

jobinder

ferfier yn ús regio

Jaarstukken 2025

*GR Mobiliteitsbureau
Noordoost Fryslân*

Hynstebloem 4
9104 BR Damwâld
info@Mobiliteitsbureau.nl

INHOUDSOPGAVE

1	Inleiding.....	3
2	Algemene gegevens.....	4
2.1	Bedrijfsvoeringsorganisatie Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân	4
2.2	Taken Mobiliteitsbureau	4
2.3	Bestuur Mobiliteitsbureau.....	5
2.4	Organogram.....	6
2.5	Regiemodel op vervoer in Noordoost Fryslân.....	6
2.6	Opdrachtgevers met een DienstVerleningsOvereenkomst.....	7
3	Financiële uiteenzettingen	8
3.1	Algemene beeld jaarstukken	8
3.2	Analyse op hoofdlijnen	9
3.3	Controleprotocol Mobiliteitscentrale.....	12
3.4	Gebeurtenissen na balansdatum.....	12
4	Programmaverantwoording vervoersysteem Noordoost Fryslân	13
4.1	Wat hebben we gedaan?.....	13
4.2	Wat heeft het gekost?	13
4.3	Overzicht algemene dekkingsmiddelen en onvoorzien	16
5	Verplichte paragrafen BBV	17
5.1	Algemene toelichting.....	17
5.2	Weerstandvermogen en risicobeheersing	17
5.3	Financiering	19
5.4	Bedrijfsvoering.....	21
5.5	Openbaarheid	23
6	Jaarrekening	24
6.1	Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling.....	24
6.2	Toelichting op de balans.....	26
6.3	Overzicht baten en lasten per taakveld.....	28
6.4	Toelichtingen overzicht baten en lasten	29
7	Rechtmatigheidsverantwoording	32

1 Inleiding

Het jaar 2025 was een spannend jaar voor Jobinder. Verschillende spannende uitdagingen lagen op onze weg.

Balans tussen vraag en gecontracteerd aanbod

In 2024 bleek dat de vraag naar vervoer veel groter was dan dat de jaren geleden gesloten contracten aan capaciteit boden. Na goede afspraken met de gecontracteerde vervoerders konden we gelukkig de dienstverlening bieden die reizigers van ons gewend waren, alhoewel het op meerdere momenten in het jaar best spannend was. De discussie die speelde rondom opstapplaatsen heeft naast een oplopende discussie ook iets moois opgeleverd: Een rapport met verbeterpunten van dhr. Willy de Groot. In het komende jaar is de uitdaging aan de ambtelijke adviesgroep om invulling te geven aan de aanbevelingen zodat het bestuur goed gefundeerde besluiten kan nemen. Waar ik als bestuursvoorzitter het meest naar uitkijk is het beter betrekken van de mensen die gebruik maken van de diensten van Jobinder. Dat helpt ons ongetwijfeld verder in het verbeteren van de diensten.

Bestuur en bedrijfsvoering

In het bestuur van Jobinder was in 2025 één wisseling van wacht: Caroline de Pee werd wethouder op Vlieland. Haar plaats is voorlopig ingevuld door Doeke Fokkema.

Onze coördinator, Paul Maasbommel, heeft in het afgelopen jaar aangegeven vanaf halverwege 2026 van zijn pensioen te gaan genieten. Momenteel wordt hard gewerkt aan een passende invulling van het coördinatorschap. We verwachten als bestuur daar in het tweede kwartaal van 2026 een besluit over te kunnen nemen.

Vooruitkijken naar 2026

Ook 2026 belooft weer een interessant jaar te worden voor Jobinder. De kans is aanwezig dat na de formatie van de nieuwe colleges van B&W een bestuurswissel bij Jobinder plaatsvindt. Daarnaast beraadt de provincie Fryslân zich op haar rol binnen Jobinder. In het jaar 2026 moet duidelijk worden hoe die rol eruit zal zien en of – en zo ja hoe- Jobinder een rol kan spelen in de gewenste transitie naar publieke mobiliteit. Om die vraag beantwoord te krijgen zal zowel op ambtelijk als op bestuurlijk niveau ook de discipline mobiliteit aangehaakt moeten zijn.

De overgang van contract naar de nieuwe vervoerders wordt in 2026 voorbereid. De overgang naar de nieuwe vervoerders zullen we vanuit de bedrijfsvoering en vanuit het bestuur nauwlettend volgen.

Tevredenheid gebruikers

We zijn er trots op dat ondanks de spanning op de capaciteit de tevredenheidscijfers hoog blijven. Dat gaat niet vanzelf; Elke dag zetten de chauffeurs van de vervoerders, de mensen van de Mobiliteitscentrale en ons Mobiliteitsbureau zich enthousiast in om de reizigers veilig, efficiënt en comfortabel op de plaats van bestemming te krijgen. Als bestuur spreken we daar onze waardering voor uit.

Namens het bestuur,
Ing. C.A. Wielstra, Voorzitter

2 Algemene gegevens

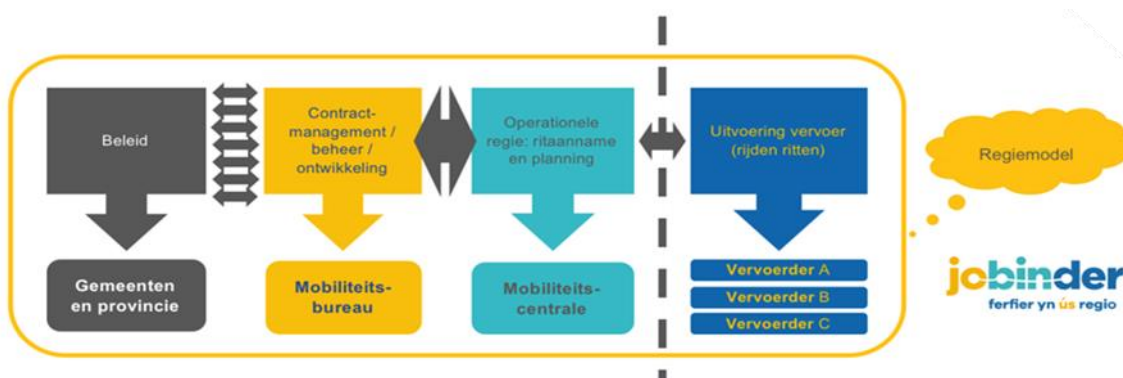
2.1 Bedrijfsvoeringsorganisatie Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân

Voor het Mobiliteitsbureau is door de partners van de gemeenschappelijke regeling (GR) gekozen voor een bedrijfsvoeringsorganisatie. Een bedrijfsvoeringsorganisatie is een lichte vorm van GR omdat het een enkel bestuur heeft. Van alle partners is één collegelid vertegenwoordigd in het bestuur. Het voert alleen bedrijfsvoeringstaken uit. Door middel van een eigen begroting en jaarrekening wordt financieel verantwoording afgelegd. Elk van de partners heeft bij deze vorm evenveel zeggenschap. De invloed van raden en Staten is hierbij het meest gewaarborgd. Elk jaar wordt een begroting opgesteld en voorgelegd. De partners blijven - omdat de bedrijfsvoeringsorganisatie alleen over uitvoering gaat - zelf verantwoordelijk voor het beleid.

2.2 Taken Mobiliteitsbureau

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

- de aanbesteding van de Mobiliteitscentrale en het door de deelnemers opgedragen vervoer;
- het beheer van het contract met de Mobiliteitscentrale en de contracten met de vervoerders;
- het bewaken van de budgetten;
- het verder ontwikkelen van het vervoerssysteem: de deelnemers gevraagd en ongevraagd adviseren over de optimalisatie van het vervoerssysteem;
- het voeren van overleg met stakeholders, om te komen tot een zo optimaal mogelijk vervoerssysteem.



2.3 Bestuur Mobiliteitsbureau

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

De samenstelling van het bestuur in 2025 was als volgt:

Gemeente Achtkarspelen:	De heer T.O. Brinkman
Gemeente Dantumadiel:	De heer C.A. Wielstra (voorzitter)
Gemeente Noardeast-Fryslân:	Mevrouw E. Vellinga – Zeilstra
Gemeente Tytsjerksteradiel:	Mevrouw. C. de Pee (tot 18-12-2025) De heer D. Fokkema (vanaf 18-12-2025)
Provincie Fryslân:	De heer M.A.C. de Vries

Ambtelijk secretaris bestuur: De heer Sj. Hoekstra.

Het bestuur heeft in 2025 4 keer vergaderd.

Gemeenten



T.O. Brinkman



C.A. Wielstra



E. Vellinga - Zeilstra



C. de Pee



D.A. Fokkema

Provincie



M.A.C. de Vries

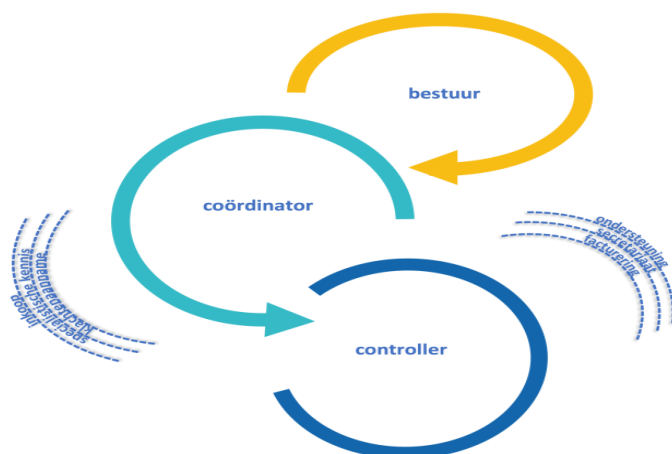
Secretaris



Sj. Hoekstra

2.4 Organogram

Het Mobiliteitsbureau is 'lyts en linich'. Typierend voor de organisatie is 'gearwurking'. Het Mobiliteitsbureau is de spin in het web. Open samenwerking - met elkaar, met de gemeenten en provincie, de ondersteuners en externe partijen - is een voorwaarde voor het regiemodel. De samenwerking in werkprocessen en het elkaar intern en extern aanvullen komt ook tot uitdrukking in de vormgeving van het organogram. De coördinator en de secretaris hebben mandaat van het bestuur om tot € 30.000 individuele opdrachten te verlenen binnen de vastgestelde begroting.



Coördinator

Paul Maasbommel



Controller

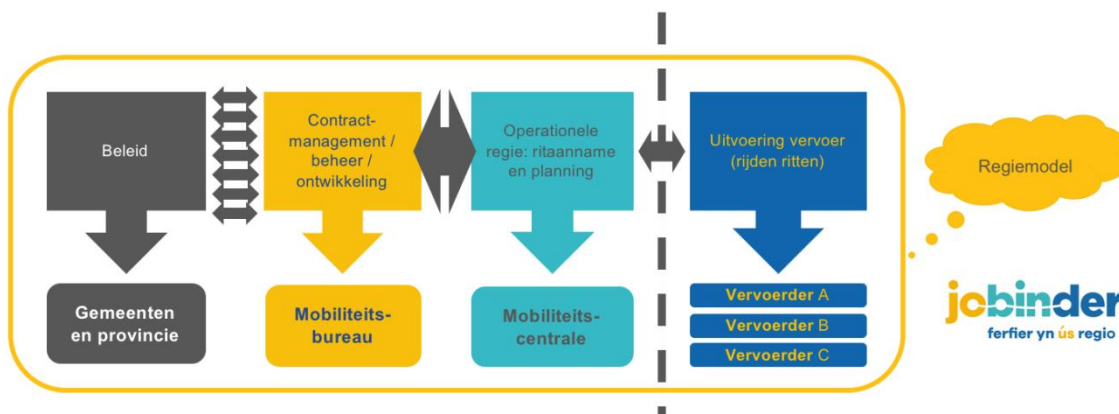
Jacob Dijkstra



Secretariaat

Tineke Lijzenga

2.5 Regiemodel op vervoer in Noordoost Fryslân



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

2.6 Opdrachtgevers met een DienstverleningsOvereenkomst

Gemeenten Ameland en Schiermonnikoog

Ameland en Schiermonnikoog waren voor de start van Jobinder aangehaakt bij de contracten voor het WMO-vervoer van Dongeradeel, Ferwerderadiel, Kollumerland CA, Dantumadiel en Achtkarspelen. In het vervoerssysteem haakt de gemeente Ameland aan met het WMO-vervoer op het eiland en aan de wal, en met het leerlingenvervoer aan de wal.

De gemeente Schiermonnikoog brengt het WMO-vervoer en het leerlingenvervoer aan de wal onder bij Jobinder. Om deze afspraken vast te leggen, zijn dienstverleningsovereenkomsten opgesteld tussen de individuele gemeenten en het Mobiliteitsbureau.



3 Financiële uiteenzettingen

3.1 Algemene beeld jaarstukken

De accountant heeft een goedkeurende verklaring afgegeven bij deze jaarrekening 2025. Zie de separaat bijgevoegde controleverklaring.

De realisatie 2025 per partner t.o.v. de geactualiseerde begroting 2025 incl. btw kan als volgt worden weergegeven:

Specificatie opbrengsten 2025 Mobiliteitsbureau (incl. btw)

Partner	Geactualiseerde Begroting 2025	Realisatie 2025	Vershil	Procentueel aandeel in totaal
Noardeast-Fryslân	€ 2.725.053	€ 2.692.760	€ 32.293	38,2%
Tytsjerksteradiel	€ 1.828.191	€ 1.748.615	€ 79.576	24,8%
Achtkarspelen	€ 1.519.075	€ 1.438.845	€ 80.230	20,4%
Dantumadiel	€ 875.785	€ 926.780	€ -50.995	13,1%
Ameland	€ 125.977	€ 130.659	€ -4.682	1,9%
Schiermonnikoog	€ 53.292	€ 45.791	€ 7.501	0,6%
Provincie Fryslân	€ 39.726	€ 34.039	€ 5.687	0,5%
Overige opbrengsten	€ -	€ 39.048	€ -39.048	0,6%
Totaal	€ 7.167.099	€ 7.056.537	€ 110.562	100,0%

De bedragen in bovenstaand overzicht zijn inclusief btw omdat de geactualiseerde begroting 2025 inclusief btw is vastgesteld. Over de bijdrage van de partners wordt btw verrekend. Aangezien het Mobiliteitsbureau als onderneming wordt aangemerkt voor de btw verrekening mag alle btw binnen de GR Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân worden verrekend en wordt over alle doorberekende lasten aan de partners btw afgedragen. Alle navolgende tabellen die betrekking hebben op de opbrengsten en lasten zijn daarom exclusief btw aangegeven.

De bovenstaande verdeling van de opbrengsten is gebaseerd op de vastgestelde verdeelsleutels die aansluiten op de daadwerkelijke afname van regie en vervoer in 2025 van de individuele partners. De kosten voor het leerlingenvervoer (regie en uitvoering) zijn verdeeld op basis van uitgevoerde ritten en gereden beladen kilometers. Voor het vraagafhankelijk vervoer worden deze kosten eveneens verdeeld op basis van het aantal uitgevoerde ritten en afgenomen beladen kilometers.

Ten slotte zijn de kosten van het Mobiliteitsbureau verdeeld op basis van het aantal inwoners per gemeente. De Provincie Fryslân betaalt voor de kosten van het Mobiliteitsbureau een vaste procentuele bijdrage van de werkelijke kosten van het Mobiliteitsbureau.

Onder het kopje Overige opbrengsten worden de rente-inkomsten en de vergoeding uit de rechtsbijstandverzekering voor de gevoerde procedures in de aanbesteding van het gymvervoer verantwoord.

De geactualiseerde begroting voor 2025 is gebaseerd op het totaal van de vastgestelde budgetten van de aangesloten partners. De kostenverdeling in de begroting 2025 is gebaseerd op de historische kostenverdeling. De afwijking in de jaarrekening per partner wordt grotendeels verklaard door meer of minder afgenomen vervoer in 2025.

3.2 Analyse op hoofdlijnen

Het bestuur heeft doelstellingen en prestatie indicatoren voor 2025 vastgesteld op het gebied van klanttevredenheid, kwaliteit, financiën en efficiency en ontwikkeling.

Dashboard Jobinder 2025								
Nr.	Prestatie indicator (KPI)	Realisatie 2024	Geactualiseerde begroting 2025	Realisatie Q1-2025	Realisatie Q2-2025	Realisatie Q3-2025	Realisatie Q4-2025	Realisatie 2025
Klanttevredenheid								
1	Klanttevredenheid totaal Jobinder	8,0	8,0	-	-	-	7,9	7,9
2	Aantal klachten per 1.000 ritten	0,2	1,0	0,2	0,2	0,1	0,2	0,2
Kwaliteit								
3	Stiptheidpercentage vraagafhankelijk vervoer*	94,2%	95,0%	95,1%	94,7%	94,7%	93,7%	94,6%
4	No show % vraagafhankelijk vervoer **	1,7%	2,0%	1,8%	2,0%	1,6%	1,8%	1,8%
5	Stipheidspercentage routevervoer	-	95,0%	94,9%	95,2%	94,0%	95,4%	95,0%
Financiën								
6	Realisatie tov begroting	-1,9%	0,0%	0,7%	-3,5%	-3,8%	-1,5%	-1,5%
7	Kosten Wmo- en zittend zorgvervoer per beladen km	€ 2,41	€ 2,45	€ 2,46	€ 2,46	€ 2,52	€ 2,56	€ 2,50
8	Kosten LLV per beladen km	€ 0,95	€ 0,96	€ 1,00	€ 0,99	€ 0,92	€ 0,89	€ 0,95
Efficiency en ontwikkeling								
9	Combinatiegraad ritten Wmo- en zorgvervoer	38,5%	43,0%	42,6%	39,6%	35,9%	41,7%	40,1%
10	Bezettingsgraad vraagafhankelijk vervoer***	1,45	1,47	1,51	1,46	1,42	1,48	1,47
11	Gemiddeld aantal leerlingen per rit	5,2	5,0	5,1	5,1	5,1	5,1	5,1
12	Ritfactor basisvervoer	1,64	1,60	1,66	1,67	1,61	1,68	1,66

* Realisatie 2024 alleen Wmo vervoer

** Realisatie 2024 alleen Wmo vervoer

*** Realisatie 2024 bezettingsgraad Wmo vervoer en zittend zorgvervoer

Klanttevredenheid

In het vierde kwartaal van 2025 is een klanttevredenheid onderzoek uitgevoerd voor WMO vervoer en leerlingenvervoer. Wederom was er sprake van een hoge klanttevredenheid. De ouders van de leerlingen die gebruik maken van het leerlingenvervoer gaven gemiddeld een 7,7 en de gebruikers van het WMO vervoer gemiddeld een 8,0.

Desondanks zijn er verbeterpunten te constateren op het gebied van leerlingenvervoer: minder wisselingen van chauffeurs, kortere reisduren en betere communicatie bij wijzigingen van vervoer. Bij WMO vervoer wordt aangegeven: actuele informatie op de website van Jobinder en de klantvriendelijkheid van de chauffeurs. Al deze punten zullen door het MB extra worden gemonitord.

In 2025 zien we dat het aantal klachten per 1.000 ritten met 0,2 klachten ruim onder de vastgestelde doelstelling van 1,0 ligt. In onderstaande tabel is een nadere specificatie opgenomen van de soort klachten en het aantal en percentage verwijtbare klachten in 2025:

Overzicht klachten 2025

Omschrijving	Aantal	Verwijtbaar	Percentage	Toelichting verwijtbaar
Te vroeg/laat opgehaald	22	19	86%	Planning / telefonie / drukte / chauffeur / storing
Houding/gedrag chauffeurs	12	8	67%	Rijgedrag / navigatie / humeur
Clïënt niet opgehaald	7	5	71%	planning / communicatie / gemeente / Kijlstra (Opstapper)
Houding Personeel MC	4	3	75%	houding/gedrag telefonisten/planners
Onrust (pesten) in de bus	1	1	100%	teveel drukke kinderen / geen begeleiding
Rit te duur / geld terug	2	0	0%	
Rit te lang onderweg	3	2	67%	verwijtbaar aan planning MC/vervoerders
Beleid gemeente	3	2	67%	verwijtbaar aan planning MC/vervoerders
Totaal	54	39	72%	

Elke klacht wordt indien deze betrekking heeft op een chauffeur en/of vervoerder voorgelegd aan de Mobiliteitscentrale die het onderzoek uitvoert en terugkoppelt aan het Mobiliteitsbureau. Klachten over de Mobiliteitscentrale zelf worden door het Mobiliteitsbureau zelf opgepakt en met de manager van de Mobiliteitscentrale onderzocht. Het resultaat van het onderzoek van een klacht wordt door het Mobiliteitsbureau schriftelijk teruggekoppeld naar de indiener van de klacht.

In 2025 is vrijwel alle vervoer in Noordoost Fryslân in het kader van zittend zorgvervoer uitgevoerd onder de vlag van Jobinder. Jobinder heeft hierover afspraken gemaakt met Taxi Dorenbos, de houder van het contract voor dit type vervoer in Fryslân. Jobinder heeft hierdoor de combinatiegraad in het vraagafhankelijk vervoer kunnen verbeteren, hetgeen leidt tot lagere kosten in deze categorie vervoer. In de aanloopperiode heeft dit wel geleid tot vermindering van het stiptheidspercentage, zie hiervoor de volgende paragraaf.

Kwaliteit

Het stiptheidspercentage WMO-vervoer geeft aan of de rit binnen de afgesproken marge is uitgevoerd. Als streefwaarde voor 2025 wordt conform PvE een stiptheidspercentage van 95% gehanteerd. Bij deze streefwaarde arriveert de taxi bij 95% van de ritten binnen een tijdvenster van vijftien minuten vóór tot vijftien minuten na de gewenste tijd. In 2025 is de stiptheid in het vraagafhankelijke vervoer met 94,6% net onder de doelstelling geëindigd. Ondanks de toegenomen combinatiegraad en bezettingsgraad is de doelstelling net niet gehaald. Hiervoor valt moeilijk een duidelijke oorzaak voor aan te wijzen. Wel is het zo dat ritten die te vroeg worden gestart ook als niet stipt worden genoteerd. Met name als het gaat om retour ritten in het zorgvervoer zal de passagier dit eerder op prijs stellen dan dat deze klaagt dat er te vroeg gereden wordt. Desondanks kan gesteld worden dat met de huidige bezetting voor het vraagafhankelijke vervoer naar tevredenheid het betreffende vervoer is uitgevoerd. Het 'No show percentage' voor het vraagafhankelijke vervoer ontwikkelde zich in 2025 met 1,8% binnen de vastgestelde doelstelling.

De stiptheid voor het routevervoer is wel conform doelstelling op 95% uitgevoerd.

Financiën

De uitgaven en inkomsten over 2025 ten opzichte van de geactualiseerde begroting 2025 geven een positieve afwijking aan van € 106.976 (-1,6%) exclusief BTW. Hiervan wordt € 276.847 verklaard door een budgetvoordeel op programma 2. routevervoer. Dit werd vooral veroorzaakt doordat vanaf augustus 2025 vanuit de gemeenten meer gestuurd is op zelfredzaamheid van leerlingen en ouders door middel van de inzet van eigen vervoer of Openbaar Vervoer. Hierdoor was een daling te

constateren in het aantal leerlingen dat met Jobinder reist. Daarentegen was een budgetnadeel te constateren in programma 1. Vraagafhankelijk vervoer van € 159.355 en in programma 3. Overhead van € 10.517. Ten opzichte van 2024 zien we met name in programma 1. een stijging in het Wmo vervoer. Het aantal afgenomen Wmo kilometers nam toe met 6,3% en het aantal uitgevoerde Wmo ritten met 5,1%. De overschrijding in programma 3. is mede veroorzaakt door extra kosten in verband met een kort geding en hoger beroep voor een Europese aanbesteding van groot materieel voor met name gymvervoer. De betreffende extra kosten zijn vanuit de rechtsbijstandsverzekering voor € 14.029 vergoed. Daarnaast heeft de GR rentebaten ontvangen over de lopende tegoeden op de bankrekeningen van € 25.019. De daadwerkelijk te betalen kosten voor de partners voor programma 3 blijven als bovenstaande twee effecten worden geëlimineerd binnen budget.

