoeren van data-analyses en samen met het Mobiliteitsbureau verbetervoorstellen voor te leggen aan het bestuur van het Mobiliteitsbureau.

Het Mobiliteitsbureau is opdrachtgever van de Mobiliteitscentrale en voert de tactische regie in het regiemodel. Dit betekent dat het Mobiliteitsbureau tactische taken heeft als contractmanagement: voeren opdrachtnemers (zowel de Mobiliteitscentrale als de vervoerders) hun taken uit zoals afgesproken? Daarnaast is het Mobiliteitsbureau in het regiemodel verantwoordelijk voor de doorontwikkeling: het samen met de hele keten (provincie, gemeenten, Mobiliteitscentrale en vervoerders) optimaliseren van de efficiency van het totale vervoerssysteem. Hiermee vervult het bureau een essentiële schakel tussen het strategisch beleidskader van de gemeenten en provincie en de operationele regie door de Mobiliteitscentrale. Het bureau biedt de mogelijkheid om te sturen op de beoogde doelen van leefbaarheid, mobiliteit en efficiency.

1.4 Leeswijzer

De hoofdstukken in dit rapport zijn ingedeeld op basis van de drie beschreven evaluatiedoelen (zie paragraaf 1.2). Per hoofdstuk gaan wij dieper in op de zienswijze van de verschillende respondenten op respectievelijk de realisatie van de doelstellingen van Jobinder, de financiële, beleidsmatige en kwalitatieve opbrengsten van Jobinder en de toekomst van

[4] De Opstapper is een vervoersvorm van Arriva, de concessiehouder voor het openbaar vervoer in de regio Noord- en Zuidwest-Fryslân en Schiermonnikoog. De aanname van ritten verloopt via Kijlstra, een onderaannemer van Arriva. De ritten worden door Kijlstra doorgezet naar de Mobiliteitscentrale voor de planning en uitvoering van de ritten in de regio Noordoost-Friesland.

[5] *Jobinder. Evaluatie 2018-2019* (2019).

[6] *Keuzes Mobiliteitscentrale Noordoost-Fryslân* (2016).

Jobinder. In hoofdstuk 6 doen wij tot slot enkele aanbevelingen die wij op basis van de onderzoeksresultaten hebben opgesteld. Naast de rapportage is er ook een visuele uitwerking van de bevindingen en aanbevelingen ontworpen. Deze plaat is als separate bijlage toegevoegd aan de rapportage (bijlage B).

2 Hoe is de evaluatie uitgevoerd?

De evaluatie is uitgevoerd op basis van de volgende werkwijze:

a. Uitvoeren van deskresearch van onder meer relevante documentatie waaronder beleidsstukken, klanttevredenheidsonderzoeken, managementrapportages en jaarrekeningen;
b. Diepte-interviews met betrokkenen (19 in totaal).

Wij hebben ervoor gekozen te werken met een normenkader om de informatieverzameling en analyse te structureren en de verzamelde informatie te toetsen met betrekking tot de doelstellingen en opbrengsten van Jobinder (deelvragen 1a en 2a) (zie ook paragraaf 1.2). Het normenkader lichten we toe in de volgende paragraaf, gevolgd door een beschrijving van de onderzoeksmethoden.

2.1 Een normenkader biedt een onafhankelijke toets van de doelstellingen

Onderdeel van het evaluatieonderzoek is het toetsen of de vooraf vastgestelde doelstellingen van Jobinder zijn behaald. Om deze toets zo onafhankelijk en neutraal mogelijk uit te kunnen voeren, maken wij in ons onderzoek gebruik van een normenkader. Dit kader (zoals toegevoegd in bijlage A) is opgesteld op basis van oorspronkelijke beleidsdocumenten voor Jobinder en is bij aanvang van de opdracht gedeeld en afgestemd met het Mobiliteitsbureau. Onze onderzoekwerkzaamheden hebben hiermee geen invloed gehad op het normenkader. Het normenkader vergroot de objectiviteit en transparantie van het onderzoek, voorkomt kleuring door (verklaarbare) sentimenten, helpt de opdracht goed af te bakenen en zorgt ervoor dat er geen aandacht verloren gaat naar minder belangrijke onderwerpen.

Het normenkader bestaat uit een tabel met een aantal criteria gebaseerd op de vastgestelde doelstellingen van Jobinder. Bij ieder criterium in de tabel staat een beschrijving wanneer een criterium wel en niet is gerealiseerd. Op basis van feitelijke gegevens en interviews wordt vastgesteld of een doelstelling (of onderliggend criterium) is behaald. Zo is bijvoorbeeld voor een norm als 'De vooraf opgestelde mobiliteitsdoelen voor Jobinder zijn behaald' afgesproken dat er sprake is van een lage score (rood) als geen van de geïnterviewden beargumenteerd vindt dat Jobinder een bijdrage heeft geleverd aan het behalen van de mobiliteitsdoelen. Er is sprake van een hoge score (groen) als vrijwel alle geïnterviewden beargumenteerd aangeven dat de mobiliteitsdoelen zijn behaald.

Met het normenkader is het mogelijk om onafhankelijk vast te stellen in welke mate een bepaalde doelstelling is behaald (variërend van onvoldoende, beperkt, neutraal, voldoende of goed behaald). De duiding en toelichting op de score per doelstelling (of onderliggend criterium) staan beschreven in dit onderzoeksrapport.

2.2 De data is verzameld met deskresearch en interviews en getoetst aan het normenkader

Deskresearch

Voor de evaluatie is gebruikgemaakt van relevante documenten over Jobinder, zoals jaarrekeningen, periodieke managementrapportages, organisatieplannen, oprichtingsdocumenten, jaarverslagen, evaluaties enzovoort. Om ook een kwantitatief antwoord te kunnen geven over de opbrengsten van Jobinder is daar waar gegevens beschikbaar zijn, tevens onderzoek gedaan naar het aantal gebruikers, de wijze van gebruik en de gebruikerservaringen. De kosten van Jobinder (per gemeente en in totaal) zijn, daar waar de cijfers beschikbaar waren, inzichtelijk gemaakt en vergeleken met de kosten van de deelnemers in de periode voorafgaand aan de oprichting van Jobinder. Ten behoeve van een faire vergelijking zijn de kosten van Jobinder per vervoerde reiziger (leerling of Wmo-pashouder) en de kosten ten opzichte van het aantal gereden kilometers inzichtelijk gemaakt en door de tijd heen vergeleken.

Disclaimer: voor de periode voorafgaand aan de oprichting van Jobinder zijn documentatie en cijfers beperkt beschikbaar gebleken. Soms waren financiële cijfers wel beschikbaar van de periode voorafgaand aan Jobinder, maar waren deze niet vergelijkbaar met de financiële cijfers van Jobinder. Deze verschillen maken een objectieve vergelijking beperkt mogelijk. Tot slot: de vergelijkbaarheid van de cijfers voor de periode 2018 en 2019 met de periode 2020 is ook beperkt in verband met de impact van de coronacrisis op het vervoer.

Interviews

Om de deelvragen te beantwoorden zijn inhoudelijke interviews gehouden met de bij Jobinder betrokken belanghebbenden. Op basis van het normenkader hebben wij onderzoeksvragen en een interviewvragenlijst opgesteld en afgestemd met het Mobiliteitsbureau. De interviewvragenlijst vormde de leidraad voor de interviews. De focus van de interviews is bepaald per type belanghebbende en de mate van betrokkenheid bij Jobinder. Zo lag de focus bij de interviews met de gemeenten en provincie bijvoorbeeld meer op de (beleids-)doelstellingen van Jobinder en bij de vervoerders meer op de onderlinge samenwerking in Jobinder en effecten van Jobinder op de vervoerders.

Wij hebben interviews gehouden met:

a. Gedeputeerde en beleidsambtenaren van de provincie Fryslân;
b. Wethouders en (beleids-)ambtenaren van de vier aangesloten gemeenten;
c. Wethouders en (beleids-)ambtenaren van beide eilandgemeenten die via een DVO met Jobinder zijn verbonden;
d. Medewerkers van het Mobiliteitsbureau;
e. Managers van de Mobiliteitscentrale (Connexxion);
f. Directie en managers van gecontracteerde vervoerders;
g. Managers van de concessiehouder openbaar vervoer regio Noord- en Zuidwest-Fryslân en Schiermonnikoog (Arriva).

In totaal hebben wij 19 interviews gehouden.

Analyse en synthese

De gegevensanalyse heeft plaatsgevonden aan de hand van de geraadpleegde documenten en de gehouden interviews. Per onderzoeksitem zijn feiten verzameld en getoetst aan het normenkader en gestructureerd weergegeven en geclassificeerd naar type belanghebbende. Op deze wijze stellen wij per vraag op transparante wijze vast of en in welke mate is voldaan aan de vooraf gestelde doelstelling. Hiermee bieden wij een eenduidig overkoepelend beeld van de verschillende beelden over Jobinder die leven bij de respondenten.

3 Bevindingen over de realisatie van de doelstellingen

De evaluatie dient inzicht te bieden in de realisatie van de voor Jobinder gestelde doelstellingen. Bij de opzet van Jobinder waren er meerdere doelstellingen, te weten:

a) Leefbaarheid door bereikbaarheid;
b) Burgers die dat echt nodig hebben ondersteunen in hun mobiliteit;
c) Dit binnen de beschikbare budgetten te realiseren.

In dit hoofdstuk beschrijven we achtereenvolgens de bevindingen over de realisatie van deze doelstellingen door Jobinder. We splitsen dit op naar mobiliteitsdoelstellingen in paragraaf 3.1, waarbij we ook de ontwikkeling van het doelgroepenvervoer meenemen, en de leefbaarheidsdoelstellingen in paragraaf 3.2. We sluiten het hoofdstuk af met een korte samenvatting en conclusie (bevindingen over de financiële cijfers en beschikbare budgetten komen in paragraaf 4.3 aan de orde).

3.1 Mobiliteit van inwoners

Met betrekking tot de mobiliteit heeft Jobinder als doelstelling het op peil houden van de mobiliteit van de inwoners in de regio, mede door de inbreng van de Opstapper. Niet alleen wat betreft het vervoer op zich, maar ook de kwaliteit van het vervoer. Wat betreft het doelgroepenvervoer (Wmo- en leerlingenvervoer) heeft Jobinder tevens tot doel dit efficiënter en goedkoper te organiseren. Hierbij gaat het met name om het afvlakken van de stijging in het gebruik van doelgroepenvervoer door aanbod van meer passend vervoer, het verhogen van de combinatiegraad van ritten en het verlagen van het aantal lege ritten.

3.1.1 *Jobinder houdt de mobiliteit van de inwoners in de regio Noordoost-Fryslân op peil, maar de doorontwikkeling is nog onvoldoende opgepakt*

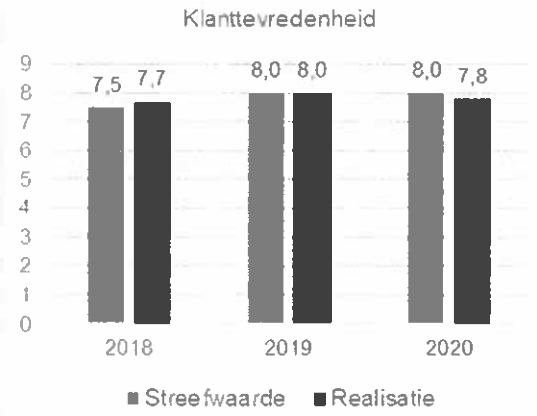
Jobinder heeft tot doel het op peil houden van de mobiliteit van de inwoners van de regio Noordoost-Fryslân. De wethouders en (beleids-)ambtenaren van de gemeenten en de gedeputeerde en beleidsambtenaren van de provincie geven aan dat de opstart van Jobinder moeizaam verliep, maar dat het vervoer nu goed loopt. De wethouders, gedeputeerde en (beleids-)ambtenaren zijn eensgezind dat de mobiliteit van de inwoners in de regio Noordoost-Fryslân op peil is gebleven dankzij Jobinder.

Tegelijk geven de gemeenten en provincie aan dat door de moeizame opstart van het Mobiliteitsbureau, de inzet op de doorontwikkeling door het bureau op dit gebied nog beperkt is gebleven. De opzet en inrichting van het Mobiliteitsbureau worden hiervan als belangrijkste oorzaken genoemd. Het bureau heeft een beperkte bezetting en heeft geen beleidsvormende maar een uitvoerende functie. Hiermee is de uitvoerende taak goed geborgd, maar is er weinig capaciteit voor inzet op doorontwikkeling.

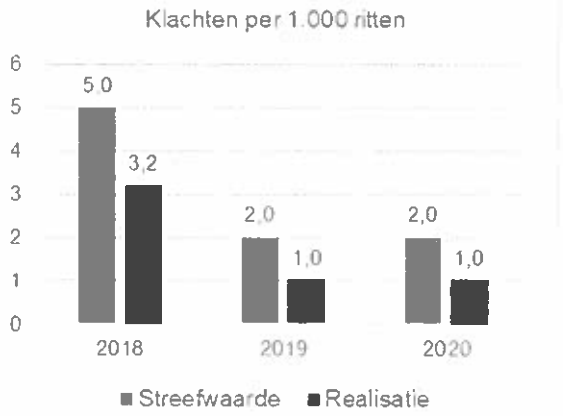
Zowel de wethouders en (beleids-)ambtenaren van de gemeenten en de gedeputeerde en beleidsambtenaren van de provincie geven aan dat zij onvoldoende zicht hebben op hoe inwoners de ontwikkeling van hun mobiliteit ervaren. Op basis van het periodieke klanttevredenheidsonderzoek is het mogelijk een beeld te vormen van de geleverde kwaliteit van de dienstverlening. Het klanttevredenheidsonderzoek biedt echter geen direct inzicht of de mate van mobiliteit voor inwoners op peil is gebleven[7].

[7] Het meenemen van het perspectief van inwoners buiten de klanttevredenheidsonderzoeken om (bijvoorbeeld door diepte-interviews) maakte geen onderdeel uit van de reikwijdte van ons onderzoek.

In figuur 1 zijn de scores op de klanttevredenheid voor Jobinder weergegeven en in figuur 2 het aantal klachten per 1.000 ritten voor de periode 2018-2020. De klanttevredenheid is in deze periode ongeveer gelijk gebleven met een score van iets onder de 8 gemiddeld. Het aantal klachten is afgenomen van 3,2 per 1.000 ritten in 2018 naar 1,0 per 1.000 ritten in 2019 en 2020. Dit sluit aan bij het beeld dat uit de interviews met de gemeenten en provincie naar voren komt, namelijk dat het vervoer nu op goede wijze georganiseerd is.



Figuur 1: Ontwikkeling streefwaarde en realisatie voor klanttevredenheid (2018-2020)[3]



Figuur 2: Ontwikkeling streefwaarde en realisatie voor het aantal klachten (2018-2020)[3]

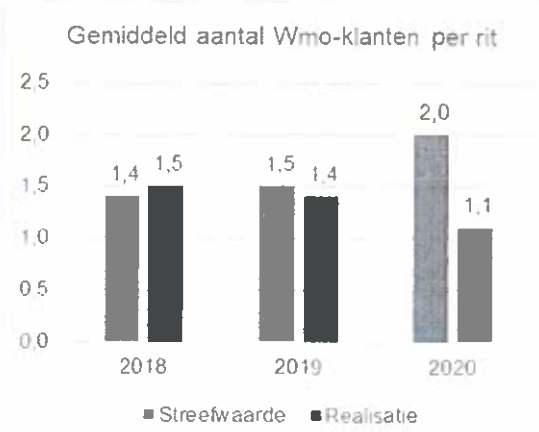
Wat betreft de doelstelling de mobiliteit op peil te houden, lijkt deze naar tevredenheid van de provincie, gemeenten en klanten te zijn behaald. Echter moet bij deze bevinding wel de kanttekening worden geplaatst dat het niet mogelijk was de prestaties van Jobinder te vergelijken met de situatie vóór Jobinder.

