jobinder

ferfier yn ús regio

GR Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân Geactualiseerde Begroting 2025 en Voorgelegde Begroting 2026

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 2025 en 2026 ... 6
3. De BBV paragrafen van de beleidsbegroting ... 12
3.1. Paragraaf lokale heffingen ... 12
3.2. Paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing ... 12
3.3. Paragraaf onderhoud kapitaalgoederen ... 13
3.4. Paragraaf financiering ... 13
3.5. Paragraaf bedrijfsvoering ... 14
3.6. Paragraaf verbonden partijen ... 14
3.7. Paragraaf grondbeleid ... 14
4. Financiële begroting ... 15
4.1. Budgettaire kaders ... 15
4.2. Toelichting begroting ... 17
4.3. Opbrengsten deelnemers ... 18
4.4. Kosten overhead ... 18
5. Bijlagen ... 20
5.1. Geprognosticeerde balans ... 20
5.2. Overzicht van structurele en incidentele baten en lasten ... 21
5.3. Bijdrage per deelnemer 2025-2026 ... 21
5.4. Definitie prestatie-indicatoren ... 23

1 Inleiding

Voor u liggen de geactualiseerde begroting 2025 en de voorgelegde begroting 2026 van de GR Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân. In de geactualiseerde begroting 2025 zijn de effecten verwerkt van veranderingen in het vervoer na publicatie van de laatste geactualiseerde begroting in september 2024. De begroting voor 2026 is deels een doorvertaling van de cijfers zoals die voor de langere termijn waren voorzien. Daar waar mogelijk zijn de indexeringen en verdeelsleutels op basis van 2025 meegenomen.

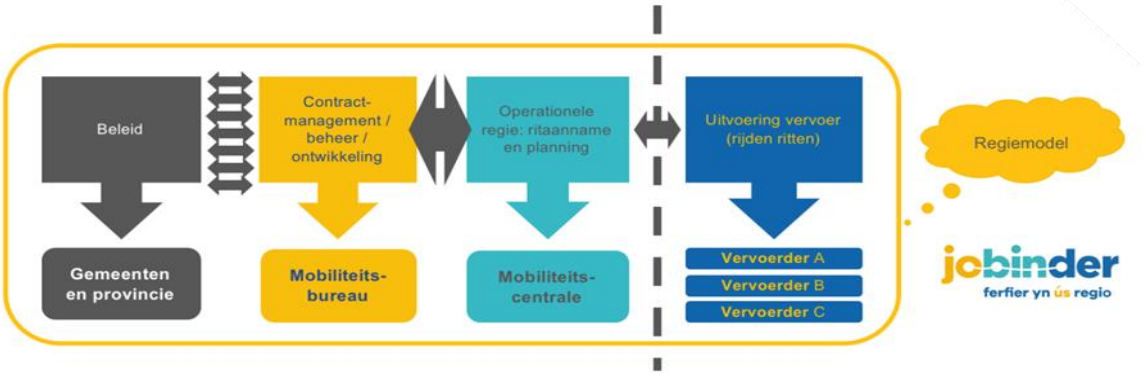
In de in april 2026 vast te stellen begroting voor 2027 zullen de financiële effecten van de nieuwe vervoerscontracten per 1-1-2027 zijn verwerkt. In de nieuwe aanbesteding wordt aan de ene kant rekening gehouden met het streven het vervoer zoveel mogelijk Zero Emissie te laten uitvoeren. Aan de andere kant wordt een oplossing gezocht voor de krapte in voertuigen en chauffeurs van de laatste twee contractjaren van de nu lopende contracten.

Deze beide uitgangspunten kunnen ervoor zorgen dat de kosten voor het vervoer in de nieuwe contractperiode hoger uitkomen.

