jobinder

ferfier yn ús regio

GR Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân Geactualiseerde Begroting 2023 Begroting 2024

Hynsteblom 4

9104 BR Damwâld

info@mobiliteitsbureau.nl

Inhoudsopgave

1 Inleiding ... 3
1.1. Taken Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân ... 3
1.2. Bedrijfsvoeringsorganisatie Mobiliteitsbureau ... 3
1.3. Organogram Mobiliteitsbureau ... 5
2. Het programmaplan van de beleidsbegroting ... 5
2.1. Beleidskaders 2024 ... 5
2.2. Indicatoren ... 9
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 2024 ... 21
5.4. Definitie prestatie-indicatoren ... 22

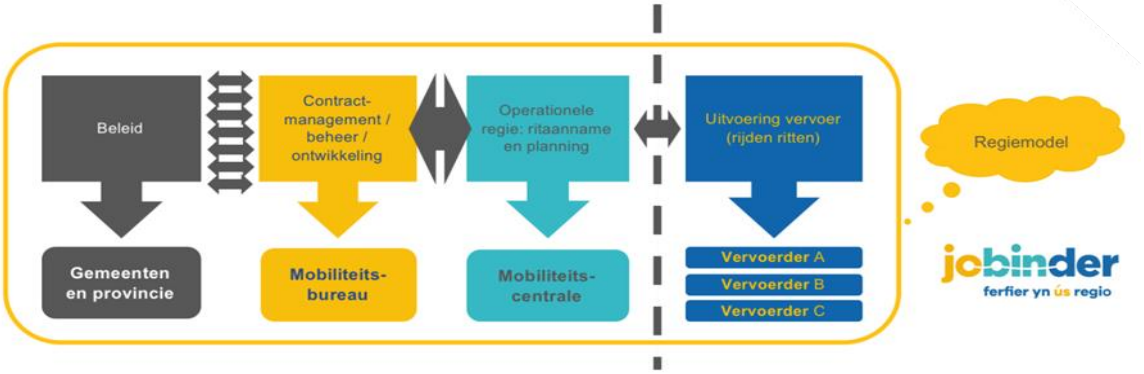
1 Inleiding

Voor u liggen de geactualiseerde begroting 2023 en de begroting 2024 van de GR Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân. De begroting voor 2024 is deels een doorvertaling van de cijfers zoals die vanaf 2023 voor de langere termijn waren voorzien. Daar waar mogelijk zijn de indexeringen en geactualiseerde verdeelsleutels op basis van 2022 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.

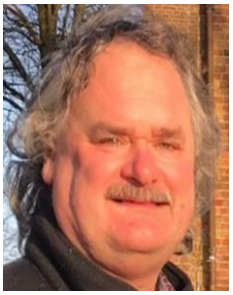
Bij deze vorm van GR is de invloed van raden en Staten het meest gewaarborgd. Elk jaar wordt een begroting opgesteld en voorgelegd. De raden en Staten blijven - omdat de bedrijfsvoeringsorganisatie alleen over uitvoering gaat - zelf verantwoordelijk voor het beleid.

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:

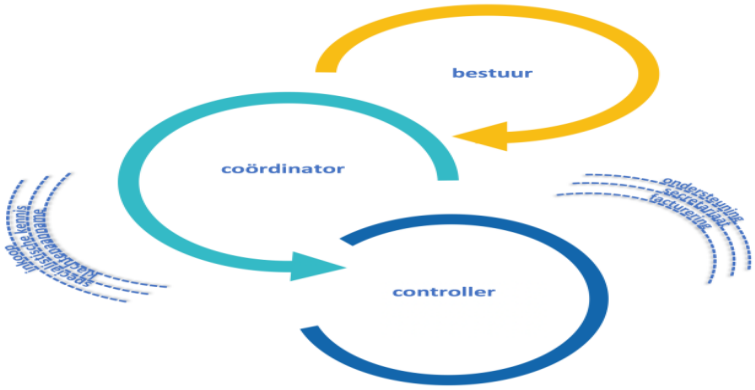
Gemeente Achtkarspelen:	De heer T. Brinkman BSc
Gemeente Dantumadiel:	De heer ing. K. Wielstra (Voorzitter)
Gemeente Noardeast-Fryslân:	De heer J.D. De Vries MSc
Gemeente Tytsjerksteradiel:	Mevrouw drs. C. de Pee
Provincie Fryslân:	Mevrouw Mr. M.A. Fokkens-Kelder

Secretaris bestuur:	De heer 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 ondersteuning.