3.1.2 *In het doelgroepenvervoer is het aantal reizigers per rit in 2019 licht gedaald ten opzichte van 2018, maar conform streefwaarden*

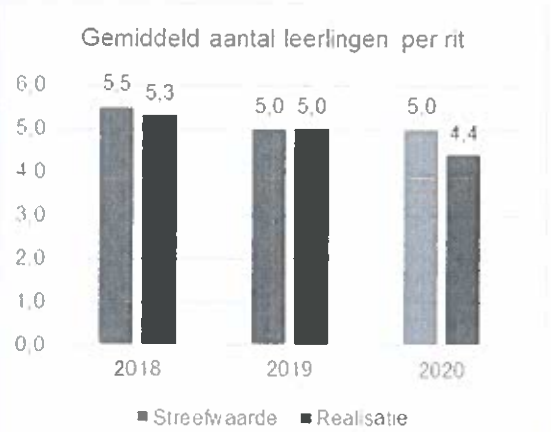
Specifiek voor Wmo- en leerlingenvervoer heeft Jobinder de doelstelling het vervoer voor de vier deelnemende gemeenten en de beide eilandgemeenten te bundelen en het daarmee efficiënter en goedkoper te organiseren. Het Mobiliteitsbureau geeft aan dat het specifiek gaat om het afvlakken van de stijging in het gebruik van doelgroepenvervoer door aanbod van meer passend vervoer, het verhogen van de combinatiegraad van ritten en het verlagen van het aantal lege ritten. Deze criteria behandelen we in deze paragraaf: de effecten hiervan op de kosten (en de financiële doelstelling) behandelen we in paragraaf 4.3.

Het bundelen van het Wmo- en leerlingenvervoer voor de zes gemeenten zorgt ervoor dat ritten vanuit of naar verschillende kernen gecombineerd kunnen worden. De komst van Jobinder heeft de mogelijkheid hiervoor vergroot, een ontwikkeling die de wethouders en (beleids-)ambtenaren van deze gemeenten bevestigen. Door slim te combineren kan het aantal reizigers per rit verhoogd worden. In figuur 3 en figuur 4 is de ontwikkeling van deze aantallen voor Wmo- en leerlingenvervoer weergegeven voor de periode 2018-2020. Een vergelijking van het aantal reizigers per rit, per type vervoersvorm met de periode vóór 2018 (en dus vóór Jobinder) is door het ontbreken van gegevens niet gemaakt.

[3] Bron: prestatie-indicatoren Jobinder zoals opgenomen in jaarstukken 2018, 2019, persoonlijke communicatie 2020.



Figuur 3: Ontwikkeling streefwaarde en realisatie voor aantal Wmo-klanten per rit (2018-2020)[9]



Figuur 4: Ontwikkeling streefwaarde en realisatie voor het aantal leerlingen per rit (2018-2020)[9]

Het gemiddeld aantal Wmo-reizigers per rit ligt in 2018 op 1,5, iets boven de streefwaarde van 1,4. Tussen 2018 en 2019 daalt het gemiddeld aantal Wmo-reizigers per rit naar 1,4. Tegelijkertijd is het totaal aantal Wmo-ritten toegenomen van 94.164 naar 99.213.

In 2018 ligt het gemiddeld aantal leerlingen per rit op 5,3, net iets onder de streefwaarde van 5,5. In 2019 daalt het gemiddeld aantal leerlingen per rit naar 5,0, maar realiseert Jobinder hiermee wel de streefwaarde voor dit jaar. Het aantal ritten leerlingenvervoer is in dit jaar afgenomen, namelijk van 234.036 in 2018 naar 225.075 in 2019. Een mogelijke verklaring voor de daling van het gemiddeld aantal leerlingen per rit zijn de ontwikkelingen als gevolg van de Wet passend onderwijs. De doelstelling van de wet is om leerlingen zo dicht mogelijk bij huis, passend onderwijs te laten volgen. Echter is de ontwikkeling in de regio Noordoost-Fryslân dat er meer leerlingen zijn die juist verder moeten reizen dan voorheen of op meer afwijkende tijden, waardoor combinatiemogelijkheden beperkter zijn en meer maatwerk nodig is (met hogere kosten tot gevolg)

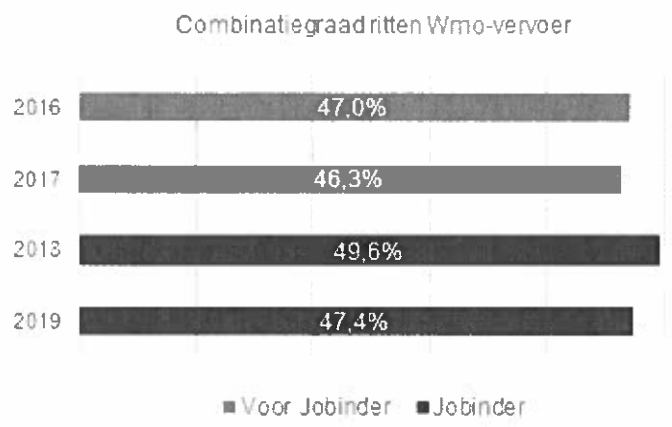
Voor de ontwikkeling tussen 2019 en 2020 geldt voor beide doelgroepen een sterkere afname in het gemiddeld aantal personen per rit. Voor 2020 geldt echter dat het vervoeren van meerdere personen in hetzelfde voertuig door coronamaatregelen sterk beperkt werd.

De combinatiegraad van ritten Wmo-vervoer is stabiel

De combinatiegraad van ritten is een andere manier om de ontwikkeling en voortgang van het efficiënter organiseren van het doelgroepenvervoer te meten. Het gaat bij de combinatiegraad om het percentage ritten dat geheel of gedeeltelijk met andere reizigers is gecombineerd. De combinatiegraad van ritten Wmo-vervoer is een van de prestatie-indicatoren die wordt gemonitord door het Mobiliteitsbureau, op basis van periodieke rapportages die zij ontvangen van de Mobiliteitscentrale[10]. In figuur 5 is de combinatiegraad van Wmo-vervoer voor de jaren 2016 tot en met 2019 weergegeven.

[9] Bron: prestatie-indicatoren Jobinder zoals opgenomen in jaarstukken 2018, 2019; persoonlijke communicatie 2020.

[10] De scores in de lijst van prestatie-indicatoren van Jobinder in eerdere rapportages verschillen sterk van de hier gepresenteerde scores. De oude combinatiegraden (die afgelopen jaren zijn gedeeld) zijn gebaseerd op het vorige automatiseringssysteem van de Mobiliteitscentrale en zijn niet meer reproduceerbaar. Om toekomstige ontwikkelingen van de combinatiegraad te monitoren, adviseren wij de Mobiliteitsbureau uit te gaan van de voor deze evaluatie geleverde cijfers en de afspraak en berekeningswijze voor rapportages hiervan vast te leggen.



De weergegeven combinatiegraad is het percentage van alle Wmo-ritten dat geheel of gedeeltelijk gelijktijdig door hetzelfde voertuig is uitgevoerd met ten minste één andere rit.

De jaren 2016 en 2017 hebben betrekking op het Wmo-vervoer Noordoost-Fryslân. De jaren 2018 en 2019 hebben betrekking op het Wmo-gedeelte van Jobinder[12].

Figuur 5: Ontwikkeling combinatiegraad van het Wmo-vervoer van de laatste twee jaar voor en de eerste twee jaar na de opstart van Jobinder[11]

De doorontwikkeling van de combinatiegraad is ingezet

De Mobiliteitscentrale geeft aan dat de verantwoordelijkheid voor de doorontwikkeling van Jobinder en het verhogen van de combinatiegraad primair bij het Mobiliteitsbureau ligt en ervaart hierop weinig sturing. Volgens het Mobiliteitsbureau dient de Mobiliteitscentrale hier echter een proactieve rol in te spelen (conform het programma van eisen), wordt hier door de Mobiliteitscentrale geen sturing op ervaren. Over het verhogen van de combinatiegraad wordt vanuit de Mobiliteitscentrale aangegeven dat de omvang van de groep die vervoerd wordt in grote lijnen stabiel is en dat met de kenmerken van de groep maximaal combineren niet altijd mogelijk is. Het (verder) verhogen van de combinatiegraad is mogelijk bij grotere schaal en bij het combineren van (meerdere) doelgroepen. Dit kan, zoals ook aangegeven door enkele gemeenteambtenaren, wel betekenen dat er ingeleverd zal moeten worden op kwaliteit, met name wat betreft reistijd en reisgemak.

Veel van de betrokken partijen geven aan dat het combineren van Wmo- en leerlingenvervoer slechts beperkt mogelijk is door de specifieke kenmerken van reizigers uit de verschillende vervoersstromen. Er zijn praktische obstakels (bijvoorbeeld de instaphoogte van een bus voor leerlingenvervoer voor een Wmo-reiziger die slecht ter been is). Ook passen leerlingen (met of zonder indicatie) qua gedrag niet altijd bij een oudere Wmo-reiziger. Dit heeft geleid tot een focus op het combineren van ritten binnen dezelfde vervoersstroom (Wmo- of leerlingenvervoer). Twee jaar Jobinder (2018 en 2019) laten in de cijfers van het aantal gecombineerde ritten geen significante toename hiervan zien (zie ook figuur 5). Eind 2019 zijn de spelregels voor het combineren van Wmo- en leerlingenvervoer aangepast[13], waarmee onder andere het combineren van Wmo-reizigers en leerlingen beter mogelijk wordt. Er worden reizigersprofielen opgesteld, zodat het voor de Mobiliteitscentrale duidelijker wordt welke reizigers onderling wel en niet gecombineerd kunnen worden. Volgens het Mobiliteitsbureau gaat de combinatiegraad met deze aanpassingen stijgen, maar heeft dit in 2020, onder invloed van de coronacrisis, nog niet kunnen leiden tot het gewenste effect.

Door het Wmo- en leerlingenvervoer bij Jobinder onder te brengen, is het mogelijk geworden om ritten binnen de vervoersstromen in een grotere regio te combineren. Het combineren van ritten heeft bijgedragen aan het terugdringen van het aantal lege ritten. Meerdere vervoerders geven aan dat het onderbrengen van Wmo- en leerlingenvervoer bij Jobinder voor hen heeft geleid tot beperkingen om te combineren. Door de komst van Jobinder hebben zij minder mogelijkheden om andere 'eigen' vervoersstromen (contante ritten, pgb-vervoer, ziekenvervoer) met elkaar te

[11] Bron: cijfers en berekening: Mobiliteitscentrale Connexxion (2021).

[12] De periodes 2016-2017 en 2018-2019 zijn in beperkte mate vergelijkbaar. In de overgang naar Jobinder is sprake van een trendbreuk in volumestijging (namelijk 27 procent ten opzichte van normaal 6 procent per jaar) en geen precieze overlap in het vervoersgebied.

[13] Memo *Voorstel aanpassing spelregels Jobinder* (2019).

combineren. De vervoerders stellen nu een chauffeur en auto of bus aan Jobinder ter beschikking en kunnen tussen het Wmo- en leerlingenvervoer geen andere ritten buiten Jobinder om uitvoeren met de betreffende chauffeur en auto/bus. Volgens enkele vervoerders leidt dit ertoe dat de geleverde chauffeurs langer stilstaan tussen Wmo-ritten en het leerlingenvervoer én dat vervoerders zelf met een andere chauffeur op dezelfde route rijden voor de andere eigen vervoersstromen.

3.2 Leefbaarheid door bereikbaarheid

Jobinder heeft als doelstelling een bijdrage te leveren aan de leefbaarheid van de regio, onder andere door inbreng van het Opstappervervoer vanuit de provincie. Deze doelstelling heeft betrekking op de bereikbaarheid van plaatsen in de regio en de ontwikkeling van vervoer en vervoersoplossingen.

3.2.1 De bereikbaarheid van de regio is niet toegenomen maar wel geborgd

De bestuurders van de vier deelnemende gemeenten en de provincie geven aan dat in de huidige situatie inwoners zich goed kunnen verplaatsen en dat belangrijke plaatsen met voorzieningen goed bereikbaar zijn. Ook zijn de kleine kernen in de regio bereikbaar gebleven. Ze zien echter geen toename in de bereikbaarheid van de regio ten opzichte van de periode vóór Jobinder. Een van de bestuurders geeft aan dat het feit dat de bereikbaarheid niet is afgenomen wel een bereikt doel op zich is. Voor de eilanden is Jobinder erg belangrijk voor het bereikbaar houden van de regio, zo geven bestuurders en ambtenaren aan. Dit geldt specifiek voor leerlingen van de eilanden die op het vasteland naar school gaan. Zij verliezen minder lestijd dankzij Jobinder (met het openbaar vervoer reizen leidt tot minder lestijd omdat de leerlingen dan niet op tijd aanwezig kunnen zijn). De bestuurders en ambtenaren van de eilanden zijn zeer tevreden hierover.

Zowel het Mobiliteitsbureau als de Mobiliteitscentrale bevestigen het beeld dat de regio goed bereikbaar is door Jobinder. Zelfs in coronatijd is iedereen van deur tot deur vervoerd en kan iedereen overal naar toe. Waar het reguliere openbaar vervoer in delen van de regio Noordoost-Fryslân wegvalt, worden de mogelijkheden van de Opstapper echter niet volledig benut. Arriva biedt in deze regio via een aantal onderaannemers passend maatwerkvervoer aan (zoals een lijntaxi en belbus). Dit terwijl Jobinder met de Opstapper de inwoners in de regio Noordoost-Fryslân ook kan voorzien.

Waar het vervoersaanbod voor Wmo-reizigers en leerlingen binnen de regio volgens de gemeenten, provincie en het Mobiliteitsbureau op peil blijft, leidt het gekozen regiemodel mogelijk ook tot onbedoelde neveneffecten. Eén vervoerder geeft aan dat zijn mogelijkheden om op sommige plekken in de regio (en net daarbuiten) commercieel taxivervoer (niet zijnde Wmo- en leerlingenvervoer) aan te bieden minder is geworden. Door de komst van Jobinder zijn niet alle plekken nog rendabel om te rijden voor de betreffende vervoerder, omdat het aantal mogelijke ritcombinaties voor hem is gedaald (door het onderbrengen van Wmo- en leerlingenvervoer bij Jobinder). Het gaat hierbij dus om het vervoersaanbod in en om de regio dat niet onder de verantwoordelijkheid valt van Jobinder.

