jobinder

ferfier yn ús regio

GR Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân Geactualiseerde Begroting 2026 en Ontwerp Begroting 2027

Hynsteblom 4
9104 BR Damwâld
info@mobiliteitsbureau.nl

Inhoudsopgave

1 Inleiding 3
1.1. Taken Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân 3
1.2. Bedrijfsvoeringsorganisatie Mobiliteitsbureau 4
1.3. Organogram Mobiliteitsbureau 5
2. Het programmaplan van de beleidsbegroting 6
2.1. Beleidskaders 2026 en 2027 6
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 14
4.2. Toelichting begroting 16
4.3. Opbrengsten deelnemers 17
4.4. Kosten overhead 17
5. Bijlagen 19
5.1. Geprognosticeerde balans 19
5.2. Overzicht van structurele en incidentele baten en lasten 20
5.3. Bijdrage per deelnemer 2026-2027 21
5.4. Definitie prestatie-indicatoren 23

1 Inleiding

Voor u liggen de geactualiseerde begroting 2026 en de ontwerpbegroting 2027 van de GR Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân. In de geactualiseerde begroting 2026 zijn de effecten verwerkt van veranderingen in het vervoer in 2025 na publicatie van de laatste geactualiseerde begroting in september 2025.

De ontwerpbegroting voor 2027 is de eerste begroting waarin de kosten van het vervoer worden bepaald door de voor de periode 2027 – 2034 afgesloten contracten met de nieuwe vervoerders. De eind 2025, begin 2026 afgeronde Europese aanbesteding heeft geresulteerd in contracten met twee vervoerders namelijk Dorenbos Vervoer Management en Taxi Centrale Raalte op het vaste land voor in totaal vijf percelen.

Het perceel Ameland is gewonnen door vervoerder Cosi-Tax. Deze vervoerder heeft iets hogere prijzen geoffreerd dan de prijzen die golden voor 2026. De kosten voor het vervoer op Ameland zullen dus iets hoger uitvallen.

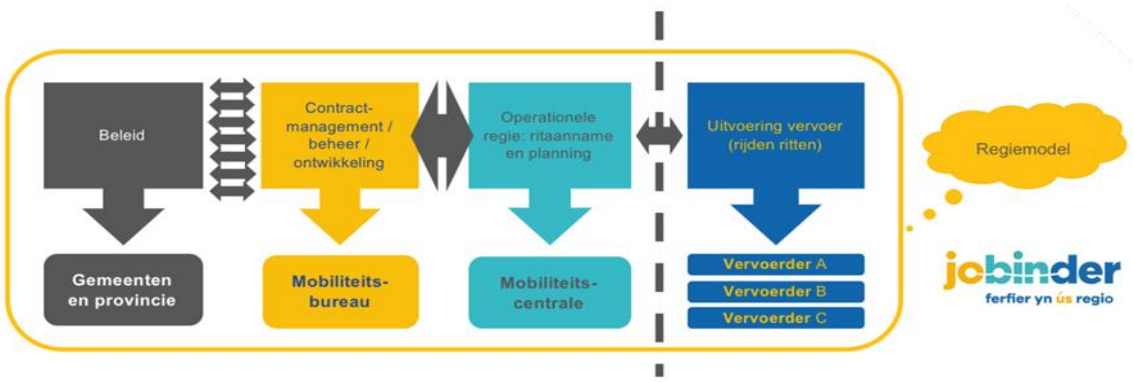
De te verwachten bedragen voor de percelen op de vaste wal van Fryslân vallen minder makkelijk te vergelijken met de prijzen zoals die golden voor 2026. Hiervoor zijn verschillende factoren verantwoordelijk:

- Vanaf 2027 wordt alle vervoer in een perceel door een en dezelfde vervoerder uitgevoerd
- Vanaf 2027 kennen de diverse percelen een andere grootte
    - Van relatief kleine basepoints is overgestapt naar grotere gebieden, ruwweg ter grootte van de deelnemende gemeenten, met uitzondering van Noardeast-Fryslân, dat is verdeeld in een westelijk (inclusief Dokkum) deel en een oostelijk deel
- In de percelen op het vaste land ligt de prijs iets lager dan de huidige prijs. Op Ameland ligt deze iets hoger dan het huidige tarief

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. verder 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 bedrijfsvoeringsorganisatie alleen over uitvoering gaat - zelf verantwoordelijk voor het beleid.

Bestuur Mobiliteitsbureau

Het bestuur van het Mobiliteitsbureau wordt gevormd door wethouders van de betrokken gemeenten en de verantwoordelijk gedeputeerde van de provincie Fryslân.
De samenstelling van het bestuur is als volgt:

Gemeente Achtkarspelen:	De heer T. Brinkman BSc
Gemeente Dantumadiel:	De heer ing. C.A. Wielstra (Voorzitter)
Gemeente Noardeast-Fryslân:	Mw. E. Vellinga - Zeilstra
Gemeente Tytsjerksteradiel:	De heer D.A. Fokkema
Provincie Fryslân:	De heer M.A.C. de Vries
Secretaris bestuur:	De heer Sj. Hoekstra

Bestuurders gemeenten:


T. Brinkman


C.A. Wielstra

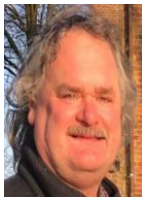

E. Vellinga - Zeilstra


D.A. Fokkema

Bestuurder Provincie:


M.A.C. de Vries

De secretaris:


Sj. Hoekstra

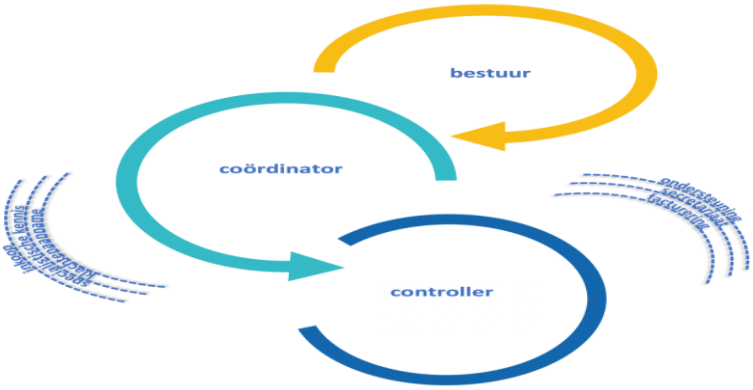
1.3. Organogram Mobiliteitsbureau

Het Mobiliteitsbureau is ‘lyts en linich’. Typerend voor de organisatie is ‘gearwurking’. Het Mobiliteitsbureau is de spin in het web. Open samenwerking - met elkaar, met gemeenten en Provincie, met de ondersteuners en externe partijen - is een voorwaarde voor het regiemodel. De samenwerking in werkprocessen en het elkaar intern en extern aanvullen komt ook tot uitdrukking in de vormgeving van het organogram. Het Mobiliteitsbureau bestaat uit:

Coördinator de heer P. Maasbommel

Controller de heer J. Dijkstra

Mevrouw T. Lijzenga verzorgt de secretariële en financiële ondersteuning.





Coördinator



Controller



Secretariaat

2. Het programmaplan van de beleidsbegroting

2.1. Beleidskaders 2026 en 2027

In Noordoost Fryslân hebben vier gemeenten en de provincie Fryslân het WMO-vervoer, het leerlingenvervoer, gymvervoer en het Jeugdwetvervoer gezamenlijk georganiseerd. De concessiehouder busvervoer Qbuzz heeft de regie over de Opstapper belegd bij Kijlstra Personenvervoer te Drachten. Dit bedrijf heeft de uitvoering van dit vervoer in de Jobinder regio toegewezen aan Taxi Dorenbos en Taxicentrale Waaksma. Deze beide vervoerders staan onder contract bij Jobinder. Met Taxi Dorenbos is afgesproken dat deze ritten worden doorgezet naar de Mobiliteitscentrale. Soortgelijke afspraken zijn gemaakt voor het zittend zorgvervoer in de Jobinder regio. Deze beide vervoersoorten geven Jobinder de mogelijkheid de combinatiegraad in met name het WMO-vervoer te verhogen en daarmee de kosten van dit vervoer voor de gemeenten te verlagen.
De gemeenten en de Provincie hebben voor de organisatie van de hiervoor genoemde vervoersvormen 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 de gemeenten Ameland en Schiermonnikoog gebruik van de vervoersdiensten van Jobinder op het vasteland van Fryslân. Deze gemeenten hebben daarvoor een DienstVerleningsOvereenkomst met het Mobiliteitsbureau afgesloten. De partners in de GR blijven verantwoordelijk voor het beleid.
Het Mobiliteitsbureau is een publiekrechtelijk orgaan en voert namens de partners het contractmanagement en beheer uit en zorgt daarnaast voor de doorontwikkeling van het vervoersysteem.
Doelstelling is met de bestaande budgetten de leefbaarheid in Noordoost Fryslân te handhaven door optimale bereikbaarheid binnen het gehele gebied te waarborgen. Hierbij moet rekening gehouden worden met de te verwachten toename van het betreffende kleinschalig vervoer door verdere vergrijzing en op langere termijn 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 derhalve 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, het zittend ziekenvervoer en de Opstapper vallen onder programma 1. Dit vervoer wordt volledig door de vervoerder die het perceel toegewezen heeft gekregen uitgevoerd. Het leerlingenvervoer, het gymvervoer en vervoer in het kader van de Jeugdwet vallen onder programma 2. Hiervoor is extra capaciteit beschikbaar. De overhead valt onder programma 3. Een specificatie van de overhead is opgenomen in paragraaf 4.2 Toelichting begroting.

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



Actieplan doorontwikkeling

De focus blijft liggen op het verder 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 nieuwe vervoersvormen of partners
3. Aanpassen spelregels
4. Op maat toegang tot vervoer

De instroom van nieuwe partners of nieuwe vervoersvormen heeft tot op heden geresulteerd in de toevoeging van het zittend zorgvervoer. Sinds 1 januari 2024 wordt het zittend zorgvervoer in de Jobinder regio aangestuurd door de Mobiliteitscentrale en uitgevoerd door de vervoerders die bij Jobinder onder contract staan. Hiermee wordt bereikt dat de ingezette voertuigen efficiënter kunnen worden ingezet. Hierdoor stijgt de combinatiegraad van het WMO-vervoer (een van de indicatoren, zie tabel 1 op blz. 9) en wordt voorkomen dat meerdere busjes halfleeg achter elkaar aan rijden naar dezelfde bestemming.