Programma	Begroot 2025	Realisatie 2025	Vershil
1. Vraagafhankelijk vervoer	€ 2.684.983	€ 2.844.338	€ -159.355
2. Routevervoer	€ 3.653.766	€ 3.376.919	€ 276.847
3, Overhead	€ 394.132	€ 404.649	€ -10.517
Totaal	€ 6.732.881	€ 6.625.905	€ 106.976

De kosten WMO per beladen kilometer van gemiddeld € 2,50 per beladen kilometer ontwikkelden zich zoals hierboven is aangegeven negatief ten opzichte van de begroting. De hogere kosten dan begroot in 2025 waren het gevolg van toegenomen WMO vervoer en zittend zorgvervoer. De kosten per beladen kilometer voor Jobinder leerlingenvervoer waren met € 0,95 per beladen kilometer lager dan begroot. Een verklaring hiervoor ligt onder andere in de afname van het aantal leerlingen dat via Jobinder wordt vervoerd door toegenomen zelfredzaamheid. De bezettingscapaciteit per route lag gemiddeld op 5,1 leerlingen per route in 2025. Het percentage routes met 1-2 leerlingen lag in 2025 op 16,8 procent. Dit betreft veelal leerlingen met een afwijkende indicatie welke zorgdragen voor substantieel hogere kosten voor het leerlingenvervoer. Door inzet bij de deelnemende gemeenten om meer in gesprek te gaan met ouders en leerlingen om de zelfredzaamheid te stimuleren, lijkt vooralsnog een einde te komen aan de druk op de vervoerscapaciteit door afname van aantal leerlingen dat met Jobinder worden vervoerd.

Efficiency en ontwikkeling

Over 2025 kan geconstateerd worden dat de efficiency binnen Jobinder is toegenomen. Dit is zichtbaar in een beperkt gestegen combinatiegraad van WMO vervoer van 38,5 procent in 2024 naar 40,1 procent in 2025. Bovendien is de ritfactor voor het basisvervoer in 2024 gestegen van 1,64 naar 1,66. De ritfactor geeft aan hoeveel ritten per uur worden uitgevoerd. Het aantal vervoerde personen per rit in het vraagafhankelijk vervoer (WMO-vervoer en zittend zorgvervoer) steeg licht van 1,45 in 2024 naar 1,47 in 2025. Ten slotte nam het gemiddeld aantal leerlingen per route af van 5,2 in 2024 naar 5,1 leerlingen per route in 2025.

Voor het efficiënt blijven uitvoeren van vraagafhankelijk vervoer is het van groot belang dat er vervoersvolumes worden toegevoegd. Toename van vervoersvolume zorgt ervoor dat stilstand afneemt en dat efficiency en combinatiemogelijkheden toenemen.

3.3 Controleprotocol Mobiliteitscentrale

De gedeclareerde kosten door vervoerders zoals opgenomen in de jaarrekening zijn gebaseerd op de rittenadministratie van de Mobiliteitscentrale. Het Mobiliteitsbureau heeft in 2025 bij de start van het nieuwe contract voor de regie met de Mobiliteitscentrale afgesproken dat er een accountantsverklaring wordt overlegd door de accountant van Connexxion voor de rittenadministratie van het desbetreffende jaar. Deze accountantsverklaring over de juistheid en volledigheid van de rittenadministratie en betreffende managementinformatie over 2025 is in februari 2026 door het Mobiliteitsbureau ontvangen. Daarnaast zijn diverse beheersmaatregelen om de juistheid van deze rittenadministratie vast te stellen en daarmee de facturen van de vervoerders te kunnen beoordelen. Onderdeel hiervan zijn werkzaamheden door analyse van ritten en declaraties, ontwikkelingen van de prestatie-indicatoren ten opzichte van de doelstellingen en het beoordelen van de klachtenregistratie en uitgevoerde klanttevredenheidsonderzoeken.

3.4 Gebeurtenissen na balansdatum

De economische situatie is in 2025 weer enigszins hersteld. Dit heeft geleid tot stabielere rentes en een minder sterk oplopende inflatie. Desondanks blijft de economische situatie precair mede door de oorlogssituatie in het Midden Oosten en Oekraïne. Olie, gas en kosten van elektra kunnen als gevolg hiervan weer sterk gaan fluctueren.

De gunning van vervoer is definitief geworden per 13 maart 2026. Dit betekent dat de implementatie kan worden gestart. Doel is dat de overgang naar het nieuwe contract per 1 januari 2027 zo geruisloos mogelijk zal gaan zodat reizigers zo weinig mogelijk last hebben.



4 Programmaverantwoording vervoersysteem Noordoost Fryslân

4.1 Wat hebben we gedaan?

Algemeen

Momenteel worden zes verschillende vormen van vervoer geïntegreerd uitgevoerd. Voor het vraagafhankelijke vervoer betreffen dit WMO-vervoer, het Opstappervervoer en zittend zorgvervoer. Voor het routevervoer heeft dit betrekking op leerlingenvervoer, jeugdwetvervoer en gymvervoer. Het regiecontract met de Mobiliteitscentrale is in 2024 Europees aanbesteed en opnieuw met Connexxion afgesloten voor in principe acht jaar van 2025-2032. Na 3 jaar zal de samenwerking worden geëvalueerd. De contracten met de vervoerders zijn in 2022 verlengd tot en met december 2026. In 2025 is hiervoor een Europese aanbesteding voor vervoer in de markt gezet. In maart 2026 is deze definitief gegund aan drie vervoersbedrijven waarbij het Jobinder vervoer vanaf 1 januari 2027 nagenoeg 100 procent elektrisch zal worden uitgevoerd.

4.2 Wat heeft het gekost?

Baten en lasten 2025 per taakveld excl. BTW						
Totaal GR Mobiliteitsbureau						
Taakveld	Omschrijving	Geactualiseerde begroting 2025	Realisatie 2025	Verschil	Eenmalige baten/lasten	Begroting origineel 2025
		ex BTW	ex BTW	ex BTW	ex BTW	ex BTW
6.6	Netto deelnemersbijdragen Wmo vervoer*	€ 2.387.183	€ 2.558.201	€ -171.018		€ 2.724.344
6.6	Baten reizigersbijdragen Wmo vervoer	€ 297.800	€ 286.137	€ 11.663		€ 278.303
6.6	Totale Baten Wmo vervoer	€ 2.684.983	€ 2.844.338	€ -159.355	€ -	€ 2.446.041
	Totale baten programma 1 Vraagafhankelijk vervoer	€ 2.684.983	€ 2.844.338	€ -159.355		€ 2.446.041
4.3	Baten deelnemersbijdragen Leerlingenvervoer	€ 3.485.234	€ 3.206.188	€ 279.046		€ 3.346.546
4.3	Baten deelnemersbijdragen gymvervoer	€ 154.312	€ 153.551	€ 761		€ 150.734
6.72	Baten deelnemersbijdragen jeugdwetvervoer	€ 14.220	€ 17.180	€ -2.960		€ 10.183
	Totale baten programma 2 Routevervoer	€ 3.653.766	€ 3.376.919	€ 276.847		€ 3.507.463
0.4	Deelnemersbijdragen Mobiliteitsbureau (overhead)	€ 394.132	€ 365.601	€ 28.531	€ 64.456	€ 404.463
0.5	Rentebaten		€ 25.019	€ -25.019		
0.4	Uitkering rechtsbijstandsverzekering		€ 14.029	€ -14.029		
	Totale baten programma 3 (regiekosten)	€ 394.132	€ 404.649	€ -10.517	€ 64.456	€ 404.463
	Totale baten	€ 6.732.881	€ 6.625.905	€ 106.976	€ 64.456	€ 6.357.967
6.6	Totale lasten WMO-vervoer	€ 2.684.983	€ 2.844.338	€ -159.355		€ 2.446.041
	Totale lasten programma 1 Vraagafhankelijk vervoer	€ 2.684.983	€ 2.844.338	€ -159.355	€ -	€ 2.446.041
4.3	Lasten Leerlingenvervoer	€ 3.485.234	€ 3.206.188	€ 279.046		€ 3.346.546
4.3	Lasten Gymvervoer	€ 154.312	€ 153.551	€ 761		€ 150.734
6.72	Lasten Jeugdwetvervoer	€ 14.220	€ 17.180	€ -2.960	€ -	€ 10.183
	Totale lasten programma 2 Routevervoer	€ 3.653.766	€ 3.376.919	€ 276.847	€ -	€ 3.507.463
0.4	Lasten Mobiliteitsbureau (overhead)	€ 394.132	€ 404.649	€ -10.517	€ 64.456	€ 404.463
	Totale lasten programma 3 (regiekosten)	€ 394.132	€ 404.649	€ -10.517	€ 64.456	€ 404.463
	Totale lasten	€ 6.732.881	€ 6.625.905	€ 106.976	€ 64.456	€ 6.357.967
	Resultaat voor mutatie reserves	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00		€ 0,00
	Onttrekkingen reserves	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00		€ 0,00
	Toevoegingen reserves	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00		€ 0,00
	Resultaat na mutatie reserves	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00		€ 0,00

* Dit is de netto deelnemersbijdrage die door de gemeenten wordt betaald voor Wmo vervoer

De uitgaven en de deelnemersbijdragen over 2025 ten opzichte van de geactualiseerde begroting 2025 geven een positieve afwijking ex BTW aan van € 106.976. Dit wordt grotendeels veroorzaakt door lagere kosten voor routevervoer van € 276.847, hogere kosten voor het vraagafhankelijk vervoer van € 159.355 en hogere overheadkosten van het Mobiliteitsbureau van € 10.517. De eenmalige kosten van € 64.456 hebben betrekking op externe inhuur voor de aanbesteding van vervoer en bijzondere personeelskosten in verband met onderzoek MB en wervingskosten coördinator. Daarnaast is juridische expertise ingehuurd voor deze aanbesteding en het kort geding en hoger beroep inzake aanbesteding groot materieel voor gymvervoer. Hiervoor is € 14.029 ontvangen vanuit de rechtsbijstandsverzekering.

Programma	Begroot 2025	Realisatie 2025	Vershil
1. Vraagafhankelijk vervoer	€ 2.684.983	€ 2.844.338	€ -159.355
2. Routevervoer	€ 3.653.766	€ 3.376.919	€ 276.847
3, Overhead	€ 394.132	€ 404.649	€ -10.517
Totaal	€ 6.732.881	€ 6.625.905	€ 106.976

Het vraagafhankelijk vervoer vertoont ten opzichte van de geactualiseerde begroting 2025 een negatieve afwijking van € 159.355. (+5,9%) Dit wordt met veroorzaakt door toegenomen vervoersvolume voor Wmo vervoer met 5,1 procent. Daarentegen is het Opstapper- en zorgvervoer afgenomen. Door de nieuwe OV concessie in Fryslân met Qbuzz worden de opstapper ritten vanaf december 2024 rechtstreeks door vervoerders uitgevoerd. Vervoersmanagement Dorenbos heeft deze ritten vervolgens weer ondergebracht bij Jobinder. Hierdoor wordt momenteel circa 40 procent van de totale Opstapper ritten in Jobinder werkgebied uitgevoerd. Daarnaast is ook een afname te constateren van het zittend zorgvervoer. Ook dit vervoer wordt ingebracht door Vervoersmanagement Dorenbos. In zijn totaliteit namen de uitgevoerde ritten voor het vraagafhankelijk vervoer met 3,5 procent af. Hierdoor kon er minder efficiënt worden gereden, waardoor de kosten toenamen.

Overzicht aantal uitgevoerde ritten vraagafhankelijk vervoer 2025-2024

Partner	Realiteit 2025	Realiteit 2024	Mutatie 2025-2024	procentuele mutatie
Noardeast-Fryslân	34.676	33.226	1.450	4,4%
Achtkarspelen	13.278	12.877	401	3,1%
Tytsjerksteradiel	16.636	16.706	-70	-0,4%
Dantumadiel	12.483	10.361	2.122	20,5%
Ameland	3.450	3.359	91	2,7%
Schiermonnikoog	145	233	-88	-37,8%
Wmo vervoer	80.668	76.762	3.906	5,1%
Opstapper	4.479	10.686	-6.207	-58,1%
Zittend zorgvervoer	13.275	14.498	-1.223	-8,4%
Vraagafh.vervoer	98.422	101.946	-3.524	-3,5%

De kosten voor Leerlingenvervoer waren € 276.847 (+7,6%) lager dan begroot. Het aantal ritten in het routevervoer nam af met 3,5 procent en het aantal beladen kilometers met 3,9 procent.

Met name het dalend aantal leerlingen van 816 naar 770 leerlingen dat in 2025 via Jobinder reist heeft gezorgd voor lagere kosten dan begroot. Vooral het stimuleren van zelfredzaamheid van leerlingen door middel van fiets, Openbaar Vervoer of vervoer door ouders heeft voor een dalend aantal leerlingen gezorgd dat via Jobinder reist. De verwachting is dat dit aantal verder zal dalen aangezien er nog diverse leerlingen aan het proefdraaien zijn in het Openbaar Vervoer.

Overzicht aantal uitgevoerde ritten leerlingenvervoer 2025-2024

Partner	Realiteit 2025	Realiteit 2024	Mutatie 2025-2024	Procentuele mutatie 2025-2024
Noardeast-Fryslân	75.619	80.809	-5.190	-6,4%
Achtkarspelen	58.293	62.600	-4.307	-6,9%
Tytsjerksteradiel	67.340	66.777	563	0,8%
Dantumadiel	30.988	30.275	713	2,4%
Ameland	1.298	1.464	-166	-11,3%
Schiermonnikoog	1.926	2.080	-154	-7,4%
Totaal	235.464	244.005	-8.541	-3,5%

De kosten voor gymvervoer waren € 761 lager dan begroot. Dit wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door uitgevallen gymvervoer. Door het kort geding en hoger beroep is met Veenstra reizen een overbruggingscontract afgesloten waarbij de prijs gebaseerd was op het laatste contract voor het gymvervoer. Alleen de gemeenten Tytsjerksteradiel en Noardeast Fryslân maakten in 2025 gebruik van gymvervoer. Nu de opdracht definitief gegund is kan vanaf begin 2026 de prijs worden gehanteerd waarmee Europees is ingeschreven.

Voor de gemeenten Noardeast-Fryslân en Tytsjerksteradiel hebben in 2025 in totaal acht personen welke geïndiceerd zijn via de jeugdwet gebruik gemaakt van Jobinder vervoer. Het gaat hier veelal om vervoer naar dagbestedingen of zorginstellingen c.q. zorgboerderijen.

De betreffende kosten voor jeugdwetvervoer zijn € 2.960 hoger uitgekomen dan begroot. Dit heeft grotendeels betrekking op toegenomen jeugdwetvervoer vanuit Tytsjerksteradiel.

De kosten van het Mobiliteitsbureau zijn € 10.517 (+2,7%) hoger uitgevallen dan gebudgetteerd. Dit nadeel heeft grotendeels betrekking op een plus voor ontvangen rentebaten van € 25.019 tegenover een min van € 64.456 eenmalige kosten. Deze eenmalige kosten hebben betrekking op externe inhuur voor de aanbesteding van vervoer en bijzondere personeelskosten in verband met onderzoek MB en wervingskosten coördinator. Daarnaast is juridische expertise ingehuurd voor de aanbesteding van het vervoer en het kort geding en hoger beroep inzake aanbesteding groot materieel voor gymvervoer. Voor de juridische kosten voor het kort geding en hoger beroep van de aanbesteding van groot materieel is € 14.029 ontvangen vanuit de rechtsbijstandsverzekering. Voor een gedetailleerd overzicht van de overhead zie de tabel op blz. 30 van dit document.

4.3 Overzicht algemene dekkingsmiddelen en onvoorzien

Het Mobiliteitsbureau beschikt gedurende het jaar door bevoorschotting van de partners over algemene dekkingsmiddelen. Deze bijdragen worden toegerekend aan taakvelden waar deze betrekking op hebben. Er is in de begroting een post onvoorzien opgenomen van € 50.661. Hiervan is € 21.109 ingezet. Er hebben geen toevoegingen of onttrekkingen plaatsgevonden in 2025 aan reserves of voorzieningen.



5 Verplichte paragrafen BBV

5.1 Algemene toelichting

Het betreft hier de volgens het Besluit Begroting en Verantwoording verplichte paragrafen. In deze jaarrekening zijn alleen de paragrafen opgenomen die relevant zijn voor het Mobiliteitsbureau. De paragrafen grondbeleid, lokale heffingen en onderhoud kapitaalgoederen zijn niet van toepassing op de Gemeenschappelijke Regeling Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân en komen daarom in dit jaarverslag niet voor. Het Mobiliteitsbureau heeft geen verbonden partijen, waardoor verantwoording in een aparte paragraaf ook niet van toepassing is.

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

- Weerstandvermogen en risicobeheersing;
- Financiering;
- Bedrijfsvoering;
- Openbaarheid.

5.2 Weerstandvermogen en risicobeheersing

Algemeen

In de Gemeenschappelijke Regeling is vastgesteld dat het Mobiliteitsbureau geen eigen vermogen aanhoudt en hierdoor geen weerstandvermogen opbouwt. Meevallers en tegenvallers worden jaarlijks ten laste of ten gunste van de partners gebracht.

Kengetal	Geactualiseerde begroting 2025	Realisatie 2025	Realisatie 2024
Netto schuldpositie	0%	0%	0%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor leningen	0%	0%	0%
Solvabiliteitsratio	0%	0%	0%
Structurele exploitatieruimte	0%	0%	0%

Risicobeheersing

Een geactualiseerde inventarisatie van de risico's van de GR leidt tot het volgende overzicht:

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

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

Kengetallen

Het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) bepaalt dat gemeenschappelijke regelingen een basis set van financiële kengetallen moeten opnemen in de begroting en de jaarrekening, om op eenvoudige wijze inzicht te geven in de financiële positie. De volgende kengetallen zijn (ook) van toepassing op het Mobiliteitsbureau:

- Netto schuldquote
- De solvabiliteitsratio
- Structurele exploitatieruimte

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

Toelichting

Netto schuldquote

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

Solvabiliteitsratio

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

Structurele exploitatieruimte

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

Grondexploitatie en belastingcapaciteit.

Deze kengetallen zijn voor het Mobiliteitsbureau niet van toepassing.

5.3 Financiering

Treasury

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

Financieringspositie

Het Mobiliteitsbureau maakt sinds de oprichting geen gebruik van langlopende geldleningen. Om financiële middelen beschikbaar te hebben voor de reguliere bedrijfsvoering op basis van de vastgestelde begroting worden per kwartaal voorschotten in rekening gebracht bij de partners en opdrachtge-vers.

Wet- en regelgeving

In de wet FIDO is vastgelegd wat het bedrag is dat voor een periode van maximaal een jaar geleend mag worden (kasgeldlimiet). Voor het Mobiliteitsbureau is de kasgeldlimiet voor 2025 van € 587.700. Dit is tevens de vrije ruimte aangezien op grond van de vastgestelde Regeling Bedrijfsvoeringsorga-nisatie Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân en het treasurystatuut van het Mobiliteitsbureau geen leningen worden opgenomen via de geld- of kapitaalmarkt. Het Mobiliteitsbureau heeft in 2025 geen kasgeldleningen afgesloten en voldoet hiermee aan de limiet. De benodigde middelen ontvangt het Mobiliteitsbureau via bevoorschotting per kwartaal van de partners. Er is derhalve alleen sprake van kortlopend renterisico van maximaal drie maanden over de ontvangen bevoorschotting via rekening courant. Indien het saldo op rekening courant groter is dan € 500.000 wordt het meerdere automatisch afgeroomd naar de rekening bij de centrale schatkist. Bij tekorten wordt het overtollige kasgeld weer opgenomen. Aangezien er geen rentebaten en rentelasten zijn verrekend is de renteomslag vastgesteld op nul procent.

Rentetoerekening conform BBV

Totaal GR Mobiliteitsbureau	
Omschrijving	Realisatie 2025
A1. Externe rentelasten over de lange financiering	€ 0,00
A2. Externe rentelasten over de korte financiering	€ 0,00
B. Externe rentebaten	€ 0,00
Totaal door te rekenen externe rente	
C1. Rente die aan de grondexploitatie moet worden doorberekend	€ 0,00
C2. Rente van projectfinanciering die aan het betreffende taakveld wordt toegerekend	€ 0,00
Saldo door te berekenen externe rente	
D1. Rente over eigen vermogen	€ 0,00
D2 Rente over voorzieningen	€ 0,00
Aan taakvelden (programma's inclusief overzicht overhead) toe te rekenen rente	
E. Werkelijk aan taakvelden (programma's inclusief overzicht overhead)	
toegerekende rente (renteomslag)	€ 0,00
F. Renteresultaat op het taakveld treasury	€ 0,00
Beoordeling hoogte renteomslag:	
Boekwaarde investeringen op 1 januari 2025	€ 0,00
Aan taakvelden (programma's inclusief overzicht overhead) toe te rekenen rente	€ 0,00
Renteomslag	0,0%
Verschil (moet minder zijn dan 0,5%)	0,0%
Rente-omslag 2025	0,0%

Renterisiconorm

Het Mobiliteitsbureau blijft binnen de renterisiconorm van € 1,43 miljoen. Derhalve is er in 2025 geen overschrijding geweest van de renterisiconorm.

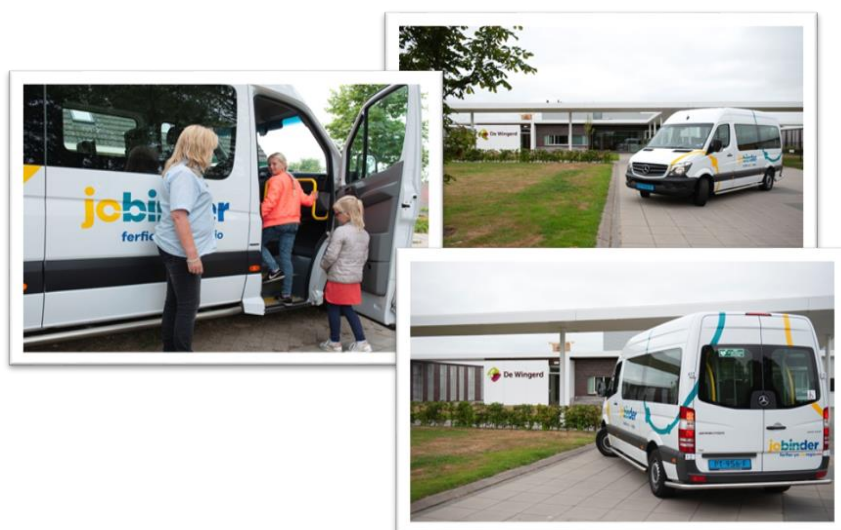
Schatkistbankieren

De regeling schatkistbankieren verplicht om overtollige liquide middelen aan te houden in de schatkist bij het rijk. De drempel voor het verplicht schatkistbankieren is afhankelijk van het begrotingstotaal, of minimaal € 1.000.000. Voor Jobinder betekent dit dat alle liquide middelen die in een kwartaal gemiddeld het drempelbedrag van € 1.000.000 overstijgen, afgeroomd moeten worden naar een daartoe geopende werkrekening Schatkistbankieren (SKB), waarna de Bank Nederlandse Gemeente (BNG) het doorstort naar 's Rijks schatkist. Doordat Jobinder alle liquide middelen boven € 500.000 afroomt, is het risico op een overschrijding nihil. In 2025 heeft dan ook geen overschrijding plaatsgevonden.

5.4 Bedrijfsvoering

Het Mobiliteitsbureau is een organisatie die 'lyts en linich' is georganiseerd. Het is 'lyts' omdat er gewerkt wordt met een kleine vaste bezetting die de structurele taken uitvoert.

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



Met ingang van verslagjaar 2023 dient het bestuur van het Mobiliteitsbureau in de jaarrekening een rechtmatigheidsverantwoording op te nemen, waarin verantwoording wordt afgelegd over haar (financiële) handelingen en beslissingen. In hoofdstuk 7 van de jaarstukken is de rechtmatigheidsverantwoording over 2025 opgenomen. De rechtmatigheidsverantwoording heeft betrekking op drie criteria: begrotingscriterium, voorwaardencriterium en het misbruik en oneigenlijk gebruik (M&O) criterium.