3.2.2 Geen actieve bijdrage Jobinder in (vervoers-)ontwikkelingen en het benutten van andere vervoersoplossingen

Over de rol van Jobinder in (vervoers-)ontwikkelingen in de regio en het benutten van andere vervoersoplossingen geven de bestuurders van de vier deelnemende gemeenten en provincie aan dat zij hier geen actieve bijdrage van Jobinder herkennen. Vanuit de gemeenten worden meerdere oorzaken hiervoor aangedragen, die zijn samen te vatten in de volgende punten:

a. Het Mobiliteitsbureau heeft een beperkte omvang en bezetting;
b. Het Mobiliteitsbureau heeft geen eigen (financiële) middelen, zoals bijvoorbeeld een budget om nieuwe diensten te ontwikkelen;
c. De opstart verliep niet soepel, waardoor het tijd heeft gekost om een goede basis neer te zetten waarop doorontwikkeld kan worden;
d. Jobinder is een uitvoeringsorganisatie en geen beleidsvormende organisatie.

Deze punten worden door het Mobiliteitsbureau bevestigd. De medewerkers van het bureau geven aan dat ze zelf geen beleid ontwikkelen, maar ook dat ze voor de uitwerking en uitvoering op het gebied van ontwikkeling onvoldoende door andere partijen zoals de gemeenten en provincie worden meegenomen.

Dit beeld signaleren we ook bij de vervoerders. Twee van de vervoerders stellen dat zij het gevoel hebben dat hun ideeën over de doorontwikkeling van de dienstverlening van Jobinder niet altijd worden gewaardeerd. Met name in de opstart en implementatie van Jobinder zijn de vervoerders voor hun gevoel onvoldoende meegenomen in het geheel. Waar enkele vervoerders openstaan om mee te denken met andere vervoersoplossingen (bijvoorbeeld het combineren van eigen ritten met ritten voor Jobinder), zijn andere vervoerders kritischer door de voorliggende periode. Het beperkte vertrouwen van enkele vervoerders in Jobinder maakt een vruchtbare onderlinge samenwerking lastiger.

Het ideaalbeeld vanuit de provincie is dat (bedrijfsvoeringsaspecten van) andere vervoersoplossingen (bijvoorbeeld vrijwilligersinitiatieven) ondergebracht worden bij (de Mobiliteitscentrale van) Jobinder, om onder andere het potentieel van de te combineren ritten te vergroten en daarmee de kosten voor het vervoer per reiziger terug te dringen. Het is echter niet helemaal duidelijk wat de gevolgen hiervan zijn voor de vervoerders.

3.2.3 *De mogelijkheden om het openbaar vervoer en doelgroepenvervoer met elkaar te integreren zijn nog onvoldoende benut*

Het algemene beeld dat in de interviews naar voren komt, is dat er nog een heel duidelijke scheiding is tussen openbaar vervoer en doelgroepenvervoer. Verschillende bestuurders geven aan dat hier mogelijk kansen zijn blijven liggen. Dat geldt voor zowel de mogelijkheid om reguliere reizigers mee te laten reizen met Wmo- of leerlingenvervoer en vice versa. Wel wordt erkend dat dit vooraf beter doordacht had kunnen worden om er uitvoering aan te geven. Zo blijkt het in de praktijk lastig om leerlingenvervoer te combineren met reguliер openbaar vervoer. Vanuit de gemeenten wordt ook aangegeven dat het hier wel gaat om een opgave die hoort bij de transformatie en doorontwikkeling van Jobinder. Die is nog niet volledig ingezet, maar nu de basis er ligt kan hier wel mee gestart worden. De gemeenten zijn hierover nog niet het gesprek aangegaan met het Mobiliteitsbureau.

Wat betreft de integratie tussen het openbaar vervoer en doelgroepenvervoer, ziet de Mobiliteitscentrale wel mogelijkheden voor de toekomst. Jobinder kan een rol spelen in de transitie van grootschalig naar kleinschalig vervoer, maar ook in onder andere het ontwikkelen van meer openbaar vervoer op maat. Vanuit Arriva wordt aangegeven dat zij een positieve samenwerking ervaren op het gebied van verdere ontwikkeling rondom de integratie van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer.

3.3 Tussenconclusie: mobiliteit en leefbaarheid zijn grotendeels geborgd en de basis is gelegd voor doorontwikkeling

Drie jaar na de start van Jobinder is het breed gedragen beeld dat de basis staat. De mobiliteit van inwoners is geborgd, doelgroepen worden naar tevredenheid vervoerd en de leefbaarheid is, door het bereikbaar houden van de regio en voorzieningen, op peil gebleven. Hiermee voldoet Jobinder voor een belangrijk deel aan de gestelde doelstellingen op het gebied van mobiliteit en leefbaarheid.

De doorontwikkeling op deze gebieden moet echter nog verder opgepakt worden. Het verkennen en uitvoeren van mogelijkheden om het combineren van ritten tussen en binnen de verschillende vervoersvormen heeft nog tot onvoldoende concrete resultaten geleid. Ook het benutten van andere vervoersoplossingen en het integreren van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer dienen nog verder vorm te krijgen. Bestuurders en ambtenaren zien in recente ontwikkelingen dat de basis hiervoor is gelegd. De doorontwikkeling wordt tegelijk ook beïnvloed door de coronacrisis. Dit maakt het ook lastig om in 2021 concrete resultaten te verwachten van de ingezette doorontwikkeling.

4 Bevindingen over de opbrengsten

Deze evaluatie dient inzicht te bieden in de financiële, maar vooral ook de beleidsmatige en kwalitatieve opbrengsten van Jobinder voor de deelnemende partijen, te weten de gemeenten, provincie en vervoerders. Hierbij is het van belang welke keuzes voor de opzet van Jobinder zijn gemaakt. Daarbij spelen in ieder geval mee de keuze voor Jobinder als een lichte gemeenschappelijke regeling, de bedrijfsvoeringsorganisatie en de scheiding die gemaakt is tussen het vervoer en de planning van het vervoer door middel van een onafhankelijke centrale.

4.1 Het regiemodel

4.1.1 *Het regiemodel biedt een goede infrastructuur voor sturing, maar wordt nog niet voldoende benut*

Bestuurders van de gemeenten en provincie zien het gekozen regiemodel voor Jobinder als een goede mogelijkheid om te sturen op een doelmatige en doeltreffende uitvoering van het mobiliteitsbeleid. Er is een duidelijke structuur en centrale aansturing. Ook zijn er concrete prestatie-indicatoren afgesproken in het bestuur waarop gestuurd kan worden. De gesproken bestuurders en ambtenaren zijn ook allen tevreden met de informatievoorziening vanuit Jobinder over de voortgang door middel van periodieke rapportages. In de praktijk is het echter zo dat gemeenten veelal de ontwikkelingen volgen maar niet actief inzetten op sturing. Het gesprek over de voortgang op de prestatie-indicatoren en doelstellingen wordt vanuit de gemeenten niet actief gevoerd. De medewerkers van het Mobiliteitsbureau geven hierover ook aan dat Jobinder is ingericht op sturing, maar dat het aan de gemeenten is om aan de knoppen te draaien.

Door bestuurders wordt de betrokkenheid van vrij veel verschillende organisaties aangegeven als argument dat de sturing op en ontwikkeling ten behoeve van de doelen in de weg kan staan. Er zijn vier gemeenten betrokken in de gemeenschappelijke regeling en de zeggenschap rondom besluiten is verdeeld over deze gemeenten. Er is onvoldoende afstemming en minder snel overeenstemming. Hierdoor kost het voorbereiden van besluiten veel tijd en overleg, wat de daadwerkelijke besluitvorming voor Jobinder vertraagt. Het model in de huidige situatie werkt bureaucratisch.

Vanuit de Mobiliteitscentrale wordt aangegeven dat er aan hun kant niet veel gemerkt wordt van een behoefte aan beheersbaarheid of sturing op doelen rondom bijvoorbeeld efficiëntie en het verhogen van de combinatiegraad. Sturing en actie hierop is naar mening van de medewerkers die wij hebben gesproken ook aan het Mobiliteitsbureau. Hierover zijn de medewerkers van het Mobiliteitsbureau het in zoverre eens, dat zij hierin inderdaad een leidende rol hebben, maar dat de verantwoordelijkheid voor het resultaat op doelen als efficiëntie en combineren, een gezamenlijke taak is. Aangegeven wordt dat in de beginjaren er weinig ruimte was om hier invulling aan te geven, maar dat nu het systeem staat er ook vervolgstappen op dit punt gezet kunnen worden. Over de rol- en taakverdeling lijken nu verschillende verwachtingen te zijn tussen het Mobiliteitsbureau en de centrale en geeft het bureau aan dat het zinvol is om hierover in gesprek te gaan.

4.1.2 *De scheiding van vervoer en planning biedt transparantie, maar resulteert (onbedoeld) ook in afstand tussen de betrokken partijen*

Een wezenlijk onderdeel van het regiemodel is de scheiding tussen vervoer en planning. In het systeem Jobinder wordt de planning verzorgd door de Mobiliteitscentrale, uitgevoerd door Connexxion. Ritten worden via de centrale aangenomen en gepland, waarbij het een taak van de centrale is om de ritten zo efficiënt mogelijk te combineren op basis van een aantal spelregels. De uitvoering van de ritten wordt gedaan door de gecontracteerde vervoerders. Zij stellen een chauffeur met voertuig beschikbaar aan de centrale. Via een geautomatiseerd systeem ontvangen zij van de centrale de ritten die zij moeten rijden.

Volgens de provincie is het effect van deze scheiding dat het transparantie biedt in de rittoewijzing en dat het model perspectief biedt voor kleinere vervoerders in de regio. Zij kunnen zonder te beschikken over een eigen centrale, toch een contract gegund krijgen bij Jobinder. De vervoerders zonder eigen centrale (die soms ook als onderaannemer van een grotere vervoerder werken) zijn hierdoor doorgaans positiever over de scheiding van vervoer en planning dan de grotere vervoerders. De vervoerders die zelf beschikken over een eigen centrale hebben de kosten voor deze centrale zien toenemen. Een deel van het vervoer dat voorheen door de eigen centrale werd gepland, is immers overgegaan naar de Mobiliteitscentrale.

Een gemeente stelt dat er in het Jobinder-model onnodig veel overleggen en trage besluitvorming plaatsvindt. Besluitvorming loopt te veel over verschillende schijven, wat bijvoorbeeld leidt tot vertraging in het verwerken van beschikkingen. Zowel de scheiding tussen de centrale en de vervoerders als de scheiding tussen de gemeenten, het Mobiliteitsbureau en de Mobiliteitscentrale leiden tot onduidelijkheid over de onderlinge taak- en rolverdeling.

De vervoerders geven aan dat de relatie tussen de Mobiliteitscentrale en de chauffeurs van wezenlijk belang is voor een efficiënte uitvoering van het vervoer. De centrale en chauffeurs moeten onderling in vertrouwen kunnen overleggen en afstemmen over onverwachte situaties en hier met een gevoel van gezamenlijke verantwoordelijkheid op anticiperen. Enkele vervoerders geven aan dat de samenwerking en afstemming tussen de centrale en de vervoerders nog onvoldoende is doordat de centrale verder weg staat van de chauffeurs. Zo is het voorgekomen dat een chauffeur 's ochtends om 07.30 uur startte, maar pas om 09.30 uur zijn eerste rit had. Volgens een vervoerder zou een centralist die zich betrokken voelt bij de chauffeurs de betreffende chauffeur de avond vooraf hierover hebben geïnformeerd, ook al werden de uren in dit geval vanaf 07.30 uur vergoed. Volgens het Mobiliteitsbureau is dit proces inmiddels aangepast en ontvangen chauffeurs en vervoerders tijdig via een app een bericht over de eerste rit van de dag.

4.1.3 Voor een deel van de vervoerders is de impact van het regiemodel op hun bedrijfsvoering aanzienlijk

De keuze voor en implementatie van het nieuwe regiemodel heeft veel veranderd voor vervoerders. In onze gesprekken met de vervoerders geven zij aan onvoldoende te zijn meegenomen in de voorbereiding hierop. Het onderbrengen van het Wmo- en leerlingenvervoer onder de regie van Jobinder heeft bij sommige vervoerders een negatief effect gehad op de combinatiegraad van ritten die onder eigen regie worden uitgevoerd. Ook heeft het voor enkele vervoerders een negatief effect gehad op de rendabiliteit van de eigen centrale en van overig vervoer op sommige plekken in de regio. Voor veel van de gecontracteerde vervoerders geldt dat hun werk in omvang is toegenomen.

Voor alle vervoerders geldt dat Jobinder in de huidige constructie en met de huidige contracten een constante en zekere bron van inkomsten is. De bedrijfsvoering van de vervoerders is met de komst van Jobinder echter sterk gewijzigd, zowel op zakelijk als sociaal gebied. Niet alle vervoerders zijn hier positief over. Zij voelen een sterke verbondenheid met de regio, de inwoners en hun chauffeurs. Door het regiemodel zijn de contacten met deze partijen veranderd en in meer of mindere mate minder persoonlijk geworden.

4.2 Functioneren Mobiliteitsbureau en -centrale

4.2.1 Partijen zijn tevreden over de ontwikkeling van het Mobiliteitsbureau, maar er is ruimte voor verbetering in sturing, doorontwikkeling en opdrachtgeverschap

Vanuit de gemeenten wordt door zowel bestuurders als ambtenaren aangegeven dat er in de huidige situatie en personele bezetting een prettige samenwerking is. Zij geven een positieve beoordeling aan het Mobiliteitsbureau. Uitvoerend doet het bureau het goed, maar op sturing en doorontwikkeling is er ruimte voor verbetering. Wel wordt erkend dat het bureau een kleine organisatie is met een beperkte bezetting maar met een grote opgave. Dat werkt belemmerend in de doorontwikkeling voor het behalen van de gestelde doelen.

De Mobiliteitscentrale geeft aan dat vanuit het Mobiliteitsbureau niet alles aan de voorkant duidelijk geregeld was en er meer afstemming nodig was dan verwacht. In de huidige situatie is er betere aansturing, zijn de onderlinge rollen duidelijker en krijgen dossiers (zoals AVG, werkafspraken en website) invulling. Er is meer structuur dan in de beginfase van Jobinder. Ook vanuit Arriva wordt positief gesproken over het functioneren van het bureau. Het contact en de samenwerking verlopen goed. Ook hier geldt wel dat van beide kanten de samenwerking moest worden gevonden, maar dat hierop aan beide kanten een positieve ontwikkeling heeft plaatsgevonden die in de huidige situatie wordt voortgezet.

Vervoerders zijn over de brede linie genomen neutraal over het functioneren van het Mobiliteitsbureau. De meesten van hen geven aan in de huidige situatie meer tevreden te zijn dan in de beginfase. In de beginfase verliep de samenwerking tussen veel van de vervoerders en het bureau stroef. Dit heeft met name betrekking op de communicatie, onduidelijke afspraken, het niet nakomen van afspraken en een gebrek aan transparantie. Zo geven verschillende vervoerders als voorbeeld dat in de beginfase de communicatie gebrekkig was als het ging over het opvolgen van signalen van vervoerders en terugkoppeling over uitgevoerde acties en resultaten. In de huidige situatie is er meer duidelijkheid en betere communicatie, maar vertrouwen in de goede intenties van het Mobiliteitsbureau ontbreekt nog bij een deel van de vervoerders. De medewerkers van het Mobiliteitsbureau zijn zich hiervan bewust en zetten in op goede communicatie, transparantie en betrouwbaar opdrachtgeverschap.