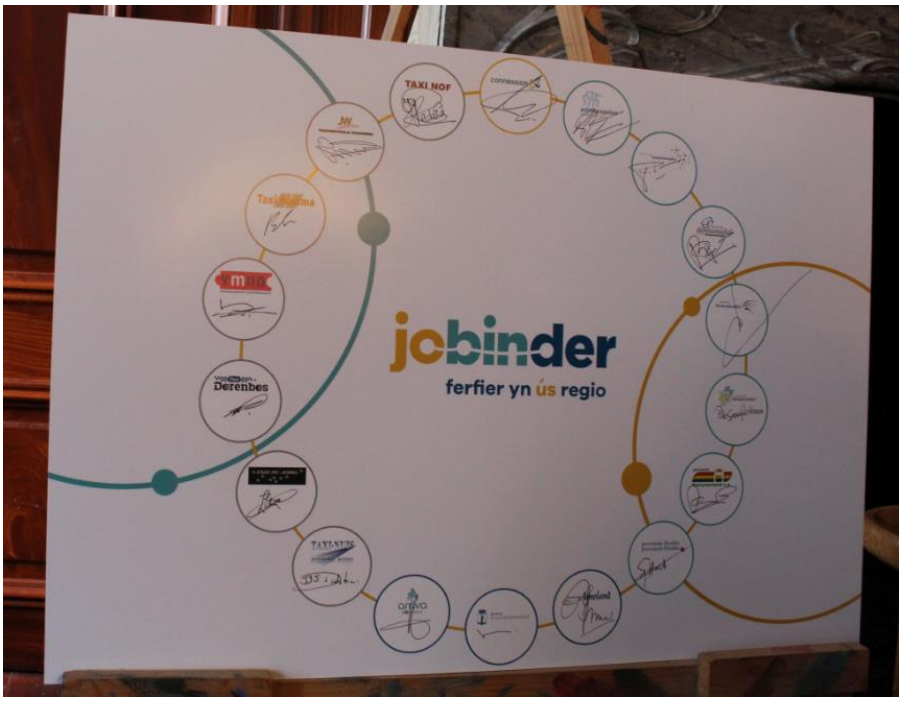


Openbaar vervoer

Het busvervoer in de provincie Fryslân is voor de periode 2024 – 2034 gegund aan Qbuzz.

Qbuzz zal ook invulling gaan geven aan het kleinschalig OV-vervoer namelijk de Opstapper.

In een deel van de Jobinder regio wordt de Opstapper nog steeds onder de vlag van Jobinder uitgevoerd. Wel is inmiddels duidelijk dat Qbuzz door de inzet van klein materieel op vaste lijnen fors minder gebruik maakt van de Opstapper.



Indicatoren

De programmadoelen voor 2027 zijn opgenomen in de volgende tabel. Om de verschillen in kaart te brengen is ook de geactualiseerde streefwaarde voor 2026 en de realiteit 2025 opgenomen. Zoals hiervoor al gememoreerd, wordt onder de vlag van Jobinder ook een deel van het Opstapper vervoer en het zittend zorgvervoer in de regio uitgevoerd. Allemaal vormen van Vraagafhankelijk vervoer. Vandaar dat in de tabel gesproken wordt over vraagafhankelijk vervoer in plaats van alleen WMO-vervoer.

Dashboard Jobinder 2026-2027							
Nr.	Prestatie indicator (KPI)	Realisatie 2025	Geactualiseerde begroting 2026	Geactualiseerde begroting 2027	Rood	Oranje	Groen
	Klanttevredenheid						
1	Klanttevredenheid totaal Jobinder	7,9	8,0	8,0	=< 7,0	7,0 > en < 7,5	=> 7,5
2	Aantal klachten per 1.000 ritten	0,2	1,0	1,0	=> 2,0	1,0 > en < 2,0	=< 1,0
	Kwaliteit						
3	Stiptheidpercentage vraagafhankelijk vervoer	94,6%	95,0%	95,0%	=< 92%	92% > en < 95%	=> 95%
4	No show % vraagafhankelijk vervoer	1,8%	2,0%	2,0%	=> 3%	2% > en < 3%	=< 2%
5	Stipheidspercentage routevervoer	95,0%	95,0%	95,0%	=< 92%	92% > en < 95%	=> 95%
	Financiën						
6	Realisatie tov begroting	-1,5%	0,0%	0,0%	=> 3%	1 % > en < 3 %	=< 1%
7	Kosten Wmo- en zittend zorgvervoer per beladen km	€ 2,50	€ 2,54	€ 2,61	=> € 2,54	€ 2,49 > en < € 2,54	=< € 2,49
8	Kosten LLV per beladen km	€ 0,95	€ 0,96	€ 0,99	=> € 0,96	€ 0,92 > en < € 0,96	=< € 0,92
	Efficiency en ontwikkeling						
9	Combinatiegraad ritten Wmo- en zorgvervoer	40,1%	43,0%	45,0%	=< 40%	40% > en < 43%	=> 43%
10	Bezettingsgraad vraagafhankelijk vervoer	1,47	1,48	1,50	=< 1,48	1,46 > en < 1,48	=> 1,46
11	Gemiddeld aantal leerlingen per rit	5,1	5,2	5,3	=< 5,1	5,1 > en < 5,2	=> 5,2
12	Ritfactor basisvervoer	1,66	1,68	1,70	=< 1,65	1,60 > en < 1,65	=>1,6

Tabel 1.

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 elektronische of schriftelijke enquête. De streefwaarde is 8,0. Een breed uitgevoerd onderzoek eind 2025 heeft voor het WMO-vervoer een waarde van 8,0 opgeleverd en voor het leerlingenvervoer een 7,7, waarmee het gemiddelde op 7,9 uitkwam.