Begrotingscriterium

Het begrotingscriterium heeft betrekking op het financiële handelen binnen het kader van de geautoriseerde begroting. Financiële beheers handelingen die ten grondslag liggen aan de baten en lasten (exploitatie), alsmede balansposten (investeringen), dienen tot stand te zijn gekomen binnen de grenzen van de geautoriseerde begroting.

In onderstaande tabel is per programma de daadwerkelijke realisatie van de lasten uiteengezet tegen de begroting. Doordat de begrotingswijziging in december 2025 niet op de juiste basis is geformaliseerd door het bestuur wijken onderstaande cijfers af van de gepresenteerde cijfers voor programma 1. Vraagafhankelijk vervoer en programma 3. Overhead in de begroting en jaarrekening 2025. Onderstaande extra lasten worden gedekt door opbrengsten uit deelnemersbijdragen, eigen

bijdragen Wmo die worden verrekend met de deelnemersbijdragen, rentebaten en een verzekeringsvergoeding.

Programma	Begroet 2025	Realisatie 2025	Vershil
1. Vraagafhankelijk vervoer	€ 2.684.983	€ 2.844.338	€ -159.355
2. Routevervoer	€ 3.653.766	€ 3.376.919	€ 276.847
3, Overhead	€ 394.132	€ 404.649	€ -10.517
Totaal	€ 6.732.881	€ 6.625.905	€ 106.976

Uit bovenstaande tabel blijkt dat op totaalniveau de lasten niet zijn overschreden. Er is dus ook geen reden geweest tot aanvullende wijzigingen op de begroting. Wel is via een tussentijdse rapportage een overschrijding van € 130.000 op programma 1 gemeld en geautoriseerd door het bestuur. Daardoor is de resterende begrotingsonrechtmatigheid op programma 1 €29.000. Tot slot wordt de overschrijding op programma 3 gecompenseerd door direct gerelateerde inkomsten, waardoor deze overschrijding volledig als acceptabel is beoordeeld.

Voorwaardencriterium

Het voorwaardencriterium heeft betrekking op de eisen die worden gesteld bij de uitvoering van de financiële beheers handelingen. De eisen/voorwaarden zijn afkomstig uit diverse wet- en regelgeving.

Om het voorwaardencriterium te toetsen heeft Jobinder diverse interne controles uitgevoerd. Jobinder heeft beoordeeld in hoeverre de uitkomsten van deze interne controles tot bevindingen hebben geleid ten aanzien van het voorwaardencriterium. Jobinder heeft hierbij onder andere aandacht gehad voor Algemene wet bestuursrecht, staatssteunregels, Aanbestedingswet en regelgeving omtrent AVG/privacy & informatiebeveiliging.

Op basis van de uitgevoerde werkzaamheden zijn geen bevindingen boven de rapporteringsgrens geconstateerd.

Misbruik en oneigenlijk gebruik criterium

Misbruik is onrechtmatig, oneigenlijk gebruik niet. Wanneer sprake is van misbruik van overheids-gelden moeten deze gelden door Jobinder worden teruggevorderd.

Jobinder heeft hierbij aandacht gehad voor het in 2024 opgestelde en vastgestelde M&O-beleid en heeft geanalyseerd of er in 2025 door cliënten rechtmatig gebruik is gemaakt van het vervoer.

Op basis van de uitgevoerde werkzaamheden is geconcludeerd dat er voor Jobinder geen sprake is van rechtmatigheidsfouten.

5.5 Openbaarheid

Per 1 mei 2022 is de Wet open overheid (Woo) ingevoerd. De Woo is de opvolger van de Wet openbaarheid van bestuur (Wob) en regelt het recht van burgers op informatie van de overheid. De Woo is ook van toepassing op Jobinder en is daarom opgenomen in het geactualiseerde normenkader van 18 december 2025. Om invulling te geven aan deze wet publiceert Jobinder de programmabegroting, tussentijdse rapportages en Jaarrekening via de websites van de aangesloten gemeenten.



6 Jaarrekening

6.1 Grondslagen voor waardering en resultaatbepaling.

Algemeen

De jaarrekening is opgesteld met inachtneming van de voorschriften die het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) daarvoor geeft. Deze jaarrekening is opgesteld uitgaande van de continuïteitsveronderstelling. Het Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân gaat ervan uit dat de activiteiten nog ongewijzigd doorgaan en wij verwachten geen majeure wijzigingen in beleid. Om de grondslagen en regels voor het opstellen van de jaarrekening te kunnen toepassen, is het nodig dat de leiding van de organisatie over verschillende zaken zich een oordeel vormt en dat de leiding schattingen maakt die essentieel zijn voor de in de jaarrekening opgenomen bedragen. Indien het voor het geven van het vereiste inzicht noodzakelijk is, is de aard van deze oordelen en schattingen inclusief de bijbehorende veronderstellingen opgenomen bij de toelichting op de betreffende jaarrekeningposten. Ten opzichte van het voorgaande boekjaar hebben geen schattingswijzigingen of stelselwijzigingen plaatsgevonden. Het toerekening beginsel van de jaarrekening is gebaseerd op de periode waarin de kosten zijn gemaakt of de prestatie is geleverd.

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

De financiële uitvoeringsregels van het Mobiliteitsbureau en het beleid voor misbruik & oneigenlijk gebruik zijn vastgesteld in de bestuursvergadering van 18 december 2025. Er is bepaald dat het Mobiliteitsbureau geen eigen vermogen heeft en dat conform de afgesproken verdeelsleutels de kosten over de partners worden verdeeld.

Immateriële-, materiële- en financiële vaste activa

Geen

Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan 1 jaar

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

Liquide middelen

De liquide middelen zijn gewaardeerd tegen de nominale waarde.

Overlopende activa

De overlopende activa zijn gewaardeerd tegen de nominale waarde.

Eigen Vermogen, voorzieningen en vaste schulden

Geen

Netto vlottende schulden

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

Overlopende passiva

De waardering van overlopende passiva geschiedt tegen nominale waarde. In de balans worden afzonderlijk onder overlopende passiva opgenomen de verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen.

Rechtmatigheidsverantwoording

De in de jaarrekening opgenomen rechtmatigheidsverantwoording is opgesteld op basis van de kaders zoals besloten in de financiële verordening en op basis van de kadernota rechtmatigheid. Dat betekent dat:

- De rechtmatigheidsverantwoording toeziet op de financiële rechtmatigheid van baten, lasten, balansmutaties alsmede de baten en lasten inzake de specifieke uitkeringen op grond van art. 17 Financiële-verhoudingswet;
- De financiële rechtmatigheid het voorwaardencriterium, het begrotingscriterium en het misbruik & oneigenlijk gebruik criterium omvat:
 - Voor het voorwaardencriterium bestaat de norm uit het normenkader zoals op 18 december 2025 door het bestuur is vastgesteld;
 - Voor het begrotingscriterium geldt dat alle overschrijdingen van lasten en investeringskredieten onrechtmatig zijn, waarbij voor een aantal scenario's in de financiële verordening is beschreven wanneer deze overschrijdingen acceptabel zijn. Voor over- en onderschrijdingen van baten, onderschrijdingen van lasten en onderschrijdingen van investeringskredieten geldt dat deze als onrechtmatig zijn aangemerkt indien ze niet tijdig aan het bestuur zijn gemeld. Tijdige melding dient plaats te vinden via de laatste tussentijdse rapportage over het boekjaar. Verder gaat het bestuur ervan uit dat (resterende) onder prestatie lager dan € 100.000 niet wordt meegewogen in het oordeel;
 - Vanwege de omvang van de organisatie steunt Jobinder ten aanzien van het M&O criterium op de reguliere AO/IC. Dat betekent dat het bestuur verwacht dat binnen de processen in elk geval functiescheiding en het vier ogenprincipe zijn geïmplementeerd. Eventuele gevallen van misbruik (mits cumulatief met andere fouten of onduidelijkheden boven de verantwoordingsgrens) worden opgenomen in de rechtmatigheidsverantwoording.
- De rechtmatigheidsverantwoording is opgesteld binnen de kaders van de kadernota rechtmatigheid 2025 van de Commissie BBV alsmede onze eigen financiële uitvoeringsregels. Dit betekent dat:

- Een verantwoordingsgrens van 2 % (zijnde € 132.000) is gehanteerd waarboven cumulatieve fouten en onduidelijkheden in de rechtmatigheidsverantwoording worden opgenomen;
- Een rapporteringstolerantie van € 10.000 is gehanteerd waarboven fouten en onduidelijkheden in de paragraaf bedrijfsvoering worden opgenomen.

Balans

Activa

Model Balans volgens het BBV	Geldend voor jaarstukken 2025		
Vaste activa	31-dec-25		31-dec-24
Totaal vaste activa	0		0
Vlottende activa			
Voorraden (art. 38)	0		0
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan 1 jaar (art. 39)	371.515		464.510
a. Vorderingen op openbare lichamen	46.174		3.225
d. Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan 1 jaar	325.341		461.286
Liquide middelen (art. 40)	329.793		296.461
. Banksaldi	329.793		296.461
Overlopende activa (art. 40a)	37.212		7.501
begrotingsjaren komen	37.212		7.501
Totaal vlottende activa	738.520		768.472
Totaal generaal	738.520		768.472
Recht op verliescompensatie krachtens Wet vpb 1969 (art. 40b)			

Passiva

Model Balans volgens het BBV	Geldend voor jaarstukken 2025		
Vaste passiva	31-dec-25		31-dec-24
Totaal vaste passiva	0		0
Vlottende passiva			
Netto vlottende schulden (art. 48)	471.440		560.646
d. Overige schulden	471.440		560.646
Overlopende passiva (art. 49)	267.080		207.826
a. Verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen (m.u.v. arbeidskostengerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume)	267.080		207.826
Totaal vlottende passiva	738.520		768.472
Totaal generaal	738.520		768.472
Gewaarborgde geldleningen en garantstellingen (art. 50)			

6.2 Toelichting op de balans

Activa

Vaste activa

Het Mobiliteitsbureau bezit geen vaste activa. Door middel van een DienstVerleningsOvereenkomst met de gemeente Noardeast-Fryslân en Dantumadiel zijn de benodigde roerende en onroerende goederen in 2025 gehuurd.

Flottende activa

Jobinder heeft per balansdatum een vordering van € 46.174 bij de belastingdienst inzake te vorderen BTW. De vorderingen onder de overlopende activa hebben betrekking op nog te ontvangen eindafrekeningen van een tweetal gemeenten over 2025 en nog te ontvangen rente inzake schatkistbankieren over het vierde kwartaal van 2025.

Banksaldo en schatkistbankieren

Decentrale overheden zijn verplicht hun overtollige middelen in 's Rijks schatkist aan te houden. Het drempelbedrag dat het Mobiliteitsbureau maximaal mag aanhouden als banksaldo in 2025 bedraagt € 1,0 miljoen. Deze limiet is niet overschreden doordat Jobinder heeft ingesteld dat het saldo boven € 0,5 miljoen al wordt afgeroomd naar de rekening bij de centrale schatkist. Het betreffende banksaldo en het aandeel in de centrale schatkist is per kwartaal in onderstaande tabel gespecificeerd aangegeven per kwartaal ultimo. Daaruit blijkt dat het bedrag aan middelen op de lopende bankrekening aan het einde van elk kwartaal onder de € 0,5 miljoen is gebleven.

Overzicht banksaldi 2025

Omschrijving	31-12-2024	31-3-2025	30-6-2025	30-9-2025	31-12-2025
Bank	296.461	78.762	156.055	145.566	329.793
Schatkistbankieren	461.286	526.220	785.224	850.073	325.341
Totaal	757.747	604.982	941.279	995.639	655.134

Passiva

Vaste passiva

Het Mobiliteitsbureau houdt geen eigen vermogen en voorzieningen aan. Daarnaast worden geen vaste leningen aangetrokken. Het bestuur heeft op basis van de uitgevoerde evaluatie besloten dat de GR geen weerstandsvermogen mag aanhouden en dat jaarlijks met de partners wordt afgerekend.

Flottende passiva

De overige schulden bestaan uit crediteurenposities en heeft voornamelijk betrekking op nog te betalen facturen die betrekking hebben op afgenomen diensten van het Mobiliteitsbureau en kosten van regie en vervoer over 2025.

Onder de overlopende passiva zijn de eindafrekeningen over 2025 opgenomen waarbij op onderdelen de partners in 2026 bedragen terug ontvangen van het Mobiliteitsbureau.

Langlopende financiële verplichtingen en rechten

Het Mobiliteitsbureau is voor een bepaalde periode verbonden aan verschillende, niet uit de balans blijken financiële verplichtingen. Hieronder volgt een specificatie van de betreffende contractuele verplichtingen per ultimo 2025. Er is voor gekozen de uitgaven in 2025 van deze contracten te verant-

woorden. De contracten lopen langer door, maar de waarde van de verplichting de komende jaren is afhankelijk van de afname van vervoer.

Lopende contracten per 31/12/2025

Omschrijving contract	Einddatum	Contractwaarde	Soort aanbesteding
Vervoerscontracten	31-12-2026	5.381.810	Eur.aanb.vervoer
Regiecentrale	31-12-2032	5.654.245	Eur.aanb.regiecentrale
DVO inzake Detachtering, huisvesting en ICT Mobiliteitsbureau	31-12-2026	1.905.323	DVO NO Frl.
* Waarde exclusief BTW	Totaal	12.941.378	

6.3 Overzicht baten en lasten per taakveld

Totaal GR Mobiliteitsbureau						
Taakveld	Omschrijving	Geactualiseerde begroting 2025	Realisatie 2025	Vershil	Eenmalige baten/lasten	Begroting origineel 2025
		ex BTW	ex BTW	ex BTW	ex BTW	ex BTW
6.6	Netto deelnemersbijdragen Wmo vervoer*	€ 2.387.183	€ 2.558.201	€ -171.018		€ 2.724.344
6.6	Baten reizigersbijdragen Wmo vervoer	€ 297.800	€ 286.137	€ 11.663		€ 278.303
6.6	Totale Baten Wmo vervoer	€ 2.684.983	€ 2.844.338	€ -159.355	€ -	€ 2.446.041
	Totale baten programma 1 Vraagafhankelijk vervoer	€ 2.684.983	€ 2.844.338	€ -159.355		€ 2.446.041
4.3	Baten deelnemersbijdragen Leerlingenvervoer	€ 3.485.234	€ 3.206.188	€ 279.046		€ 3.346.546
4.3	Baten deelnemersbijdragen gymvervoer	€ 154.312	€ 153.551	€ 761		€ 150.734
6.72	Baten deelnemersbijdragen jeugdwetvervoer	€ 14.220	€ 17.180	€ -2.960		€ 10.183
	Totale baten programma 2 Routevervoer	€ 3.653.766	€ 3.376.919	€ 276.847		€ 3.507.463
0.4	Deelnemersbijdragen Mobiliteitsbureau (overhead)	€ 394.132	€ 365.601	€ 28.531	€ 64.456	€ 404.463
0.5	Rentebaten		€ 25.019	€ -25.019		
0.4	Uitkering rechtsbijstandsverzekering		€ 14.029	€ -14.029		
	Totale baten programma 3 (regiekosten)	€ 394.132	€ 404.649	€ -10.517	€ 64.456	€ 404.463
	Totale baten	€ 6.732.881	€ 6.625.905	€ 106.976	€ 64.456	€ 6.357.967
6.6	Totale lasten WMO-vervoer	€ 2.684.983	€ 2.844.338	€ -159.355		€ 2.446.041
	Totale lasten programma 1 Vraagafhankelijk vervoer	€ 2.684.983	€ 2.844.338	€ -159.355	€ -	€ 2.446.041
4.3	Lasten Leerlingenvervoer	€ 3.485.234	€ 3.206.188	€ 279.046		€ 3.346.546
4.3	Lasten Gymvervoer	€ 154.312	€ 153.551	€ 761		€ 150.734
6.72	Lasten Jeugdwetvervoer	€ 14.220	€ 17.180	€ -2.960	€ -	€ 10.183
	Totale lasten programma 2 Routevervoer	€ 3.653.766	€ 3.376.919	€ 276.847	€ -	€ 3.507.463
0.4	Lasten Mobiliteitsbureau (overhead)	€ 394.132	€ 404.649	€ -10.517	€ 64.456	€ 404.463
	Totale lasten programma 3 (regiekosten)	€ 394.132	€ 404.649	€ -10.517	€ 64.456	€ 404.463
	Totale lasten	€ 6.732.881	€ 6.625.905	€ 106.976	€ 64.456	€ 6.357.967
	Resultaat voor mutatie reserves	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00		€ 0,00
	Onttrekkingen reserves	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00		€ 0,00
	Toevoegingen reserves	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00		€ 0,00
	Resultaat na mutatie reserves	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00		€ 0,00

* Dit is de netto deelnemersbijdrage die door de gemeenten wordt betaald voor Wmo vervoer

De geactualiseerde begroting voor 2025 is door het bestuur vastgesteld op 18 december 2025. De begroting 2025 is geactualiseerd in verband met de verwachte lagere kosten voor programma 2 routevervoer. In deze geactualiseerde begroting is programma 2 routevervoer met € 125.000 inclusief BTW verlaagd en programma 1 vraagafhankelijk vervoer met € 125.000 inclusief BTW verhoogd.

6.4 Toelichtingen overzicht baten en lasten

Algemeen

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

Mobiliteitscentrale

De kosten van de Mobiliteitscentrale bestaan uit de regie- en automatiseringskosten van de Mobiliteitscentrale zoals contractueel afgesloten.

Vraagafhankelijk-vervoer

Het vraagafhankelijk vervoer vertoont ten opzichte van de geactualiseerde begroting 2025 een negatieve afwijking van € 159.355. (+5,9%) Dit wordt veroorzaakt door toegenomen vervoersvolume voor Wmo vervoer met 5,1 procent. Daarentegen is het Opstapper- en zorgvervoer afgenomen. Door de nieuwe OV concessie in Fryslân met Qbuzz worden de opstapper ritten vanaf december 2024 rechtstreeks door vervoerders uitgevoerd. Vervoersmanagement Dorenbos heeft deze ritten vervolgens weer ondergebracht bij Jobinder. Hierdoor wordt momenteel circa 40 procent van de totale Opstapper ritten in Jobinder werkgebied uitgevoerd. Daarnaast is ook een afname te constateren van het zittend zorgvervoer. Ook dit vervoer wordt ingebracht door Vervoersmanagement Dorenbos. In zijn totaliteit namen de uitgevoerde ritten voor het vraagafhankelijk vervoer met 3,5 procent af. Hierdoor kon er minder efficiënt worden gereden, waardoor de kosten toenamen.

Leerlingenvervoer

De kosten voor Leerlingenvervoer waren € 276.847 (-7,6%) lager dan begroot. Het aantal ritten in het routevervoer nam af met 3,5 procent en het aantal beladen kilometers met 3,9 procent.

Met name het dalend aantal leerlingen van 816 naar 770 leerlingen dat in 2025 via Jobinder reist heeft gezorgd voor lagere kosten dan begroot. Met name het stimuleren van zelfredzaamheid van leerlingen door middel van fiets, Openbaar Vervoer of eigen uitgevoerd vervoer door ouders heeft voor een dalend aantal leerlingen gezorgd dat via Jobinder reist. De verwachting is dat dit aantal verder zal dalen aangezien er nog diverse leerlingen aan het proefdraaien zijn in het Openbaar Vervoer.

Gymvervoer

De kosten voor gymvervoer waren € 761 lager dan begroot. Dit wordt hoofdzakelijk veroorzaakt door uitgevallen gymvervoer. Door het kort geding en hoger beroep is met Veenstra reizen een over-bruggingscontract afgesloten waarbij de prijs gebaseerd was op het laatste contract voor het gymvervoer. Alleen de gemeenten Tytsjerksteradiel en Noardeast Fryslân maakten in 2025 gebruik van gymvervoer. Nu de opdracht definitief gegund is kan vanaf begin 2026 de prijs worden gehanteerd waarbij Europees is ingeschreven.

Jeugdwetvervoer

Voor de gemeenten Noardeast-Fryslan en Tytsjerksteradiel hebben in 2025 in totaal acht personen welke geïndiceerd zijn via de jeugdwet gebruik gemaakt van Jobbinder vervoer. Het gaat hier veelal om vervoer naar dagbestedingen of zorginstellingen c.q. zorgboerderijen.

De betreffende kosten voor jeugdwetvervoer zijn € 2.960 hoger uitgekomen dan begroot. Dit heeft grotendeels betrekking op toegenomen jeugdwetvervoer vanuit Tytsjerksteradiel.

Baten en lasten overhead 2025

Omschrijving			
	Geactualiseerde Begroting 2025	Realisatie 2025	Vershil
	<i>ex BTW</i>	<i>ex BTW</i>	<i>ex BTW</i>
PERSONEEL	€ 213.884	€ 210.444	€ 3.440
KOSTEN FLEXIBELE INZET	€ 54.959	€ 78.208	€ -23.249
FACILITAIRE KOSTEN	€ 62.066	€ 62.080	€ -14
OVERIGE BEDRIJFSKOSTEN	€ 12.562	€ 18.780	€ -6.218
Ontwikkelkosten en onvoorzien	€ 50.661	€ -3.910	€ 54.571
Rentebaten Bank Nederlandse Gemeenten	€ -	€ 25.019	€ -25.019
Uitkering rechtsbijstandsverzekering	€ -	€ 14.029	€ -14.029
MOBILITEITSBUREAU	€ 394.132	€ 404.649	€ -10.517

Mobiliteitsbureau

De kosten van het Mobiliteitsbureau € 10.517 (+2,7%) hoger dan gebudgetteerd. Dit nadeel heeft grotendeels betrekking op een plus van ontvangen rentebaten van € 25.019 en een min van € 64.456 eenmalige kosten. Deze eenmalige kosten hebben betrekking op externe inhuur voor de aanbesteding van vervoer en bijzondere personeelskosten in verband met onderzoek MB en wervingskosten coördinator. Daarnaast is juridische expertise ingehuurd voor deze aanbesteding en het kort geding en hoger beroep inzake aanbesteding groot materieel voor gymvervoer. Voor de juridische kosten voor het kort geding en hoger beroep van de aanbesteding van groot materieel is € 14.029 ontvangen vanuit de rechtsbijstandsverzekering.

Er zijn er binnen het Mobiliteitsbureau geen toefunctionarissen werkzaam die meer verdienen dan de maximale bezoldigingsnorm. Zie onderstaande specificatie.

Gegevens 2025	
bedragen x € 1	
P. Maasbommel	
Functiegegevens ⁵	
Coördinator mobiliteitsbureau	
Aanvang ⁶ en einde functievervulling in 2025	01/01 t/m 31-12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte) ⁷	0,900
Dienstbetrekking ⁸	Nee
Bezoldiging ⁹	
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€ 103.374
Beloningen betaalbaar op termijn	€ 0
Subtotaal	€ 103.374
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum ¹⁰	€ 221.400
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag ¹¹	N.v.t.
Bezoldiging	€ 103.374
Het bedrag van de overschrijding en de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan ¹²	N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling ¹³	N.v.t.
Gegevens 2024	
bedragen x € 1	
P. Maasbommel	
Functiegegevens ⁵	
Coördinator mobiliteitsbureau	
Aanvang en einde functievervulling in 2024	01/01 t/m 31-12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte) ⁷	1
Dienstbetrekking ⁸	Nee
Bezoldiging ⁹	
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€ 107.107
Beloningen betaalbaar op termijn	€ 0
Subtotaal	€ 107.107
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum ¹⁰	€ 233.000
Bezoldiging	€ 107.107

Er zijn er geen bestuursleden die een bezoldiging vanuit de GR hebben ontvangen in 2025 van meer dan € 2.100. Zie onderstaande specificatie.