4.2.2 *Partijen zien verbetering in het functioneren van Mobiliteitscentrale. Er ligt er een basis voor goede samenwerking, maar er zijn ook punten waarop het vertrouwen herwonnen moet worden*

Zowel de provincie als gemeenten zijn onvoldoende tevreden over het functioneren van de Mobiliteitscentrale. Met name in de beginperiode is er door de centrale onvoldoende gecommuniceerd, minder geleverd dan was afgesproken in het Programma van Eisen en werd er gewerkt met een verouderd planningssysteem dat niet aansloot bij de doelstellingen van Jobinder. Ook zijn in deze periode de planning en afspraken onvoldoende nagekomen en constateren verschillende gemeenten onvoldoende flexibiliteit richting gemeenten en inwoners. Gemeenten hebben bovendien klachten ontvangen over de bejegening vanuit de centrale richting inwoners. Het functioneren van de centrale laat inmiddels verbetering zien.

Het Mobiliteitsbureau bevestigt dat de start met de centrale niet goed verliep: de automatisering was niet op orde, net als veel basistaken van een Mobiliteitscentrale. In de huidige situatie zijn er bij de centrale personele wisselingen doorgevoerd en worden afspraken nagekomen. Ook geeft het Mobiliteitsbureau aan dat de vervoerders momenteel niet klagen over de centrale, iets wat in de voorliggende periode regelmatig gebeurde. Het op orde krijgen van de samenwerking en uitvoering door de Mobiliteitscentrale heeft veel aandacht gevraagd van het Mobiliteitsbureau, wat ten koste is gegaan van de capaciteit om door te ontwikkelen.

De vervoerders geven aan dat zij met name in de opstartfase onvoldoende tevreden zijn over het functioneren van en de samenwerking met de Mobiliteitscentrale. Afspraken werden niet altijd nagekomen en omtrent het opvolgen en terugkoppelen van acties zijn vervoerders niet positief. Ook nu is er volgens vervoerders nog onvoldoende transparantie in bijvoorbeeld de rittoewijzing en hoe de centrale besluit welke chauffeur naar huis wordt gestuurd als er geen ritten meer zijn. De beperkingen van het oude systeem om ritten efficiënt te plannen, de beperkte bekendheid van medewerkers van de centrale met de regio en de bejegening vanuit de centrale richting de chauffeurs worden vaak nog genoemd als oorzaken van ontevredenheid. Een enkele vervoerder geeft aan dat hij ook nu nog onvoldoende vertrouwen heeft in een goede samenwerking met de centrale.

4.3 Financiën

Bij de oprichting van Jobinder is als randvoorwaarde gesteld dat de doelstellingen van Jobinder binnen de beschikbare budgetten gerealiseerd dienen te worden. Een van de beoogde resultaten van Jobinder is dan ook dat het leerlingenvervoer en het Wmo-vervoer voor de vier deelnemende gemeenten en de beide eilandgemeenten door

bundeling efficiënter en goedkoper georganiseerd kunnen worden. In deze paragraaf gaan we in op onze bevindingen over de opbrengsten van Jobinder. Hierbij maken wij de volgende kanttekeningen in verband met de doelstelling en de beschikbare cijfers:

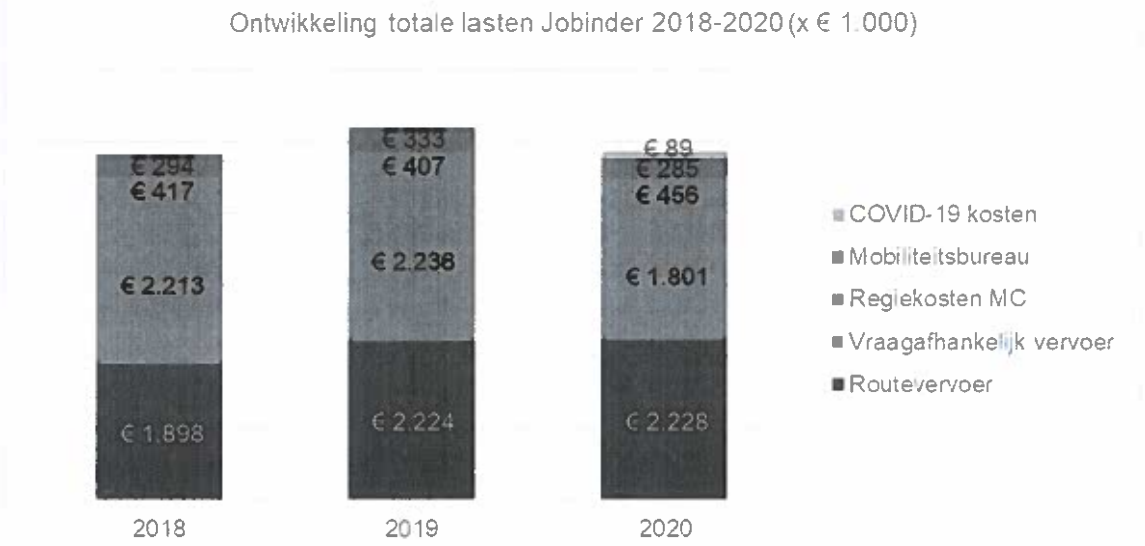
a. Er ontbreekt een eenduidige operationalisering van de financiële doelstelling: wat zijn precies beschikbare budgetten? Gaat het over het beschikbare geld bij de gemeenten, de kosten per leerling of Wmo-reiziger en ten opzichte van welk jaar? Wij kijken in deze evaluatie naar de ontwikkeling van de lasten voor bureau en centrale en de ontwikkeling van de lasten voor het vervoer. Bij het in beeld brengen van de lasten voor het vervoer houden we rekening met de NEA-index die doorwerkt in de kosten en de ontwikkeling van het aantal klanten en leerlingen, het aantal ritten en het aantal kilometers;
b. De lasten voor Wmo- en leerlingenvervoer van vóór 2018 zijn onvoldoende in beeld. Mede doordat kosten waren verspreid over de gemeentelijke organisaties (directe en indirecte kosten/overhead). Ook de aantallen Wmo-klanten en leerlingen in het leerlingenvervoer, het aantal ritten en het aantal afgelegde kilometers uit de periode vóór Jobinder zijn onvoldoende in beeld;
c. Er is geen benchmark of vergelijkend onderzoek waartegen wij de kosten van het vervoer onder Jobinder tegen af hebben kunnen zetten. Een goede benchmark vraagt om een analyse van regionale factoren zoals eisen, infrastructuur, doelgroepensamenstelling en dichtheid bewoning, zodat verschillen ook geduid kunnen worden. Dit vraagt om een andere onderzoeksopzet dan deze evaluatie.

Voor alle gebruikte cijfers is zo goed mogelijk aangegeven wat de bron is. Daar waar het gaat om vergelijkingen is ook aangegeven welke kanttekeningen wij bij de vergelijking plaatsen. Omdat cijfers van vóór Jobinder niet duidelijk in beeld zijn, nemen we 2018 als nulmeting. Vanwege corona en de effecten van de maatregelen, betekent dat voor deze evaluatie de focus zal liggen op de ontwikkeling in het jaar 2018-2019. De cijfers voor 2020 zijn wel opgenomen, mede om de impact van COVID-19 te illustreren. In de cijfers is een uitsplitsing gemaakt tussen de daadwerkelijke vervoerskosten en de kosten inclusief de continuïteitsbijdrage gedaan aan de vervoerders. Deze bijdrage is gedaan om de vervoerders te compenseren voor inkomstenderving als gevolge van corona en de continuïteit van vervoer voor inwoners te borgen.

4.3.1 *Lastenontwikkeling Jobinder*

Jobinder beheert voor de gemeenten het grootste deel van de financiën die betrekking hebben op het vervoer binnen het sociaal domein. De financiën zijn echter wel de verantwoordelijkheid van de gemeenten, zo wordt aangegeven in de gesprekken met verschillende bestuurders. Hier wordt ook op gemonitord, want zowel de mee- als tegenvallers komen voor rekening van de deelnemende gemeenten. Bestuurders van de gemeenten en provincie geven aan dat zij hun lasten hebben zien toenemen. Inzicht in hoe deze toename zich verhoudt tot de ontwikkeling van de kosten in de periode voor Jobinder ontbreekt bij zowel bestuurders als ambtenaren. Gevoelsmatig is het merendeel van de gemeenteambtenaren en wethouders echter tevreden over de financiën. In verschillende gesprekken is aangegeven dat men zich ook realiseert dat voor het realiseren van de opgaven en doelstellingen van Jobinder, er soms extra financiële middelen nodig zijn.

In figuur 6 is de ontwikkeling van de lasten van Jobinder weergegeven, uitgesplitst naar de kostenposten 'vraagafhankelijk vervoer', 'routevervoer', 'regiekosten Mobiliteitscentrale', 'Mobiliteitsbureau' en coronagerelateerde kosten. In de vervoerskosten is in 2020 een continuïteitsbijdrage verrekend die door Jobinder in het kader van de coronamaatregelen en -compensatie is betaald aan de gecontracteerde vervoerders.



Figuur 6 Ontwikkeling lasten en lastenopbouw Jobinder (exclusief btw en exclusief verrekening eigen bijdragen)

Vanwege de uitbraak van corona zorgt 2020 voor een trendbreuk in de ontwikkeling van de lasten. Mede hierdoor is het niet mogelijk om een trendanalyse te doen. Wel kunnen de lasten verder gespecificeerd en geduid worden. Er zijn ten minste drie verschillende factoren van invloed op de lastenontwikkeling, namelijk beleid en uitvoering, kostprijsontwikkelingen en vervoersontwikkelingen. In onderstaande paragrafen gaan we in op de laatste twee punten voor het Wmo-, leerlingen- en Opstappervervoer.

4.3.2 *Ontwikkeling kosten Wmo-vervoer*

In tabel 1 zijn de kerncijfers over de ontwikkeling van de vervoerskosten voor Wmo-vervoer opgenomen. Het gaat hier alleen om de vier deelnemende gemeenten, de eilandgemeenten zijn niet meegenomen in de cijfers. In 2019 is een duidelijke toename zichtbaar in het aantal (actieve) Wmo-pashouders, het aantal ritten en het aantal kilometers. Hier tegenover staat een afname van de nettokosten voor het Wmo-vervoer. De kosten per klant zijn in 2019 bijna 3 procent lager dan in 2018 en de kosten per kilometer zijn ruim 3,5 procent lager terwijl in de kostprijsberekening met de vervoerders gerekend is met een prijsstijging van 2,2 procent op basis van de NEA-index. Ook de regiekosten voor het vraagafhankelijk vervoer zijn in 2019 lager dan in 2018 (zie tabel 3). Zowel wat betreft vervoer als regie is het Wmo-vervoer in 2019 efficiënter uitgevoerd dan in 2018.

Tabel 1: Kerncijfers ontwikkelingen Wmo-vervoer voor de vier deelnemende gemeenten onder Jobinder (kosten exclusief btw, verrekening eigen bijdragen en regie)[4]

	2018	2019	Δ'18-'19	2020 excl. continuïteit	2020 incl. continuïteit
Wmo-pashouders	3.308	3.546	7,19%	3.413	
Actieve Wmo-pashouders	3.153	3.189	1,14%	2.521	
Ritten Wmo	91.764	97.107	5,82%	49.647	
Km Wmo	1.063.860	1.081.390	1,65%	543.399	
Kosten netto Wmo	€ 2.059.613	€ 2.021.974	-1,83%	€ 1.879.959	€ 2.220.380
Kosten per Wmo-klant	€ 653,22	€ 634,05	-2,94%	€ 745,72	€ 880,75
Kosten per Wmo-rit	€ 22,44	€ 20,82	-7,23%	€ 37,87	€ 44,72
Kosten per Wmo-km	€ 1,94	€ 1,87	-3,42%	€ 3,46	€ 4,09

Toelichting 2020: vanwege de impact van corona op de werklast van vervoerders is er in 2020 een continuïteitsbijdrage betaald om de vervoerders te compenseren en het vervoer voor inwoners te borgen.

[4] Bron: benchmark Wmo Jobinder en voorlopige jaarrekening 2020 (2021, persoonlijke communicatie).

In 2020 is ten opzichte van de ontwikkeling 2018-2019 een duidelijke trendbreuk zichtbaar in de cijfers. Het aantal actieve pashouders, het aantal ritten en het aantal kilometers Wmo-vervoer zijn sterk afgenomen, terwijl de kosten zijn toegenomen (onder andere doordat minder efficiënt gewerkt kan worden en er minder gecombineerd kan worden). Het is duidelijk dat corona en de landelijke maatregelen voor de bestrijding van het virus een grote impact hebben gehad op de ontwikkelingen. De totale lasten (inclusief continuïteitsbijdrage) zijn met bijna 10 procent toegenomen en de kostprijs voor vervoer is ruim verdubbeld. Echter, zo wordt ook vanuit de gemeenten en de Mobiliteitscentrale aangegeven, is het vervoer en de mobiliteit voor alle inwoners in de regio beschikbaar gebleven in deze periode en zijn de vervoerders betaald. Dit is mede door de continuïteitsbijdrage geborgd.

In 2019 is de Voor Elkaar Pas (hierna VEP) geïntroduceerd in de Jobinder-regio. Deze pas is bedoeld voor Wmo-klanten om de drempel voor het gebruik van het openbaar vervoer te verlagen en zelfredzaamheid te verhogen. Pas voor 2020 zijn er cijfers beschikbaar over het aantal ritten en kilometers afgelegd door VEP-houders, waardoor weinig gezegd kan worden over de ontwikkeling in het gebruik. De kerncijfers over het gebruik laten echter duidelijk zien dat de lasten vele malen lager zijn dan de lasten voor Wmo-pashouders (zie tabel 2). In de huidige situatie is het echter zo dat een klant kan kiezen tussen beide passen en dat er geen duidelijke prikkel is voor het gebruik van de VEP. Vanuit het Mobiliteitsbureau wordt aangeven dat dit mogelijk het gebruik van de pas en daarmee ook de beoogde doelstelling voor meer passend vervoer, waaronder openbaar vervoer, in de weg staat.

Tabel 2: Kerncijfers ontwikkelingen Voor Elkaar Pas-houders (kosten exclusief btw en regie)[14]

	2019	2020	Δ'19-'20
VEP-houders	-	739	-
Actieve VEP-houders	209	209	-
Ritten OV (VEP)	-	10.638	-
Km OV (VEP)	-	159.828	-
Kosten VEP	€ 57.887	€ 43.873,00	-24,21%
Kosten per VEP-klant	€ 276,97	€ 209,92	-24,21%
Kosten per VEP-rit	-	€ 4,12	-
Kosten per VEP-km	-	€ 0,27	-

In tabel 3 zijn de regiekosten voor het vraagafhankelijk vervoer opgenomen. Hierin is tussen 2018 en 2019 een duidelijke afname zichtbaar ondanks de stijging in Wmo-vervoer en de introductie van de VEP.