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. L. Vellinga - Zeilstra
Gemeente Tytsjerksteradiel:	Mevrouw drs. C. de Pee
Provincie Fryslân:	De heer M.A.C. de Vries
Secretaris bestuur:	De heer Sj. Hoekstra

De gemeentelijke bestuursleden:

T. Brinkman

C.A. Wielstra

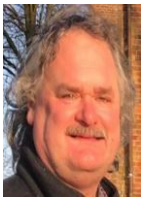
L. Vellinga - Zeilstra

C. de Pee

provinciale bestuurder:

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

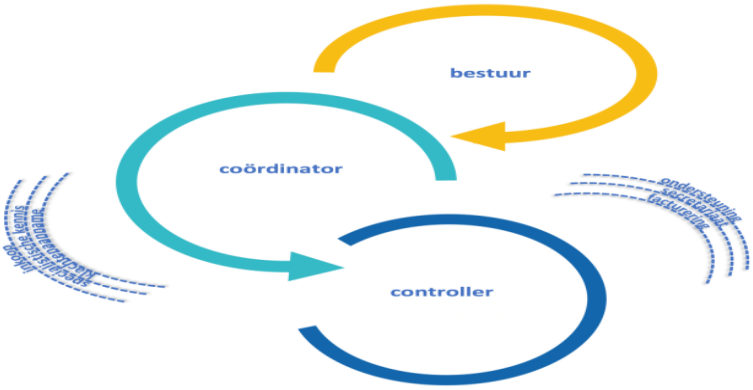
Controller de heer J. Dijkstra

Mevrouw T. Lijzenga verzorgt de secretariële en financiële ondersteuning.

Coördinator

Controller

Secretariaat



2. Het programmaplan van de beleidsbegroting

2.1. Beleidskaders 2025 en 2026

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. Kijlstra is inmiddels overgenomen door Personenvervoer Kort. 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 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 overhead valt onder programma 3. Een specificatie van de overhead is opgenomen in paragraaf 4.2 Toelichting begroting 2025.

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

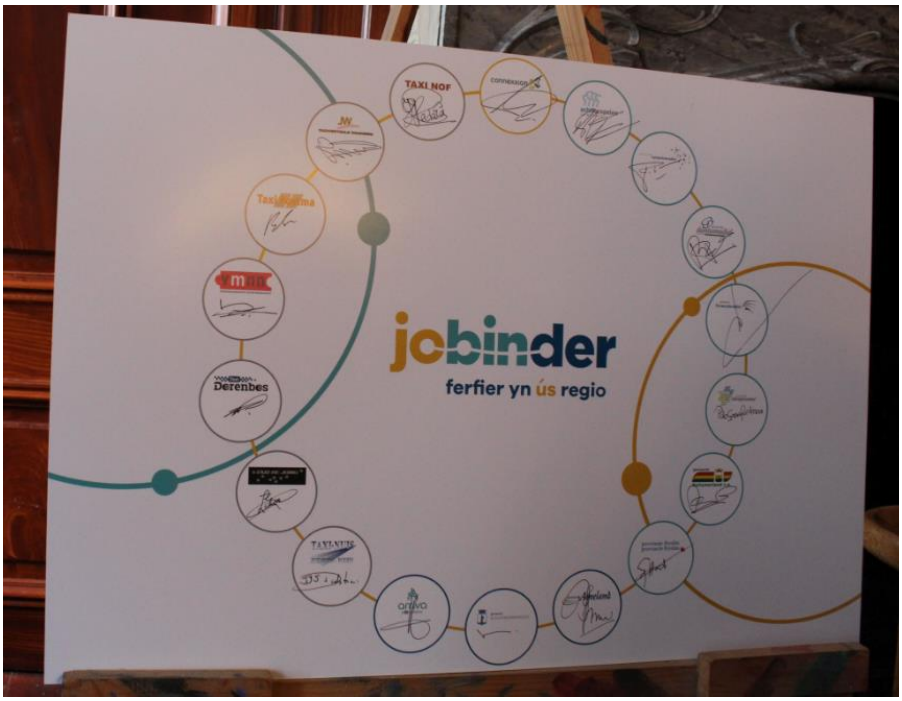
De instroom van nieuwe partners of nieuwe vervoersvormen heeft tot op heden geresulteerd in de toevoeging van het zittend zorgvervoer. Sinds 1 januari 2024 wordt het zittend zorgvervoer in de Jobinder regio aangestuurd door de Mobiliteitscentrale en uitgevoerd door de vervoerders die bij Jobinder onder 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 2.2) 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 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 op vaste lijnen fors minder gebruik maakt van de Opstapper.