Coördinator

Controller

Secretariaat

2. Het programmaplan van de beleidsbegroting

2.1. Beleidskaders 2024

In Noordoost Fryslân hebben vier gemeenten en de provincie Fryslân het WMO-vervoer, het leerlingenvervoer, gymvervoer, jeugdwetvervoer en het zogenaamde opstapper-vervoer gezamenlijk georganiseerd. De gemeenten en de provincie hebben hiervoor een Mobiliteitsbureau opgericht in de vorm van een samenwerkingsverband op basis van de Wet Gemeenschappelijke Regelingen. Naast de vier bij de Gemeenschappelijke Regeling aangesloten gemeenten maken ook twee gemeenten gevestigd op de eilanden Ameland en Schiermonnikoog gebruik van de vervoersdiensten. Deze gemeenten hebben daarvoor een DienstVerleningsOvereenkomst met het Mobiliteitsbureau afgesloten. De partners in de GR blijven verantwoordelijk voor het beleid.
Het Mobiliteitsbureau is een publiekrechtelijk orgaan en voert namens de partners het betreffende contractmanagement en beheer uit en zorgt daarnaast voor de doorontwikkeling van het vervoersysteem. Doelstelling is met de bestaande budgetten de leefbaarheid in Noordoost Fryslân te handhaven door optimale bereikbaarheid binnen het gehele gebied te waarborgen. Hierbij moet rekening gehouden worden met de te verwachten toename van het betreffende kleinschalig vervoer door verdere vergrijzing en bevolkingskrimp.

De Mobiliteitscentrale is een privaatrechtelijk bedrijf dat de operationele regie uitvoert met betrekking tot de ritaanname en de planning. De Mobiliteitscentrale is onafhankelijk en heeft geen belang in de deelnemende vervoerbedrijven. De aangesloten vervoerbedrijven zorgen voor uitvoering van het vervoer dat door de Mobiliteitscentrale wordt ingepland. Door bovengenoemde scheiding kunnen de ritten zo efficiënt mogelijk worden uitgevoerd binnen de vastgestelde beleidskaders.

Basis op orde

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

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

Het WMO-vervoer en de Opstapper vallen onder programma 1. Dit vervoer wordt via de basiscapaciteit of flexcapaciteit uitgevoerd. Het leerlingenvervoer, het gymvervoer en vervoer in het kader van de jeugdwet vallen onder programma 2. Hiervoor is extra capaciteit beschikbaar, de piekcapaciteit. De regie (of overhead) valt onder programma 3. Een specificatie van de overhead is opgenomen in paragraaf 4.2 Toelichting begroting 2024.

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

Actieplan doorontwikkeling

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

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

Op basis van de in de eerste helft van 2021 uitgevoerde evaluatie is besloten verder te gaan met het zoeken naar mogelijke uitbreidingen, zowel geografisch, door meer gemeenten voor het concept Jobinder te interesseren, als in aanbod, door andere vervoersvormen toe te voegen. Ondanks vele gesprekken met mogelijke nieuwe partners, diverse afdelingen binnen de reeds aangesloten gemeenten en mogelijke aanbieders van zorg of dagbesteding is deze uitbreiding er tot nu toe nog niet gekomen.