Tabel 3: Ontwikkelingen regiekosten vraagafhankelijk vervoer (exclusief btw)[15]

Regiekosten	2018	2019	Δ'18-'19	2020
Vraagafhankelijk vervoer	€ 341.759	€ 326.784	-4,38%	€ 335.287

4.3.3 *Ontwikkeling kosten leerlingenvervoer*

In tabel 4 zijn de kerncijfers voor het leerlingenvervoer onder Jobinder voor de periode 2018-2020 weergegeven. Het gaat hier om de cijfers voor de vier deelnemende gemeenten en de twee eilanden. In 2019 was er een toename in de omvang van het leerlingenvervoer ten opzichte van 2018. Het aantal leerlingen nam toe met 2,7 procent en het aantal kilometers met 9,6 procent. Ook de totale kosten voor het leerlingenvervoer zijn toegenomen. Dit heeft geresulteerd in een stijging van 7,5 procent in de kosten per leerling en 0,7 procent in kosten per kilometer. Op de kosten per kilometer is voor het leerlingenvervoer, net als voor het Wmo-vervoer, sprake van een efficiëntieslag in 2019 ten opzichte van 2018, aangezien in de kostprijs voor 2019 gerekend is met een stijging van 2,2 procent op basis van de NEA-index.

De stijging in de kosten voor het leerlingenvervoer heeft, naast de volumeontwikkeling, verschillende (mogelijke) oorzaken. Zo is uit de cijfers te herleiden dat het aantal kilometers dat per leerling wordt afgelegd is toegenomen met 6,8 procent. Dit leidt automatisch tot hogere kosten per leerling. Hiernaast zijn in de gesprekken met ambtenaren en het

[15] Bron: rekeningcijfers Jobinder 2018, 2019 en 2020 (2021, persoonlijke communicatie).

Mobiliteitsbureau ook een aantal externe factoren aangedragen voor de stijging in de lasten. Het aantal leerlingen in speciaal onderwijs neemt toe en daarmee mogelijk ook het aantal leerlingen met aangepast vervoer. In Friesland nam het aantal leerlingen tussen schooljaar 2017/'18 en 2019/'20 toe met ruim 2 procent per jaar van 3.818 tot 3.986[16]. Ook is er vaak sprake van maatwerk, wat leidt tot hogere lasten per leerling.

Tabel 4: Kerncijfers ontwikkelingen van al het leerlingenvervoer onder Jobinder (kosten exclusief btw en regie)[17]

	2018	2019	Δ'18-'19	2020 excl. continuïteit	2020 incl. continuïteit
Leerlingen	675	693	2,67%	680	
Km LLV	2.171.262	2.380.574	9,64%	2.141.327	
Km per leerling	3217	3435	6,79%	3149	
Kosten LLV	€ 1.779.717	€ 1.964.937	10,41%	€ 1.833.071	€ 2.079.971
Kosten per leerling	€ 2.637	€ 2.835	7,54%	€ 2.696	€ 3.059
Kosten per km	€ 0,82	€ 0,83	0,70%	€ 0,86	€ 0,97

Toelichting aantal leerlingen: gebaseerd op het aantal leerlingen dat in de voorlaatste week van november dat jaar heeft gereisd.
Toelichting 2020: vanwege de impact van corona op de werklast van vervoerders is er in 2020 een continuïteitsbijdrage betaald om de vervoerders te compenseren en het vervoer voor inwoners te borgen.

In tabel 5 is de ontwikkeling van de regiekosten voor het leerlingenvervoer opgenomen. In 2019 zijn de regiekosten voor het leerlingenvervoer toegenomen met 6,9 procent. Dit is een evenredige toename als de toename in het aantal leerlingen. De veel forsere toename in regiekosten in 2020 is toe te schrijven aan corona en de daaraan gerelateerde maatregelen rondom vervoer en de eveneens wisselende en lastig in te calculeren ontwikkelingen in de openingstijden van het onderwijs.

Tabel 5: Ontwikkeling regiekosten routevervoer (exclusief btw)[15]

Regiekosten	2018	2019	Δ'18-'19	2020
Routevervoer	€ 74.749	€ 79.897	6,89%	€ 120.482

4 3.4 *Ontwikkelingen Opstapper*

In tabel 6 is de ontwikkeling van het Opstappervervoer onder Jobinder weergegeven. Tussen 2018 en 2019 nam het aantal ritten toe met 9,1 procent. De totale lasten namen sterker toe, namelijk met 16,2 procent, wat zich vertaalt in een stijging van 6,5 procent in de kosten per rit. Dit is een sterkere toename dan te verklaren is op basis van de 2,2 procent kostprijsstijging van de NEA-index.

Tabel 6: Kerncijfers ontwikkelingen Opstappervervoer onder Jobinder (kosten exclusief btw en regie)[17]

	2018	2019	Δ'18-'19	2020 excl. continuïteit	2020 incl. continuïteit
Ritten Opstapper	6.909	7.536	9,08%	6.130	
Kosten Opstapper	€ 128.092,86	€ 148.836,00	16,19%	€ 121.987,00	€ 149.166,00
Kosten per rit	€ 18,54	€ 19,75	6,53%	€ 19,90	€ 24,33

Toelichting 2020: vanwege de impact van corona op de werklast van vervoerders is er in 2020 een continuïteitsbijdrage betaald om de vervoerders te compenseren en het vervoer voor inwoners te borgen.

[16] Bron: CBS Statline (2020) *(Speciaal) basisonderwijs en speciale scholen; leerlingen, schoolregio*. Online: https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/71478ned/table?ts=1620027990850.

[17] Bron: Kostenberekening vervoersvormen per gemeente totaal 2018, 2019 en 2020 (2021, persoonlijke communicatie). Cijfers gebaseerd op vervoersdata Mobiliteitscentrale. dit is exclusief handmatige kosten en regiekosten.

4.3.5 *Baten versus financiële lasten*

In de gesprekken met bestuurders en ambtenaren is aangegeven dat stijgende lasten verklaarbaar en logisch zijn. Wanneer het echter gaat over beschikbare of gelijkblijvende budgetten, is dat minder duidelijk. De doelstelling is dat Jobinder binnen beschikbare budgetten gerealiseerd wordt en dat het leerlingenvervoer en het Wmo-vervoer efficiënter en goedkoper wordt georganiseerd. Er is geen duidelijke nulmeting of omschrijving van de doelstelling, maar op verschillende punten zijn de lasten tussen 2018 en 2019 gestegen. Wegen deze lastenstijgingen dan ook op tegen de maatschappelijke, bestuurlijke of procesmatige baten van Jobinder? Hierover geven bestuurders aan dat Jobinder zorgt voor een betere controlecyclus. Er is meer transparantie en inzicht in de lasten, dat wordt als meerwaarde beschouwd. Door enkele ambtenaren wordt echter ook aangegeven dat de administratieve last hoger is, of in ieder geval was aan het begin van Jobinder. Ook geeft een ambtenaar aan minder zicht te hebben op de cijfers en ontwikkelingen, omdat mutaties nu via de Mobiliteitscentrale lopen. Dit is echter een beoogde verandering, die is ingezet met de verschuiving van verantwoordelijkheden naar de centrale. Hiermee is ook de verantwoordelijkheid voor het maatwerk dat voorheen geregeld werd door ambtenaren van de gemeenten bij de centrale terechtgekomen. Nu wordt dit maatwerk efficiënter geregeld volgens de centrale.

Vanuit het Mobiliteitsbureau wordt aangegeven dat er een aanbestedingsvoordeel was, waardoor er voor de gemeenten geen sprake was van kostenverhoging. Cijfermatig is dit echter lastig te vergelijken en dat geldt ook voor de jaren vóór Jobinder. Toen zaten de lasten voor Wmo- en leerlingenvervoer namelijk verspreid door het gemeentelijke apparaat en was het onderdeel van een integrale rekening. Nu, met Jobinder, is er een specifieke rekening. Dat maakt het, zoals ook door de bestuurders wordt aangegeven, inzichtelijk. Het Mobiliteitsbureau geeft echter ook aan, dat hier een nadeel aan kleeft. De nadruk en focus als het gaat over Jobinder, ligt vaak op de financiën en minder op de andere doelen. Hierdoor wordt meer gestuurd op de portemonnee dan op de langetermijndoelstellingen die investering vragen voordat er resultaat behaald wordt.

4.4 Tussenconclusie 1: na een moeizame start is de verbetering ingezet, de onderlinge samenwerking moet nog verder groeien

Het regiemodel wordt door bestuurders van de gemeenten en provincie als een goede infrastructuur voor sturing gezien, maar tegelijk zien ze dit in de praktijk nog te beperkt terug. Er is meer transparantie en een betere controlecyclus, maar ook meer bureaucratie en tragere besluitvorming door het aantal betrokken partijen.

Over het functioneren van het Mobiliteitsbureau zijn zowel bestuurders en ambtenaren als de Mobiliteitscentrale en Arriva over het algemeen tevreden. Er is in de huidige situatie en personele bezetting een prettige samenwerking, al verliep de opstart moeizaam. Uitvoerend doet het bureau het goed, maar op de sturing en doorontwikkeling zien de deelnemers verbeterpunten. Daarbij wordt opgemerkt dat de geringe omvang van het bureau een belemmerende factor is.

Over het functioneren van de Mobiliteitscentrale zijn bestuurders en ambtenaren minder tevreden. De oorzaak hiervan ligt met name in de beginperiode, waarin de centrale onvoldoende presteerde en er onvoldoende flexibiliteit richting gemeenten en inwoners was. De samenwerking met de centrale laat inmiddels verbetering zien. Dit wordt ook zo ervaren door het Mobiliteitsbureau.

Vanuit de vervoerders komt de meeste kritiek op (de introductie van) het regiemodel en het functioneren van het Mobiliteitsbureau en de Mobiliteitscentrale. Onder Jobinder is een deel van de regie over vervoer van vervoerders ondergebracht bij de Mobiliteitscentrale, de impact hiervan op hun bedrijfsvoering en exploitatie varieert sterk per vervoerder. De meeste vervoerders geven aan meer tevreden te zijn in de huidige situatie over het functioneren van het Mobiliteitsbureau dan in het verleden, maar het vertrouwen is broos. Dat geldt nog sterker voor de Mobiliteitscentrale, ook in de huidige situatie zijn niet alle vervoerders tevreden over het functioneren van de centrale. Er is beperkt

onderling vertrouwen tussen de vervoerders en de centrale en ook ervaren niet alle vervoerders dat zij onderdeel uitmaken van een gezamenlijke opgave om mobiliteit in de regio te borgen.

4.5 Tussenconclusie 2: de ontwikkelingen van lasten onder Jobinder laten een wisselend beeld zien, cijfers ontbreken om een goede vergelijking te maken met de periode vóór Jobinder

Wat betreft de doelstelling om het vervoer goedkoper en efficiënter te organiseren door bundeling van het vervoer voor de deelnemende gemeenten kan alleen iets betrouwbaars gezegd worden over de ontwikkeling in 2019 ten opzichte van 2018. Cijfers voor een goede vergelijking met de periode voor Jobinder ontbreken, waardoor we niet betrouwbaar vast kunnen stellen of de vervoerskosten per klant al dan niet lager zijn geworden. Daar komt bij dat eventuele kostenverschillen niet alleen door de scheiding van regie en vervoer kunnen ontstaan, maar ook door onder andere aangepaste vervoerseisen (bijvoorbeeld andere aanmeldtijden). Tot slot is er sprake van een trendbreuk in de periode na 2018 door de uitbraak van corona in 2020.

Wat betreft het Wmo-vervoer kan gesteld worden dat in 2019 duidelijk een efficiëntieslag is gemaakt ten opzichte van 2018. De totale lasten zijn afgenomen terwijl het volume is toegenomen. De kosten voor het vervoer per klant en per kilometer is afgenomen.

Voor leerlingenvervoer geldt dat het volume eveneens is toegenomen, maar dat in tegenstelling tot het Wmo-vervoer is hier niet een duidelijk hogere efficiëntie in 2019. Zowel de totale lasten als de lasten per leerling zijn toegenomen. Mogelijke verklaringen hiervoor zitten in de ontwikkeling van de vraag om maatwerk en het aantal afgelegde kilometers per leerling per jaar. Over de kilometerprijs kan echter wel gezegd worden dat de lasten per kilometer voor het leerlingenvervoer minder zijn gestegen dan op basis van de ontwikkeling van de kostprijs op basis van de NEA-index. Deze efficientieslag wordt echter in het kostenplaatje tenietgedaan door de eerdergenoemde toename in kilometers per leerling.

Ondanks de beperkte beschikbaarheid van cijfers en de wisselende resultaten, zijn volgens het merendeel van de bestuurders en ambtenaren wel voordelen gerealiseerd met Jobinder ten opzichte van de situatie vóór Jobinder. Met name rondom de transparantie en de goede controlecyclus. Door het uitvoeren van een goede nulmeting en het opzetten van een monitor is het mogelijk om de doelstelling rondom het goedkoper en efficiënter organiseren van vervoer duidelijker kwantitatief beter in beeld te brengen.

5 Bevindingen over de toekomst

Medio 2021 wenst het bestuur van Jobinder een besluit te nemen over de toekomstige vorm van Jobinder. De contracten met de vervoerders en de centrale lopen per 31 december 2022 af, wat een natuurlijk moment biedt om eventueel gewenste aanpassingen door te voeren in het huidige model. Dit evaluatieonderzoek geldt als vertrekpunt voor het bestuur om hierover een onderbouwd besluit te nemen.

Naast dat wij in ons onderzoek deelnemers hebben gevraagd terug te kijken op de afgelopen jaren, hebben wij de deelnemers van Jobinder gevraagd naar hun beeld van (het regiemodel) Jobinder in de toekomst. Wij hebben in de gesprekken drie opties onderscheiden, namelijk voortzetting in de huidige vorm, voortzetting in aangepaste vorm en geen voortzetting. Daarbij hebben we alle deelnemers gevraagd naar verbeterpunten voor de toekomst.

5.1 Deelnemers staan achter de voortzetting van Jobinder

Het gedeelde beeld over de toekomst van Jobinder is dat het systeem moet worden voortgezet. Zowel bestuurders en ambtenaren van de provincie en gemeenten als de Mobiliteitscentrale en alle vervoerders geven, om uiteenlopende redenen, de voorkeur voor de voortzetting van Jobinder, al dan niet in een aangepaste vorm. Géén van de betrokken partijen geeft aan dat Jobinder niet moet worden voortgezet.

Het belangrijkste argument vanuit gemeenten en provincie is dat het model *an sich* een toekomstbestendig model is om de leefbaarheid en mobiliteit in de regio te borgen. Partijen geven aan dat het model tijd moet krijgen om zich te ontwikkelen. Voor vervoerders is het belangrijkste argument dat het systeem van Jobinder (en de aanbesteding die heeft plaatsgevonden) financiële zekerheid biedt. Waar een nieuwe aanbesteding door vervoerders wordt gezien als (groot) risico om werk te verliezen aan een andere vervoerder, wordt een nieuwe aanbesteding door onder andere de provincie gezien als risico op een prijsverhoging en een flinke tijdsinvestering.

Per deelnemer schetsen wij een korte weergave van de onderbouwing waarom het systeem Jobinder dient te worden voortgezet in de huidige vorm en in een aangepaste vorm.

Gemeenten

De vier aan Jobinder deelnemende gemeenten zijn deels voorstander van het voortzetten van het huidige model en deels voorstander van het voortzetten van het huidige model met enkele aanpassingen. De gemeenten stellen dat het achterliggende idee van het model goed is voor de regio, maar dat het model onvoldoende tijd heeft gehad om zich volledig te bewijzen. Tegelijkertijd zijn er door gemeenten ook bedenkingen geuit over het regiemodel in de huidige vorm en is aangegeven dat er behoefte is aan meer grip op de financiën en betere sturing en monitoring, zodat het doelbereik aangetoond kan worden. Het starten met de doorontwikkeling en het uitvoeren van een analyse op welke wijze het model ook aan toekomstige ontwikkelingen in de regio kan blijven voldoen is noodzakelijk.

