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

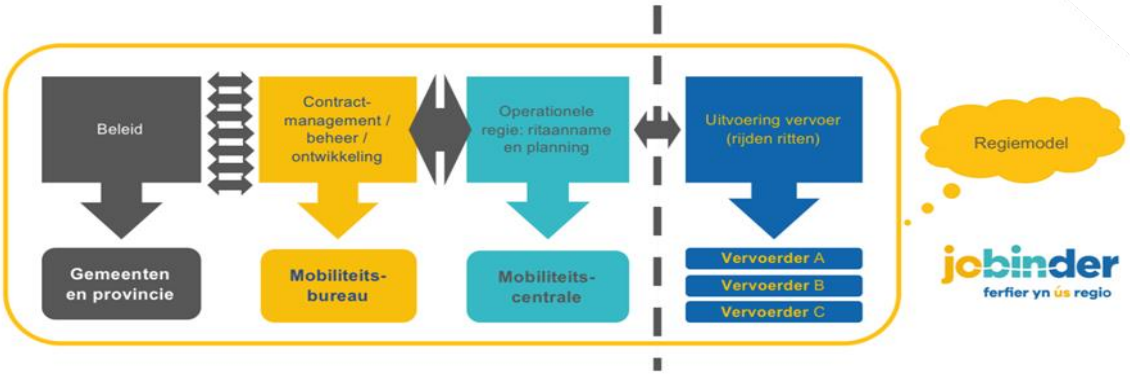
1 Inleiding

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.

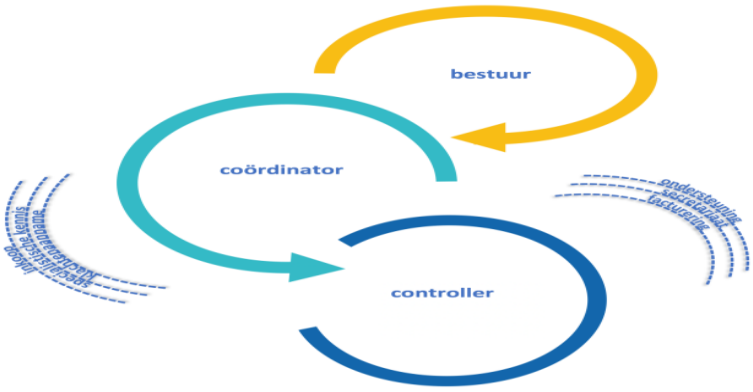
Bestuur Mobiliteitsbureau

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 beztting Mobiliteitsbureau (2,0 FTE)	Intern	Hoog
Financieel	Daadwerkelijke kosten worden hoger dan begroot in verband met beperkende	Intern	Hoog
	maatregelen in het kader van Covid waardoor inefficiëncy ontstaat		
Technologie	Afhankelijkheid van informatietechnologie en communicatiesystemen	Intern	Laag
	voor juiste dataregistratie.		
Verantwoording	Door onjuiste en onvolledige dataregistratie zijn handmatige correcties	Intern	Laag
	nodig in factuurvoorstellen en managementinformatie.		
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 gymvervoe	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