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

Kwaliteit

Deze indicatoren hebben betrekking op programma 1 Vraagafhankelijk vervoer. Het stiptheidspercentage voor vraagafhankelijk 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 voor WMO-vervoer 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 vraagafhankelijk vervoer wordt een maximum van 2,0% beoogd. Voor het routevervoer wordt ook een stiptheidspercentage van 95,0 procent ten doel gesteld.



Financieel

Deze indicatoren hebben betrekking op alle programma's. Doelstelling is de werkelijke kosten binnen het begrote budget te houden. Hierbij wordt een kleine budgetoverschrijding van minder dan één procent nog acceptabel 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- en zittend zorgvervoer kilometer worden voor 2027 begroot op € 2,61 (doel 2026 is € 2,54). De kosten per beladen kilometer voor leerlingenvervoer voor 2027 op € 0,99 (doel 2026 is € 0,96). Hierbij is rekening gehouden met een verwachte prijsstijging van drie procent in 2027.

Efficiency

Deze indicatoren hebben betrekking op programma 1 Vraagafhankelijk vervoer en programma 2 Routevervoer. In 2024 is, zoals hiervoor al gesteld (zie 2.1), vanuit Taxi Dorenbos het zittend ziekenvervoer in de regio ingebracht bij de Mobiliteitscentrale. Dit moet leiden tot een hogere combinatiegraad en een stijging van het aantal vervoerde personen per rit in WMO- en zorgvervoer. Voor 2027 is een combinatiegraad van 45% (2026: 43%) procent ten doel gesteld en een bezettingsgraad vraagafhankelijk vervoer van 1,50 (2026: 1,48) en 5,3 (2026: 5,2) leerlingen per rit. Ten slotte wordt een ritfactor van 1,70 (2026: 1,68) ten doel gesteld. Dit betekent dat er gemiddeld per uur 1,68 rit wordt gereden in de vervoerscapaciteit die structureel wordt ingezet gedurende de gehele dag/week.

3. De BBV paragrafen van de beleidsbegroting

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

3.1. Paragraaf lokale heffingen

Bij het Mobiliteitsbureau is geen sprake van lokale heffingen.

3.2. Paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing

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

Risicoanalyse Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân

Categorie	Potentieel risico	Extern/Intern	Risico classificatie
Personeel & Organisatie	Kwetsbaarheid bezetting Mobiliteitsbureau (2,5 FTE)	Intern	Midden
Financieel	Inflatie, oplopende gas, olie en electra prijzen en oplopende vergrijzing zorgen voor eenmalige of structureel verhoogde kosten de komende jaren binnen Jobinder.	Intern	Midden
Technologie	Adequate beveiliging van informatietechnologie en communicatiesystemen	Intern	Midden
	is essentieel in verband met continuiteit van juiste dataregistratie.		
Markt	Implementatie nieuwe vervoerscontracten en toezicht houden op overgang van chauffeurs conform OPOV regelingen.	Extern	Hoog
Communicatie	Klachten reizigers worden ondanks hoge klanttevredenheid uitvergroot via	Extern	Laag
	social media, pers en politiek.		
Contractmanagement	Huidige vervoerscontracten contractueel juist uitdienen conform afspraken	Extern	Midden

* Geactualiseerd maart 2026

Tabel 2.

De huidige inflatie, oplopende gas, olie en elektra prijzen door oorlog in het Midden Oosten en oplopende vergrijzing zorgen voor eenmalige of structureel hogere kosten. Het is daarom van groot belang dat binnen de Jobinder regio het vervoer zo efficiënt mogelijk wordt uitgevoerd en op elkaar aansluit en of met elkaar wordt gecombineerd. Daarnaast is adequate beveiliging van de informatietechnologie en communicatiesystemen van Jobinder van groot belang in verband met de continuïteit van juiste dataregistratie. De beveiligingsrisico's nemen toe doordat criminelen steeds inventiever worden en het elektriciteitsnet tegen de maximale grenzen aan zit. Aangezien de huidige vervoerscontracten eind december 2026 aflopen zal vanuit het Mobiliteitsbureau moet worden toegezien dat deze contracten contractueel juist worden uitgediend conform contractuele afspraak. Nu de gunning definitief is zal het Mobiliteitsbureau in 2026 de implementatie van de nieuwe vervoerscontracten in

goede banen moeten leiden. Daarnaast zal het Mobiliteitsbureau toezicht houden op juiste overgang van chauffeurs conform OPOV regelingen.

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 2027
Netto schuldpositie	0%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor leningen	0%
Solvabiliteitsratio	0%
Structurele exploitatieruimte	0%

Tabel 3

Doordat de 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 reserves en geen geldleningen. Een beperkte 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 wordt gebruik gemaakt van de faciliteiten van de gemeente Dantumadiel en de ICT wordt verzorgd via de gemeente 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. De ontwikkeling van de prestatie indicatoren wordt dagelijks geactualiseerd in het nieuw ingerichte dashboard dat door de Mobiliteitscentrale is aangeboden in hun inschrijving voor het nieuwe contract. Hierdoor kan er sneller dan voorheen worden bijgestuurd en geacteerd op ongunstige ontwikkelingen.