Wat betreft sturing geven gemeenten aan behoefte te hebben aan meer integraliteit tussen de verschillende deelnemers. Het huidige model met een provincie, meerdere gemeenten, het Mobiliteitsbureau, een Mobiliteitscentrale en verschillende vervoerders wordt als complex en inefficiënt gezien. Er zijn teveel deelnemers met verantwoordelijkheden, waardoor er tijd verloren gaat aan 'overleggen, afstemmen en heen en weer schuiven'. Een suggestie voor een aanpassing van het model is het combineren van het Mobiliteitsbureau met de Mobiliteitscentrale.

De twee eilandgemeenten maken via een dienstverleningsovereenkomst gebruik van het systeem Jobinder. De gemeenten geven aan dat deze overeenkomst prima functioneert en dat zijzelf geen ambities hebben om deel te nemen aan de gemeenschappelijke regeling.

Provincie

De provincie is voorstander om het systeem in zijn huidige vorm voort te zetten. Dit systeem is een passend model om de leefbaarheid en mobiliteit in de regio te borgen. Het systeem moet een kans krijgen om zich volledig te ontwikkelen. Het opnieuw aanbesteden van vervoerders en/of Mobiliteitscentrale wordt door de provincie gezien als een risico op prijsverhogingen. Ook de daarbij behorende tijdsinvestering voor alle betrokken partijen is voor de provincie geen gewenste of noodzakelijke optie.

Vervoerders en centrale

Het merendeel van de vervoerders heeft een voorkeur voor voortzetting van de huidige vorm van Jobinder. Een aangepaste vorm en een nieuwe aanbesteding leidt voor vervoerders tot onzekerheid. De voortzetting van het model in de huidige vorm zorgt ervoor dat vervoerders hun medewerkers werk kunnen blijven bieden. Daarnaast biedt het model voor sommige van de vervoerders de mogelijkheid om in een groter gebied vervoer te verzorgen.

Tegelijk stellen enkele vervoerders ook aanpassingen op het huidige model voor. Het callcentermodel wordt genoemd als mogelijke optie, waarbij de ritten weer gepland gaan worden door de centrales van de vervoerders zelf (en niet langer door de Mobiliteitscentrale). Volgens deze vervoerders is het mogelijk om de doelstellingen van Jobinder ook via dit model te realiseren en is het in dat model ook mogelijk om meerdere vervoersvormen (aanvullend aan Wmo- en leerlingenvervoer) met elkaar te combineren. Het nadeel van dit model is echter dat niet alle vervoerders over een eigen centrale beschikken.

De Mobiliteitscentrale stelt voor om de uitvoerder van de centrale (de regievoerder) in de toekomst ook een deel van de exploitatie te laten uitvoeren. Hiermee borg je extra binding met de regio van de regievoerder, waardoor de uitvoering samen met de andere vervoerders meer als een gezamenlijke opgave gaat voelen. Het nadeel hiervan is dat de onafhankelijkheid van de centrale verloren gaat.

5.2 Deelnemers zien diverse verbeter- en ontwikkelpunten voor Jobinder

In de gesprekken met de deelnemende partijen over de toekomst van Jobinder hebben alle partijen verbeter- en ontwikkelpunten aangedragen voor de (al dan niet in huidige vorm) voortzetting van Jobinder. Deze variëren van focus op het functioneren van Jobinder tot de inrichting en uitwerking van het regiemodel en de doorontwikkeling op de gestelde doelen. Soms zijn het concrete verbeterpunten, soms betreffen het suggesties waarvan de concrete mogelijkheden verder onderzocht dienen te worden. De belangrijkste verbeter- en ontwikkelpunten voor de voortzetting van Jobinder hebben wij tevens verwerkt in onze aanbevelingen (paragraaf 6.2).

Gemeenten

Enkele gemeenten pleiten voor een uitbreiding van het perceel (schaalvergroting). Het voelt 'logisch' om dit uit te breiden naar provinciaal niveau, maar het mag niet ten koste gaan van de huidige flexibiliteit van het vervoer.

Daarnaast geven meerdere gemeenten aan dat de onderlinge afstemming tussen gemeenten beter moet. Dit moet bijdragen aan de communicatie tussen gemeenten, het Mobiliteitsbureau en de Mobiliteitscentrale. Ook signaleren gemeenten dat het voor de uitvoering beter kan zijn als het Mobiliteitsbureau (enkele) (beleidsvormende) taken van de gemeenten overneemt omwille van een meer effectieve uitvoering, bijvoorbeeld het formuleren van algemene richtlijnen voor toegang en meedenken met gemeenten over toegang en indicaties. Hiervoor stelt een gemeente dat ook de omvang van het Mobiliteitsbureau moet meegroeien met de taken en verantwoordelijkheden van het bureau. Daarnaast wordt aangegeven door een gemeente dat meer grip nodig is op de uitgaven aan het vervoer.

De gemeenten pleiten verder voor meer integratie van het openbaar vervoer met het doelgroepenvervoer. Reizigers moeten meer gestimuleerd worden om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Door pilots met de provincie op te zetten is het mogelijk om hiervoor oplossingen te onderzoeken.

Een ander verbeterpunt wat door een gemeente wordt benoemd is het rekening houden met de doelgroep speciaal onderwijs. De huidige afspraken over het te laat inleveren van een aanvraag worden door de gemeente niet reëel gevonden en komen niet ten goede aan het leerlingenvervoer.

Provincie

De provincie signaleert diverse verbeter- en ontwikkelpunten in het systeem Jobinder. Ook de provincie brengt het combineren van het Mobiliteitsbureau en de Mobiliteitscentrale als mogelijk verbeterpunt naar voren. Door de provincie wordt de samenwerking tussen deze twee onderdelen van Jobinder nog als beperkt ervaren. Een samenvoeging op locatie kan leiden tot een betere samenwerking.

Een tweede verbeterpunt voor het systeem Jobinder is om het Mobiliteitsbureau minder als alleen een uitvoeringsorganisatie in te zetten. In het huidige systeem mist het bureau de capaciteit, middelen én bevoegdheden om op slagvaardige wijze ontwikkelingen in gang te zetten. Het overhevelen van bepaalde taken naar het Mobiliteitsbureau kan eraan bijdragen dat het Mobiliteitsbureau minder tijd hoeft te besteden aan het voorbereiden en uitvoeren van besluitvormingstrajecten met de deelnemers. Hiermee kan de doorontwikkeling sneller leiden tot concrete resultaten.

Voor de verdere ontwikkeling van Jobinder ziet de provincie mogelijkheden om de schaal waarop Jobinder opereert te vergroten. Enerzijds kan dit door uitbreiding van het gebied waar Jobinder actief is, anderzijds door het toevoegen van andere vervoersvormen.

Tegelijk pleit de provincie ook voor meer eigenaarschap bij zowel de bestuurders als de vervoerders. De vervoerders voelen zich momenteel onvoldoende betrokken en gehoord en ervaren niet dat zij onderdeel uitmaken van een systeem dat de leefbaarheid en mobiliteit in een regio op een efficiënte wijze moet borgen. De provincie zou graag zien dat de bestuurders van Jobinder ook worden meegenomen in de (door)ontwikkeling van Jobinder, bijvoorbeeld door een gezamenlijke sessie te organiseren om de gezamenlijke visie op leefbaarheid en mobiliteit (verder) te ontwikkelen.

Tot slot geeft de provincie aan dat het succes van het systeem ook afhankelijk is van hoe goed iedere deelnemer georganiseerd is. De provincie ziet een uitdaging voor gemeenten om zich goed te organiseren. Zo is er vanuit gemeenten in de opstart van Jobinder niet altijd de benodigde informatie geleverd voor een correcte inrichting van het systeem (denk aan relevante data of subsidietoestemmingen).

Mobiliteitsbureau

Het Mobiliteitsbureau sluit zich aan bij de provincie en gemeenten als het gaat om schaalvergroting. Het uitbreiden van het werkgebied of nieuwe vervoersvormen toevoegen aan het systeem dragen bij aan het realiseren van de doelstellingen van Jobinder.

Daarnaast geeft het Mobiliteitsbureau aan dat het niet over financiële speelruimte beschikt om snel te kunnen anticiperen op ontwikkelingen. Dit maakt het initiëren en uitvoeren van doorontwikkeling ingewikkeld en tijdrovend. Een beperkte doorontwikkeling is hier mede het gevolg van. Een beperkt budget voor het bureau om innovatieve projecten of pilots te starten kan het bureau helpen om de doorontwikkeling sneller aan te vliegen. Een dergelijk budget zou daarmee een zinvolle verbetering zijn van het huidige systeem.

Het Mobiliteitsbureau ervaart politieke en bestuurlijke complexiteit in het systeem. Doordat de gemeenten verantwoordelijk zijn voor het beleid en de onderlinge afstemming en communicatie tussen gemeenten niet altijd goed is

gebleken, ontstaan soms problemen in de uitvoering van het beleid. Het Mobiliteitsbureau pleit voor een betere aansluiting tussen beleid en uitvoering. Ook het bureau stelt voor om een deel van de taken van de gemeenten over te nemen, zoals het formuleren van algemene richtlijnen voor toegang en meedenken met gemeenten over toegang en indicaties, zodat er over de hele linie één beleid gevoerd kan worden.

Een ander verbeterpunt volgens het Mobiliteitsbureau is het onderbrengen van de Opstapper (Arriva) bij de Mobiliteitscentrale. Hiermee wordt het eenvoudiger om ook andere vervoersvormen aan te sluiten. Dit heeft wel gevolgen voor de concessie van het openbaar vervoer voor de provincie.

Vervoerders en centrale

De verbeterpunten van de vervoerders voor het systeem liggen met name op het gebied van communicatie en samenwerking met het Mobiliteitsbureau en de Mobiliteitscentrale. Vanaf de start van Jobinder is de communicatie niet altijd optimaal geweest met de vervoerders. Hoewel de vervoerders aangeven dat de recente ervaringen met het Mobiliteitsbureau en de Mobiliteitscentrale positiever zijn, voelen enkele vervoerders zich hierdoor minder betrokken bij de gezamenlijke opgave dan andere vervoerders. Een enkele vervoerder ziet graag meer transparantie bij de Mobiliteitscentrale als het gaat om de rittoewijzing van het piekvervoer.

Een ander verbeterpunt is de communicatie tussen de Mobiliteitscentrale en de chauffeurs. Waar volgens enkele vervoerders de bejegening in het verleden niet altijd netjes is gegaan, ervaren zij nu nog dat de centrale niet altijd proactief meedenkt met de chauffeurs. Meer flexibiliteit bij de centrale voor de reiziger is gewenst: mutaties voor het leerlingenvervoer kosten teveel verwerkingstijd, waardoor leerlingen soms niet mee mogen reizen, maar moeten wachten op de volgende rit.

De Mobiliteitscentrale stelt, net als het Mobiliteitsbureau, voor om de Opstapper te koppelen aan één centrale. Het vereenvoudigen van processen is beter voor zowel de reiziger als de centrale en het Mobiliteitsbureau. Een voorbeeld van een vereenvoudigd proces is bijvoorbeeld het werken met één applicatie voor zowel doelgroepenvervoer als openbaar vervoer. De Mobiliteitscentrale kan bijdragen aan deze vereenvoudiging door bijvoorbeeld ook te adviseren over regulier openbaar vervoer in plaats van alleen het doelgroepenvervoer.

5.3 Deelnemers zien in Jobinder een systeem met potentieel om toekomstige uitdagingen aan te gaan

Ondanks de stroeve start van het systeem Jobinder, delen vrijwel alle deelnemers unaniem de wens om het systeem voort te zetten. Het model wordt gezien als een toekomstbestendig model om de leefbaarheid en mobiliteit in de regio op een effectieve en efficiënte wijze te borgen. Het systeem met het regiemodel heeft tijd nodig om optimaal te gaan functioneren: geen van de deelnemers wenst een nieuw model en een nieuwe aanbesteding.

Tegelijk signaleren deelnemers over de hele linie van het systeem verbeter- en ontwikkelpunten. Deze punten raken bijvoorbeeld aan de onderlinge verdeling van taken, rollen en verantwoordelijkheden binnen het systeem, de wijze van samenwerken tussen de deelnemende partijen en het gevoel van een gezamenlijke opgave (of het gebrek daaraan). Op een enkele deelnemer na zijn de respondenten die wij hebben gesproken positief over het potentieel van het systeem en de mogelijkheden om dit model met concrete aanpassingen te verbeteren.

6 Conclusies en aanbevelingen

In dit hoofdstuk brengen wij onze bevindingen over de doelstellingen, opbrengsten en toekomst van Jobinder samen en hebben we op basis hiervan aanbevelingen geformuleerd. Paragraaf 6.1 is een samenvatting van de voorgaande hoofdstukken. In paragraaf 6.2 hebben wij de aanbevelingen uitgewerkt.

6.1 Belangrijkste conclusies op basis van de realisatie van de doelstellingen, opbrengsten en toekomst van Jobinder

6.1.1 *Mobiliteit en leefbaarheid zijn grotendeels geborgd en de basis is gelegd voor doorontwikkeling*

Drie jaar na de start van Jobinder is het breed gedragen beeld dat aan de basis van Jobinder staat. De mobiliteit van inwoners is geborgd, doelgroepen worden naar tevredenheid vervoerd en de leefbaarheid is, door het bereikbaar houden van de regio en voorzieningen, op peil gebleven. Hiermee voldoet Jobinder voor een belangrijk deel aan de gestelde doelstellingen op het gebied van mobiliteit en leefbaarheid.

De doorontwikkeling op deze gebieden moet echter nog verder opgepakt worden. Het verkennen en uitvoeren van mogelijkheden om het combineren van ritten tussen en binnen de verschillende type vervoersvormen heeft nog tot onvoldoende concrete resultaten geleid. Ook het benutten van andere vervoersoplossingen en het integreren van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer dienen nog verder vorm te krijgen. De doorontwikkeling wordt tegelijk ook beïnvloed door de coronacrisis. Dit maakt het lastig om ook in 2021 concrete resultaten te verwachten van de ingezette doorontwikkeling.

6.1.2 *Na een moeizame start is de verbetering ingezet, de onderlinge samenwerking moet nog wel verder groeien*

Het regiemodel wordt door bestuurders van de gemeenten en provincie als een goede infrastructuur voor sturing gezien, maar tegelijk zien ze dit in de praktijk nog te beperkt terug. Er is meer transparantie en een betere controlecyclus, maar ook meer bureaucratie en tragere besluitvorming door het aantal betrokken partijen.

Over het functioneren van het Mobiliteitsbureau zijn zowel bestuurders en ambtenaren als de Mobiliteitscentrale en Arriva over het algemeen tevreden. Er is in de huidige situatie en personele bezetting een prettige samenwerking, al verliep de opstart moeizaam. Uitvoerend doet het bureau het goed, maar op de sturing en doorontwikkeling zien de deelnemers verbeterpunten. Daarbij wordt opgemerkt dat de geringe omvang van het bureau een belemmerende factor is.