Topfunctionarissen met een bezoldiging van € 2.100 of minder

Naam toefunctionaris	Functie
Mevrouw C. de Pee	Bestuurder
De heer D. Fokkema	Bestuurder
De heer M.A.C. de Vries	Bestuurder
Mevrouw L. Vellinga - Zeilstra	Bestuurder
De heer T. Brinkman	Bestuurder
De heer C.A. Wielstra	Voorzitter

7 Rechtmatigheidsverantwoording

Verantwoordelijkheid bestuur

De baten en lasten alsmede de balansmutaties moeten getrouw in de jaarrekening worden opgenomen. Uit het getrouw opnemen van de baten en lasten alsmede de balansmutaties, blijken een drietal rechtmatigheidscriteria niet expliciet. Dit betreffen het begrotings-, voorwaarden-, en misbruik- en oneigenlijk gebruik criterium. In deze rechtmatigheidsverantwoording licht het bestuur toe in hoeverre bij de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties het begrotings-, voorwaarden-, en misbruik- en oneigenlijk gebruik criterium zijn nageleefd.

Dit houdt in dat de verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties in overeenstemming zijn met door het bestuur vastgestelde kaders zoals de begroting en verordeningen en met bepalingen in de relevante wet- en regelgeving. Bij de waarderingsgrondslagen in de jaarrekening is het door het bestuur op 18 december 2025 vastgestelde normenkader van de relevante wet- en regelgeving verder toegelicht.

Deze verantwoording hanteert een grensbedrag omdat alleen de van belang zijnde aspecten in de verantwoording hoeven te worden betrokken. Deze grens is door het bestuur bepaald en bedraagt 2% (maximaal 2) van de totale lasten exclusief toevoegingen aan de reserves en is daarmee vastgesteld op € 132.000. De grondslag voor deze verantwoording is de Kadernota Rechtmatigheid 2025 van de Commissie BBV van september 2025.

Bevinding

Het bestuur stelt vast dat de omvang van de in deze jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties die niet rechtmatig tot stand zijn gekomen bedrag € 169.000 bedraagt. Dit is hoger dan de daarvoor gestelde grens van € 132.000. Van de niet rechtmatig tot stand gekomen verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties is volgens het bestuur overigens een bedrag van € 140.000 acceptabel op basis van door het bestuur vastgestelde afspraken.

De geconstateerde afwijkingen zien volledig toe op het begrotingscriterium:

- Op programma 1 is sprake van een overschrijding op de lasten van € 159.355, die voor € 130.000 acceptabel is.
- Op programma 3 is sprake van een overschrijding op de lasten van € 10.000, die ook voor € 10.000 acceptabel is.

In de paragraaf bedrijfsvoering is op basis van de Kadernota rechtmatigheid van de commissie BBV en op basis van de afspraken met het bestuur aanvullende informatie opgenomen over de financiële rechtmatigheid. In deze paragraaf heeft het bestuur ook beschreven welke actie hij onderneemt om vermelde afwijkingen in de toekomst te voorkomen.

Ondertekening

Vastgesteld in de vergadering van het bestuur van de GR Bedrijfsvoeringsorganisatie Mobiliteitsbureau
Noordoost Fryslân op 2 juli 2026.

De heer ing. C.A. Wielstra
Voorzitter Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân
Wethouder Dantumadiel

De heer T. Brinkman MSc
Wethouder Achtkarspelen

Mevrouw E. Vellinga - Zeilstra
Wethouder Noardeast-Fryslân

De heer D.A. Fokkema
Wethouder Tytsjerksteradiel

De heer M.A.C. de Vries
Gedeputeerde Provincie Fryslân

De heer S. Hoekstra
Ambtelijk secretaris bestuur

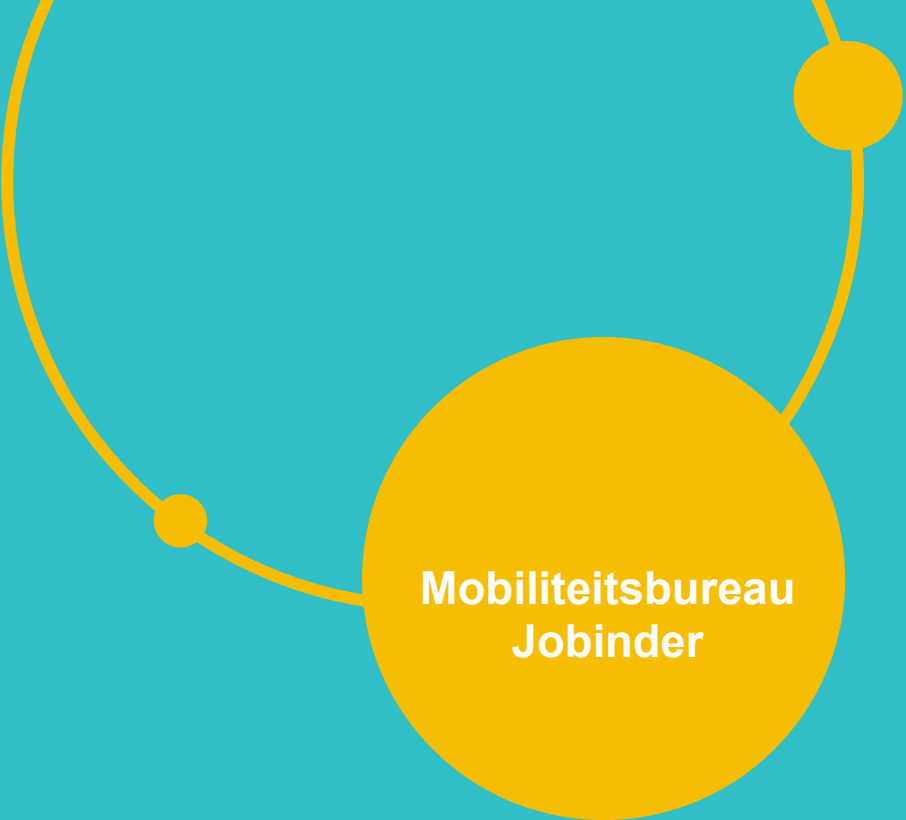
Colofon

Opgesteld door:

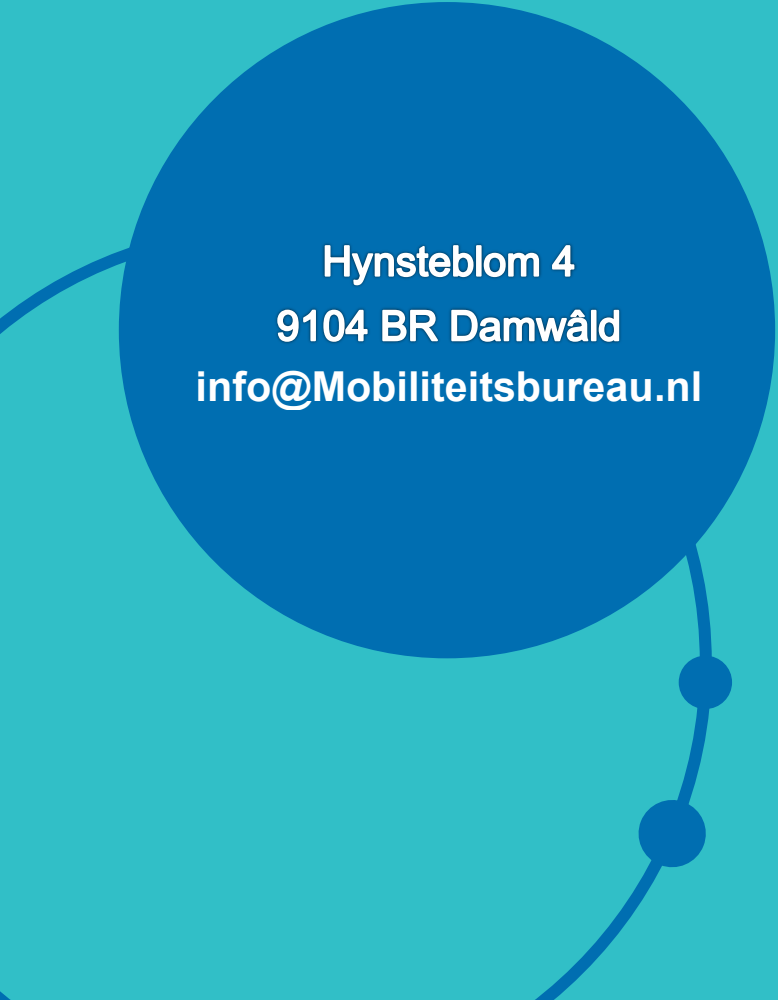
Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân : Paul Maasbommel | coördinator
Jacob Dijkstra | controller

Behandeld in:

Financiële werkgroep: 26 maart 2026
Ambtelijke adviesgroep: 25 maart 2026
Auditcommissie: 1 april 2026
Bestuur Mobiliteitsbureau: 9 april 2026



**Mobiliteitsbureau
Jobinder**



**Hynstebloem 4
9104 BR Damwâld
info@Mobiliteitsbureau.nl**



Van: Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân
Aan: Bestuur Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân
Betreft: Klant Tevredenheid LLV en WMO 1^e kwartaal 2026
Datum: 13-5-26

Inleiding

Met ingang van het jaar 2026 heeft het Mobiliteitsbureau gekozen voor een andere opzet van het onderzoeken van de Klanttevredenheid van de gebruikers van de diensten van Jobinder.

Hiervoor had het MB twee redenen:

1. In het sinds 1 januari 2025 lopende contract met Connexxion voor de exploitatie van de Mobiliteitscentrale is opgenomen dat elk kwartaal een bonus kan worden verdiend. Onder andere de waardering van de klanten van Jobinder is bepalend voor de hoogte van deze bonus. Ook in de per 1 januari 2027 ingaande contracten met de nieuwe vervoerders is een dergelijke bepaling opgenomen.
2. Door per kwartaal een groep gebruikers te vragen naar hun oordeel over het afgelopen kwartaal liggen de gebeurtenissen uit het betreffende kwartaal nog beter in het geheugen dan bij eenmalig in het vierde kwartaal uitvragen over het hele jaar.

In de bijlagen 8B en 8C de resultaten van dit onderzoek over het eerste kwartaal.

Aanpak

Voor het onderzoek wordt gebruik gemaakt van dezelfde vraagstelling als in het verleden bij de jaarlijkse uitvraag. Hierdoor blijven de resultaten vergelijkbaar. Ook wordt vooreerst van dezelfde media gebruik gemaakt. Voor het LLV 100% digitaal, we beschikken van alle ouders/verzorgers over een mailadres. Voor het WMO hoofdzakelijk door de vragenlijst per post toe te sturen aan de geselecteerde groep. Er wordt onderzocht of het voor de WMO-groep mogelijk is het onderzoek uit te zetten via de mobiele telefoon, bv. Door gebruik te maken van Whatsapp.

Elke inwoner wordt in principe eenmaal benaderd. Gebruikers van de Jobinder diensten die in een kwartaal benaderd zijn en hebben gereageerd worden bij de volgende kwartalen overgeslagen.

Resultaten

In de bijgevoegde rapportages kunt u zien dat:

- De respons representatief is, in beide onderzoeken ruim boven de 30%
- Voor WMO het waarderingscijfer op 8,1 uitkomt
- Voor LLV het waarderingscijfer op 7,9 uitkomt

Dit levert gemiddeld een 8,0 op.



**GR Mobiliteitsbureau
Noordoost Fryslân
Geactualiseerde
Begroting 2026
en 2027**

**Hynstebloem 4
9104 BR Damwâld
info@mobiliteitsbureau.nl**

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	3
1.1.	Taken Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân.....	3
1.2.	Bedrijfsvoeringsorganisatie Mobiliteitsbureau	4
1.3.	Organogram Mobiliteitsbureau	5
2.	Het programmaplan van de beleidsbegroting.....	6
2.1.	Beleidskaders 2026 en 2027	6
3.	De BBV paragrafen van de beleidsbegroting.....	11
3.1.	Paragraaf lokale heffingen.....	11
3.2.	Paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing	11
3.3.	Paragraaf onderhoud kapitaalgoederen	12
3.4.	Paragraaf financiering.....	12
3.5.	Paragraaf bedrijfsvoering	13
3.6.	Paragraaf verbonden partijen	13
3.7.	Paragraaf grondbeleid	13
4.	Financiële begroting	14
4.1.	Budgettaire kaders	14
4.2.	Toelichting begroting.....	16
4.3.	Opbrengsten deelnemers	17
4.4.	Kosten overhead.....	17
5.	Bijlagen.....	19
5.1.	Geprognosticeerde balans.....	19
5.2.	Overzicht van structurele en incidentele baten en lasten	20
5.3.	Bijdrage per deelnemer 2026-2027	21
5.4.	Definitie prestatie-indicatoren	23

1 Inleiding

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

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

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

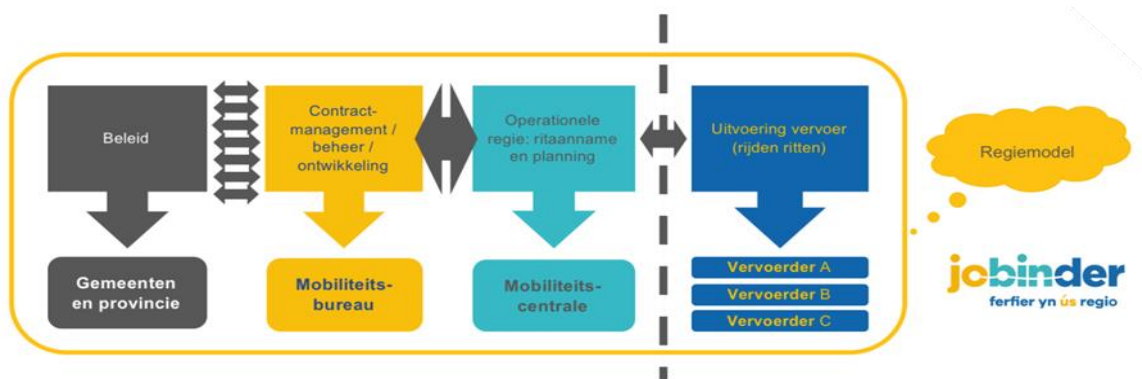
De te verwachten bedragen voor de percelen op de vaste wal van Fryslân vallen minder makkelijk te vergelijken met de prijzen zoals die golden voor 2026. Hiervoor zijn verschillende factoren verantwoordelijk:

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

1.1. Taken Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân

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

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



1.2. Bedrijfsvoeringsorganisatie Mobiliteitsbureau

Voor de inrichting van het Mobiliteitsbureau is door de partners gekozen voor een bedrijfsvoeringsorganisatie. Een bedrijfsvoeringsorganisatie is een lichte vorm van GR omdat het een enkel bestuur heeft. Van alle partners is één collegelid vertegenwoordigd in het bestuur. Het Mobiliteitsbureau voert alleen uitvoeringstaken uit en maakt geen beleid. Doordat het een eigen begroting opstelt, is het financieel transparant. Elke deelnemer heeft bij deze vorm evenveel zeggenschap.

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

Bestuur Mobiliteitsbureau

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

De samenstelling van het bestuur is als volgt:

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

Bestuurders gemeenten:



T. Brinkman C.A. Wielstra E. Vellinga - Zeilstra D.A. Fokkema

Bestuurder

Provincie:



M.A.C. de Vries

De secretaris:



Sj. Hoekstra

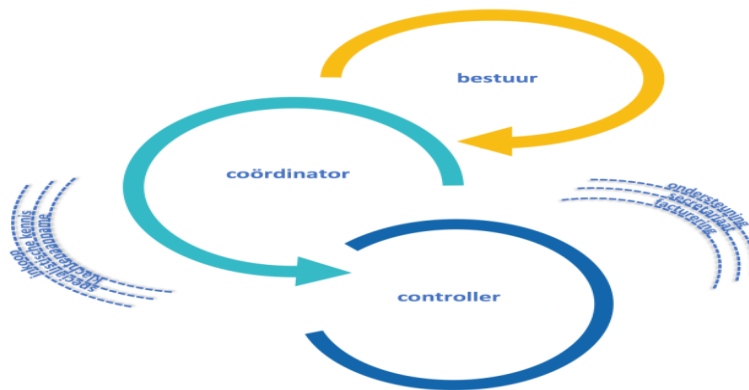
1.3. Organogram Mobiliteitsbureau

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

Coördinator de heer P. Maasbommel

Controller de heer J. Dijkstra

Mevrouw T. Lijzenga verzorgt de secretariële en financiële ondersteuning.



Coördinator



Controller



Secretariaat

2. Het programmaplan van de beleidsbegroting

2.1. Beleidskaders 2026 en 2027

In Noordoost Fryslân hebben vier gemeenten en de provincie Fryslân het WMO-vervoer, het leerlingenvervoer, gymvervoer en het Jeugdwetvervoer gezamenlijk georganiseerd. De concessiehouder busvervoer Qbuzz heeft de regie over de Opstapper belegd bij Kijlstra Personenvervoer te Drachten. Dit bedrijf heeft de uitvoering van dit vervoer in de Jobinder regio toegewezen aan Taxi Dorenbos en Taxicentrale Waaksma. Deze beide vervoerders staan onder contract bij Jobinder. Met Taxi Dorenbos is afgesproken dat deze ritten worden doorgezet naar de Mobiliteitscentrale. Soortgelijke afspraken zijn gemaakt voor het zittend zorgvervoer in de Jobinder regio. Deze beide vervoersoorten geven Jobinder de mogelijkheid de combinatiegraad in met name het WMO-vervoer te verhogen en daarmee de kosten van dit vervoer voor de gemeenten te verlagen.

De gemeenten en de Provincie hebben voor de organisatie van de hiervoor genoemde vervoersvormen een Mobiliteitsbureau opgericht in de vorm van een samenwerkingsverband op basis van de Wet Gemeenschappelijke Regelingen. Naast de vier bij de Gemeenschappelijke Regeling aangesloten gemeenten maken ook de gemeenten Ameland en Schiermonnikoog gebruik van de vervoersdiensten van Jobinder op het vasteland van Fryslân. Deze gemeenten hebben daarvoor een DienstverleningsOvereenkomst met het Mobiliteitsbureau afgesloten. De partners in de GR blijven verantwoordelijk voor het beleid.

Het Mobiliteitsbureau is een publiekrechtelijk orgaan en voert namens de partners het contractmanagement en beheer uit en zorgt daarnaast voor de doorontwikkeling van het vervoersysteem.

Doelstelling is met de bestaande budgetten de leefbaarheid in Noordoost Fryslân te handhaven door optimale bereikbaarheid binnen het gehele gebied te waarborgen. Hierbij moet rekening gehouden worden met de te verwachten toename van het betreffende kleinschalig vervoer door verdere vergrijzing en op langere termijn bevolkingskrimp.

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

Basis op orde

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

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

Het WMO-vervoer, het zittend ziekenvervoer en de Opstapper vallen onder programma 1. Dit vervoer wordt volledig door de vervoerder die het perceel toegewezen heeft gekregen uitgevoerd. Het leerlingenvervoer, het gymvervoer en vervoer in het kader van de Jeugdwet vallen onder programma 2. Hiervoor is extra capaciteit beschikbaar. De overhead valt onder programma 3. Een specificatie van de overhead is opgenomen in paragraaf 4.2 Toelichting begroting.

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



Actieplan doorontwikkeling

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

1. Stimuleren OV en andere vervoeroplossingen
2. Instroom nieuwe vervoersvormen of partners
3. Aanpassen spelregels
4. Op maat toegang tot vervoer

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

Dashboard Jobinder 2026-2027

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

Tabel 1.

Klanttevredenheid

Deze indicatoren hebben betrekking op programma 1 Vraagafhankelijk vervoer en programma 2 Routevervoer. De klanttevredenheid is een belangrijke graadmeter van de tevredenheid van de klanten over het vervoersysteem Jobinder. Deze wordt gemeten via een elektronische of schriftelijke enquête. De streefwaarde is 8,0. Een breed uitgevoerd onderzoek eind 2025 heeft voor het WMO-vervoer een waarde van 8,0 opgeleverd en voor het leerlingenvervoer een 7,7, waarmee het gemiddelde op 7,9 uitkwam.

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

Kwaliteit

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

Voor het No show percentage voor vraagafhankelijk vervoer wordt een maximum van 2,0% beoogd. Voor het routevervoer wordt ook een stiptheidspercentage van 95,0 procent ten doel gesteld.



Financieel

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

De kosten per beladen WMO- en zittend zorgvervoer kilometer worden voor 2027 begroot op € 2,61 (doel 2026 is € 2,54). De kosten per beladen kilometer voor leerlingenvervoer voor 2027 op € 0,99 (doel 2026 is € 0,96). Hierbij is rekening gehouden met een verwachte prijsstijging van drie procent in 2027.

Efficiency

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

3. De BBV paragrafen van de beleidsbegroting

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

3.1. Paragraaf lokale heffingen

Bij het Mobiliteitsbureau is geen sprake van lokale heffingen.

3.2. Paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing

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

Een geactualiseerde inventarisatie van de risico's van de GR leidt tot het volgende overzicht:

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

* Geactualiseerd maart 2026

Tabel 2.

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

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

Het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) bepaalt dat gemeenschappelijke regelingen een basis set van financiële kengetallen moeten opnemen in de begroting en de jaarrekening, om op eenvoudige wijze inzicht te geven in de financiële positie. De volgende kengetallen zijn (ook) van toepassing op het Mobiliteitsbureau:

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

Tabel 3

Doordat de baten en lasten van het Mobiliteitsbureau worden afgerekend met de partners, het Mobiliteitsbureau geen onroerend goed exploiteert en geen vermogen wordt opgebouwd, hebben deze kengetallen beperkte waarde.

3.3. Paragraaf onderhoud kapitaalgoederen

Bij het Mobiliteitsbureau is geen sprake van kapitaalgoederen.

3.4. Paragraaf financiering

Deze paragraaf biedt inzicht in de financieringsbehoefte. Het Mobiliteitsbureau kent geen investeringen en reserves en geen geldleningen. Een beperkte financiële buffer maakt het noodzakelijk om de liquiditeitspositie goed te monitoren. De uitgaven en opbrengsten van de gemeenschappelijke regeling vertonen geen gelijk patroon. De vergoedingen voor de bedrijfsvoering en aan de vervoerders lopen het hele jaar door met piekmomenten in bepaalde perioden. De financiële bijdragen van de deelnemers van de GR vinden per kwartaal plaats. In artikel 19 van het instellingsbesluit van de GR is opgenomen dat “de deelnemende gemeenten en provincie bij wijze van voorschot vóór 15 januari, 15 april, 15 juli en 15 oktober telkens één vierde gedeelte van de voor dat jaar geldende bijdrage betalen”.

3.5. Paragraaf bedrijfsvoering

Deze paragraaf verschaft inzicht in de stand van zaken en beleidsvoornemens ten aanzien van de bedrijfsvoering. De GR maakt gebruik van drie medewerkers die in dienst zijn van de gemeente Noard-east-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 Noard-east-Fryslân.

De sturing van de GR is geoptimaliseerd door de ontwikkeling van een set prestatie indicatoren om de voortgang op het gebied van klanttevredenheid, kwaliteit, financiën en efficiency te meten. De rapportage over de indicatoren is nu integraal onderdeel van de planning en control cyclus van het Mobiliteitsbureau. De ontwikkeling van de prestatie indicatoren wordt dagelijks geactualiseerd in het nieuw ingerichte dashboard dat door de Mobiliteitscentrale is aangeboden in hun inschrijving voor het nieuwe contract. Hierdoor kan er sneller dan voorheen worden bijgestuurd en geacteerd op ongunstige ontwikkelingen.

3.6. Paragraaf verbonden partijen

Het Mobiliteitsbureau heeft geen bestuurlijke en financiële belangen in andere organisaties.

3.7. Paragraaf grondbeleid

Bij het Mobiliteitsbureau is geen sprake van grondbeleid of het exploiteren van gronden.



4. Financiële begroting

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

Tabel 4.