Voor Elkaar Pas

Voor het doelgroepenvervoer is de Voor Elkaar Pas ontwikkeld. Met de Voor Elkaar Pas kan een deel van onze cliënten – al dan niet na training – zelfstandig of met begeleiding reizen met het openbaar vervoer. In 2019 is besloten een pilot te starten om het gebruik van de Voor Elkaar Pas in de praktijk te testen in de Jobinder regio. De daarvoor opgetuigde pilot is door het uitbreken van de Corona pandemie met twee jaar verlengd. Eind 2022 is besloten de pilot met nog 1 jaar te verlengen en te onderzoeken of de pas in het bestaande beleid kan worden geïntegreerd. Indien dit lukt worden de kosten voor de Voor Elkaar Pas voor onze WMO-pashouders in de geactualiseerde begroting 2024 opgenomen. In de voorliggende begroting zijn deze kosten niet opgenomen en is het aantal WMO-kilometers opgehoogd. Dit in de verwachting dat (een deel van) de gebruikers van de pas weer voor WMO-vervoer zal gaan kiezen.

Aanbesteding Openbaar vervoer

De provincie heeft tijdens de Corona pandemie besloten voor 2023 en 2024 een overbruggingsconcessie overeen te komen met de huidige concessiehouder Arriva, waarna per 2025 een nieuwe concessie zal worden gegund.

Om de gevolgen van de Corona pandemie, onder ander sterke terugloop van het aantal reizigers, in het openbaar vervoer het hoofd te bieden is een aantal maatregelen doorgevoerd. Onder ander is een aantal lijnbussen vervangen door lijntaxi's, waardoor van kleiner materieel gebruik gemaakt kan worden. In het gebied waarin Jobinder actief is gaat het hier om lijn 52. Onder het nummer 552 wordt deze lijndienst nu onder verantwoordelijkheid van Jobinder uitgevoerd. Ook het fenomeen Belbus is ten gevolge van de pandemie afgeschaft. In Jobinder gebied betekent dit dat de belbuslijn nu als een lijntaxi (561) onder verantwoordelijkheid van Jobinder wordt uitgevoerd. Dit naast de vanaf de start van Jobinder toegewezen diensten in het kader van de Opstapper.

Aanbestedingen Jobinder

In verband met het aflopen van de contracten zullen in de komende jaren door het Mobiliteitsbureau aanbestedingen voor de regie (nieuwe centrale per 1-1-2025) en het vervoer (per 1-1-2027) worden opgestart en afgerond.

2.2. Indicatoren

De programmadoelen voor 2024 zijn opgenomen in de volgende tabel. Om de verschillen in kaart te brengen is ook de geactualiseerde streefwaarde voor 2023 opgenomen.

Nr.	Prestatie indicator (KPI)	Geactualiseerde begroting 2023	Begroting 2024	Rood	Oranje	Groen
	Klanttevredenheid					
1	Klanttevredenheid totaal Jobinder	8,0	8,0	=< 6,5	6,5 > en < 7,5	=> 7,5
2	Aantal klachten per 1.000 ritten	1,0	1,0	=> 2,0	1,0 > en < 2,0	=< 1,0
	Kwaliteit					
3	Stiptheidpercentage WMO-vervoer	95,0%	95,0%	=< 92%	92% > 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 t.o.v. begroting	0,0%	0,0%	=> 3%	1 % > en < 3 %	=< 1%
7	Kosten WMO per beladen km	€ 3,32	€ 3,52	=> € 3,35	€ 3,30 > en < € 3,35	=< € 3,30
8	Kosten LLV per beladen km	€ 0,90	€ 0,95	=> € 0,95	€ 0,90 > en < € 0,95	=< € 0,90
	Efficiency en ontwikkeling					
9	Combinatiegraad ritten WMO vervoer	34,0%	35,0%	=< 31%	31% > en < 34%	=> 34%
10	Gemiddeld aantal WMO'ers per rit	1,43	1,45	=< 1,40	1,40 > en < 1,43	=> 1,43
11	Gemiddeld aantal leerlingen per rit	4,9	5,0	=< 4,5	4,5 > en < 4,9	=> 4,9

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. Een breed uitgevoerd onderzoek eind 2022 heeft voor het WMO-vervoer een waarde van 8,1 opgeleverd en voor het leerling vervoer een 7,7.