Aanbestedingen Jobinder
De definitieve gunning van de aanbesteding van de Mobiliteitscentrale voor de periode 2025 – 2032 is verwerkt in de geactualiseerde begroting 2025. In het 3e of 4e kwartaal van 2025 zal het vervoer voor de periode na 2026 worden gegund. De consequenties hiervan worden duidelijk in de begroting voor het jaar 2027 en verder. Zoals in de inleiding al opgemerkt, moet er rekening mee worden gehouden dat de kosten voor het vervoer hoger kunnen uitvallen. Redenen hiervoor zijn:

- De verplichting om op termijn (uiterlijk 1-1-2030) met alleen nog ZE (Zero Emissie, elektrische of anderszins aangedreven voertuigen) te rijden. Dit type voertuig zou, afhankelijk van nationaal beleid, duurder uit kunnen vallen dan voertuigen op fossiele brandstof.
- De groei van het aantal leerlingen in de jaren 2024 – 2025 – 2026 zal leiden tot het uitvragen van meer voertuigen dan in de voorgaande contractperiode. Tenzij de aangesloten gemeenten, na consultatie van alle stakeholders, besluiten hiervoor ander, groter, materieel in te gaan zetten.



Indicatoren

De programmadoelen voor 2026 zijn opgenomen in de volgende tabel. Om de verschillen in kaart te brengen is ook de geactualiseerde streefwaarde voor 2025 en de realiteit 2024 opgenomen.

Dashboard Jobinder 2025-2026

Nr.	Prestatie indicator (KPI)	Realisatie 2024	Geactualiseerde begroting 2025	Voorgelegde begroting 2026	Rood	Oranje	Groen
	Klanttevredenheid						
1	Klanttevredenheid totaal Jobinder	8,0	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*	94,2%	95,0%	95,0%	=< 92%	92% > en < 95%	=> 95%
4	No show % vraagafhankelijk vervoer **	1,7%	2,0%	2,0%	=> 3%	2% > en < 3%	=< 2%
5	Stipheidspercentage routevervoer	-	95,0%	95,0%	=< 92%	92% > en < 95%	=> 95%
	Financiën						
6	Realisatie tov begroting	-1,9%	0,0%	0,0%	=> 3%	1 % > en < 3 %	=< 1%
7	Kosten Wmo- en zittend zorgvervoer per beladen km	€ 2,41	€ 2,45	€ 2,54	=> € 2,40	€ 2,40 > en < € 2,45	=< € 2,45
8	Kosten LLV per beladen km	€ 0,95	€ 0,96	€ 1,00	=> € 0,91	€ 0,91 > en < € 0,96	=< € 0,96
	Efficiency en ontwikkeling						
9	Combinatiegraad ritten Wmo- en zorgvervoer	38,5%	43,0%	45,0%	=< 40%	40% > en < 43%	=> 43%
10	Bezettingsgraad vraagafhankelijk vervoer***	1,45	1,47	1,50	=< 1,45	1,45 > en < 1,47	=> 1,47
11	Gemiddeld aantal leerlingen per rit	5,2	5,0	5,0	=< 4,6	4,6 > en < 5,0	=> 5,0
12	Ritfactor basisvervoer	1,64	1,60	1,65	=< 1,45	1,55 > en < 1,60	=>1,6

* Realisatie 2024 alleen Wmo vervoer
** Realisatie 2024 alleen Wmo vervoer
*** Realisatie 2024 bezettingsgraad Wmo vervoer en zittend zorgvervoer

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 2024 heeft voor het WMO-vervoer een

waarde van 8,1 opgeleverd en voor het leerling vervoer een 7,9, waarmee het gemiddelde op het gestelde doel is uitgekomen.
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 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 doelstelling van 2,0% beoogd.