Over het functioneren van de Mobiliteitscentrale zijn bestuurders en ambtenaren minder tevreden. De oorzaak hiervan ligt met name in de beginperiode, waarin de centrale onvoldoende presteerde en er onvoldoende flexibiliteit richting gemeenten en inwoners was. De samenwerking met de centrale laat inmiddels verbetering zien. Dit wordt ook zo ervaren door het Mobiliteitsbureau.

Vanuit de vervoerders komt de meeste kritiek op (de introductie van) het regiemodel en het functioneren van het Mobiliteitsbureau en de Mobiliteitscentrale. Onder Jobinder is een deel van de regie over vervoer van vervoerders ondergebracht bij de Mobiliteitscentrale, de impact hiervan op hun bedrijfsvoering en exploitatie varieert sterk per vervoerder. De meeste vervoerders geven aan meer tevreden te zijn in de huidige situatie over het functioneren van het Mobiliteitsbureau dan in het verleden, maar het vertrouwen is broos. Dat geldt nog sterker voor de Mobiliteitscentrale. ook in de huidige situatie zijn niet alle vervoerders tevreden over het functioneren van de centrale. Er is beperkt onderling vertrouwen tussen de vervoerders en de centrale en ook ervaren niet alle vervoerders dat zij onderdeel uitmaken van een gezamenlijke opgave om mobiliteit in de regio te borgen.

6.1.3 *De ontwikkelingen van lasten onder Jobinder laten een wisselend beeld zien, cijfers ontbreken om een goede vergelijking te maken met de periode vóór Jobinder*

Wat betreft de doelstelling om het vervoer goedkoper en efficienter te organiseren door bundeling van het vervoer voor de deelnemende gemeenten kan alleen iets betrouwbaars gezegd worden over de ontwikkeling in 2019 ten opzichte van 2018. Cijfers voor een goede vergelijking met de periode voor Jobinder ontbreken, waardoor we niet betrouwbaar vast kunnen stellen of de vervoerskosten per klant al dan niet lager zijn geworden. Daar komt bij dat eventuele kostenverschillen niet alleen door de scheiding van regie en vervoer kunnen ontstaan, maar ook door onder andere aangepaste vervoerseisen (bijvoorbeeld andere aanmeldtijden). Tot slot is er sprake van een trendbreuk in de periode na 2018 door de uitbraak van corona in 2020.

Wat betreft het Wmo-vervoer kan gesteld worden dat in 2019 duidelijk een efficiëntieslag is gemaakt ten opzichte van 2018. De totale lasten zijn afgenomen terwijl het volume is toegenomen. De kosten voor het vervoer per klant en per kilometer is afgenomen.

Voor leerlingenvervoer geldt dat het volume eveneens is toegenomen, maar dat in tegenstelling tot het Wmo-vervoer is hier niet een duidelijk hogere efficiëntie in 2019. Zowel de totale lasten als de lasten per leerling zijn toegenomen. Mogelijke verklaringen hiervoor zitten in de ontwikkeling van de vraag om maatwerk en het aantal afgelegde kilometers per leerling per jaar. Over de kilometerprijs kan echter wel gezegd worden dat de lasten per kilometer voor het leerlingenvervoer minder zijn gestegen dan op basis van de ontwikkeling van de kostprijs op basis van de NEA-index. Deze efficiëntieslag wordt echter in het kostenplaatje tenietgedaan door de eerdergenoemde toename in kilometers per leerling.

Ondanks de beperkte beschikbaarheid van cijfers en de wisselende resultaten, zijn volgens het merendeel van de bestuurders en ambtenaren wel voordelen gerealiseerd met Jobinder ten opzichte van de situatie vóór Jobinder. Met name rondom de transparantie en de goede controlecyclus. Door het uitvoeren van een goede nulmeting en het opzetten van een monitor is het mogelijk om de doelstelling rondom het goedkoper en efficiënter organiseren van vervoer duidelijker kwantitatief beter in beeld te brengen.

6.1.4 *De deelnemers willen Jobinder voortzetten zonder nieuwe aanbesteding en* zien in Jobinder een systeem met potentieel om toekomstige uitdagingen aan te gaan

Ondanks de stroeve start van het systeem Jobinder, delen vrijwel alle deelnemers unaniem de wens om het systeem voort te zetten zonder het op korte termijn opstarten van een nieuwe aanbesteding. Het model wordt gezien als een toekomstbestendig model om de leefbaarheid en mobiliteit in de regio op een effectieve en efficiënte wijze te borgen. Het systeem met het regiemodel heeft tijd nodig om optimaal te gaan functioneren: geen van de deelnemers wenst een nieuw model en op korte termijn een nieuwe aanbesteding.

Tegelijk signaleren deelnemers over de hele linie van het systeem verbeter- en ontwikkelpunten. Deze punten raken bijvoorbeeld aan de onderlinge verdeling van taken, rollen en verantwoordelijkheden binnen het systeem, de wijze van samenwerken tussen de deelnemende partijen en het gevoel van een gezamenlijke opgave (of het gebrek daaraan). Op een enkele deelnemer na zijn de respondenten die wij hebben gesproken positief over het potentieel van het systeem en de mogelijkheden om dit model met concrete aanpassingen te verbeteren.

6.2 Aanbevelingen

Op basis van ons onderzoek hebben wij een aantal concrete aanbevelingen opgesteld. De aanbevelingen zijn gebaseerd op onze gesprekken met respondenten van verschillende deelnemende partijen en onze analyse van de verschillende relevante documenten over Jobinder, zoals de periodieke managementrapportages, bestuursverslagen, evaluaties enzovoort. In de voorliggende hoofdstukken hebben wij onze analyse en synthese op drie onderdelen nader

toegelicht en hebben we onze bevindingen gepresenteerd. In aanvulling hierop bieden wij een aantal concrete aanbevelingen voor Jobinder.

6.2.1 *Maak weloverwogen keuzes ten aanzien beleidsadvisering en uitvoering in samenhang met de beschikbare capaciteit*

De verdeling van taken, rollen en verantwoordelijkheden tussen de deelnemende partijen is van directe invloed geweest op de kwaliteit van de uitvoering en de mate van doorontwikkeling in de eerste jaren van Jobinder. Waar het Mobiliteitsbureau vanaf de start van Jobinder belast is geweest met de uitvoering en doorontwikkeling van het systeem, zijn het de gemeenten die verantwoordelijk zijn geweest voor het beleid. Dit maakt het Mobiliteitsbureau, met de beperkte beschikbare capaciteit, minder slagvaardig om de doorontwikkeling vorm te geven en zelfs afhankelijk van (gefragmenteerd) gemeentelijk beleid.

Door specifieke taken vanuit de gemeente toe te vertrouwen aan het Mobiliteitsbureau en door meer capaciteit te organiseren, krijgt het bureau meer mogelijkheden om aan de slag te kunnen met de doorontwikkeling. Ook kan het bureau dan meer bijdragen aan uniform beleid ten aanzien van bijvoorbeeld het combineren van ritten en aan richtlijnen over de toegang tot het Wmo- en leerlingenvervoer. Tot slot kan het bureau dan ook vaker de doelgroepen- en openbaar vervoerders betrekken om mee te denken over dit soort onderwerpen. Praktisch gezien kan dit binnen de huidige lichte gemeenschappelijke regeling door de beleidsvorming anders in te richten. In de huidige situatie komen de gemeenten los van elkaar naar het Mobiliteitsbureau met vragen en wensen en eigen beleid. Wanneer dit andersom wordt ingericht, waarbij het Mobiliteitsbureau gemeenten als collectief vanuit de praktijk adviseert over beleid, kunnen gemeenten daarop besluiten over beleid.

Een wezenlijk onderdeel hiervan is het uitdragen van de gezamenlijke opgave en het gezamenlijk signaleren van (mogelijk) tegengestelde belangen. Het efficiënter inrichten van het systeem leidt niet altijd tot betere dienstverlening voor de reiziger. Bijvoorbeeld: het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer is ingewikkeld als een reiziger net zo makkelijk voor Wmo-vervoer kan kiezen.

Zorg voor een passende verdeling van taken en verantwoordelijkheden en voldoende capaciteit, zodat het Mobiliteitsbureau op daadkrachtige wijze invulling kan geven aan de opgave van doorontwikkeling. Vertrouwen en onderlinge samenwerking tussen gemeenten en het bureau staan hierbij centraal. Meer 'loslaten' van taken door de individuele gemeenten en een aangepaste rol voor de ambtelijke adviesgroep kan daarnaast zorgen voor effectiever overleg.

6.2.2 *Overweeg het Mobiliteitsbureau te voorzien van een budget voor doorontwikkeling*

Doordat het Mobiliteitsbureau niet beschikt over een eigen budget, blijft het sterk afhankelijk van de gemeenten (en hun onderlinge overeenstemming) om snel te kunnen anticiperen op vervoersontwikkelingen. Dit werkt belemmerend voor de gewenste doorontwikkeling die nodig is om de gestelde doelen te realiseren. Met een beperkt budget (eventueel deels gefinancierd uit gerealiseerde besparingen) krijgt het Mobiliteitsbureau meer handelingsruimte.

Geef het Mobiliteitsbureau meer handelingsmogelijkheden door een (innovatie)budget toe te kennen.

6.2.3 *Faciliteer nauwere samenwerking tussen het Mobiliteitsbureau en de Mobiliteitscentrale*

De huidige samenwerking tussen het Mobiliteitsbureau en de Mobiliteitscentrale wordt nog als onvoldoende gezien: er wordt meer samenwerking tussen het bureau en de centrale verwacht om de doelstellingen op gebied van bijvoorbeeld het verhogen van de combinatiegraad te realiseren. De beschikbaarheid van een budget voor doorontwikkeling (zie paragraaf 6.2.2) biedt bureau en centrale de mogelijkheid gezamenlijk initiatieven te ontwikkelen en kan zo een concrete bijdrage leveren aan de invulling van de samenwerking.

Voor de onderlinge samenwerking kan het bovendien helpen als het Mobiliteitsbureau en de Mobiliteitscentrale in elkaars fysieke nabijheid worden gehuisvest en de lijntjes voor afstemming letterlijk worden verkort.

Het alternatief is om de centrale zelf te organiseren en niet te beleggen bij een commerciële partij of om de centrale onder te brengen bij (een van de) vervoerders met een centrale. Beide alternatieven hebben nadelen. De huidige centrale van Connexxion biedt brede kennis en professionele expertise. Het onderbrengen van de centrale bij een van de vervoerders komt niet ten goede van de gewenste neutraliteit van de centrale voor het toewijzen van ritten.

Onderzoek wat mogelijk en zinvol is om binnen de huidige constructie en met de huidige taakverdeling nauwere samenwerking te realiseren tussen het Mobiliteitsbureau en de Mobiliteitscentrale.

6.2.4 *Onderzoek onder welke voorwaarden het mogelijk is voor vervoerders om niet-gecontracteerd vervoer te combineren met gecontracteerd vervoer en het toevoegen van andere vervoersvormen in Jobinder.*

Het combineren van verschillende vervoersstromen is deels geslaagd, maar heeft niet direct tot hogere combinatiegraden geleid. Wmo- en leerlingenvervoer worden via Jobinder aangeboden, terwijl andere vormen van (doelgroepen)vervoer en commerciële taxiritten buiten de Mobiliteitscentrale om gereden worden door dezelfde vervoerders. Het combineren van vervoersstromen is een effectieve wijze om de kosten per rit omlaag te brengen. Enerzijds wordt dit mogelijk zodra vervoerders in staat worden gesteld ook ritten te rijden en te mogen combineren tijdens de Jobinder vervoersstromen en anderzijds wordt dit mogelijk als meer vervoersvormen onderdeel gaan uitmaken van Jobinder. De vervoerders stellen nu een chauffeur en auto of bus aan Jobinder ter beschikking en kunnen tussen het Wmo- en leerlingenvervoer geen andere ritten buiten Jobinder om uitvoeren met de betreffende chauffeur en auto/bus. Hier flexibeler mee omgaan past ook binnen bredere maatschappelijke ontwikkelingen met betrekking tot het 'delen' van eigendommen.

Door vervoerders toe te staan ook niet-gecontracteerd vervoer te combineren met vervoer van Jobinder en door het toevoegen van andere vervoersvormen in Jobinder kunnen de combinatiegraad en efficiëntie van vervoer worden verhoogd.

6.2.5 ***Onderzoek de mogelijkheden om de indicatiestelling voor Wmo-vervoer en leerlingenvervoer af te stemmen op de mogelijkheden van klanten om vaker met het OV te reizen en onderzoek de mogelijkheden om Wmo-klanten delen van ritten met het OV te laten afleggen.***

De Voor Elkaar Pas is een initiatief om doelgroepen te stimuleren vaker het OV te nemen en een beter samenhangend vervoerssysteem van OV en doelgroepenvervoer realiseren. In de huidige situatie lijkt de prikkel voor Wmo-klanten om het OV te nemen echter onvoldoende aanwezig en is er geen duidelijke ontwikkeling in het gebruik van OV door Wmo-klanten. Wmo-klanten kunnen vrij kiezen tussen het gebruik van hun Wmo-pas en de Voor Elkaar Pas. Het aanpassen van de indicatie, met meer maatwerk op klantniveau, is een manier om het gebruik van het OV onder Wmo-klanten te verhogen. Dit kan bijvoorbeeld door – voor (nieuwe) klanten voor wie dit mogelijk is – Wmo-vervoer alleen beschikbaar te maken op bepaalde tijden (bijvoorbeeld na de avondspits) en voor een beperkter aantal kilometers. Tevens kan er meer op gestuurd worden dat een deel van een rit wordt afgelegd met het OV.

Aanpassing van de spelregels voor Wmo-vervoer en leerlingenvervoer kan bijdragen aan betere aansluiting met het Openbaar Vervoer en efficientere inrichting van het doelgroepenvervoer.

6.2.6 *Voer een transparante kwantitatieve nulmeting uit om te sturen en rapporteren op financiële ontwikkelingen van Jobinder*

De huidige kwantitatieve cijfers over de ontwikkelingen van Jobinder zijn onvoldoende gebleken om een eenduidig beeld te schetsen. Door het inrichten van een monitor met relevante kwantitatieve informatie, gebaseerd op een

transparante en vooraf afgestemde methode, is het mogelijk om de ontwikkeling van Jobinder ook cijfermatig beter te duiden. Bovendien worden de effecten van ontwikkelingen en (toekomstige) besluiten en wijzigingen ook beter meetbaar.

Zorg voor eenduidige en afgestemde monitoringsinformatie ten aanzien van de ontwikkelingen van Jobinder.