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

Kwaliteit

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

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

Financieel

Deze indicatoren hebben betrekking op alle programma's. Doelstelling is de werkelijke kosten binnen het begrote budget te houden. Waarbij een kleine budgetoverschrijding van minder dan één procent nog acceptabel wordt geacht. Een overschrijding van één tot drie procent geeft aan dat er alertheid is geboden en dat bijsturing op onderdelen gewenst is. Een overschrijding van meer dan drie procent is niet acceptabel en vraagt om noodzakelijke beleidsmatige bijsturingsmaatregelen. Daarnaast is bij het aangaan van niet begrote verplichtingen vooraf toestemming nodig vanuit het bestuur door middel van het vaststellen van een goedgekeurde geactualiseerde begroting.

De kosten per beladen WMO kilometer worden voor 2024 begroot op € 3,52 (doel 2023 is € 3,32). De kosten per beladen kilometer voor leerlingenvervoer voor 2024 op € 0,95 (doel 2023 is € 0,90). Hierbij is rekening gehouden met een verwachte prijsstijging van zes procent in 2024.

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. Voor 2024 is een combinatiegraad van 35% (2023: 34%) procent ten doel gesteld en een gemiddelde van 1,45 (2023: 1,43) WMO'er per rit en 5 (2023: 4,9) leerlingen per route.

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 beztting Mobiliteitsbureau (2,5 FTE)	Intern	Midden
Financieel	Huidige hoge inflatie, oplopende vergrijzing en verduurzaming zorgen voor structureel verhoogde kosten de komende jaren binnen Jobinder.	Intern	Hoog
Technologie	Afhankelijkheid van informatietechnologie en communicatiesystemen voor juiste dataregistratie.	Intern	Laag
Markt	Door chauffeurs tekorten komen doelstellingen voor klanttevredenheid, kwalitet en efficiëncy in gevaar.	Extern	Midden
Markt	Ten gevolge van de Corona pandemie en hoge dieselprijzen zijn bij veel vervoerders de reserves sterk geslonken waardoor er risico op discontinuiteit ontstaat.	Extern	Midden
Communicatie	Klachten reizigers worden ondanks hoge klanttevredenheid uitvergroot via social media, pers en politiek.	Extern	Laag
Contractmanagement	Aanbesteding regiecentrale per 1-1-2025 en vervoer per 1-1-2027	Extern	Laag

* Geactualiseerd februari 2023

De huidige hoge inflatie, oplopende vergrijzing en verduurzaming zorgen voor structureel verhoogde kosten. Het is daarom van groot belang dat er binnen de Jobinder regio het doelgroepen- en het openbaar vervoer zo efficiënt mogelijk wordt uitgevoerd en op elkaar aansluit en of met elkaar wordt gecombineerd. De vervoerders hebben een aantal jaren door Corona en hoge dieselprijzen beperkt winst of zelfs verlies geleden waardoor er bij de vervoerders maar beperkt weerstandsvermogen aanwezig is. Hierdoor kan de komende jaren er wellicht bij een enkele vervoerder sprake zijn van een continuïteitsvraagstuk. Daarnaast heeft een gedeelte van de chauffeurs afscheid genomen en is er momenteel sprake van een chauffeurstekort. Bij een toenemende vervoersvraag is het nog maar de vraag of er voldoende chauffeurs beschikbaar zullen zijn. Samen met het UWV en de gemeenten wordt actief gezocht naar nieuwe chauffeurs zodat Jobinder het vervoer ook de komende jaren naar volle tevredenheid van de klanten kan blijven uitvoeren. Uitgangspunt is dat de uitvoering van het vervoer efficiënt kan worden uitgevoerd zonder beperkende maatregelen. Als dit niet mogelijk blijkt en de

groei is substantieel dan ontstaat er druk op het realiseren van de financiële begroting en de realisatie van de doelstellingen op het gebied van klanttevredenheid, kwaliteit en efficiency.