4.1. Budgettaire kaders

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

Er wordt één begroting opgesteld voor het gehele regiemodel. De ramingen zijn inclusief btw en afgerond op honderden euro's. Op aangeven van de accountant worden de reizigersbijdragen voor de WMO en Opstapper bruto gepresenteerd in deze begroting in zowel de baten als de lasten. In de bijdragen per partner worden voor het WMO-vervoer de netto lasten aangegeven. De netto lasten per partner bestaan uit de bruto lasten minus de reizigersbijdragen. De bijdragen van de partners worden

bepaald op basis van de uitgangspunten zoals beschreven in de regeling en de memo verdeelsleutel kosten regiemodel vervoer, vastgesteld door alle betrokken colleges op 8 november 2016. In de regeling is afgesproken om de bijdragen van de partners elk kwartaal te bevoorschotten. En deze verdeelsleutels elk jaar te actualiseren. De verdeelsleutels in deze begroting zijn geactualiseerd op basis van de procentuele kostenverdeling binnen Jobinder over 2025.

Verdeling van de kosten over de partners

Uitgangspunten voor de verdeling van de kosten:

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

4.2. Toelichting begroting

Toelichting geactualiseerde begroting 2026

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

Toelichting begroting 2027

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

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

4.3. Opbrengsten deelnemers

Het Mobiliteitsbureau heeft geen eigen vermogen en reserves. Jaarlijks worden de kosten conform vastgestelde verdeelsleutels verdeeld over de partners. Aan het begin van elk kwartaal bevoorschotten de partners het Mobiliteitsbureau conform het aandeel in de begroting. Aan het eind van het jaar ontvangt elke partner een eindafrekening per vervoersvorm.

De bevoorschotting door de partners op basis van de geactualiseerde begroting 2026 ziet er als volgt uit:

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

Tabel 5.

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

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

Tabel 6.

4.4. Kosten overhead

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

Kosten programma 3 Mobiliteitsbureau

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

Tabel 7.

Vennootschapsbelasting

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

Algemene dekkingsmiddelen en mutaties reserves

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



5. Bijlagen

5.1. Geprognosticeerde balans

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

Tabel 8.

De vorderingen in de jaarrekening hebben betrekking op het uitzetten van gelden bij het Rijk in het kader van schatkistbankieren. In de geprognosticeerde balans wordt vanaf 2026 rekening gehouden met € 532.000 - € 599.000 aan uitstaand geld in het kader van schatkistbankieren. Voor de vergelijking zijn de geprognosticeerde balanswaarden van de vastgestelde begroting 2026 ook opgenomen bij alle onderdelen.

De liquide middelen in de jaarrekening hebben betrekking op het banksaldo. In de geprognosticeerde balans wordt vanaf 2026 rekening gehouden met jaarlijks € 308.000 – € 347.000 aan liquide middelen.

De nog te ontvangen bedragen hebben betrekking op nog te ontvangen financiële bijdragen van de deelnemers van de GR (de afrekeningen na het aflopen van het boekjaar). In de geprognosticeerde balans wordt vanaf 2026 rekening gehouden met jaarlijks € 222.000 – € 249.000 aan nog te ontvangen bijdragen van de deelnemers.

Het eigen vermogen van de GR is en blijft door de systematiek van het jaarlijks direct verrekenen van mee- en tegenvallers met de deelnemers nihil.

De vlottende schuld wordt voor de jaren vanaf 2026 geraamd op € 352.000 - € 396.000.

De nog te betalen bedragen hebben betrekking op nog te verrekenen bedragen met de partners. In de geprognosticeerde balans wordt vanaf 2026 rekening gehouden met jaarlijks € 710.000 – € 799.000 aan nog te betalen crediteuren. Dit heeft met name betrekking op regie- en vervoerskosten over de maand december van het desbetreffende jaar.

5.2. Overzicht van structurele en incidentele baten en lasten

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

Tabel 9.

Voor 2026 en 2027 en volgende jaren zijn geen incidentele baten en lasten begroot. Vermeerderingen en verminderingen in de geraamde exploitatielasten worden één op één doorvertaald naar de deelnemersbijdragen (baten). Hierdoor is het begrote exploitatiesaldo in elk jaar nul.



5.3. Bijdrage per deelnemer 2026-2027

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

Geactualiseerde begroting 2026 inclusief BTW:

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

Tabel 10.

Geactualiseerde begroting 2026 exclusief BTW:

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

Tabel 11.

Begroting 2027 inclusief BTW:

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

Tabel 12.

Begroting 2027 exclusief BTW:

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

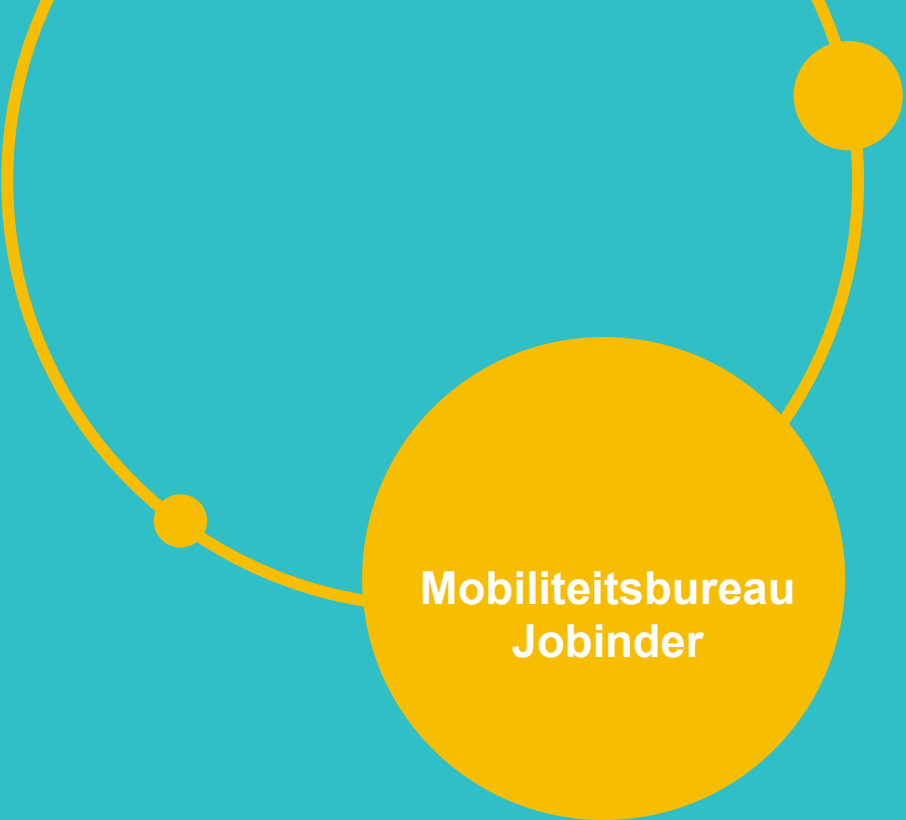
Tabel 13.

5.4. Definitie prestatie-indicatoren

Onderstaand is de definitie van de prestatie-indicatoren uit hoofdstuk 2 aangegeven.

Nr.	Prestatie indicator (KPI)	Definitie
Klanttevredenheid		
1	Klanttevredenheid totaal Jobinder	Gemiddelde waardering Jobinder vervoer op uitgevoerd vervoer van 0-10
2	Aantal klachten per 1.000 ritten	Aantal klachten per duizend ritten
Kwaliteit		
3	Stiptheidpercentage vraagafhankelijk vervoer	Percentage dat aangeeft hoeveel procent van het vraagafhankelijk vervoer op tijd worden opgehaald
4	No show % vraagafhankelijk vervoer	Percentage losgemelde 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 zorgvervoer inclusief BTW gedeeld door aantal beladen kilometers Wmo- en zittend zorgvervoer.
8	Kosten LLV per beladen km	Kosten regie en vervoer voor LLV inclusief BTW gedeeld door aantal beladen kilometers leerlingenvervoer
Efficiency en ontwikkeling		
9	Combinatiegraad ritten Wmo- en zorgvervoer	Percentage aantal ritten Wmo- en zorgvervoer dat gecombineerd wordt met andere ritten voor Wmo- en zorgvoer
10	Bezettingsgraad vraagafhankelijk vervoer	Aantal vervoerde cliënten per rit in het vraagafhankelijke vervoer
11	Gemiddeld aantal leerlingen per rit	Aantal vervoerde leerlingen gedeeld door aantal ritten leerlingenvervoer
12	Ritfactor basisvervoer	Aantal uitgevoerde ritten in het uitgevoerde basisvervoer per uur

Tabel 14.



**Mobiliteitsbureau
Jobinder**

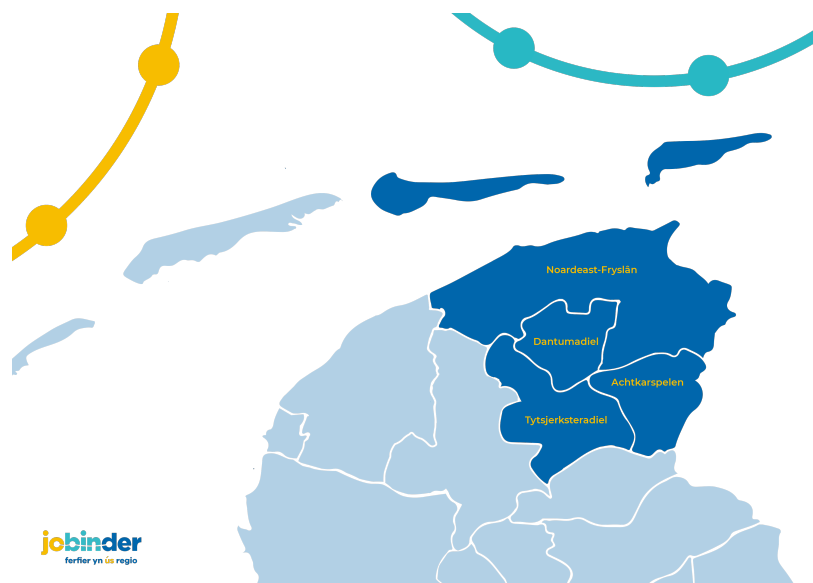


**Hynstebloem 4
9104 BR Damwâld
info@mobiliteitsbureau.nl**



Klanttevredenheid leerlingenvervoer

Cumulatieve rapportage 2026, Q1



Datum: 18-05-2026 / versie 1

Opdrachtgever: Dhr. ... / Jobinder

Opdrachtnemer: Dhr. R. Jansen / Marble Research B.V.

Inhoudsopgave

Samenvatting	2
Achtergrond	2
Totaalcijfer	2
Chauffeur	3
Voertuig	4
Informatievoorziening	5
Mobiliteitscentrale	6
Klachtenprocedure	7

Samenvatting

	Q1	Totaal
Totaalcijfer leerlingenvervoer	7,9	7,9
Rapportcijfer chauffeur	8,5	8,5
Rapportcijfer voertuig	8,2	8,2
Rapportcijfer informatievoorziening	7,7	7,7
Rapportcijfer ouderportaal	7,1	7,1
Rapportcijfer app	6,9	6,9
Rapportcijfer klantvriendelijkheid telefonist(e)	7,9	7,9
Totaalcijfer mobiliteitscentrale Jobinder	7,7	7,7

Tabel 1: Alle rapportcijfers

Achtergrond

	Q1	Totaal
Respondenten	68	68
Leeftijd	10,3	10,3
Reistijd heenweg (min.)	36	36
Reistijd terugweg (min.)	37	37

Tabel 2: Respondenten, gemiddelde leeftijd en gemiddelde reistijd

	Q1		Totaal	
	aantal	kol. %	aantal	kol. %
Basisschool	2	3%	2	3%
Voortgezet onderwijs	2	3%	2	3%
Speciaal basisonderwijs (SBO)	33	49%	33	49%
Speciaal onderwijs (SO)	17	25%	17	25%
Voortgezet speciaal onderwijs (VSO)	14	21%	14	21%
Totaal	68	100%	68	100%

Tabel 3: Verdeling naar schoolsoort

Totaalcijfer

	Q1	Totaal
Totaalcijfer leerlingenvervoer	7,9	7,9

Tabel 4: Totaalcijfer leerlingenvervoer

Chauffeur

	Q1	Totaal
Rapportcijfer chauffeur	8,5	8,5

Tabel 5: Rapportcijfer chauffeur

		Q1		Totaal	
		aantal	kol. %	aantal	kol. %
Helpt voldoende bij in- en uitstappen	Mee eens	55	87%	55	87%
	Noch mee eens/oneens	3	5%	3	5%
	Mee oneens	5	8%	5	8%
	Totaal	63	100%	63	100%
Is beleefd	Mee eens	64	96%	64	96%
	Noch mee eens/oneens	3	4%	3	4%
	Mee oneens	0	0%	0	0%
	Totaal	67	100%	67	100%
Omgang met kinderen is prettig	Mee eens	62	97%	62	97%
	Noch mee eens/oneens	1	2%	1	2%
	Mee oneens	1	2%	1	2%
	Totaal	64	100%	64	100%
Zet hulpmiddelen goed vast	Mee eens	17	89%	17	89%
	Noch mee eens/oneens	1	5%	1	5%
	Mee oneens	1	5%	1	5%
	Totaal	19	100%	19	100%
Ziet toe op gebruik veiligheidsgordel	Mee eens	62	95%	62	95%
	Noch mee eens/oneens	2	3%	2	3%
	Mee oneens	1	2%	1	2%
	Totaal	65	100%	65	100%

Tabel 6: Stellingen chauffeur

Voertuig

	Q1	Totaal
Rapportcijfer voertuig	8,2	8,2

Tabel 7: Rapportcijfer voertuig

		Q1		Totaal	
		aantal	kol. %	aantal	kol. %
Er heerst rust in de taxi/bus	Mee eens	46	75%	46	75%
	Noch mee eens/oneens	12	20%	12	20%
	Mee oneens	3	5%	3	5%
	Totaal	61	100%	61	100%
Kind zit comfortabel in taxi/bus	Mee eens	62	93%	62	93%
	Noch mee eens/oneens	5	7%	5	7%
	Mee oneens	0	0%	0	0%
	Totaal	67	100%	67	100%
Sfeer in de taxi/bus is goed	Mee eens	54	83%	54	83%
	Noch mee eens/oneens	11	17%	11	17%
	Mee oneens	0	0%	0	0%
	Totaal	65	100%	65	100%
Taxi/bus is schoon en netjes	Mee eens	51	94%	51	94%
	Noch mee eens/oneens	2	4%	2	4%
	Mee oneens	1	2%	1	2%
	Totaal	54	100%	54	100%

Tabel 8: Stellingen voertuig

Informatievoorziening

	Q1	Totaal
Rapportcijfer informatievoorziening	7,7	7,7
Rapportcijfer ouderportaal	7,1	7,1
Rapportcijfer app	6,9	6,9

Tabel 9: Rapportcijfers informatievoorziening

		Q1		Totaal	
		aantal	kol. %	aantal	kol. %
Bekend met ouderportaal	Ja	53	78%	53	78%
	Nee	15	22%	15	22%
	Totaal	68	100%	68	100%
Bekend met website Jobinder	Ja	61	90%	61	90%
	Nee	7	10%	7	10%
	Totaal	68	100%	68	100%

Tabel 10: Bekendheid website en ouderportaal

		Q1		Totaal	
		aantal	kol. %	aantal	kol. %
Gebruik ouderportaal/app	Ja, ik gebruik de app	42	79%	42	79%
	Ja, ik gebruik de website	3	6%	3	6%
	Ja, ik gebruik app en website	4	8%	4	8%
	Nee, ik gebruik het ouderportaal/de app niet	4	8%	4	8%
	Totaal	53	100%	53	100%

Tabel 11: Gebruik ouderportaal/app

Mobiliteitscentrale

	Q1	Totaal
Rapportcijfer klantvriendelijkheid telefonist(e)	7,9	7,9
Totaalcijfer mobiliteitscentrale Jobinder	7,7	7,7

Tabel 12: Rapportcijfers mobiliteitscentrale

		Q1		Totaal	
		aantal	kol. %	aantal	kol. %
Telefonisch contact met mobiliteitscentrale	Ja	52	76%	52	76%
	Nee	16	24%	16	24%
	Totaal	68	100%	68	100%

Tabel 13: Contact mobiliteitscentrale

		Q1		Totaal	
		aantal	kol. %	aantal	kol. %
Contacten met mobiliteitscentrale zijn prettig	Mee eens	52	83%	52	83%
	Noch mee eens/oneens	8	13%	8	13%
	Mee oneens	3	5%	3	5%
	Totaal	63	100%	63	100%
Mobiliteitscentrale informeert goed bij wijzigingen	Mee eens	40	66%	40	66%
	Noch mee eens/oneens	9	15%	9	15%
	Mee oneens	12	20%	12	20%
	Totaal	61	100%	61	100%

Tabel 14: Stellingen mobiliteitscentrale

Klachtenprocedure

		Q1		Totaal	
		aantal	kol. %	aantal	kol. %
Afgelopen jaar klacht ingediend	Ja	9	13%	9	13%
	Nee	58	87%	58	87%
	Totaal	67	100%	67	100%
Bekend met klachtenprocedure	Ja	28	42%	28	42%
	Nee	39	58%	39	58%
	Totaal	67	100%	67	100%

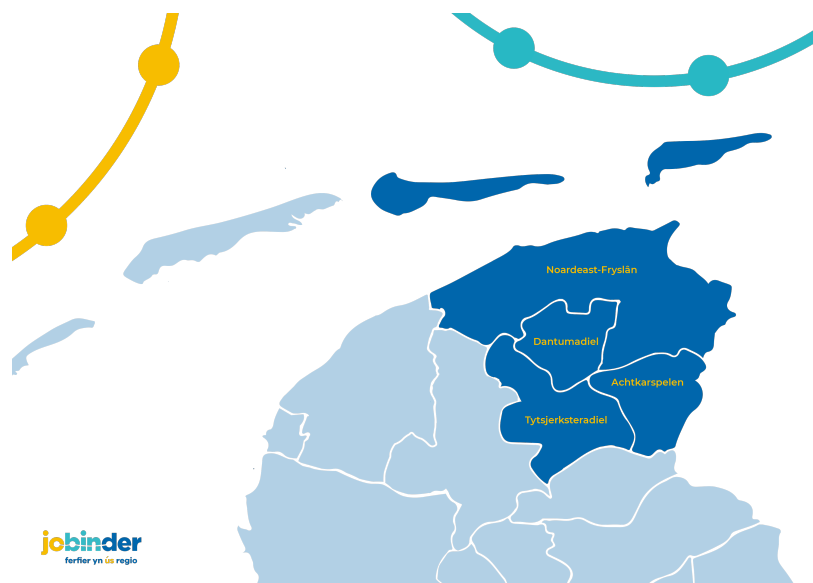
Tabel 15: Klachtenprocedure

		Q1		Totaal	
		aantal	kol. %	aantal	kol. %
Klacht goed opgelost	Tevreden	6	67%	6	67%
	Noch tevreden/ontevreden	3	33%	3	33%
	Ontevreden	0	0%	0	0%
	Totaal	9	100%	9	100%

Tabel 16: Oordeel afhandeling klacht

Klanttevredenheid Wmo-vervoer

Cumulatieve rapportage 2026, Q1



Datum: 18-05-2026 / versie 1

Opdrachtgever: Dhr. ... / Jobinder

Opdrachtnemer: Dhr. R. Jansen / Marble Research B.V.

Inhoudsopgave

Samenvatting	2
Achtergrond	2
Totaalcijfer	2
Reis en gebruik	3
Chauffeur, rit en reservering	5
Informatievoorziening	8
Klachtenprocedure	9
Vrijwillige vervoersdiensten	10
Belangrijkste aspecten	11

Samenvatting

	Q1	Totaal
Totaalcijfer Wmo-vervoer	8,1	8,1
Rapportcijfer klantvriendelijkheid telefonist(e) mobiliteitscentrale	8,5	8,5
Rapportcijfer chauffeur(s)	8,3	8,3
Rapportcijfer voertuig	7,7	7,7
Rapportcijfer website van Jobinder	7,8	7,8
Rapportcijfer mobiliteitscentrale Jobinder	8,1	8,1

Tabel 1: Alle rapportcijfers.

Achtergrond

	Q1		Totaal	
	aantal	kol. %	aantal	kol. %
Man	52	35%	52	35%
Vrouw	96	65%	96	65%
Overig	0	0%	0	0%
Totaal	151	100%	151	100%

Tabel 2: Respondenten naar gender.

	Q1	Totaal
Man	67	67
Vrouw	75	75
Overig	-	-
Totaal	72	72

Tabel 3: Gemiddelde leeftijd.

Totaalcijfer

	Q1	Totaal
Totaalcijfer Wmo-vervoer	8,1	8,1

Tabel 4: Totaalcijfer Wmo-vervoer.

Reis en gebruik

		Q1		Totaal	
		aantal	kol. %	aantal	kol. %
Wanneer heeft u voor het laatst met het Wmo-vervoer gereisd?	In de afgelopen week	45	30%	45	30%
	Vorige week	21	14%	21	14%
	Twee weken geleden	17	11%	17	11%
	Drie tot vier weken geleden	30	20%	30	20%
	Langer dan een maand geleden	33	22%	33	22%
	Weet niet	5	3%	5	3%
	Totaal	151	100%	151	100%

Tabel 5: Wanneer voor het laatst met het Wmo-vervoer gereisd.

		Q1		Totaal	
		aantal	kol. %	aantal	kol. %
Met welk voertuig reist u meestal met het Wmo-vervoer?	Taxi (personenauto)	109	44%	109	44%
	Gewone taxibus	93	37%	93	37%
	Toegankelijke taxibus (lage instap, geschikt voor rolstoel)	44	18%	44	18%
	Weet niet	1	0%	1	0%
	Anders, namelijk:	2	1%	2	1%
	Totaal	151	100%	151	100%

Tabel 6: Voertuig.

		Q1		Totaal	
		aantal	kol. %	aantal	kol. %
Voor welke reismotieven gebruikt u het Wmo-vervoer?	Bezoek partner/vrienden/familie in zorg- of verpleeginstelling	32	10%	32	10%
	Bezoek familie/vrienden thuis	95	30%	95	30%
	Van / naar werk	6	2%	6	2%
	Medische behandeling of verpleging in ziekenhuis	89	28%	89	28%
	Medische behandeling bij huisarts/fysiotherapeut/andere behandelaar	40	13%	40	13%
	Winkelen of boodschappen doen	21	7%	21	7%
	Onderwijs volgen	0	0%	0	0%
	Recreatie of sport	20	6%	20	6%
	Vrijwilligerswerk, mantelzorg of oppassen	3	1%	3	1%
	Anders, namelijk	13	4%	13	4%
Totaal		151	100%	151	100%

Tabel 7: Reismotief.

		Q1		Totaal	
		aantal	kol. %	aantal	kol. %
Hoe vaak maakt u gemiddeld gebruik van het Wmo-vervoer?	4 of meer keer per week	4	3%	4	3%
	1 tot 3 keer per week	26	17%	26	17%
	1 tot 3 keer per maand	61	40%	61	40%
	1 tot 2 dagen per kwartaal	34	23%	34	23%
	Minder dan 1 dag per kwartaal	12	8%	12	8%
	Dit was de eerste keer	2	1%	2	1%
	Weet niet	12	8%	12	8%
	Totaal	151	100%	151	100%

Tabel 8: Reisfrequentie.

		Q1		Totaal	
		aantal	kol. %	aantal	kol. %
Welke afstand legt u doorgaans af als u een rit maakt met het Wmo-vervoer?	0 tot 5 km	18	9%	18	9%
	5 tot 10 km	36	17%	36	17%
	10 tot 15 km	60	29%	60	29%
	Meer dan 15 km	87	42%	87	42%
	Weet niet	7	3%	7	3%
Totaal		151	100%	151	100%

Tabel 9: Afstand.

		Q1		Totaal	
		aantal	kol. %	aantal	kol. %
Maakt u wel eens gebruik van het Wmo-vervoer 's-avonds na 22:00 uur?	Ja	25	17%	25	17%
	Nee	126	83%	126	83%
	Totaal	151	100%	151	100%

Tabel 10: Reizen na 22:00 uur.

Chauffeur, rit en reservering

	Q1	Totaal
Rapportcijfer klantvriendelijkheid telefonist(e) mobiliteitscentrale	8,5	8,5
Rapportcijfer chauffeur(s)	8,3	8,3
Rapportcijfer voertuig	7,7	7,7

Tabel 11: Rapportcijfer klantvriendelijkheid mobiliteitscentrale, chauffeur en voertuig.