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 €	Realiteit 2025	Vastgestelde begroting 2026	Geactualiseerde begroting 2026	Ontwerpbegroting 2027	MJR 2028	MJR 2029	MJR 2030
	Vraagafhankelijk vervoer							
6.6	gemeentelijke bijdrage Wmo vervoer	3.164.961	3.109.900	3.263.500	3.415.000	3.573.700	3.740.100	3.914.500
6.6	reizigersbijdrage Wmo vervoer	-286.137	-309.700	-296.600	-305.500	-314.700	-324.100	-333.800
	Totaal programma 1	**2.878.824**	**2.800.200**	**2.966.900**	**3.109.500**	**3.259.000**	**3.416.000**	**3.580.700**
	Routevervoer							
4.3	bijdragen leerlingen- en gymvervoer	3.513.237	3.930.600	3.565.900	3.672.900	3.783.100	3.896.600	4.013.500
6.72	bijdragen jeugdwetvervoer	18.726	16.100	19.000	19.600	20.200	20.800	21.400
4,3	Bijdragen vervoer Oekraïnse leerlingen	159.290	210.900	161.700	166.600	171.600	176.700	182.000
	Totaal programma 2	**3.691.253**	**4.157.600**	**3.746.600**	**3.859.100**	**3.974.900**	**4.094.100**	**4.216.900**
	Mobiliteitsbureau							
0.4	bijdrage aan Mobiliteitsbureau	486.460	496.100	496.000	510.900	526.200	541.900	582.000
	Totaal programma 3	**486.460**	**496.100**	**496.000**	**510.900**	**526.200**	**541.900**	**582.000**
	Totaal baten	**7.056.537**	**7.453.900**	**7.209.500**	**7.479.500**	**7.760.100**	**8.052.000**	**8.379.600**
	Vraagafhankelijk vervoer							
6.6	Lasten Wmo vervoer gemeenten	2.513.242	2.442.200	2.602.000	2.733.700	2.872.000	3.017.300	3.170.000
6.6	reizigersbijdrage Wmo vervoer	-286.137	-309.700	-296.600	-305.500	-314.700	-324.100	-333.800
6.6	regiekosten MC Wmo vervoer	651.719	667.700	661.500	681.300	701.700	722.800	744.500
2.5	Lasten opstappervervoer/lijnbustaxi	0	0	0	0	0	0	0
2.5	reizigersbijdrage Opstappervervoer	0	0	0	0	0	0	0
2.5	regiekosten MC Opstappervervoer	0	0	0	0	0	0	0
	Totaal programma 1	**2.878.824**	**2.800.200**	**2.966.900**	**3.109.500**	**3.259.000**	**3.416.000**	**3.580.700**
	Routevervoer							
4.3	Lasten leerlingenvervoer	3.191.476	3.597.400	3.239.300	3.336.500	3.436.600	3.539.700	3.645.900
4.3	Lasten gymvervoer	167.370	174.900	169.900	175.000	180.300	185.700	191.300
4.3	regiekosten MC leerlingenvervoer	154.391	158.300	156.700	161.400	166.200	171.200	176.300
6.72	Lasten jeugdwetvervoer	18.726	16.100	19.000	19.600	20.200	20.800	21.400
4.3	Vervoer Oekraïense leerlingen	159.290	210.900	161.700	166.600	171.600	176.700	182.000
	Totaal programma 2	**3.691.253**	**4.157.600**	**3.746.600**	**3.859.100**	**3.974.900**	**4.094.100**	**4.216.900**
	Mobiliteitsbureau							
0.4	Personeelslasten	254.637	269.200	262.000	269.900	278.000	286.300	294.900
0.4	Kosten flexibele inzet	94.631	69.200	97.400	100.300	103.300	106.400	109.600
0.4	Facilitaire kosten	75.117	78.100	77.300	79.600	82.000	84.500	87.000
0.4	Overige bedrijfskosten	22.723	15.800	23.400	24.100	24.800	25.500	26.300
0.4	Ontwikkelkstn. en onvoorzien	39.352	63.800	35.900	37.000	38.100	39.200	64.200
	Totaal programma 3	**486.460**	**496.100**	**496.000**	**510.900**	**526.200**	**541.900**	**582.000**
	Totaal lasten	**7.056.537**	**7.453.900**	**7.209.500**	**7.479.500**	**7.760.100**	**8.052.000**	**8.379.600**
	Resultaat voor vennoorschapsbelasting	0	0	0	0	0	0	0
	Onttrekkingen reserves	0	0	0	0	0	0	0
	Toevoegingen reserves	0	0	0	0	0	0	0
	Resultaat na mutatie reserves	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Tabel 4.

4.1. Budgettaire kaders

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

Er wordt één begroting opgesteld voor het gehele regiemodel. De ramingen zijn inclusief btw en afgerond op honderden euro's. Op aangeven van de accountant worden de reizigersbijdragen voor de WMO en Opstapper bruto gepresenteerd in deze begroting in zowel de baten als de lasten. In de bijdragen per partner worden voor het WMO-vervoer 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, vastgesteld door alle betrokken colleges op 8 november 2016. In de regeling is afgesproken om de bijdragen van de partners elk kwartaal te bevoorschotten. En deze verdeelsleutels elk jaar te actualiseren. De verdeelsleutels in deze begroting zijn geactualiseerd op basis van de procentuele kostenverdeling binnen Jobinder over 2025.