In de Gemeenschappelijke Regeling is vastgesteld dat het Mobiliteitsbureau geen eigen vermogen aanhoudt en hierdoor geen weerstandsvermogen opbouwt. Meevallers en tegenvallers worden jaarlijks ten laste of ten gunste van de partners gebracht.
Het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) bepaalt dat gemeenschappelijke regelingen een basis set van financiële kengetallen moeten opnemen in de begroting en de jaarrekening, om op eenvoudige wijze inzicht te geven in de financiële positie. De volgende kengetallen zijn (ook) van toepassing op het Mobiliteitsbureau:

Kengetal	Begroting 2024
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 2023	Geactualiseerde begroting 2023	Voorgelegde begroting 2024	MJR 2025	MJR 2026	MJR 2027
	Vraagafhankelijk vervoer						
6.6	gemeentelijke bijdrage Wmo vervoer	2.884.000	3.013.700	3.444.800	3.617.000	3.761.700	3.874.600
6.6	reizigersbijdrage Wmo vervoer	372.300	213.700	226.500	237.800	247.300	254.700
2.5	bijdrage Opstappervervoer/Lijnbustaxi	382.400	494.000	523.600	549.800	571.800	589.000
2.5	reizigersbijdrage Opstappervervoer	23.000	31.000	31.000	31.000	31.000	31.000
	Totaal programma 1	**3.661.700**	**3.752.400**	**4.225.900**	**4.435.600**	**4.611.800**	**4.749.300**
	Routevervoer						
4.3	bijdragen leerlingen- en gymvervoer	2.945.400	3.290.800	3.488.300	3.662.800	3.809.300	3.923.600
6.72	bijdragen jeugdwetvervoer	16.000	26.200	27.700	29.100	30.200	31.100
	Totaal programma 2	**2.961.400**	**3.317.000**	**3.516.000**	**3.691.900**	**3.839.500**	**3.954.700**
	Mobiliteitsbureau						
0.4	bijdrage aan Mobiliteitsbureau	438.300	420.000	445.200	467.500	486.300	500.800
	Totaal programma 3	**438.300**	**420.000**	**445.200**	**467.500**	**486.300**	**500.800**
	Totaal baten	**7.061.400**	**7.489.400**	**8.187.100**	**8.595.000**	**8.937.600**	**9.204.800**
	Vraagafhankelijk vervoer						
6.6	Lasten Wmo vervoer gemeenten	2.367.100	2.468.800	2.916.900	3.062.700	3.185.200	3.280.800
6.6	reizigersbijdrage Wmo vervoer	372.300	213.700	226.500	237.800	247.300	254.700
6.6	VoorElkaarPas	46.400	46.900	0	0	0	0
6.6	regiekosten MC Wmo vervoer	470.500	498.000	527.900	554.300	576.500	593.800
2.5	Lasten opstappervervoer/lijnbustaxi	350.800	425.000	450.500	473.000	491.900	506.700
2.5	reizigersbijdrage Opstappervervoer	23.000	31.000	31.000	31.000	31.000	31.000
2.5	regiekosten MC Opstappervervoer	31.600	69.000	73.100	76.800	79.900	82.300
	Totaal programma 1	**3.661.700**	**3.752.400**	**4.225.900**	**4.435.600**	**4.611.800**	**4.749.300**
	Routevervoer						
4.3	Lasten leerlingenvervoer	2.645.600	2.954.200	3.131.500	3.288.100	3.419.600	3.522.200
4.3	Lasten gymvervoer	178.700	199.500	211.500	222.100	231.000	237.900
4.3	regiekosten MC leerlingen- en gymvervoer	121.100	137.100	145.300	152.600	158.700	163.500
6.72	Lasten jeugdwetvervoer	15.500	25.600	27.100	28.500	29.600	30.500
6.72	regiekosten MC jeugdwetvervoer	500	600	600	600	600	600
	Totaal programma 2	**2.961.400**	**3.317.000**	**3.516.000**	**3.691.900**	**3.839.500**	**3.954.700**
	Mobiliteitsbureau						
0.4	Personeelslasten	245.200	249.000	263.900	277.100	288.200	296.800
0.4	Kosten flexibele inzet	80.600	70.000	74.200	77.900	81.000	83.400
0.4	Facilitaire kosten	62.300	73.500	77.900	81.800	85.100	87.700
0.4	Overige bedrijfskosten	13.300	15.000	15.900	16.700	17.400	17.900
0.4	Ontwikkelkosten en onvoorzien	36.900	12.500	13.300	14.000	14.600	15.000
	Totaal programma 3	**438.300**	**420.000**	**445.200**	**467.500**	**486.300**	**500.800**
	Totaal lasten	**7.061.400**	**7.489.400**	**8.187.100**	**8.595.000**	**8.937.600**	**9.204.800**
	Resultaat voor vennoorschapsbelasting	0	0	0	0	0	0
	Onttrekkingen reserves	0	0	0	0	0	0
	Toevoegingen reserves	0	0	0	0	0	0
	Resultaat na mutatie reserves	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