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- en zittend zorgvervoer kilometer worden voor 2026 begroot op € 2,54 (doel 2025 is € 2,45). De kosten per beladen kilometer voor leerlingenvervoer voor 2026 op € 1,00 (doel 2025 is € 0,96). Hierbij is rekening gehouden met een verwachte prijsstijging van vier procent in 2026.

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 2026 is een combinatiegraad van 45% (2025: 43%) procent ten doel gesteld en een bezettingsgraad vraagafhankelijk vervoer van 1,50 (2025: 1,47) en 5,0 (2025: 5,0) leerlingen per rit. Ten slotte wordt een ritfactor van 1,65 (2025: 1,60) ten doel gesteld. Dit betekent dat er gemiddeld per uur 1,65 rit wordt gereden binnen de basiscapaciteit. Dit is 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 vergrijzing en verduurzaming zorgen voor structureel verhoogde kosten de komende jaren binnen Jobinder.	Intern	Hoog
Technologie	Adequate beveiliging van informatietechnologie en communicatiesystemen	Intern	Midden
	is essentieel voor juiste dataregistratie.		
Markt	Door dreigende voertuig tekorten kunnen doelstellingen tot einde huidige	Extern	Midden
	vervoerscontracten (31-12-2026) met name voor klanttevredenheid, kwaliteit en		
	efficiëncy onder druk komen te staan.		
Markt	Jobinder is in verband met fusies en overnames van vervoerders afhankelijk van twee grote vervoerders waardoor risico's minder gespreid zijn.	Extern	Laag
Communicatie	Klachten reizigers worden ondanks hoge klanttevredenheid uitvergroot via	Extern	Midden
	social media, pers en politiek.		
Contractmanagement	Aanbesteding groot materieel per 1-7-2025 en vervoer per 1-1-2027	Extern	Midden

* Geactualiseerd februari 2025

De huidige inflatie, oplopende vergrijzing en verduurzaming (per januari 2027) zorgen voor 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 informatietechnologie en communicatiesystemen van Jobinder van groot belang in verband met de juiste dataregistratie. De beveiligingsrisico's nemen toe doordat criminelen steeds inventiever worden. Aangezien het huidige vervoerscontract eind december 2026 afloopt is er sprake van schaarste aan voertuigen. Bij een tekort aan voertuigen kunnen de doelstellingen voor klanttevredenheid, kwaliteit en efficiency onder druk kunnen komen te staan. Het Mobiliteitsbureau zal trachten dit jaar tot gunning over te gaan van de nieuwe vervoerscontracten waardoor de betreffende vervoerders voor de het huidige contract al kunnen investeren in zero emissie voertuigen. In 2025 zal het vervoer voor de periode na 2026 worden aanbesteed. Voor groot materieel ,dat ingezet wordt voor bewegingsonderwijs en vervoer van Oekraïense leerlingen, zal in het eerste halfjaar van 2025 een aanbesteding worden uitgezet en gegund welke in augustus 2025 zal ingaan.

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 2026
Netto schuldpositie	0%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor leningen	0%
Solvabiliteitsratio	0%
Structurele exploitatieruimte	0%