		Q1		Totaal	
		aantal	kol. %	aantal	kol. %
Hoe bestelt u een rit met het Wmo-vervoer?	Telefonisch via de mobiliteitscentrale	128	75%	128	75%
	Via het Wmo-portaal (website)	23	13%	23	13%
	Meestal bestelt iemand anders een rit voor mij	16	9%	16	9%
	Weet niet	2	1%	2	1%
	Anders, namelijk:	2	1%	2	1%
Totaal		151	100%	151	100%

Tabel 12: Rit bestellen.

		Q1		Totaal	
		aantal	kol. %	aantal	kol. %
De behulpzaamheid chauffeur bij het in-/uitstappen	Uitstekend	49	33%	49	33%
	Goed	84	56%	84	56%
	Matig	3	2%	3	2%
	Voldoende	12	8%	12	8%
	Onvoldoende	2	1%	2	1%
	Slecht	0	0%	0	0%
	Totaal	150	100%	150	100%
De vriendelijkheid van de chauffeur	Uitstekend	44	29%	44	29%
	Goed	86	57%	86	57%
	Matig	7	5%	7	5%
	Voldoende	13	9%	13	9%
	Onvoldoende	0	0%	0	0%
	Slecht	0	0%	0	0%
	Totaal	150	100%	150	100%
Het comfort tijdens de rit	Uitstekend	30	20%	30	20%
	Goed	82	55%	82	55%
	Matig	16	11%	16	11%
	Voldoende	18	12%	18	12%
	Onvoldoende	3	2%	3	2%
	Slecht	1	1%	1	1%
	Totaal	150	100%	150	100%
Het reserveringsgemak	Uitstekend	45	30%	45	30%
	Goed	91	61%	91	61%
	Matig	3	2%	3	2%
	Voldoende	9	6%	9	6%
	Onvoldoende	1	1%	1	1%
	Slecht	1	1%	1	1%
	Totaal	150	100%	150	100%
Het vastzetten van hulpmiddelen, zoals rolstoelen	Uitstekend	28	30%	28	30%
	Goed	57	61%	57	61%
	Matig	1	1%	1	1%
	Voldoende	8	9%	8	9%
	Onvoldoende	0	0%	0	0%
	Slecht	0	0%	0	0%
	Totaal	94	100%	94	100%

Tabel 13: Chauffeur, rit en reservering.

		Q1		Totaal	
		aantal	kol. %	aantal	kol. %
De betrouwbaarheid van het vervoer	Uitstekend	33	22%	33	22%
	Goed	94	63%	94	63%
	Matig	10	7%	10	7%
	Voldoende	11	7%	11	7%
	Onvoldoende	1	1%	1	1%
	Slecht	1	1%	1	1%
	Totaal	150	100%	150	100%
De prijs	Uitstekend	31	21%	31	21%
	Goed	94	64%	94	64%
	Matig	8	5%	8	5%
	Voldoende	13	9%	13	9%
	Onvoldoende	2	1%	2	1%
	Slecht	0	0%	0	0%
	Totaal	148	100%	148	100%
De reisduur	Uitstekend	22	15%	22	15%
	Goed	98	66%	98	66%
	Matig	14	9%	14	9%
	Voldoende	13	9%	13	9%
	Onvoldoende	1	1%	1	1%
	Slecht	1	1%	1	1%
	Totaal	149	100%	149	100%
De sociale veiligheid	Uitstekend	38	25%	38	25%
	Goed	94	62%	94	62%
	Matig	2	1%	2	1%
	Voldoende	13	9%	13	9%
	Onvoldoende	3	2%	3	2%
	Slecht	1	1%	1	1%
	Totaal	151	100%	151	100%

Tabel 14: Reisduur, prijs, betrouwbaarheid en veiligheid.

Informatievoorziening

	Q1	Totaal
Rapportcijfer website van Jobinder	7,8	7,8
Rapportcijfer mobiliteitscentrale Jobinder	8,1	8,1

Tabel 15: Rapportcijfer informatievoorziening.

		Q1		Totaal	
		aantal	kol. %	aantal	kol. %
Bekend met het Wmo-portaal/de website van Jobinder	Ja	65	43%	65	43%
	Nee	86	57%	86	57%
	Totaal	151	100%	151	100%

Tabel 16: Bekend met het Wmo-portaal/de website van Jobinder.

Klachtenprocedure

		Q1		Totaal	
		aantal	kol. %	aantal	kol. %
Afgelopen jaar klacht ingediend over het Wmo-vervoer	Ja	15	10%	15	10%
	Nee	136	90%	136	90%
	Totaal	151	100%	151	100%

Tabel 17: Klacht ingediend over het Wmo-vervoer.

		Q1		Totaal	
		aantal	kol. %	aantal	kol. %
Klacht goed opgelost	Zeetevreden	0	0%	0	0%
	Tevreden	6	40%	6	40%
	Noch tevreden/noch ontevreden	2	13%	2	13%
	Ontevreden	6	40%	6	40%
	Zeetevreden	1	7%	1	7%
	Anders, namelijk:	0	0%	0	0%
	Totaal	15	100%	15	100%

Tabel 18: Oordeel afhandeling klacht.

Vrijwillige vervoersdiensten

		Q1		Totaal	
		aantal	kol. %	aantal	kol. %
Met welke vrijwillige vervoersdiensten reist u wel eens?	BUMO	5	3%	5	3%
	Burgermobiel	4	3%	4	3%
	ANWB Automaatje	4	3%	4	3%
	Geen van bovenstaande	128	84%	128	84%
	Anders, namelijk:	12	8%	12	8%
Totaal		151	100%	151	100%

Tabel 19: Vrijwillige vervoersdiensten.

		Q1		Totaal	
		aantal	kol. %	aantal	kol. %
Hoe vaak reist u doorgaans met de vrijwillige vervoersdiensten?	Meerdere keren per week	1	4%	1	4%
	Minder dan een keer per week	3	13%	3	13%
	1 tot 3 keer per maand	10	43%	10	43%
	Minder dan 1 keer per maand	9	39%	9	39%
	Totaal	23	100%	23	100%

Tabel 20: Reisfrequentie vrijwillige vervoersdiensten.

Belangrijkste aspecten

		Q1		Totaal	
		aantal	kol. %	aantal	kol. %
De prijs	1e plaats	6	29%	6	29%
	2e plaats	9	43%	9	43%
	3e plaats	6	29%	6	29%
	Totaal	21	100%	21	100%
De vriendelijkheid van de chauffeur	1e plaats	12	19%	12	19%
	2e plaats	22	35%	22	35%
	3e plaats	28	45%	28	45%
	Totaal	62	100%	62	100%
Het comfort	1e plaats	11	41%	11	41%
	2e plaats	7	26%	7	26%
	3e plaats	9	33%	9	33%
	Totaal	27	100%	27	100%
Het gemak om een reservering te maken	1e plaats	26	47%	26	47%
	2e plaats	15	27%	15	27%
	3e plaats	14	25%	14	25%
	Totaal	55	100%	55	100%
Het gemak waarmee ik mijn reis kan plannen in mijn dagschema	1e plaats	9	28%	9	28%
	2e plaats	13	41%	13	41%
	3e plaats	10	31%	10	31%
	Totaal	32	100%	32	100%
Het gezamenlijk reizen met andere reizigers in het voertuig	1e plaats	0	0%	0	0%
	2e plaats	2	67%	2	67%
	3e plaats	1	33%	1	33%
	Totaal	3	100%	3	100%
Niet te lang onderweg te zijn	1e plaats	11	30%	11	30%
	2e plaats	12	32%	12	32%
	3e plaats	14	38%	14	38%
	Totaal	37	100%	37	100%
Op de hoogte te worden gebracht als een rit vertraagd is	1e plaats	15	37%	15	37%
	2e plaats	10	24%	10	24%
	3e plaats	16	39%	16	39%
	Totaal	41	100%	41	100%
Op het afgesproken tijdstip aankomen	1e plaats	26	37%	26	37%
	2e plaats	26	37%	26	37%
	3e plaats	18	26%	18	26%
	Totaal	70	100%	70	100%
Op het afgesproken tijdstip vertrekken	1e plaats	35	42%	35	42%
	2e plaats	28	33%	28	33%
	3e plaats	21	25%	21	25%
	Totaal	84	100%	84	100%

Tabel 21: Belangrijkste aspecten van het vervoer.

Aan: Bestuur
Van: Mobiliteitsbureau
Versie: 27 mei 2026
Onderwerp: **Tussentijdse rapportage t.m. het eerste kwartaal 2026**

Jobinder kent twaalf belangrijke prestatie indicatoren die samen een integraal dashboard vormen over het functioneren van het totale vervoerssysteem Jobinder in Noordoost Fryslân.

In bijgaande tussentijdse rapportage over het eerste kwartaal van 2026 wordt nader toegelicht hoe de realiteit zich verhoudt ten opzichte van de gestelde doelen op het gebied van klanttevredenheid, kwaliteit, financiën, efficiency en ontwikkeling.

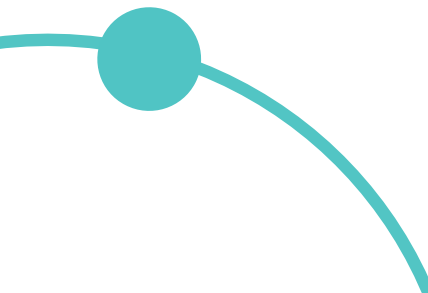
Er kan geconstateerd worden dat klanttevredenheid, de No Show in het vraagafhankelijk vervoer en de financiën op orde zijn. Aandachtspunten zijn de stiptheid, kosten per beladen km en combinatiegraad ritten WMO en zorgvervoer. Ten opzichte van de doelstellingen lopen we op deze onderdelen iets achter. Dit kan deels verklaard worden door de zeven dagen in januari en februari dat er door hevige sneeuwval niet gereden kon worden, maar er wel kosten zijn gemaakt en er veel vertragingen zijn opgetreden. Er wordt hard gewerkt om dit effect in de rest van het jaar weer te corrigeren, maar dat zal een behoorlijke inspanning vragen.

Het blijft van essentieel belang dat het huidige vervoer behouden blijft en dat nieuwe vervoersvormen worden toegevoegd. Zoals uitbreiding van het jeugdwetvervoer en toevoegen van andere door de gemeenten gefinancierde vervoersvormen zoals bijvoorbeeld het WMO dagbestedingsvervoer.

Er worden meer ZE voertuigen ingezet ter vervanging van afgeschreven voertuigen, maar dit kan niet afgedwongen worden. Inmiddels zijn de contracten voor de vervoerscapaciteit voor 2027 en later afgesloten met de nieuwe vervoerders en is duidelijk dat vanaf 1 januari 2027 volledig ZE zal worden gereden. Met de nieuwe vervoerders worden al implementatiegesprekken gevoerd, waarin vooral de overgang van personeel en het regelen van de laadcapaciteit hoog op de agenda staan.

Het bestuursbesluit:

Het bestuur neemt kennis van de actuele performance.



Nadere toelichting:

Dashboard Jobinder 2026

Nr.	Prestatie indicator (KPI)	Realisatie 2025	Geactualiseerde begroting 2026	Realisatie Q1-2026	Realisatie 2026
Klanttevredenheid					
1	Klanttevredenheid totaal Jobinder	7,9	8,0	8,0	8,0
2	Aantal klachten per 1.000 ritten	0,2	1,0	0,2	0,2
Kwaliteit					
3	Stiptheidpercentage vraagafhankelijk vervoer*	94,6%	95,0%	94,6%	94,6%
4	No show % vraagafhankelijk vervoer **	1,8%	2,0%	1,7%	1,7%
5	Stipheidspercentage routevervoer	95,0%	95,0%	94,0%	94,0%
Financiën					
6	Realisatie tov begroting	-1,5%	0,0%	-0,6%	-0,6%
7	Kosten Wmo- en zittend zorgvervoer per beladen km	€ 2,50	€ 2,54	€ 2,91	€ 2,91
8	Kosten LLV per beladen km	€ 0,95	€ 0,96	€ 1,19	€ 1,19
Efficiency en ontwikkeling					
9	Combinatiegraad ritten Wmo- en zorgvervoer	40,1%	43,0%	40,8%	40,8%
10	Bezettingsgraad vraagafhankelijk vervoer	1,47	1,48	1,45	1,45
11	Gemiddeld aantal leerlingen per rit	5,1	5,2	5,1	5,1
12	Ritfactor basisvervoer	1,66	1,68	1,59	1,59

Klanttevredenheid

Met ingang van 2026 wordt de klanttevredenheid per kwartaal gemeten. Daarvoor zijn meerdere redenen te geven. Allereerst is in het contract met de centrale per 1 januari 2025 vastgelegd dat er per kwartaal bonussen kunnen worden uitgekeerd. Ten tweede worden klanten nu bevraagd over ritten die maximaal 3 maanden in het verleden liggen en niet zoals eerder over het hele afgelopen jaar. De resultaten over het eerste kwartaal komen neer op een 7,9 in routevervoer en een 8,1 in het vraagafhankelijk vervoer. Voor heel Jobinder komt dit neer op een 8,0 gemiddeld. De respons is representatief en ligt ongeveer op het niveau van de jaarlijkse enquête uit het verleden.

Overzicht klachten t.m. 31-03-2026

Omschrijving	Aantal	Verwijtbaar	Percentage	Toelichting verwijtbaar
Te vroeg/laat opgehaald	3	1	33%	Planning / telefonie / drukte / chauffeur / storing
Houding/gedrag chauffeurs	2	1	50%	Rijgedrag / navigatie/ humeur
Clïent niet opgehaald	3	2	67%	planning / chauffeur /communicatie m. gemeente /school
Rit te lang onderweg	1	1	100%	verwijtbaar aan planning MC/vervoerders
Beleid gemeente	4	1	25%	verwijtbaar aan planning MC/vervoerders
Totaal	13	6	46%	

13 klachten over 3 maanden is erg laag. In de periode waarop de klachten betrekking hebben zijn meer dan 83.000 ritten uitgevoerd. Dit komt neer op een klachtenpercentage van 0,2 per 1000 ritten.

Kwaliteit

Het stiptheidspercentage in het vraagafhankelijk vervoer bedroeg 94,6% en in het routevervoer 94,0%. Dit ligt onder de doelstelling van 95,0%. Bij deze streefwaarden arriveert de taxi bij 95,0% van de ritten binnen een tijdvenster van vijftien minuten vóór tot vijftien minuten na de gewenste tijd. Zoals al eerder opgemerkt wordt dit voor een belangrijk deel veroorzaakt door de problemen met sneeuwval in het begin van het jaar. Er vindt geregeld overleg met de Mobiliteitscentrale plaats om hierin wel de vinger aan de pols te houden en waar mogelijk bij te sturen.

Het 'No show percentage' voor het vraagafhankelijke vervoer bedroeg 1,5%. Dit is beter dan de doelstelling van 2,0%.

Financiën

Omschrijving	Begroot Q1-2026			Realisatie Q1-2026			Verschil Real.-Begr. 2026		
	Excl. BTW	BTW	Incl. BTW	Excl. BTW	BTW	Incl. BTW	Excl. BTW	BTW	Incl. BTW
MC vraagafh vervoer	€ 136.674	€ 28.701	€ 165.375	€ 141.895	€ 29.798	€ 171.693	€ 5.222	€ 1.097	€ 6.318
Wmo bruto lasten	€ 596.789	€ 53.711	€ 650.500	€ 589.065	€ 53.016	€ 642.081	€ -7.724	€ -695	€ -8.419
Reizigersbijdrage Wmo	€ -74.150	€ 0	€ -74.150	€ -50.720	€ 0	€ -50.720	€ 23.430	€ 0	€ 23.430
Subtotaal WMO netto lasten	€ 522.639	€ 53.711	€ 576.350	€ 538.346	€ 53.016	€ 591.362	€ 15.707	€ -695	€ 15.012
Programma 1 Vraagafhankelijk vervoer	€ 659.313	€ 82.412	€ 741.725	€ 680.241	€ 82.814	€ 763.055	€ 20.929	€ 401	€ 21.330
MC routevervoer	€ 35.614	€ 7.479	€ 43.092	€ 33.207	€ 6.973	€ 40.180	€ -2.407	€ -505	€ -2.912
Leerlingenvervoer	€ 817.255	€ 73.553	€ 890.808	€ 813.714	€ 73.234	€ 886.948	€ -3.541	€ -319	€ -3.859
Vervoer Oekraïense leerlingen	€ 40.796	€ 3.672	€ 44.468	€ 20.871	€ 1.878	€ 22.749	€ -19.925	€ -1.793	€ -21.718
Gymvervoer	€ 42.865	€ 3.858	€ 46.723	€ 41.809	€ 3.763	€ 45.572	€ -1.056	€ -95	€ -1.151
Jeugdwevervoer	€ 4.794	€ 431	€ 5.225	€ 2.083	€ 187	€ 2.270	€ -2.711	€ -244	€ -2.955
Programma 2 Routevervoer	€ 941.323	€ 88.993	€ 1.030.315	€ 911.683	€ 86.036	€ 997.720	€ -29.639	€ -2.956	€ -32.595
Mobiliteitsbureau regulier	€ 102.479	€ 21.521	€ 124.000	€ 101.796	€ 21.377	€ 123.173	€ -683	€ -144	€ -827
Programma 3 Overhead	€ 102.479	€ 21.521	€ 124.000	€ 101.796	€ 21.377	€ 123.173	€ -683	€ -144	€ -827
Totaal GR Mobiliteitsbureau	€ 1.703.114	€ 192.926	€ 1.896.040	€ 1.693.721	€ 190.227	€ 1.883.948	€ -9.394	€ -2.698	€ -12.092
								Proc. afwijking	-0,6%

De belangrijkste financiële prestatie-indicator betreft de absolute afwijking van de door het bestuur vastgestelde begroting 2026. Doelstelling is niet negatief af te wijken ten opzichte van de geactualiseerde begroting. Tot en met maart 2026 is ten opzichte van de geactualiseerde begroting een overschot te constateren van € 12.092 (-/- 0.6%). De overschrijding ter grootte van € 21.330 (+ 1,1%) op programma 1. (Vraagafhankelijk vervoer) wordt ruimschoots gecompenseerd. Deze hogere kosten voor dit vervoer hebben met name te maken met toegenomen WMO vervoer en afgenomen Opstapper vervoer.

De kosten van programma 2. (Routevervoer) en 3. (Kosten Mobiliteitsbureau) komen respectievelijk € 32.595 (-/- 1,7%) en € 827 (-/- 0,0%) lager uit.

De kosten van vraagafhankelijk vervoer per beladen kilometer van gemiddeld € 2,91 weken ongunstig af ten opzichte van de in de begroting gehanteerde streefwaarde van € 2,54. De kosten per beladen kilometer voor Jobinder leerlingen vervoer bedroegen € 1,19. Dit is hoger dan de doelstelling van € 0,96 per beladen km. Met name door de eerder genoemde problemen begin

januari is de kostprijs per beladen km in het totale vervoer hoger dan begroot. In het eerste kwartaal van 2026 werd 16,3% van de routes met twee of minder leerlingen uitgevoerd.

Efficiency en ontwikkeling

Tot en met het kwartaal 1 van 2026 kan geconstateerd worden dat de efficiency binnen Jobbinder onder druk staat. Op alle fronten blijven de cijfers achter bij de gestelde doelen. Zoals al vaker opgemerkt is dit deels te wijten aan de problemen in januari en februari, maar met name de combinatiegraad vraagafhankelijk vervoer baart zorgen en is onderwerp van gesprek tussen Mobiliteitsbureau, Mobiliteitscentrale en vervoerder Dorenbos, die het zorgvervoer inbrengt.

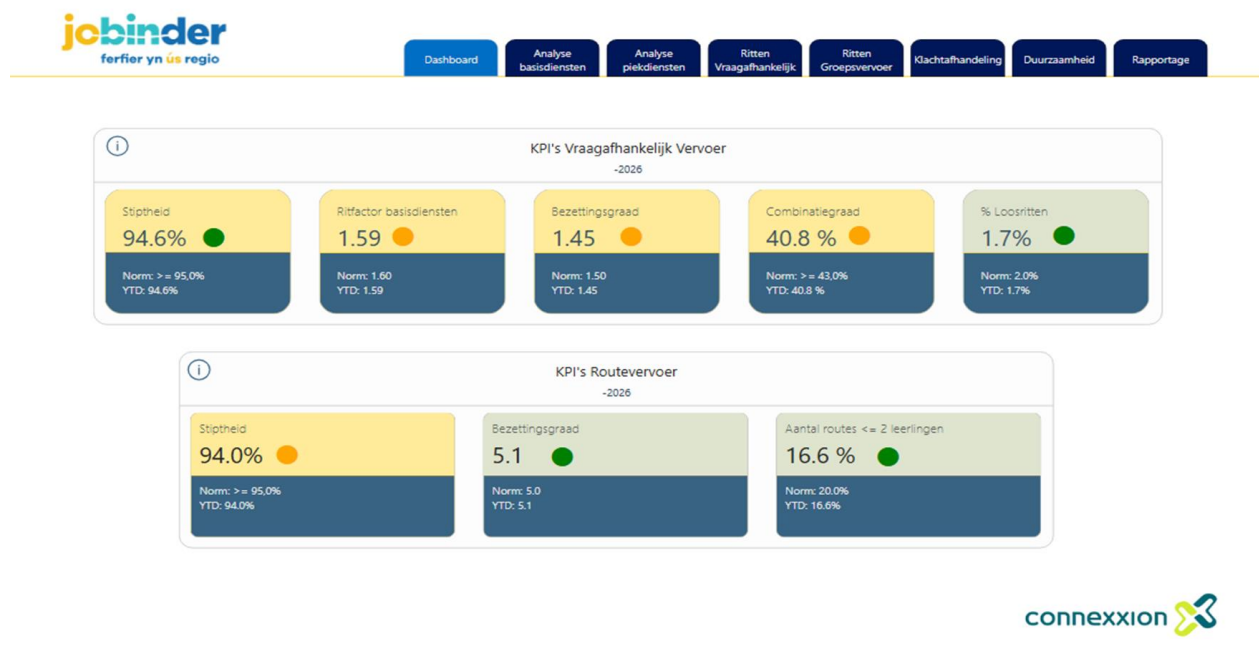
Conclusie

Er kan geconstateerd worden dat de klanttevredenheid en financiën grotendeels op orde zijn.

Uitdagingen voor het komende jaar voor het Mobiliteitsbureau zijn:

- 1) Het weer op orde krijgen van kwaliteit en efficiency.
- 2) Het in goede banen leiden van de implementatie van de nieuwe vervoerscontracten per 1 januari 2027.
- 3) Het bewaken van adequaat contractmanagement in de tweede helft van 2026. De huidige vervoerscontracten lopen op het eind, maar de prestatie en contractuele afspraken moet gehandhaafd blijven tot eind 2026.

Online dashboard Jobbinder t.m. eerste kwartaal 2026



Bijlage definities prestatie-indicatoren 2026:

Nr.	Prestatie indicator (KPI)	Definitie
Klanttevredenheid		
1	Klanttevredenheid totaal Jobbinder	Gemiddelde waardering Jobbinder 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 zorgvervoer 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 zorgvervoer
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

2 juli 2026

ACCOUNTANTSVERSLAG

GR Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân (Jobinder)



Aanbiedingsbrief

Aan het bestuur van
GR Mobiliteitsbureau Noordoost
Fryslân
Hynstebloom 4
9104 BR Damwâld

Leeuwarden, 2 juli 2026

Ter informatie: De digitale versie van dit document is vanaf de inhoudsopgave interactief. Aan de hand van de navigatiebalk bovenaan de pagina kan door het document genavigeerd worden.

[← Vorige pagina](#) [→ Volgende pagina](#)

[📖 Inhoudsopgave](#) [☰ Bijlagen](#)

Geachte leden van het bestuur,

Naar aanleiding van onze controle van de jaarrekening 2025 van GR Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân (hierna: Jobinder) brengen wij door middel van deze rapportage verslag uit over de relevante zaken die zijn voortgekomen uit de door ons uitgevoerde controle.