4.1. Budgettaire kaders

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

Er wordt één begroting opgesteld voor het gehele regiemodel. De ramingen zijn inclusief btw en afgerond op honderden euro's. Op aangeven van de accountant worden de reizigersbijdragen voor de WMO en Opstapper bruto gepresenteerd in deze begroting in zowel de baten als de lasten. In de bijdragen per partner worden voor WMO- en Opstappervervoer 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. In de Coronajaren 2020 en 2021 zijn de verdeelsleutels gehanteerd die in 2019 gehanteerd waren, aangezien deze jaren geen representatief beeld kenden. De verdeelsleutels in deze begroting zijn geactualiseerd op basis van de procentuele kostenverdeling binnen Jobinder over 2022.

Verdeling van de kosten over de partners

Uitgangspunten voor de verdeling van de kosten:

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

4.2. Toelichting begroting

Toelichting geactualiseerde begroting 2023

In de geactualiseerde begroting voor 2023 zijn de verhoogde effecten van de werkelijke indexeringen verwerkt. Voor de vervoerskosten betekent dit een verhoging van 11,66 procent (NEA index 13,7%, minus 3% begroot plus 9% BTW) en voor de regiekosten en de contractueel vastgelegde kosten van het Mobiliteitsbureau betekent dit een verhoging van 13,67 procent (CPI index 14,3%, minus 3% begroot plus 21% BTW) ten opzichte van de vastgestelde begroting voor 2023. Voor 2023 is binnen het budget van het Mobiliteitsbureau het deelbudget voor flexibele inzet en ontwikkelkosten met € 35.000 verlaagd ten opzichte van het vastgestelde budget voor 2023.
In het openbaar vervoer (en dus ook de Opstapper) wordt gerekend met een andere index dan de NEA, de LBI. Deze index wordt, in tegenstelling tot de NEA-index, achteraf definitief vastgesteld. Voor 2023 is deze voorlopig bepaald op 4%. De meeste jaren komt de uiteindelijke vaststelling op met de NEA-index vergelijkbare cijfers uit. Voorzichtigheidshalve zijn we bij de vaststelling van deze begroting (waarop de voorschotten zijn gebaseerd) uitgegaan van een LBI-index die op het niveau van de NEA-index zal uitkomen. Bij de afsluiting van het boekjaar 2023 zal de definitieve LBI-index bekend zijn en zal een herberekening van de kosten voor de Opstapper plaatsvinden en definitief worden afgerekend.

Toelichting begroting 2024
Voor 2024 is rekening gehouden met een indexering voor onder andere inflatie van 6 procent op de regiekosten van de Mobiliteitscentrale, vervoerskosten en de kosten van het Mobiliteitsbureau over 2024. Meerjarig wordt voor de jaren 2025 t/m 2027 verwacht dat jaarlijks de inflatie zal dalen met één procent naar drie procent in 2027.
Voor de begroting 2024 is verondersteld dat de Voor Elkaar Pas in 2024 niet verlengd gaat worden. De verwachte meerkosten in verband met de eventuele stopzetting van de Voor Elkaar Pas worden op basis van de gemaakte reizigerskilometers ingeschat op € 250.000 (€ 300.000 meer reizigers km WMO vervoer minus € 50.000 paskosten). Of inderdaad alle kilometers die nu met de Voor Elkaar Pas worden gereden zullen worden omgezet in kilometers in het WMO-vervoer zal in de loop van 2024 duidelijk worden. De eindafrekening vindt plaats na afsluiting van het boekjaar 2024.