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 2024	Vastgestelde begroting 2025	Geactualiseerde begroting 2025	Begroting 2026	MJR 2027	MJR 2028	MJR 2029
	Vraagafhankelijk vervoer							
6.6	gemeentelijke bijdrage Wmo vervoer	2.654.932	3.174.326	2.852.200	2.966.300	3.055.300	3.146.900	3.241.300
6.6	reizigersbijdrage Wmo vervoer	269.391	278.300	284.700	296.100	305.000	314.200	323.600
2.5	bijdrage Opstappervervoer/Lijnbustaxi	609.045	0	0	0	0	0	0
2.5	reizigersbijdrage Opstappervervoer	31.811	0	0	0	0	0	0
	Totaal programma 1	**3.565.179**	**3.452.626**	**3.136.900**	**3.262.400**	**3.360.300**	**3.461.100**	**3.564.900**
	Routevervoer							
4.3	bijdragen leerlingen- en gymvervoer	3.742.177	3.887.291	3.954.400	4.112.600	4.235.900	4.363.000	4.493.900
6.72	bijdragen jeugdwetvervoer	15.302	11.100	15.500	16.100	16.600	17.100	17.600
4,3	Bijdragen vervoer Oekraïnse leerlingen	150.583	165.000	152.800	158.900	163.700	168.600	173.700
	Totaal programma 2	**3.908.062**	**4.063.391**	**4.122.700**	**4.287.600**	**4.416.200**	**4.548.700**	**4.685.200**
	Mobiliteitsbureau							
0.4	bijdrage aan Mobiliteitsbureau	368.997	489.400	476.900	496.100	511.000	526.300	536.600
	Totaal programma 3	**368.997**	**489.400**	**476.900**	**496.100**	**511.000**	**526.300**	**536.600**
	Totaal baten	**7.842.238**	**8.005.417**	**7.736.500**	**8.046.100**	**8.287.500**	**8.536.100**	**8.786.700**
	Vraagafhankelijk vervoer							
6.6	Lasten Wmo vervoer gemeenten	2.134.033	2.517.100	2.220.200	2.309.000	2.378.300	2.449.600	2.523.100
6.6	reizigersbijdrage Wmo vervoer	269.391	278.300	284.700	296.100	305.000	314.200	323.600
6.6	regiekosten MC Wmo vervoer	520.899	657.226	632.000	657.300	677.000	697.300	718.200
2.5	Lasten opstappervervoer/lijnbustaxi	536.531	0	0	0	0	0	0
2.5	reizigersbijdrage Opstappervervoer	31.811	0	0	0	0	0	0
2.5	regiekosten MC Opstappervervoer	72.514	0	0	0	0	0	0
	Totaal programma 1	**3.565.179**	**3.452.626**	**3.136.900**	**3.262.400**	**3.360.300**	**3.461.100**	**3.564.900**
	Routevervoer							
4.3	Lasten leerlingenvervoer	3.442.559	3.564.800	3.634.000	3.779.400	3.892.800	4.009.600	4.129.900
4.3	Lasten gymvervoer	165.736	164.300	168.200	174.900	180.100	185.500	191.100
4.3	regiekosten MC leerlingenvervoer	133.882	158.191	152.200	158.300	163.000	167.900	172.900
6.72	Lasten jeugdwetvervoer	15.302	11.100	15.500	16.100	16.600	17.100	17.600
4.3	Vervoer Oekraïense leerlingen	150.583	165.000	152.800	158.900	163.700	168.600	173.700
	Totaal programma 2	**3.908.062**	**4.063.391**	**4.122.700**	**4.287.600**	**4.416.200**	**4.548.700**	**4.685.200**
	Mobiliteitsbureau							
0.4	Personeelslasten	250.502	255.700	258.800	269.200	277.300	285.600	294.200
0.4	Kosten flexibele inzet	64.363	77.200	66.500	69.200	71.300	73.400	75.600
0.4	Facilitaire kosten	72.726	74.200	75.100	78.100	80.400	82.800	85.300
0.4	Overige bedrijfskosten	14.726	16.500	15.200	15.800	16.300	16.800	17.300
0.4	Ontwikkelkosten en onvoorzien	-33.319	65.800	61.300	63.800	65.700	67.700	64.200
	Totaal programma 3	**368.997**	**489.400**	**476.900**	**496.100**	**511.000**	**526.300**	**536.600**
	Totaal lasten	**7.842.238**	**8.005.417**	**7.736.500**	**8.046.100**	**8.287.500**	**8.536.100**	**8.786.700**
	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**

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 2024.