Verdeling van de kosten over de partners

Uitgangspunten voor de verdeling van de kosten:

1. De verdeelsystematiek is transparant en eerlijk, waarbij:
   a) alle deelnemers evenveel profiteren van en naar rato bijdragen aan het regiemodel;
   b) de verdeelsleutel dicht aansluit bij de huidige systematiek en geen grote begrotingsverschillen bij de partners teweegbrengt;
   c) de verdeelsystematiek periodiek wordt geëvalueerd bij eventuele onevenredige effecten voor individuele partners. Op basis van de kostenverdeling over de laatste jaren is hier geen aanleiding voor;
2. De variabele vervoerkosten worden verdeeld op basis van het gebruik: de afnemer betaalt, waardoor de effecten van beleidskeuzes zichtbaar zijn in de hoogte van de kosten;
3. De regiekosten van de Mobiliteitscentrale worden verdeeld op basis van het aantal uitgevoerde ritten voor het routevervoer (leerlingen-, gym- en jeugdwetvervoer) en vraagafhankelijk vervoer (het WMO-vervoer, zittend zorgvervoer en Opstapper);
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;
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

Toelichting geactualiseerde begroting 2026

In de geactualiseerde begroting voor 2026 zijn de effecten van de werkelijke indexeringen verwerkt. In de eerder vastgestelde begroting voor 2026 was uitgegaan van een algehele indexering van drie procent. De stijging van de regie- en vervoerskosten is werkelijk uitgekomen op 1,5 procent (NEA index) BTW), voor de kosten van het Mobiliteitsbureau betekent dit een verhoging van 2,9 procent (CPI index). De reizigersbijdrage is vervolgens verhoogd met 3,66 procent (LBI index). De tarieven van de eigen bijdragen voor het WMO vervoer zijn gelijk aan de OV tarieven in Fryslân. Buiten Jobinder gebied en boven de 25 kilometer betaalt de klant een commercieel tarief van € 2,58 per km. Ten slotte is voor vraagafhankelijk vervoer bij met name het WMO vervoer uitgegaan van een groei van 2,0 procent en bij het vervoersvolume voor routevervoer wordt stabilisatie verwacht. Bij de geactualiseerde begroting 2026 wordt ten opzichte van de eerder vastgestelde begroting 2026 een daling van kosten verwacht van € 244.400. Met name de lager vastgestelde NEA index van 1,5 procent ten opzichte van de verwachte indexering van 3,0 procent en het dalend aantal leerlingen in 2025 in het routevervoer zorgen grotendeels voor dit voordeel.

Toelichting ontwerpbegroting 2027

Voor 2027 wordt rekening gehouden met een indexering voor onder andere inflatie van 3,0 procent op de regiekosten van de Mobiliteitscentrale en de kosten van het Mobiliteitsbureau over 2026.

Voor de kosten van het vervoer wordt gewerkt met de nieuwe tarieven die voortvloeien uit de aanbesteding die in maart 2026 is afgerond. Geconcludeerd kan worden dat op totaal niveau ondanks het feit dat de vervoerders vanaf 1 januari 2027 nagenoeg volledig emissievrij gaan rijden er geen sprake is van een prijsverhoging. Meerjarig wordt voor de jaren 2027 t/m 2030 verwacht dat de inflatie stabiel zal blijven op drie procent. Daarnaast wordt verwacht dat de vervoersvolumes van 2027-2030 voor vraagafhankelijk vervoer jaarlijks met 2,0 procent zullen toenemen. De vervoersvolumes voor routevervoer worden meerjarig als stabiel verondersteld.

4.3. 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 geactualiseerde begroting 2026 ziet er als volgt uit:

Periode	Da-diel	NO Frl.	T-diel	8K	A-land	Schier	Provincie	TOTAAL
jan-26	236.968	684.482	457.296	368.245	33.646	11.409	10.329	1.802.375
apr-26	236.968	684.482	457.296	368.245	33.646	11.409	10.329	1.802.375
jul-26	236.968	684.482	457.296	368.245	33.646	11.409	10.329	1.802.375
okt-26	236.968	684.482	457.296	368.245	33.646	11.409	10.329	1.802.375
Totaal	**947.871**	**2.737.928**	**1.829.185**	**1.472.979**	**134.585**	**45.636**	**41.317**	**7.209.500**

Tabel 5.

Het overzicht voor de begroting 2027 ziet er als volgt uit:

Periode	Da-diel	NO Frl.	T-diel	8K	A-land	Schier	Provincie	TOTAAL
jan-27	246.113	710.584	473.913	381.724	35.102	11.800	10.639	1.869.875
apr-27	246.113	710.584	473.913	381.724	35.102	11.800	10.639	1.869.875
jul-27	246.113	710.584	473.913	381.724	35.102	11.800	10.639	1.869.875
okt-27	246.113	710.584	473.913	381.724	35.102	11.800	10.639	1.869.875
Totaal	**984.453**	**2.842.335**	**1.895.652**	**1.526.896**	**140.406**	**47.200**	**42.558**	**7.479.500**

Tabel 6.

4.4. Kosten overhead

In onderstaande specificatie worden de overheadkosten van de ontwerpbegroting 2027 aangegeven. Om de verschillen in kaart te brengen zijn de cijfers van de geactualiseerde begroting 2026 ook opgenomen. Dit betreffen de begrote kosten van programma 3 Mobiliteitsbureau. Voor 2027 zijn de begrote kosten van het Mobiliteitsbureau met 3,0 procent verhoogd ten opzichte van de geactualiseerde begroting van 2026.