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 voorgelegde begroting 2024 ziet er als volgt uit:

Periode	Da-diel	NO Frl.	T-diel	8K	A-land	Schier	Provincie	Arriva	TOTAAL
jan-24	226.115	695.132	408.728	402.603	36.207	16.818	27.546	104.875	1.918.025
apr-24	226.115	695.132	408.728	402.603	36.207	16.818	27.546	104.875	1.918.025
jul-24	226.115	695.132	408.728	402.603	36.207	16.818	27.546	104.875	1.918.025
okt-24	226.115	695.132	408.728	402.603	36.207	16.818	27.546	104.875	1.918.025
Totaal	904.460	2.780.527	1.634.914	1.610.414	144.827	67.273	110.185	419.500	7.672.100

Het overzicht voor de geactualiseerde begroting 2023 ziet er als volgt uit:

Periode	Da-diel	NO Frl.	T-diel	8K	A-land	Schier	Provincie	Arriva	TOTAAL
jan-23	205.114	631.668	372.728	367.977	32.288	15.728	25.997	98.500	1.750.000
apr-23	205.114	631.668	372.728	367.977	32.288	15.728	25.997	98.500	1.750.000
jul-23	205.114	631.668	372.728	367.977	32.288	15.728	25.997	98.500	1.750.000
okt-23	205.114	631.668	372.728	367.977	32.288	15.728	25.997	98.500	1.750.000
Totaal	820.457	2.526.673	1.490.913	1.471.907	129.154	62.910	103.986	394.000	7.000.000

4.4. Kosten overhead

In onderstaande specificatie worden de overheadkosten van de voorgelegde begroting 2024 aangegeven. Om de verschillen in kaart te brengen zijn de cijfers van de geactualiseerde begroting 2023 ook opgenomen. Dit betreffen de begrote kosten van programma 3 Mobiliteitsbureau. Voor 2024 zijn de begrote kosten van het Mobiliteitsbureau met zes procent verhoogd ten opzichte van de geactualiseerde begroting 2023. Ten opzichte van de vastgestelde begroting 2023 is het budget voor flexibele inhuur en ontwikkelkosten met € 35.000 verlaagd. In 2023 en 2024 zal de flexibele inzet met name worden ingezet voor het voorbereiden van de aanbestedingen voor regie en vervoer en voor de onafhankelijk uit te voeren klanttevredenheidsonderzoeken.

Kosten programma 3 Mobiliteitsbureau

	Totaal Mobiliteitsbureau		
	Voorgelegde begroting 2024	***Geactualiseerde begroting 2023***	***Verschil***
personeel	263.900	249.000	14.900
kosten flexibele inzet	74.200	70.000	4.200
facilitaire kosten	77.900	73.500	4.400
overige bedrijfskosten	15.900	15.000	900
ontwikkelkosten en onvoorzien	13.300	12.500	800
MOBILITEITSBUREAU	€ 445.200	€ 420.000	€ 25.200

Vennootschapsbelasting

In de begroting 2024 wordt geen rekening gehouden met een heffing voor de vennootschapsbelasting (er wordt geen winst gemaakt).

Algemene dekkingsmiddelen en mutaties reserves

In het begrotingsjaar 2024 wordt geen gebruik gemaakt van algemene dekkingsmiddelen en zijn er geen onttrekkingen en toevoegingen begroot van of aan de reserves aangezien alle kosten in het begrotingsjaar direct worden doorbelast aan de partners.

5. Bijlagen

5.1. Geprognosticeerde balans

Bedragen x € 1.000	Vastgestelde begroting 2023	Geactualiseerde begroting 2023	Voorgelegde begroting 2024	MJR 2025	MJR 2026	MJR 2027
Vaste activa	0	0	0	0	0	0
Voorraden	0	0	0	0	0	0
Vorderingen	419	469	497	522	543	559
Liquide middelen	277	310	329	345	359	370
Nog te ontvangen	199	223	236	248	258	266
Totaal activa	**895**	**1.002**	**1.063**	**1.116**	**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	316	354	375	394	410	422
Nog te betalen	579	648	687	722	751	773
Totaal passiva	**895**	**1.002**	**1.063**	**1.116**	**1.160**	**1.195**

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 2024 rekening gehouden met € 497.000 - € 559.000 aan uitstaand geld in het kader van schatkistbankieren. Voor de vergelijking zijn de geprognosticeerde balanswaarden van de vastgestelde begroting 2024 ook opgenomen bij alle onderdelen.