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 2025

In de geactualiseerde begroting voor 2025 zijn de effecten van de werkelijke indexeringen verwerkt. In de huidige vastgestelde begroting voor 2025 was uitgegaan van een algehele indexering van drie procent. De stijging van de regie- en vervoerskosten is werkelijk uitgekomen op 1,50 procent (NEA index) BTW), voor de kosten van het Mobiliteitsbureau betekent dit een verhoging van 3,3 procent (CPI index). De reizigersbijdrage is vervolgens verhoogd met 5,69 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 € 2,48 per km. Ten slotte is voor het WMO vervoer uitgegaan van een groei van 2,5 procent en bij het vervoersvolume voor leerlingenvervoer wordt een stijging verondersteld van 4,0 procent. Bij deze voorgelegde geactualiseerde begroting 2025 wordt ten opzichte van de vastgestelde begroting 2025 een daling van kosten verwacht van € 269.000. Met name de lager vastgestelde NEA index van 1,5 procent ten opzichte van de verwachte indexering van 3,0 procent zorgt voor dit voordeel.

Toelichting begroting 2026

Voor 2026 is rekening gehouden met een indexering voor onder andere inflatie van 4,0 procent op de regiekosten van de Mobiliteitscentrale, vervoerskosten en de kosten van het Mobiliteitsbureau over 2025. Meerjarig wordt voor de jaren 2027 t/m 2029 verwacht dat de inflatie stabiel zal blijven op drie procent. De vervoersvolumes worden vanaf 2026 als stabiel verondersteld ten opzichte van 2025.

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 2025 ziet er als volgt uit:

Periode	Da-diel	NO Frl.	T-diel	8K	A-land	Schier	Provincie	TOTAAL
jan-25	216.536	679.334	457.357	384.358	30.671	13.587	9.931	1.791.775
apr-25	216.536	679.334	457.357	384.358	30.671	13.587	9.931	1.791.775
jul-25	216.536	679.334	457.357	384.358	30.671	13.587	9.931	1.791.775
okt-25	216.536	679.334	457.357	384.358	30.671	13.587	9.931	1.791.775
Totaal	866.145	2.717.338	1.829.427	1.537.432	122.684	54.349	39.726	7.167.100

Het overzicht voor de begroting 2026 ziet er als volgt uit:

Periode	Da-diel	NO Frl.	T-diel	8K	A-land	Schier	Provincie	TOTAAL
jan-26	225.203	706.513	475.657	399.742	31.899	14.131	10.331	1.863.475
apr-26	225.203	706.513	475.657	399.742	31.899	14.131	10.331	1.863.475
jul-26	225.203	706.513	475.657	399.742	31.899	14.131	10.331	1.863.475
okt-26	225.203	706.513	475.657	399.742	31.899	14.131	10.331	1.863.475
Totaal	900.810	2.826.052	1.902.627	1.598.966	127.595	56.524	41.325	7.453.900

4.4. Kosten overhead

In onderstaande specificatie worden de overheadkosten van de voorgelegde begroting 2026 aangegeven. Om de verschillen in kaart te brengen zijn de cijfers van de geactualiseerde begroting 2025 ook opgenomen. Dit betreffen de begrote kosten van programma 3 Mobiliteitsbureau. Voor 2026 zijn de begrote kosten van het Mobiliteitsbureau met 4,0 procent verhoogd ten opzichte van de geactualiseerde begroting van 2025.