Dit rapport gaat in op onze belangrijkste controlebevindingen. Het document bevat tevens onze mededelingen uit hoofde van onze functie als controlerend accountant aan het bestuur, voor zover noodzakelijk geacht. Waar mogelijk gaan onze bevindingen vergezeld van aanbevelingen voor verbetering.

De jaarrekening 2025 is opgesteld met inachtneming van het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV). In de jaarrekening is tevens de rechtmatigheidsverantwoording van het bestuur opgenomen. Onze controle is gericht op de getrouwheid van de jaarrekening, inclusief de getrouwheid van deze rechtmatigheidsverantwoording.

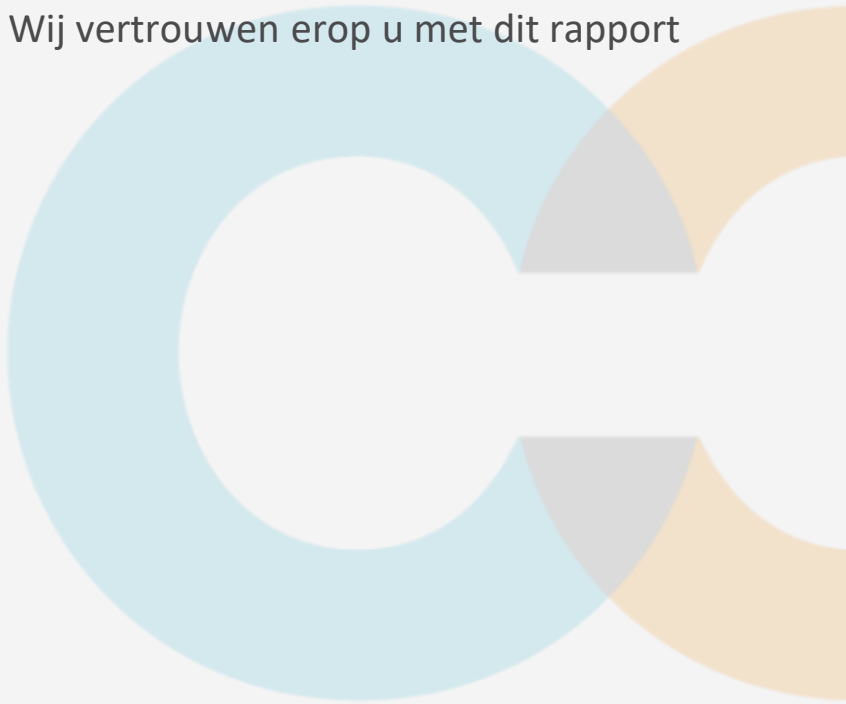
Dit rapport is uitsluitend bestemd voor gebruik door het bestuur van Jobinder en mag niet voor andere doeleinden worden gebruikt, tenzij vooraf schriftelijke toestemming is verleend door Omnyacc In Control B.V.

Wij bedanken de organisatie voor de medewerking die wij bij de uitvoering van onze werkzaamheden hebben gekregen. Wij vertrouwen erop u met dit rapport van dienst te zijn. Vanzelfsprekend zijn wij graag bereid om een nadere toelichting op de inhoud te geven.

Met vriendelijke groet,

Omnyacc In Control B.V.
Voor deze:

Was getekend:
M. (Mathijs) de Groot RA MSc
Registeraccountant



1 Samenvatting

2 Controleplan

- 2.1 Controleplan – Onze opdracht
- 2.2 Controleplan – Vaktechnisch
- 2.3 Controleplan – Risico analyse
- 2.4 Controleplan – Gegevensverwerking

3 Bevindingen interne beheersing

- 3.1 Bevindingen interne beheersing – AO/IB
- 3.2 Bevindingen interne beheersing – Kans x Impact
- 3.3 Bevindingen interne beheersing – Overzicht
- 3.4 Bevindingen interne beheersing – Toelichting

4 IT bevindingen

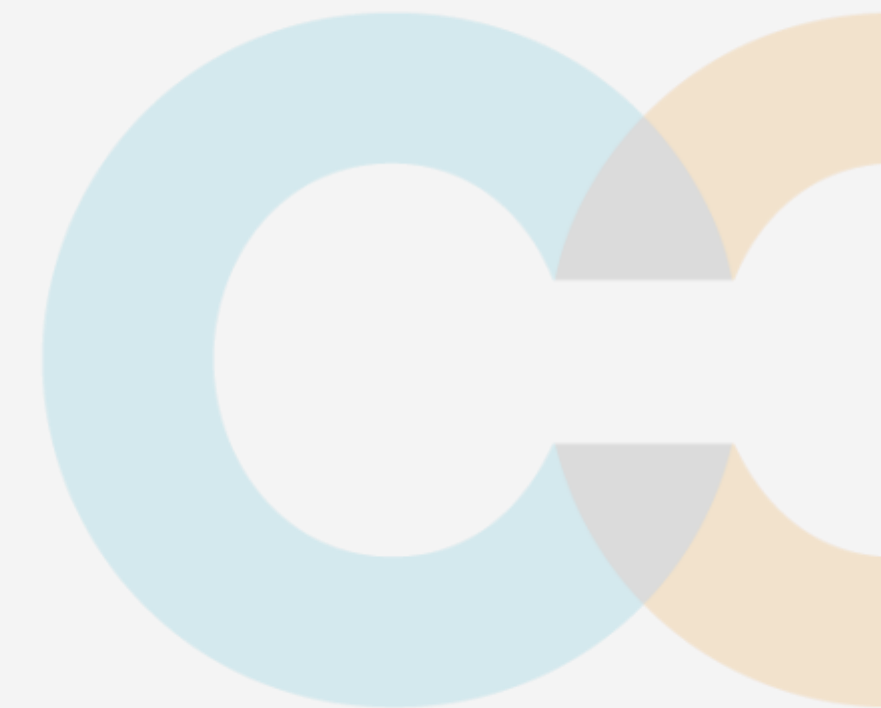
- 4.1 IT bevindingen in de jaarrekeningcontrole
- 4.2 Informatiebeveiliging

5 Controlebevindingen

6 Overige bespreekpunten

7 Bijlagen

- A. Overzicht van geconstateerde afwijkingen



1. Samenvatting



Strekking controleverklaring

- Wij zijn voornemens een goedkeurende controleverklaring te verstrekken bij de jaarrekening 2025 van Jobinder. Onderdeel hiervan is de getrouwheid van de in de jaarrekening opgenomen rechtmatigheidsverantwoording.
- De jaarrekening is opgesteld in overeenstemming met het BBV. De beoogde verklaring is gebaseerd op de jaarrekening zoals aan ons ter controle is aangeboden en de controle-informatie die wij tot op heden hebben verkregen.

Uitkomst van onze controle

Voor een uitgebreidere toelichting verwijzen wij naar hoofdstuk 5. De belangrijkste bevindingen betreffen:

- begrotingsrechtmatigheid: onrechtmatigheden van € 169.000, waarvan € 140.000 acceptabel op basis van door het bestuur vastgestelde afspraken;
- verdere formalisering van prestatielevering, factuurafhandeling en betalingsproces;
- blijvende aandacht voor implementatie van de nieuwe vervoerscontracten per 1 januari 2027 en digitale weerbaarheid.

Controleverschillen

- Voor een overzicht verwijzen wij naar de bijlage. Op basis van onze werkzaamheden zijn geen ongecorrigeerde controleverschillen geconstateerd.
- De in de jaarrekening toegelichte rechtmatigheidsbevindingen doen geen afbreuk aan de beoogde controleverklaring.

Administratieve organisatie en interne beheersing (AO/IB)

Onze bevindingen inzake de AO/IB zijn nader toegelicht in hoofdstuk 3. De belangrijkste punten betreffen:

- zichtbare vastlegging van prestatielevering bij factuurafhandeling;
- zichtbare autorisatie van wijzigingen in crediteurenstamgegevens en handmatige betalingen;
- tijdige formalisering van begrotingswijzigingen;
- contractmanagement rond de overgang naar nieuwe vervoerders;
- gegevensverwerking en informatiebeveiliging.

2.1 Controleplan – Onze opdracht



Doel en object van de controle

Het doel van de controle is het geven van een onafhankelijk oordeel of de jaarrekening 2025 van Jobinder, in alle van materieel belang zijnde opzichten, is opgesteld in overeenstemming met het BBV.

Opdracht en controleaanpak

Wij hebben de jaarrekening gecontroleerd conform de met u gemaakte afspraken in de opdrachtbevestiging. Tevens beoordelen wij de verenigbaarheid van de overige informatie met de jaarrekening en of deze geen materiele afwijkingen bevat op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekeningcontrole of anderszins.

Onze controleaanpak is gebaseerd op een gegevensgerichte en risicogerichte benadering. Daarbij hebben wij onder meer aandacht besteed aan de rittenadministratie en vervoerdersfacturen, de afrekening met deelnemers, begrotingsrechtmatigheid, overlopende posten, WNT en de in de jaarrekening opgenomen rechtmatigheidsverantwoording.

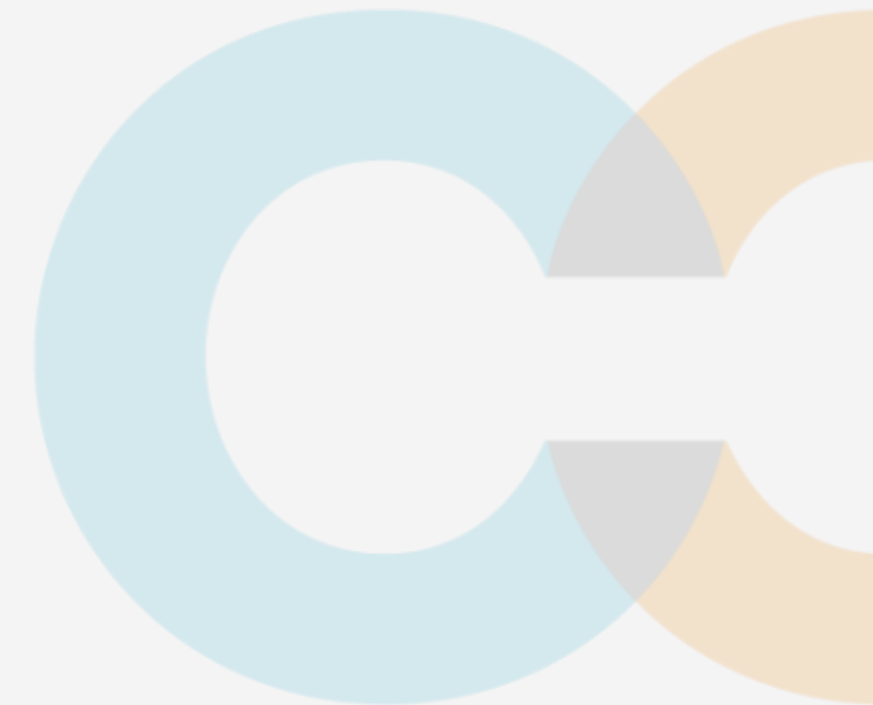
Strekking van de controleverklaring

Tijdens onze controle hebben wij voldoende en geschikte controle-informatie verkregen om vast te stellen dat de jaarrekening 2025 een getrouw beeld geeft van de grootte en samenstelling van baten, lasten, activa en passiva van Jobinder.

Wij zijn voornemens een goedkeurende controleverklaring te verstrekken.

Onafhankelijkheid

Nederlands recht en overige beroepsregels, zoals de Verordening inzake de Onafhankelijkheid van accountants bij Assurance-opdrachten (ViO), vereisen dat wij onafhankelijk zijn ten opzichte van onze controleclienten. Wij zijn van mening dat door ons is voldaan aan deze eisen. Naast de controle voeren wij geen overige dienstverlening uit.



2.2 Controleplan – Vaktechnisch



Materialiteit

Afwijkingen kunnen ontstaan als gevolg van fouten of fraude en zijn materieel indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze, afzonderlijk of gezamenlijk, van invloed kunnen zijn op de besluitvorming van gebruikers van de jaarrekening.

Op basis van onze professionele oordeelsvorming en het BADO hebben wij de materialiteit voor de jaarrekening als geheel bepaald op afgerond € 132.000. De gehanteerde benchmark is (afgerond) 2% van de totale lasten 2025 van € 6.625.905.

Naast de kwantitatieve materialiteit houden wij rekening met afwijkingen die kwalitatief materieel kunnen zijn. De grens voor duidelijk triviale afwijkingen bedraagt € 1.900.

Voor de rechtmatigheidsverantwoording is door het bestuur een verantwoordingsgrens gehanteerd van 2% van de totale lasten, zijnde € 132.000

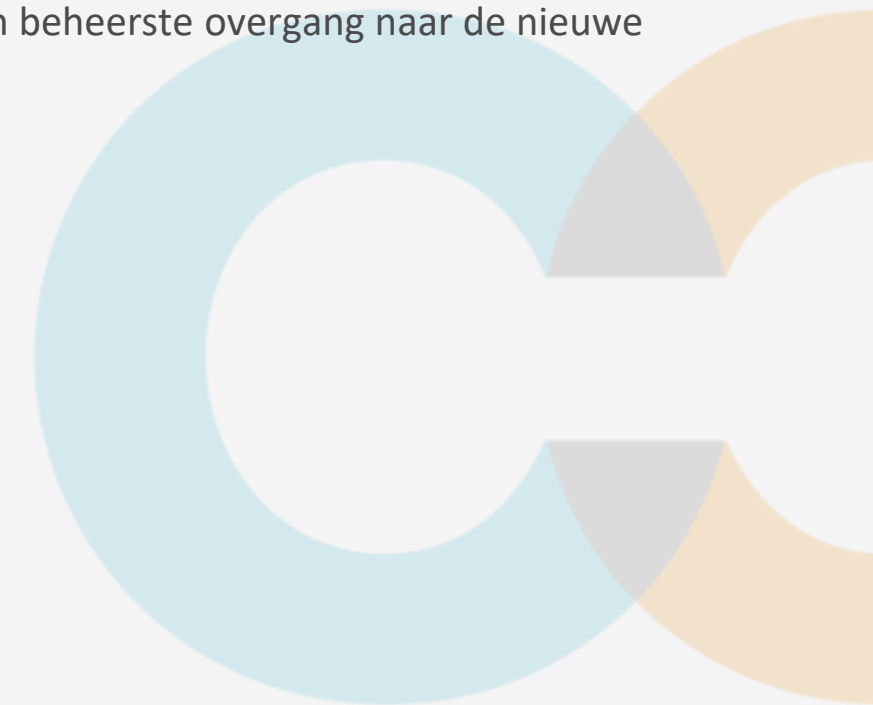
Fraude

De primaire verantwoordelijkheid voor het voorkomen en ontdekken van fraude en onjuistheden berust bij het bestuur en de organisatie. Onze controle is niet specifiek gericht op het ontdekken van fraude, maar bij de planning en uitvoering houden wij rekening met het risico dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fraude.

Wij hebben de mogelijke frauderisico's en situaties van misbruik en oneigenlijk gebruik besproken en controlewerkzaamheden uitgevoerd rondom management override, memoriaalboekingen, schattingen en ongebruikelijke transacties. Deze werkzaamheden hebben geen indicaties voor materiele fraude opgeleverd.

Continuïteit

Jobinder bouwt geen eigen vermogen op; jaarlijkse mee- en tegenvallers worden afgerekend met de partners. Wij hebben kennisgenomen van de begroting, de financiële positie, de contracten en de risicoanalyse. Op basis daarvan achten wij de continuïteitsveronderstelling aanvaardbaar. Wel blijft de organisatie afhankelijk van tijdige financiering door partners en een beheerste overgang naar de nieuwe vervoerscontracten.



2.3 Controleplan – Risico analyse



Risico analyse en controle aanpak

Zoals eerder aangegeven kent onze controle een top-down benadering en een risicogerichte aanpak. De belangrijkste risico's voor de jaarrekening die zijn geïdentificeerd zijn:

- risico op onjuiste of onvolledige vervoerskosten en deelnemersbijdragen door afhankelijkheid van rittenadministratie, vervoerdersfacturen en verdeelsleutels;
- risico op begrotingsonrechtmatigheid bij programma-overschrijdingen en niet tijdige bestuursautorisatie;
- risico op niet-naleving van aanbestedings- en contractafspraken;
- risico op doorbreken van interne beheersing door management;
- risico op onjuiste of onrechtmatige betalingen door beperkte functiescheiding in een kleine organisatie.

Rittenadministratie en deelnemersbijdragen

Wij hebben de aansluiting beoordeeld tussen de rittenadministratie, vervoerdersfacturen, de door de Mobiliteitscentrale aangeleverde informatie, de verdeelsleutels en de eindafrekeningen met partners. Tevens is kennisgenomen van de externe accountantsinformatie bij de Mobiliteitscentrale.

Begrotingsrechtmatigheid en naleving wet- en regelgeving

Wij hebben de lasten per programma getoetst aan de geautoriseerde begroting, de rapportage in de paragraaf bedrijfsvoering en de rechtmatigheidsverantwoording. Daarnaast is aandacht besteed aan aanbestedings- en, contractmanagement.

Risico op doorbreken interne beheersing door management

Het bestuur en de organisatie verkeren in een positie om beheersmaatregelen te doorbreken. Wij hebben gegevensgerichte werkzaamheden uitgevoerd op memoriaalboekingen, overlopende posten, schattingen en ongebruikelijke transacties.

risico op onjuiste of onrechtmatige betalingen

Gezien de grootte van de organisatie is het mogelijk om zelfstandige betalingen te verrichten zonder afgedwongen 4-ogen principe. Hierdoor bestaat het risico op onrechtmatige / onjuiste uitgaande betalingen.

2.4 Controleplan – Gegevensverwerking



Geautomatiseerde gegevensverwerking

De accountant besteedt in het kader van de jaarrekeningcontrole aandacht aan de betrouwbaarheid en continuïteit van de geautomatiseerde gegevensverwerking voor zover relevant voor de jaarrekening.

Wij hebben de IT-omgeving van Jobinder uitsluitend in het kader van de jaarrekeningcontrole beoordeeld. Hierbij hebben wij ons gericht op systemen en gegevensstromen die invloed hebben op de financiële administratie en de jaarrekening, waaronder de rittenadministratie van de Mobiliteitscentrale, de informatie voor vervoerdersfacturen en de financiële administratie.

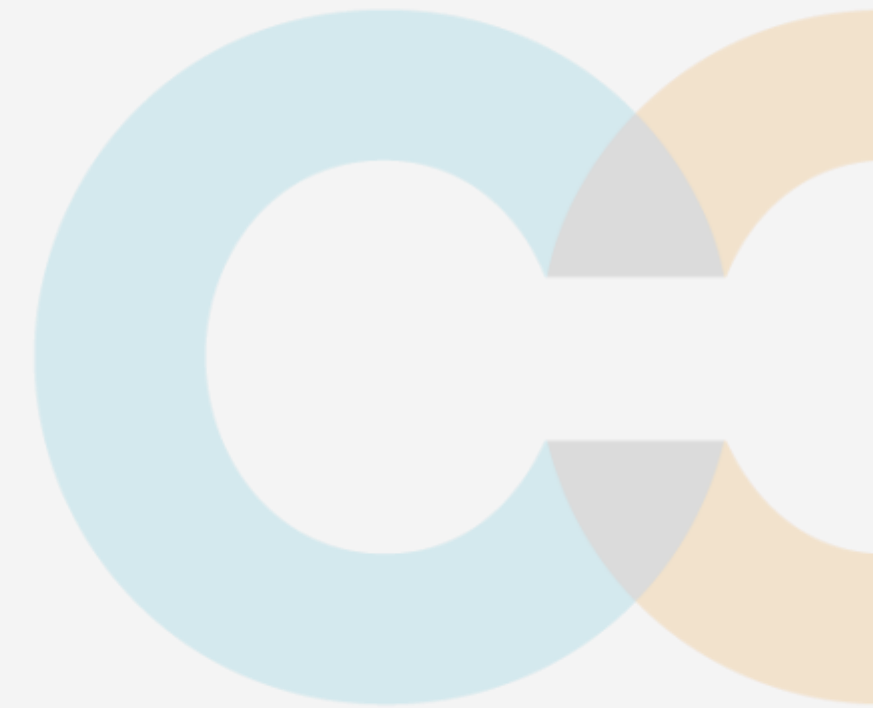
Onze bevindingen zijn opgenomen in hoofdstuk 4 - IT bevindingen in de jaarrekeningcontrole.

Aandachtspunt dataketen

Jobinder werkt met een regiemodel waarin beleid, contractmanagement, planning en uitvoering bij verschillende partijen zijn belegd. Voor de jaarrekeningcontrole is daardoor vooral de betrouwbaarheid van de gegevensketen van belang: van ritregistratie en planning tot facturatie, verdeling van kosten en eindafrekening met partners.

Wij zien dat Jobinder diverse beheersmaatregelen toepast, waaronder analyses op ritten en declaraties, beoordeling van KPI's, klachtenregistratie en klanttevredenheidsonderzoeken. Ook is over 2025 externe accountantsinformatie ontvangen bij de rittenadministratie van de Mobiliteitscentrale.

Wij adviseren de uitgevoerde controles op deze keten blijvend zichtbaar te documenteren en de opvolging van uitzonderingen vast te leggen. Dit draagt bij aan een overdraagbaar proces en ondersteunt de rechtmatigheids- en getrouwheidsverantwoording.



3.1 Bevindingen interne beheersing AO/IB



Opzet en bestaan van de Administratieve Organisatie en Interne Beheersing (hierna: AO/IB)

In het kader van de controle van de jaarrekening hebben wij een onderzoek uitgevoerd naar de processen en ondersteunende systemen van Jobinder.

Jobinder is een kleine en flexibele organisatie ('lyts en linich') met een beperkte vaste bezetting. Dat maakt een efficiënte inrichting van interne beheersing noodzakelijk, maar beperkt tegelijkertijd de mogelijkheden tot volledige functiescheiding.

De primaire doelstelling van onze werkzaamheden is om een beeld te krijgen van de aanwezigheid van beheersmaatregelen rondom de processen en de ondersteunende systemen die relevant zijn voor de jaarrekeningcontrole.

Wij hebben gekozen voor een overwegend gegevensgerichte controleaanpak. De belangrijkste bevindingen zijn in de volgende paragrafen opgenomen.

De volgende processen zijn beoordeeld voor zover relevant voor de jaarrekeningcontrole:

- rittenadministratie en vervoerdersfacturen;
- deelnemersbijdragen en eindafrekeningen;
- inkoop, factuurafhandeling en prestatielevering;
- betalingsproces en crediteurenstamgegevens;
- begrotingsbewaking en rechtmatigheidsverantwoording;
- contractmanagement en aanbestedingen;
- financiële afsluiting en overlopende posten;
- IT-proces en gegevensverwerking.