Kosten programma 3 Mobiliteitsbureau

	Totaal Mobiliteitsbureau		
	Ontwerpbegroting 2027	***Geactualiseerde begroting 2026***	***Verschil***
personeel	269.900	262.000	7.900
kosten flexibele inzet	100.300	97.400	2.900
facilitaire kosten	79.600	77.300	2.300
overige bedrijfskosten	24.100	23.400	700
ontwikkelkosten en onvoorzien	37.000	35.900	1.100
MOBILITEITSBUREAU	€ 510.900	€ 496.000	14.900

Tabel 7.

Vennootschapsbelasting

In de geactualiseerde begroting 2026 en voorgestelde begroting 2027 wordt geen rekening gehouden met een heffing voor de vennootschapsbelasting (er wordt geen winst gemaakt).

Algemene dekkingsmiddelen en mutaties reserves

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



5. Bijlagen

5.1. Geprognosticeerde balans

Geprognosticeerde balans

Bedragen x € 1.000	Vastgestelde begroting 2026	Geactualiseerde begroting 2026	Ontwerp begroting 2027	MJR 2028	MJR 2029	MJR 2030
Vaste activa	0	0	0	0	0	0
Voorraden	0	0	0	0	0	0
Vorderingen	540	532	548	564	581	599
Liquide middelen	313	308	318	327	337	347
Nog te ontvangen	225	222	228	235	242	249
Totaal activa	**1.078**	**1.062**	**1.094**	**1.126**	**1.160**	**1.195**
Eigen vermogen	0	0	0	0	0	0
Voorzieningen	0	0	0	0	0	0
Leningen	0	0	0	0	0	0
Vlottende schuld	357	352	362	373	384	396
Nog te betalen	721	710	731	753	776	799
Totaal passiva	**1.078**	**1.062**	**1.094**	**1.126**	**1.160**	**1.195**

Tabel 8.

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 2026 rekening gehouden met € 532.000 - € 599.000 aan uitstaand geld in het kader van schatkistbankieren. Voor de vergelijking zijn de geprognosticeerde balanswaarden van de vastgestelde begroting 2026 ook opgenomen bij alle onderdelen.

De liquide middelen in de jaarrekening hebben betrekking op het banksaldo. In de geprognosticeerde balans wordt vanaf 2026 rekening gehouden met jaarlijks € 308.000 – € 347.000 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 2026 rekening gehouden met jaarlijks € 222.000 – € 249.000 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 2026 geraamd op € 352.000 - € 396.000.
De nog te betalen bedragen hebben betrekking op nog te verrekenen bedragen met de partners. In de geprognosticeerde balans wordt vanaf 2026 rekening gehouden met jaarlijks € 710.000 – € 799.000 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

Structurele en incidentele baten en lasten						
Bedragen x € 1.000	**Vastgestelde begroting 2026**	**Geactualiseerde begroting 2026**	**Ontwerp begroting 2027**	**MJR 2028**	**MJR 2029**	**MJR 2030**
Structurele baten	7.454	7.210	7.480	7.760	8.052	8.380
Structurele lasten	7.454	7.210	7.480	7.760	8.052	8.380
Resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Incidentele baten	0	0	0	0	0	0
Incidentele lasten	0	0	0	0	0	0
Incidenteel resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Tabel 9.

Voor 2026 en 2027 en volgende jaren zijn geen incidentele baten en lasten begroot. 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 2026-2027

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

Geactualiseerde begroting 2026 inclusief BTW:

Omschrijving	Da-diel	NO Frl.	T-diel	8K	A-land	Schier	Provincie	TOTAAL
Wmo bruto lasten	395.007	1.079.432	560.279	471.211	86.601	9.471		2.602.000
Reizigersbijdrage Wmo	45.026	123.044	63.866	53.713	9.872	1.080		296.600
WMO netto lasten	349.980	956.388	496.413	417.498	76.729	8.391		2.305.400
Voor Elkaar Pas	0	0	0	0	0	0		0
Opstapper/lijnbustaxi bruto lasten								0
Reizigersbijdrage Opstapper								0
Opstapper/lijnbustaxi netto lasten								0
Leerlingenvervoer	390.813	1.136.431	897.943	767.294	15.410	31.408		3.239.300
Gymvervoer		111.794	58.106					169.900
Jeugdwetvervoer		7.317	11.683					19.000
Vervoer Oekraïense leerlingen	17.464	32.017	69.693	42.527				161.700
MC vraagafh verv	102.364	284.353	136.420	108.883	28.291	1.189	0	661.500
MC routevervoer	20.622	50.324	44.814	38.794	864	1.282		156.700
Mobiliteitsbureau	66.627	159.304	114.113	97.983	13.291	3.365	41.317	496.000
Totaal	**947.871**	**2.737.928**	**1.829.185**	**1.472.979**	**134.585**	**45.636**	**41.317**	**7.209.500**

Tabel 10.

Geactualiseerde begroting 2026 exclusief BTW:

Omschrijving	Da-diel	NO Frl.	T-diel	8K	A-land	Schier	Provincie	TOTAAL	BTW
Wmo bruto lasten	362.391	990.304	514.018	432.304	79.450	8.689	0	2.387.156	9%
Reizigersbijdrage Wmo	45.026	123.044	63.866	53.713	9.872	1.080	0	296.600	0%
WMO netto lasten	317.365	867.261	450.152	378.591	69.579	7.609	0	2.090.556	
Voor Elkaar Pas	0	0	0	0	0	0	0	0	9%
Opstapper/lijntaxi bruto lasten								0	9%
Reizigersbijdrage Opstapper								0	0%
Opstapper/lijntaxi netto lasten	0	0	0	0	0	0	0	0	
Leerlingenvervoer	358.544	1.042.598	823.801	703.940	14.137	28.815	0	2.971.835	9%
Gymvervoer	0	102.563	53.308	0	0	0	0	155.872	9%
Jeugdwetvervoer	0	6.713	10.718	0	0	0	0	17.431	9%
Vervoer Oekraïense leerlingen	16.022	29.373	63.938	39.016	0	0	0	148.349	9%
MC vraagafh verv	84.598	235.002	112.744	89.986	23.381	983	0	546.694	21%
MC routevervoer	17.043	41.590	37.037	32.061	714	1.059	0	129.504	21%
Mobiliteitsbureau	55.064	131.656	94.308	80.977	10.985	2.781	34.146	409.917	21%
Totaal	**848.636**	**2.456.756**	**1.646.006**	**1.324.571**	**118.795**	**41.247**	**34.146**	**6.470.158**	

Tabel 11.

Ontwerpbegroting 2027 inclusief BTW:

Omschrijving	Da-diel	NO Frl.	T-diel	8K	A-land	Schier	Provincie	TOTAAL
Wmo bruto lasten	415.000	1.134.067	588.638	495.061	90.984	9.950		2.733.700
Reizigersbijdrage Wmo	46.378	126.736	65.782	55.325	10.168	1.112		305.500
WMO netto lasten	368.622	1.007.331	522.856	439.737	80.816	8.838		2.428.200
Voor Elkaar Pas	0	0	0	0	0	0		0
Opstapper/lijnbustaxi bruto lasten								0
Reizigersbijdrage Opstapper								0
Opstapper/lijnbustaxi netto lasten								0
Leerlingenvervoer	402.540	1.170.532	924.887	790.318	15.872	32.351		3.336.500
Gymvervoer		115.150	59.850					175.000
Jeugdwetvervoer		7.548	12.052					19.600
Vervoer Oekraïense leerlingen	17.993	32.987	71.805	43.816				166.600
MC vraagafh verv	105.428	292.864	140.503	112.142	29.138	1.225	0	681.300
MC routevervoer	21.241	51.833	46.159	39.957	890	1.320		161.400
Mobiliteitsbureau	68.629	164.089	117.541	100.926	13.691	3.466	42.558	510.900
Totaal	**984.453**	**2.842.335**	**1.895.652**	**1.526.896**	**140.406**	**47.200**	**42.558**	**7.479.500**

Tabel 12.

Ontwerpbegroting 2027 exclusief BTW:

Omschrijving	Da-diel	NO Frl.	T-diel	8K	A-land	Schier	Provincie	TOTAAL
Wmo bruto lasten	380.734	1.040.429	540.035	454.185	83.471	9.128	0	2.507.982
Reizigersbijdrage Wmo	46.378	126.736	65.782	55.325	10.168	1.112	0	305.500
WMO netto lasten	334.356	913.693	474.252	398.860	73.304	8.017	0	2.202.482
Voor Elkaar Pas	0	0	0	0	0	0	0	0
Opstapper bruto lasten								0
Reizigersbijdrage Opstapper								0
Opstapper netto lasten	0	0	0	0	0	0	0	0
Leerlingenvervoer	369.303	1.073.882	848.520	725.062	14.562	29.680	0	3.061.009
Gymvervoer	0	105.642	54.908	0	0	0	0	160.550
Jeugdwetvervoer	0	6.925	11.057	0	0	0	0	17.982
Vervoer Oekraïense leerlingen	16.507	30.263	65.876	40.198	0	0	0	152.844
MC vraagafh verv	87.131	242.036	116.118	92.680	24.081	1.012	0	563.058
MC routevervoer	17.554	42.838	38.148	33.023	735	1.091	0	133.388
Mobiliteitsbureau	56.718	135.611	97.141	83.410	11.315	2.865	35.172	422.231
Totaal	**881.569**	**2.550.890**	**1.706.020**	**1.373.233**	**123.996**	**42.664**	**35.172**	**6.713.545**

Tabel 13.

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 vraagafhankelijk vervoer	Percentage dat aangeeft hoeveel procent van het vraagafhankelijk vervoer op tijd worden opgehaald
4	No show % vraagafhankelijk vervoer	Percentage loosgemelde ritten van totaal aantal ritten in het vraagafhankelijke vervoer
5	Stiptheidspercentage routevervoer	Percentage dat aangeeft hoeveel procent van het routevervoer op tijd worden opgehaald
	Financiën	
6	Realisatie tov begroting	Procentuele afwijking realisatie tov begroting
7	Kosten Wmo- en zittend zorgvervoer per beladen km.	Kosten regie en vervoer voor Wmo en zittend zorgvdervoer inclusief BTW gedeeld door aantal beladen kilometers Wmo- en zittend zorgvervoer.
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- en zorgvervoer	Percentage aantal ritten Wmo- en zorgvervoer dat gecombineerd wordt met andere ritten voor Wmo- en zorgvoer
10	Bezettingsgraad vraagafhankelijk vervoer	Aantal vervoerde cliënten per rit in het vraagafhankelijke vervoer
11	Gemiddeld aantal leerlingen per rit	Aantal vervoerde leerlingen gedeeld door aantal ritten leerlingenvervoer
12	Ritfactor basisvervoer	Aantal uitgevoerde ritten in het uitgevoerde basisvervoer per uur

Tabel 14.

Mobiliteitsbureau
Jobinder

Hynsteblom 4
9104 BR Damwâld
info@mobiliteitsbureau.nl