Kosten programma 3 Mobiliteitsbureau

	Totaal Mobiliteitsbureau		
	Begroting 2026	***Geactualiseerde begroting 2025***	***Verschil***
personeel	269.200	258.800	10.400
kosten flexibele inzet	69.200	66.500	2.700
facilitaire kosten	78.100	75.100	3.000
overige bedrijfskosten	15.800	15.200	600
ontwikkelkosten en onvoorzien	63.800	61.300	2.500
MOBILITEITSBUREAU	€ 496.100	€ 476.900	€ 19.200

Vennootschapsbelasting

In de geactualiseerde begroting 2025 en voorgestelde begroting 2026 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

Bedragen x € 1.000	Vastgestelde begroting 2025	Geactualiseerde begroting 2025	Voorgelegde begroting 2026	MJR 2027	MJR 2028	MJR 2029
Vaste activa	0	0	0	0	0	0
Voorraden	0	0	0	0	0	0
Vorderingen	548	540	629	648	668	688
Liquide middelen	318	313	326	336	346	356
Nog te ontvangen	228	225	234	241	248	255
Totaal activa	**1.094**	**1.078**	**1.189**	**1.224**	**1.261**	**1.299**
Eigen vermogen	0	0	0	0	0	0
Voorzieningen	0	0	0	0	0	0
Leningen	0	0	0	0	0	0
Vlottende schuld	362	357	371	382	393	405
Nog te betalen	732	721	818	842	868	894
Totaal passiva	**1.094**	**1.078**	**1.189**	**1.224**	**1.261**	**1.299**

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 € 629.000 - € 688.000 aan uitstaand geld in het kader van schatkistbankieren. Voor de vergelijking zijn de geprognosticeerde balanswaarden van de vastgestelde begroting 2025 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 € 326.000 – € 356.000 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 € 234.000 – € 255.000 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 € 371.000 - € 405.000.
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 € 818.000 – € 894.000 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 2025	Geactualiseerde begroting 2025	Voorgelegde begroting 2026	MJR 2027	MJR 2028	MJR 2029
Structurele baten	8.005	7.737	8.046	8.288	8.536	8.787
Structurele lasten	8.005	7.737	8.046	8.288	8.536	8.787
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 2025 en 2026 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 2025-2026

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

Geactualiseerde begroting 2025 inclusief BTW:

Omschrijving	Da-diel	NO Frl.	T-diel	8K	A-land	Schier	Provincie	TOTAAL
Wmo bruto lasten	299.876	915.380	507.651	411.727	72.489	13.078		2.220.200
Reizigersbijdrage Wmo	38.454	117.381	65.097	52.796	9.295	1.677		284.700
WMO netto lasten	261.423	797.999	442.554	358.930	63.194	11.401		1.935.500
Voor Elkaar Pas	0	0	0	0	0	0		0
Opstapper/lijnbustaxi bruto lasten								0
Reizigersbijdrage Opstapper								0
Opstapper/lijnbustaxi netto lasten								0
Leerlingenvervoer	399.565	1.267.767	982.898	928.462	18.672	36.637		3.634.000
Gymvervoer		102.097	66.103					168.200
Jeugdwetvervoer		12.400	3.100					15.500
Vervoer Oekraïense leerlingen	36.672	58.675	47.215	10.238				152.800
MC vraagafh verv	85.305	273.558	137.545	106.019	27.655	1.918	0	632.000
MC routevervoer	18.884	50.405	41.653	39.047	913	1.297		152.200
Mobiliteitsbureau	64.296	154.436	108.361	94.736	12.250	3.095	39.726	476.900
Totaal	**866.145**	**2.717.338**	**1.829.427**	**1.537.432**	**122.684**	**54.349**	**39.726**	**7.167.100**

Geactualiseerde begroting 2025 exclusief BTW:

Omschrijving	Da-diel	NO Frl.	T-diel	8K	A-land	Schier	Provincie	TOTAAL	BTW
Wmo bruto lasten	275.116	839.798	465.735	377.731	66.504	11.998	0	2.036.881	9%
Reizigersbijdrage Wmo	38.454	117.381	65.097	52.796	9.295	1.677	0	284.700	0%
WMO netto lasten	236.662	722.417	400.638	324.935	57.208	10.321	0	1.752.181	
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	366.573	1.163.089	901.741	851.800	17.130	33.612	0	3.333.945	9%
Gymvervoer	0	93.667	60.645	0	0	0	0	154.312	9%
Jeugdwetvervoer	0	11.376	2.844	0	0	0	0	14.220	9%
Vervoer Oekraïense leerlingen	33.644	53.830	43.317	9.392	0	0	0	140.183	9%
MC vraagafh verv	70.500	226.081	113.673	87.619	22.856	1.585	0	522.314	21%
MC routevervoer	15.607	41.657	34.424	32.270	755	1.072	0	125.785	21%
Mobiliteitsbureau	53.137	127.633	89.554	78.294	10.124	2.558	32.831	394.132	21%
Totaal	**776.123**	**2.439.751**	**1.646.835**	**1.384.311**	**108.072**	**49.149**	**32.831**	**6.437.073**	