A. Normenkader

Tabel 7: Resultaten op normenkader

Nr.	Norm	Bron	Resultaat
1. De vooraf opgestelde mobiliteitsdoelen voor Jobinder zijn behaald			
1.1	Behalen van de mobiliteitsdoelen	Interviews	Voldoende behaald
1.2	Ontwikkeling van het doelgroepenvervoergebruik	Interviews	Neutraal
1.3	Klanttevredenheid	Vervoersdata	Voldoende behaald
1.4	Combinatiegraad	Vervoersdata	Neutraal
1.5	Aantal lege ritten	Vervoersdata	Data is niet beschikbaar
2. De vooraf opgestelde leefbaarheidsdoelen voor Jobinder zijn behaald			
2.1	Bijdrage aan de bereikbaarheid van de regio	Interviews	Voldoende behaald
2.2	Jobinder als partner voor ontwikkelingen	Interviews	Beperkt behaald
2.3	Ondersteunen en aansturen van andere vervoersoplossingen	Interviews	Beperkt behaald
2.4	Benutten van kansen rondom integratie OV en doelgroepenvervoer	Interviews	Beperkt behaald
2.5	Verbeteren condities voor gebruik Wmo- en leerlingenvervoer	Website en folders	Onvoldoende inzicht
3. De vooraf opgestelde financiële doelstellingen voor Jobinder zijn behaald (efficiënter en goedkoper)			
3.1	Behalen van de financiële doelstelling	Interviews	Neutraal
3.2	Ontwikkeling van de kosten	Financiële data	Onvoldoende inzicht
4. De vooraf opgestelde beleidsdoelstellingen voor Jobinder zijn behaald			
4.1	Betere sturingsmogelijkheden door regiemodel	Interviews	Neutraal
4.2	Positieve effecten wegen op tegen kosten en administratieve lasten	Interviews	Neutraal
4.3	Informatievoorziening richting belangrijkste stakeholders	Interviews	Voldoende behaald
4.4	Bijdrage aan optimaal functioneren vervoerders (oorspronkelijke vervoerders)	Interviews	Beperkt behaald
	Bijdrage aan optimaal functioneren vervoerders (gemeenten en nieuwe vervoerders)		Neutraal
5. De bedrijfsvoeringsorganisatie werkt effectief en efficiënt			
5.1	Functioneren Mobiliteitsbureau	Interviews	Neutraal
5.2	Functioneren Mobiliteitscentrale	Interviews	Beperkt behaald
6. De scheiding tussen vervoer en planning werkt effectief en efficiënt			
6.1	Functioneren scheiding planning en vervoer	Interviews	Neutraal

B. Jobinder plaat

De plaat van Jobinder is als separate bijlage toegevoegd.

jobinder
ferfier yn ús regio

MEMO

Aan:	Bestuur Mobiliteitsbureau
Van:	Mobiliteitsbureau Noordoost-Fryslân
Datum:	28 juni 2021
Onderwerp:	Besluitvorming evaluatie Jobinder 2021/Verlenging contracten vervoerders en centrale.

Inleiding

Op 27 mei 2021 heeft een eerste bespreking van de resultaten van de evaluatie van Jobinder in het bestuur plaatsgevonden. Aan de hand van een door het Mobiliteitsbureau opgestelde memo zijn de diverse aanbevelingen uit de evaluatie de revue gepasseerd. Tijdens de behandeling heeft het bestuur aangegeven welke richting zou moeten worden gekozen. Ook is er gesproken over de verlenging van de contracten met vervoerders en de centrale.

Hierna wordt een en ander uitgewerkt en worden de voorgestelde besluiten verwoord.

A. Besluitvorming evaluatie Jobinder 2021

1. De aanbevelingen

Significant, het bureau dat de evaluatie heeft uitgevoerd, formuleert een zestal aanbevelingen (de aanbevelingen D en E uit de eindrapportage zijn samengevoegd tot aanbeveling D in deze memo):

A. Zorg voor een passende invulling en taakverdeling wat betreft beleidsadvisering en uitvoering.
B. Maak budget voor doorontwikkeling beschikbaar dat het Mobiliteitsbureau kan inzetten voor het realiseren van de gestelde doelen.
C. Faciliteer een optimale samenwerking tussen het Mobiliteitsbureau en de Mobiliteitscentrale.
D. Onderzoek de mogelijkheden om de combinatiegraad van ritten te verhogen en het gebruik van het openbaar vervoer te stimuleren.
E. Voer een nulmeting uit en zorg voor een transparante monitoring van de financiële ontwikkelingen van Jobinder.

2. Afwegingen

Tijdens de eerste discussie over de aanpak van de aanbevelingen is naar voren gekomen dat de aanbevelingen door het bestuur worden begrepen maar dat in sommige gevallen de uitwerking verder moet gaan dan wordt aanbevolen. Een aantal aanbevelingen moet gecombineerd worden opgepakt. Een enkele zal eerst nader onderzocht moeten worden voordat er vervolg aan gegeven zal kunnen worden.
De **aanbevelingen A en D** hebben betrekking op het beleid en zullen in overleg met de gemeenten en de provincie moeten worden opgepakt. Gezien het feit dat bij de opzet van Jobinder bewust gekozen is voor beleidsbepaling bij de deelnemers (gemeenten en provincie) en uitvoering ervan bij de GR, zal Jobinder richting de deelnemers het voortouw nemen en aangeven op welke punten het beleid moeten worden aangepast om zowel de combinatiegraad te verhogen als een betere aansluiting tussen doelgroep vervoer en openbaar vervoer te bewerkstelligen

Aanbeveling B betreft het vormen van een budget voor de doorontwikkeling van het systeem onder Jobinder. Het Mobiliteitsbureau zal per begrotingsjaar een ontwikkelbudget voorleggen en dit voorzien van een financiële onderbouwing.
Met dit budget zal de doorontwikkeling gestalte worden gegeven. Uitgangspunt daarbij is een efficiëntere organisatie van het vervoer. Hierbij moet gekeken worden naar het verhogen van de combinatiegraad door nieuwe vervoersvormen toe te voegen of bestaande vervoersvormen uit te breiden. Hiermee moet het mogelijk worden om de mobiliteit van de inwoners van de regio en daarmee de leefbaarheid in stand te houden.
Mogelijkheden om het systeem zoals dat is opgezet voor Noordoost-Fryslân uit te breiden naar (delen van) de hele provincie zullen op korte termijn door het Mobiliteitsbureau worden onderzocht en aan het bestuur voorgelegd.

Met betrekking tot **aanbeveling C** zal worden onderzocht op welke manier de samenwerking tussen de centrale en het bureau kan worden verbeterd. Zonder dat dit de controlerende functie van het bureau in het geding brengt.

Inzake **aanbeveling E** wordt geadviseerd geen nulmeting uit te voeren maar de cijfers van 2018 als zodanig te beschouwen. Aan de hand hiervan zal er zorg worden gedragen voor een transparante monitoring van de financiële ontwikkelingen van Jobinder. Met name wordt voorgesteld de transparantie te verhogen van de investeringen die gedaan worden via het ontwikkelbudget en de daadwerkelijke financiële effecten van de bijsturingsvoorstellen via de tussentijdse rapportages.

B. Verlenging contracten vervoerders en centrale.

De contractverlenging met de vervoerders en de Mobiliteitscentrale is geen onderdeel van de aanbevelingen uit de evaluatie, maar volgt wel uit het evaluatierapport waarin alle bij de evaluatie betrokken partijen hebben aangeven geen nieuwe aanbesteding na te streven. Als argument om tot een verlenging over te gaan is van de kant van de vervoerders vooral de omzetzekerheid die er op dit moment is genoemd. Vanuit de deelnemende gemeenten en de provincie wordt vooral gewezen op het feit dat er met het nu draaiende systeem een goede basis is gelegd voor uitbreiding en doorontwikkeling.
Daarvan uitgaande zal het Mobiliteitsbureau voor 1 juli 2022 komen met een goed onderbouwd voorstel tot verlenging van de huidige contracten met de vervoerders en centrale met in eerste instantie twee jaar (2023-2024). In hoeverre er daarin ook sprake zal zijn van aanvullende eisen zal afhangen van de richting die het bestuur in wil slaan op bijvoorbeeld klimaatdoelen of introductie van nieuwe vervoersvormen.

Besluiten

1. Het Mobiliteitsbureau zal voor 1 juli 2022 komen met voorstellen tot verlenging van de huidige contracten met de vervoerders en de centrale met vooreerst twee jaar (2023-2024).
2. Het Mobiliteitsbureau zal ontwikkelingen in het vervoer en de gevolgen daarvan voor het beleid van gemeenten en provincie monitoren en het voortouw nemen voor de uitwerking in nieuw beleid. Beleidsvaststelling blijft bij de raden en Staten.
3. Een aanvullend ontwikkelbudget zal per begrotingsjaar worden aangevraagd en nader worden onderbouwd. Periodiek zal over de voortgang en de financiële effecten van de betreffende investeringen en de opbrengsten hiervan worden gerapporteerd in de tussentijdse rapportages.
4. Het Mobiliteitsbureau doet nader onderzoek naar het optimaliseren van de samenwerking tussen Mobiliteitsbureau en Mobiliteitscentrale.
5. Het Mobiliteitsbureau doet nader onderzoek naar het integreren of verder uitbreiden van nieuwe of bestaande vervoersvormen en/of het Openbaar Vervoer en gaat hierover in gesprek met alle partijen (de gemeenten, de huidige vervoerders, Arriva en de Provincie Fryslân).

jobinder
ferfier yn ús regio

persbericht

Evaluatie Jobinder bevestigt voortzetting

In het eerste halfjaar van 2021 is Jobinder onder de loep genomen door middel van een onafhankelijke evaluatie. Hierin zijn drie aspecten meegenomen: de doelstellingen mobiliteit en leefbaarheid, het financiële aspect en de toekomst van Jobinder. Conclusie is dat met Jobinder een toekomstbestendig vervoerssysteem is neer gezet dat doorontwikkeld moet worden. Na de zomer bespreken de colleges het evaluatierapport. Er wordt dan ook een voorlichtingsbijeenkomst georganiseerd voor raden en Staten.

Significant Synergy heeft in opdracht van Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân een evaluatie uitgevoerd. Aan de hand van jaarrekeningen, beslisdocumenten en diepte-interviews is een beeld ontstaan over het al dan niet doorzetten van Jobinder. Uit het rapport blijkt dat er diverse punten zijn die nog verbeterd kunnen worden, maar dat het systeem voldoende toekomstig bestendig is om voort te zetten en te verbeteren.

Jobinder vervoert reizigers in de regio Noordoost Fryslân. Zij geven aan tevreden te zijn. De bereikbaarheid van de regio is op peil gebleven. Hiermee voldoet Jobinder voor een groot deel aan de gestelde doelstellingen op het gebied van mobiliteit en leefbaarheid. Doorontwikkeling, het verkennen van mogelijkheden om ritten te combineren of vervoersvormen te combineren, zijn punten van aandacht.

Op financieel gebied is met name in het WMO-vervoer een efficiencyslag gemaakt. Zodra de coronapandemie voorbij is, zal deze verder worden uitgebouwd.
Voor het leerlingenvervoer is een dergelijke efficiencyslag er ook, maar door de groei in dit vervoer is daar toch sprake van meer kosten.
Voor wat het Opstapper vervoer betreft is een toename van het vervoer en een navenante toename van de kosten zichtbaar. Toevoeging van het Opstapper vervoer brengt duidelijk een efficiency verbetering met zich mee.

Vervolg Jobinder
Leefbaarheid en mobiliteit zijn de belangrijkste doelen van Jobinder. Om hier nog een beter beeld van te krijgen, start in het najaar een enquête onder de inwoners uit de regio. Daarnaast zal in de tweede helft van 2021 een opzet worden gemaakt van de ontwikkelingen die opgepakt moeten worden om het systeem verder uit te bouwen en te maken tot hét vervoersysteem voor de meer en minder mobiele inwoners van de regio.

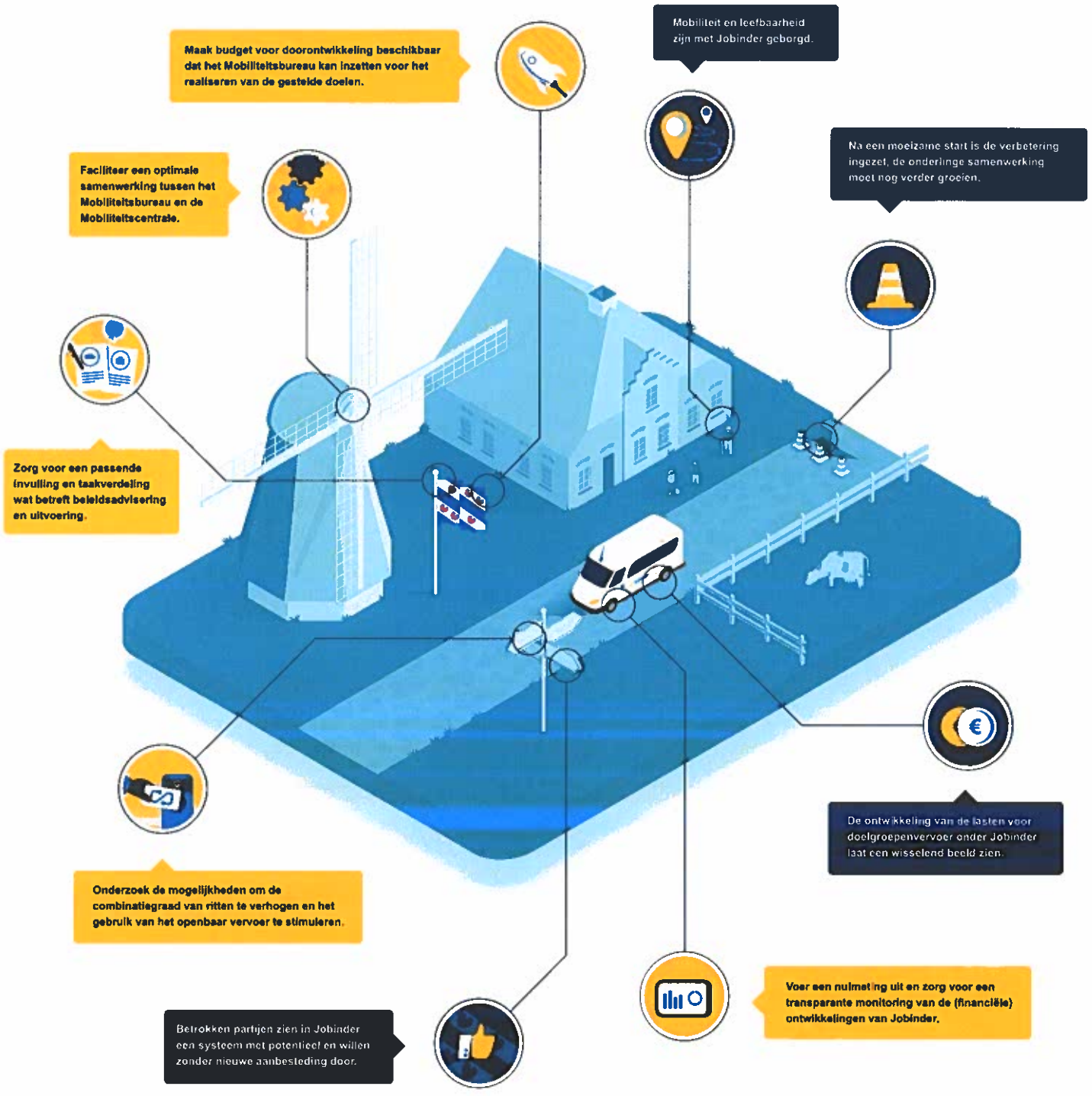
De raden en Staten zal een goed onderbouwd ontwikkelbudget worden voorgelegd voor het door ontwikkelen en efficiënter maken van Jobinder.

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 infographic.

Bevindingen | **Aanbevelingen**



jobinder fanfier yn 'e regio

SIGNIFICANT SYNERGY