De liquide middelen in de jaarrekening hebben betrekking op het banksaldo. In de geprognosticeerde balans wordt vanaf 2024 rekening gehouden met jaarlijks € 329.000 – € 370.000 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 2024 rekening gehouden met jaarlijks € 226.000 – € 266.000 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 2024 geraamd op € 375.000 - € 422.000.
De nog te betalen bedragen hebben betrekking op nog te verrekenen bedragen met de partners. In de geprognosticeerde balans wordt vanaf 2024 rekening gehouden met jaarlijks € 687.000 – € 773.000 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 2023	Geactualiseerde begroting 2023	Voorgelegde begroting 2024	MJR 2025	MJR 2026	MJR 2027
Structurele baten	7.061	7.489	8.187	8.595	8.938	9.205
Structurele lasten	7.061	7.489	8.187	8.595	8.938	9.205
Resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Incidentele baten	0	0	0	0	0	0
Incidentele lasten	0	0	0	0	0	0
Incidenteel resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Voor 2023 en 2024 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 2024

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

Voorgelegde begroting 2024:

Omschrijving	Da-diel	NO Frl.	T-diel	8K	A-land	Schier	Provincie	Arriva	TOTAAL
Wmo bruto lasten	432.853	1.142.913	626.512	601.809	102.251	10.562			2.916.900
Reizigersbijdrage Wmo	33.611	88.748	48.649	46.731	7.940	820			226.500
WMO netto lasten	399.241	1.054.165	577.863	555.078	94.311	9.742			2.690.400
Voor Elkaar Pas	0	0	0	0	0	0			0
Opstapper/lijnbustaxi bruto lasten								450.500	450.500
Reizigersbijdrage Opstapper								31.000	31.000
Opstapper/lijnbustaxi netto lasten								419.500	419.500
Leerlingenvervoer	352.473	1.140.126	738.243	832.076	16.775	51.808			3.131.500
Gymvervoer		141.705	69.795						211.500
Jeugdwetvervoer		27.100							27.100
MC vraagafh verv	74.725	220.030	111.804	99.289	21.165	887	73.100		601.000
MC routevervoer	17.848	53.733	36.154	35.407	897	1.860			145.900
Mobiliteitsbureau	60.172	143.668	101.055	88.565	11.680	2.976	37.085		445.200
Totaal	**904.460**	**2.780.527**	**1.634.914**	**1.610.414**	**144.827**	**67.273**	**110.185**	**419.500**	**7.672.100**

Geactualiseerde begroting 2023:

Omschrijving	Da-diel	NO Frl.	T-diel	8K	A-land	Schier	Provincie	Arriva	TOTAAL
Wmo bruto lasten	366.357	967.336	530.266	509.358	86.543	8.940			2.468.800
Reizigersbijdrage Wmo	31.712	83.733	45.900	44.090	7.491	774			213.700
WMO netto lasten	334.645	883.603	484.366	465.268	79.052	8.166			2.255.100
Voor Elkaar Pas	7.950	18.794	8.852	8.580	2.383	340			46.900
Opstapper/lijnbustaxi bruto lasten								425.000	425.000
Reizigersbijdrage Opstapper								31.000	31.000
Opstapper/lijnbustaxi netto lasten								394.000	394.000
Leerlingenvervoer	332.517	1.075.574	696.445	784.965	15.825	48.875			2.954.200
Gymvervoer		133.665	65.835						199.500
Jeugdwetvervoer		25.600							25.600
MC vraagafh verv	70.493	207.568	105.472	93.665	19.966	836	69.000		567.000
MC routevervoer	18.086	46.334	34.609	35.878	909	1.885			137.700
Mobiliteitsbureau	56.766	135.536	95.335	83.551	11.018	2.808	34.986		420.000
Totaal	**820.457**	**2.526.673**	**1.490.913**	**1.471.907**	**129.154**	**62.910**	**103.986**	**394.000**	**7.000.000**

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