Voorgestelde begroting 2026 inclusief BTW:

Omschrijving	Da-diel	NO Frl.	T-diel	8K	A-land	Schier	Provincie	TOTAAL
Wmo bruto lasten	302.800	924.306	512.601	415.742	73.196	13.205		2.241.851
Reizigersbijdrage Wmo	30.924	94.395	52.350	42.458	7.475	1.349		228.951
WMO netto lasten	271.877	829.911	460.251	373.284	65.721	11.857		2.012.900
Voor Elkaar Pas	0	0	0	0	0	0		0
Opstapper/lijnbustaxi bruto lasten								0
Reizigersbijdrage Opstapper								0
Opstapper/lijnbustaxi netto lasten								0
Leerlingenvervoer	415.552	1.318.491	1.022.224	965.610	19.419	38.103		3.779.400
Gymvervoer		106.164	68.736					174.900
Jeugdwetvervoer		12.880	3.220					16.100
Vervoer Oekraïense leerlingen	38.136	61.018	49.100	10.646				158.900
MC vraagafh verv	88.719	284.509	143.051	110.264	28.763	1.995	0	657.300
MC routevervoer	19.641	52.425	43.322	40.612	950	1.349		158.300
Mobiliteitsbureau	66.885	160.654	112.723	98.550	12.743	3.220	41.325	496.100
Totaal	**900.810**	**2.826.052**	**1.902.627**	**1.598.966**	**127.595**	**56.524**	**41.325**	**7.453.900**

Voorgestelde begroting 2026 exclusief BTW:

Omschrijving	Da-diel	NO Frl.	T-diel	8K	A-land	Schier	Provincie	TOTAAL	BTW
Wmo bruto lasten	277.799	847.987	470.276	381.414	67.152	12.115	0	2.056.744	9%
Reizigersbijdrage Wmo	30.924	94.395	52.350	42.458	7.475	1.349	0	228.951	0%
WMO netto lasten	246.875	753.592	417.926	338.957	59.677	10.766	0	1.827.793	
Voor Elkaar Pas	0	0	0	0	0	0	0	0	9%
Opstapper bruto lasten								0	9%
Reizigersbijdrage Opstapper								0	0%
Opstapper netto lasten	0	0	0	0	0	0	0	0	
Leerlingenvervoer	381.240	1.209.625	937.820	885.881	17.815	34.957	0	3.467.339	9%
Gymvervoer	0	97.398	63.060	0	0	0	0	160.459	9%
Jeugdwetvervoer	0	11.817	2.954	0	0	0	0	14.771	9%
Vervoer Oekraïense leerlingen	34.987	55.979	45.046	9.767	0	0	0	145.780	9%
MC vraagafh verv	73.322	235.131	118.224	91.127	23.771	1.649	0	543.223	21%
MC routevervoer	16.232	43.327	35.803	33.564	785	1.115	0	130.826	21%
Mobiliteitsbureau	55.277	132.772	93.160	81.446	10.531	2.661	34.153	410.000	21%
Totaal	**807.933**	**2.539.641**	**1.713.994**	**1.440.742**	**112.579**	**51.149**	**34.153**	**6.700.191**	

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

Mobiliteitsbureau
Jobinder

Hynsteblom 4
9104 BR Damwâld
info@mobiliteitsbureau.nl