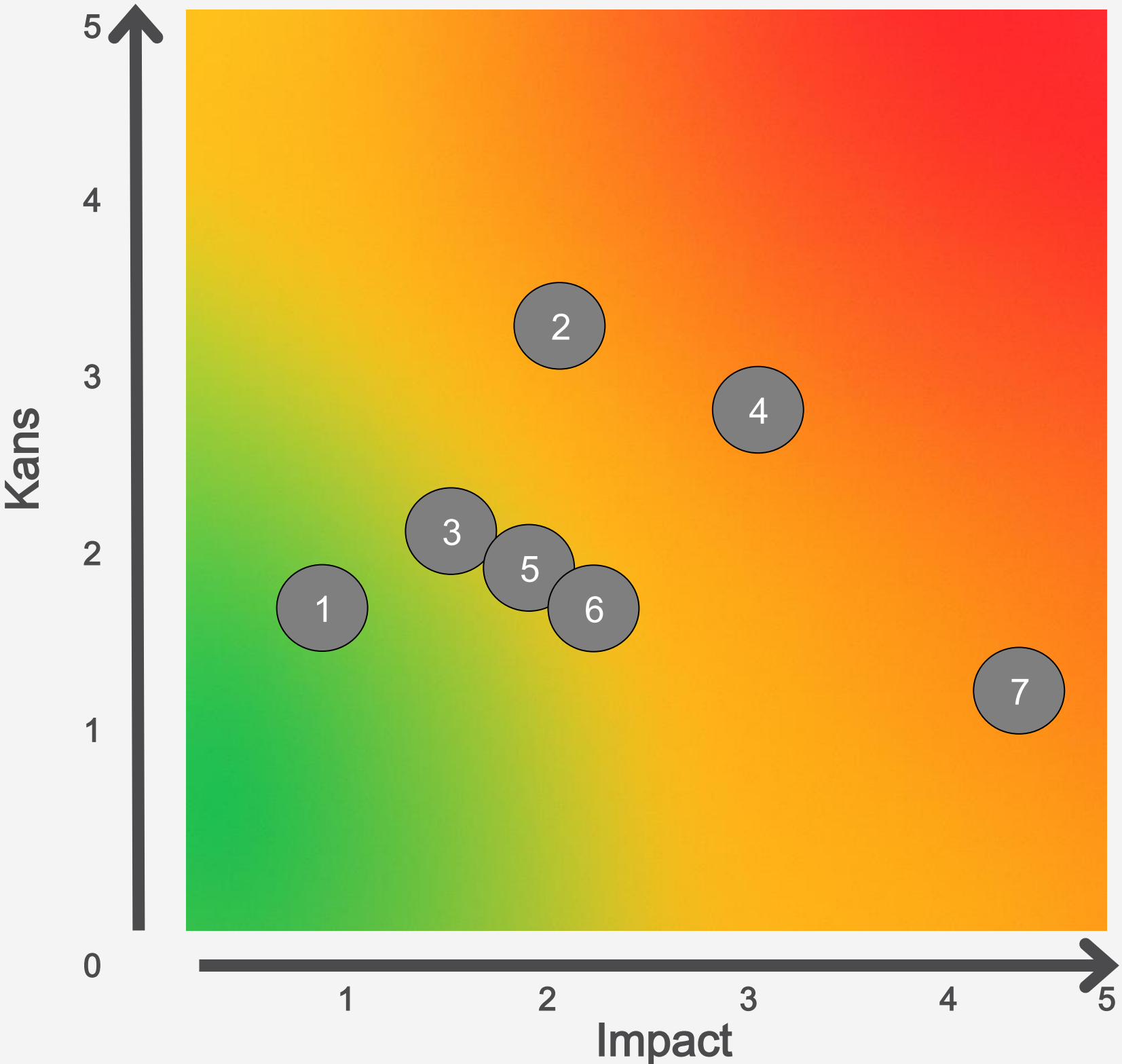


3.2 Bevindingen interne beheersing – Kans x Impact



Hiernaast is een tabel opgenomen waarin wij vanuit ons oogpunt het niveau van de kans en impact van onze bevindingen in relatie tot de interne beheersingsmaatregelen van de gecontroleerde processen vastleggen. Op de volgende pagina's wordt in detail ingegaan op de bevindingen.

1	Rittenadministratie en deelnemersbijdragen
2	Factuurafhandeling en prestatielevering
3	Betalingen en crediteurenstamgegevens
4	Begrotingsrechtmatigheid
5	Contractmanagement en aanbestedingen
6	Financiële administratie en afsluiting
7	IT en gegevensverwerking



3.3 Bevindingen interne beheersing – Overzicht



Bevinding	Omschrijving bevinding	Status
A. Factuurafhandeling en prestatielevering	De vastlegging van de beoordeling van prestatielevering bij facturen kan risicogerichter en consistenten worden gedocumenteerd. Een geformaliseerd inkoopbeleid en normbedragen kunnen hierbij helpen.	
B. Betalingen en crediteurenstamgegevens	Beperke functiescheding binnen het financiële proces	
C. Begrotingsrechtmatigheid	Lastenoverschrijdingen op programma 1 en 3 leiden tot € 169.000 begrotingsonrechtmatigheid, waarvan € 140.000 acceptabel is. De resterende € 29.000 vraagt tijdige formalisering.	
D. IT-Proces (zie paragraaf 4.1)	Geen zichtbare monitoring op IT contracten met externe partijen	

Onvoldoende Verbeterpunten Voldoende



3.4 A Factuurafhandeling en prestatielevering

Bevinding en risico

Net als voorgaand jaar blijft het zichtbaar documenteren van de wijze waarop prestatielevering is vastgesteld een aandachtspunt. Inkoop- en vervoersfacturen hebben vaak betrekking op contractuele afspraken, ritten, externe ondersteuning of specifieke aanbestedingskosten.

Wanneer de beoordeling van prestatielevering niet aantoonbaar is vastgelegd, ontstaat het risico dat kosten worden verwerkt terwijl de geleverde prestatie onvoldoende is onderbouwd. Dit risico is vooral relevant bij externe inhuur, juridische kosten, aanbestedingskosten en incidentele of complexe prestaties.

Aanbeveling

Wij adviseren de vaststelling van prestatielevering risicogericht in te richten en vast te leggen in een geformaliseerd inkoopbeleid. Daarbij kan onderscheid worden gemaakt naar omvang en risicoprofiel van de factuur.

Concreet adviseren wij het uitbestedingscontract met de mobiliteitscentrale zichtbaar monitoren ten einde prestatielevering van de ritten te kunnen vaststellen.

Reactie organisatie

Het inkoopbeleid wordt in de bestuursvergadering van 2 juli 2026 voorgelegd aan het bestuur ter vaststelling. 2026 staat in het teken staan van het implementeren de nieuwe vervoerscontracten en het zorgvuldig uitvoeren van het contractmanagement van de huidige (af)lopende contracten en nieuwe contracten voor de interne bedrijfsvoering van het Mobiliteitsbureau. Hierin zullen duidelijke afspraken gemaakt worden over de gevraagde prestatielevering en de aan te leveren bewijsstukken. In het tweede halfjaar van 2026 zal een controleplan worden opgesteld waarin de prestatielevering en de betreffende facturering hiervan gedurende 2026-2027 zal worden gecontroleerd. Ook voor kleinere opdrachten en aankopen zal een plan worden opgesteld hoe eenvoudig kan worden vastgelegd welke prestatie wordt verwacht en hoe dit wordt gecontroleerd. Dit alles rekening houdend met de kleine schaal waarop het Mobiliteitsbureau is ingericht.

3.4 B Betalingen en crediteurenstamgegevens

Bevinding en risico

Door de beperkte omvang van de vaste organisatie zijn functiescheidingen in algemene zin niet altijd te realiseren.

Wij hebben geconstateerd dat voor uitgaande betalingen altijd een 4-ogen principe wordt afgedwongen. Wel hebben wij vastgesteld dat de functionarissen belast met uitgaande betalingen tevens uitgebreide rechten hebben in de financiële administratie. Dit is een veelvoorkomend aandachtspunt bij kleinere organisaties, maar verdient blijvende aandacht vanwege het risico op onjuiste danwel frauduleuze financiële mutaties.

Aanbevelingen

Wij adviseren aanvullende zichtbare beheersmaatregelen in te richten binnen het betalingsproces:

- periodieke beoordeling van rechten in bankapplicaties en financiële administratie;
- rechtenstructuur in de financiële administratie op zodanige wijze in te richten dat medewerkers enkel de functionaliteiten en rechten bezitten die zij voor het uitoefenen van hun functie nodig hebben.

Reactie organisatie

Het vierogen principe wordt bij alle uitgaande betalingen toegepast conform het BNG autorisatieprofiel. Hierbij is er functiescheiding vastgelegd tussen registratie en controle en betaling. Bij wijziging van stamgegevens van crediteuren wordt er altijd een bericht gestuurd naar een andere gebruiker binnen Exact voor controle. Bij deze vierogen controle is extra aandacht voor gewijzigde banrekeningnummers. Twee keer per jaar wordt door een onafhankelijke functionaris een rechtmatigheidscontrole uitgevoerd. Een van de vaste onderdelen is de controle en autorisatie op de uitgaande betalingen en wijziging van de stamgegevens. .



3.4 C Begrotingsrechtmatigheid

Bevinding en risico

In de jaarrekening 2025 is in de rechtmatigheidsverantwoording opgenomen dat de omvang van de niet rechtmatig tot stand gekomen baten, lasten en balansmutaties € 169.000 bedraagt. Dit ligt boven de verantwoordingsgrens van € 132.000.

De geconstateerde afwijkingen zien volledig toe op het begrotingscriterium. Op programma 1 Vraagafhankelijk vervoer is sprake van een lastenoverschrijding van € 159.355, waarvan € 130.000 acceptabel is. Op programma 3 Overhead is sprake van een overschrijding van circa € 10.000, die volledig acceptabel is door direct gerelateerde inkomsten.

Het resterende niet-acceptabele bedrag bedraagt daarmee circa € 29.000.

Aanbeveling

Wij adviseren de begrotingsbewaking en formele besluitvorming verder aan te scherpen. Met name bij verwachte programma-overschrijdingen is het van belang dat tijdig wordt vastgesteld of een begrotingswijziging nodig is en of deze op de juiste basis door het bestuur wordt geformaliseerd dan wel tenminste informeel kenbaar gemaakt.

Concreet adviseren wij:

- tussentijdse prognoses per programma zichtbaar vast te leggen;
- overschrijdingen tijdig aan het bestuur te melden;
- besluitvorming expliciet te documenteren in bestuursstukken.

Reactie organisatie

Op basis van de tussentijdse rapportage over het eerste halfjaar van een bepaald jaar wordt beoordeeld of er per programma een begrotingsaanpassing noodzakelijk is. Als dit noodzakelijk wordt geacht dan wordt in september van het betreffende jaar een geactualiseerde begroting voorgelegd aan het bestuur. Die legt deze geactualiseerde begroting vervolgens voor aan de raden en Staten voor zienswijzen. In december van het betreffende jaar kan vervolgens de geactualiseerde begroting worden vastgesteld. Als blijkt dat in december op basis van de derde kwartaal rapportage aanvullende tekorten ontstaan dan wordt dit gemeld in de tussentijdse rapportage voor het derde kwartaal en vastgelegd in de notulen van de bestuursvergadering. Het Mobiliteitsbureau zal de eventuele begrotingswijzigingen voortaan voldoende ruim berekenen en voorleggen zodat er per saldo geen kleine onrechtmatige tekorten ontstaan zoals die in 2025 zijn ontstaan.

4.1 IT bevindingen in de jaarrekeningcontrole



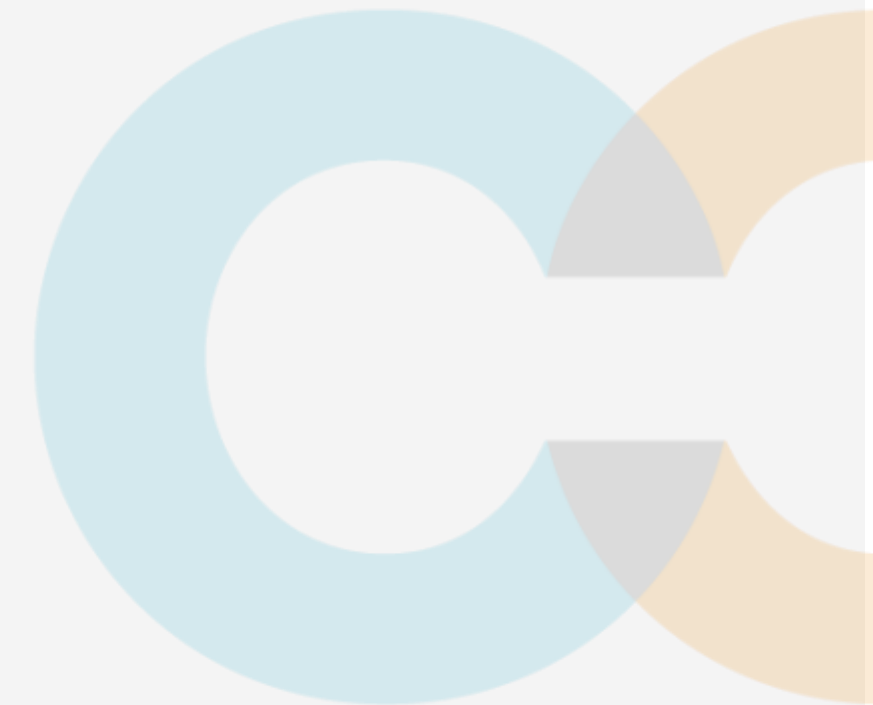
Als onderdeel van onze jaarrekeningcontrole hebben wij inzicht verkregen in de IT-omgeving van Jobinder. Onze werkzaamheden waren gericht op de systemen en gegevensverwerking die relevant zijn voor de jaarrekeningcontrole. Het betreft onder meer de financiële administratie, de ritten- en planningsinformatie van de Mobiliteitscentrale, rapportages voor vervoerdersfacturen, bankbetalingen en gegevens voor de eindafrekening met partners.

Voor de beheersing van de IT-omgeving richten wij ons in de jaarrekeningcontrole op drie onderwerpen:

- logische toegangsbeveiliging;
- wijzigingsbeheer;
- continuïteitsbeheer.

Jobinder is ten aanzien van haar IT in hoge mate afhankelijk van gemeente Noardeast-Fryslân. Wij hebben vastgesteld dat er een contract ten grondslag ligt aan deze uitbesteding. Wij hebben echter vastgesteld dat dit contract verouderd is en dat er geen actieve monitoring plaats vindt op de naleving van dit contract. Daarnaast staan er geen specifieke aspecten in rondom dataveiligheid en continuïteit van de geautomatiseerde gegevensverwerking.

Wij raden aan om dit nadere afspraken te maken rondom de genoemde aspecten en periodiek te monitoren in hoeverre deze afspraken worden nageleefd.



4.2 Informatiebeveiliging



Informatiebeveiliging en cybersecurity - digitale weerbaarheid:

Digitale weerbaarheid is een belangrijk thema voor Jobinder. De organisatie is in hoge mate afhankelijk van betrouwbare gegevensuitwisseling met de Mobiliteitscentrale, vervoerders, partners en ondersteunende applicaties. Verstoring van deze gegevensuitwisseling kan leiden tot operationele vertragingen, fouten in declaraties of problemen in de dienstverlening aan reizigers. Daarnaast werkt u met gevoelige persoonsgegevens.

Een cyberincident of ICT-verstoring kan resulteren in:

- verstoring van bedrijfsvoering en dienstverlening;
- verlies of wijziging van ritten- en persoonsgegevens;
- datalekken door ongeautoriseerde toegang;
- fouten in facturatie of rapportage;
- reputatieschade en bestuurlijke druk.

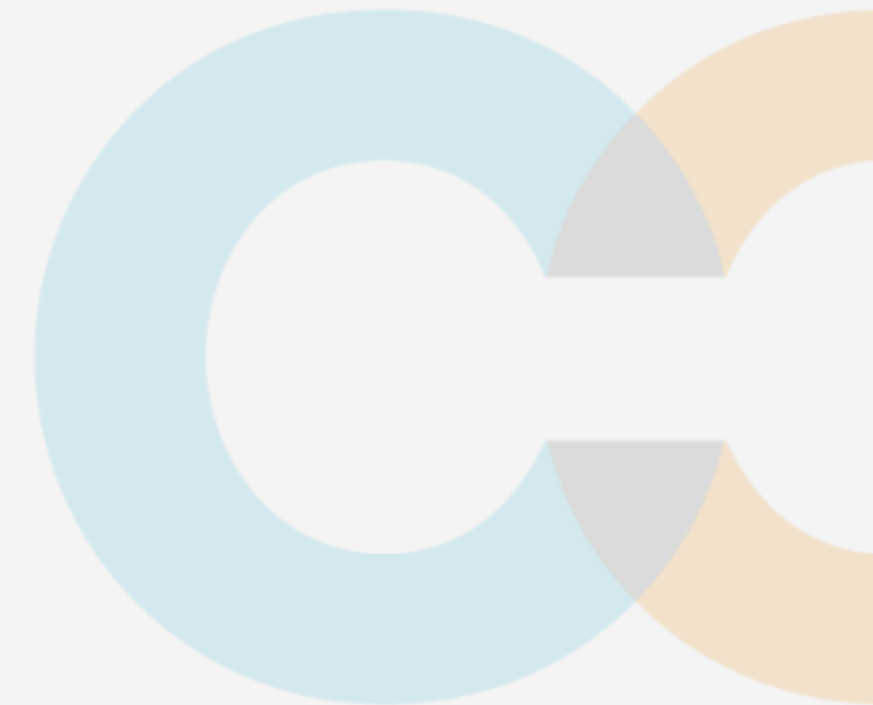
Tijdens onze werkzaamheden

Wij constateren dat informatiebeveiliging in de risicoanalyse van Jobinder nadrukkelijk aandacht krijgt. Adequate beveiliging van informatietechnologie en communicatiesystemen is essentieel voor continuïteit van juiste dataregistratie.

Wij adviseren het bestuur om digitale weerbaarheid structureel te agenderen en de volgende punten zichtbaar vast te leggen:

- periodieke beoordeling van gebruikers en rechten;
- back-up- en herstelprocedures van kritieke data;
- afhankelijkheden van cloud- en serviceorganisaties;
- incidentprocedure en meldingsroute bij datalekken of cyberincidenten;
- zelfevaluatie op relevante cybersecurity- en NIS2-vereisten.

Deze aanbevelingen zijn aanvullend op de jaarrekeningcontrole en vormen geen afzonderlijke assurance-conclusie.



5. Controlebevindingen (1/2)



Rechtmatigheidsverantwoording

De jaarrekening 2025 bevat de rechtmatigheidsverantwoording van het bestuur. De verantwoordingsgrens is vastgesteld op 2% van de totale lasten exclusief toevoegingen aan reserves, zijnde € 132.000.

Het bestuur rapporteert € 169.000 aan onrechtmatigheden. Deze hebben volledig betrekking op het begrotingscriterium. Van dit bedrag is € 140.000 acceptabel op basis van door het bestuur vastgestelde afspraken. De resterende begrotingsonrechtmatigheid bedraagt circa € 29.000.

Wij hebben beoordeeld of deze verantwoording getrouw is weergegeven in de jaarrekening en of de toelichting in de paragraaf bedrijfsvoering voldoende inzicht geeft.

Mobiliteitscentrale en nieuwe vervoerscontracten

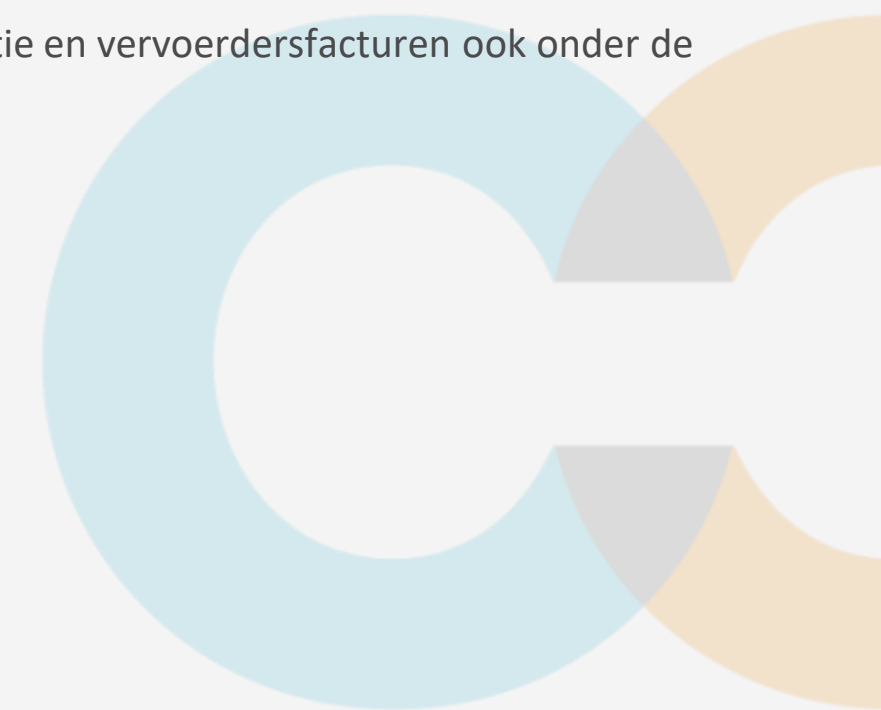
De vervoerskosten zijn in belangrijke mate gebaseerd op de rittenadministratie van de Mobiliteitscentrale. Jobinder heeft in 2025 bij de start van het nieuwe contract voor de regie met de Mobiliteitscentrale afgesproken dat jaarlijks externe accountantsinformatie wordt overlegd over de rittenadministratie en managementinformatie. Deze informatie over 2025 is ontvangen.

Daarnaast is in 2025 een Europese aanbesteding voor vervoer in de markt gezet. In maart 2026 is deze definitief gegund aan drie vervoersbedrijven. De overgang naar de nieuwe contracten per 1 januari 2027 is een belangrijk aandachtspunt voor 2026.

Aanbeveling

Wij adviseren voor de implementatie van de nieuwe vervoerscontracten een zichtbaar project- en risicodossier bij te houden, met aandacht voor contractuele afspraken, OPOV-overgang van chauffeurs, planning, communicatie richting reizigers, datakoppelingen, prestaties/KPI's en financiële effecten.

Verder adviseren wij de controles op de rittenadministratie en vervoerdersfacturen ook onder de nieuwe contracten vanaf de start zichtbaar in te richten.



5. Controlebevindingen (2/2)



Verslaggeving, BBV en WNT

De jaarrekening 2025 is opgesteld met inachtneming van het BBV. Het Mobiliteitsbureau bezit geen vaste activa en houdt geen eigen vermogen of voorzieningen aan. Mee- en tegenvallers worden jaarlijks afgerekend met partners.

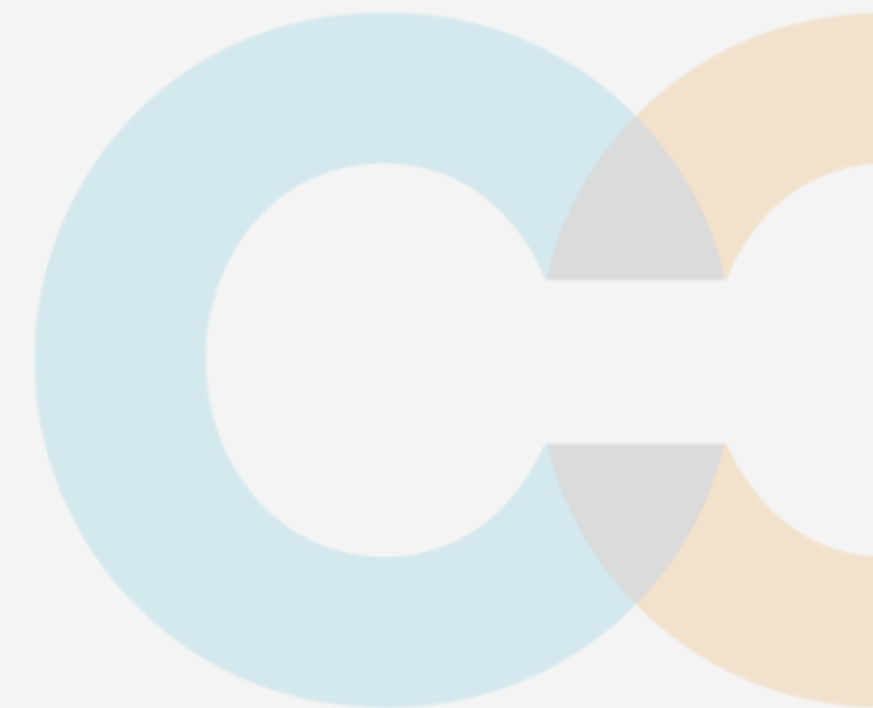
Wij hebben vastgesteld dat de jaarrekening op hoofdlijnen aansluit bij de voorgeschreven BBV-indeling en dat de WNT-toelichting is opgenomen. De coördinator is in de WNT-verantwoording opgenomen met een bezoldiging beneden het toepasselijke maximum. Bestuursleden hebben geen bezoldiging vanuit de GR ontvangen boven de grens van € 2.100.

Wij hebben geen bijzonderheden geconstateerd die afzonderlijke rapportage vereisen.

Resultaat en vermogenspositie

Het resultaat 2025 bedraagt € 0, conform de systematiek waarbij alle baten en lasten met de partners worden afgerekend. De totale lasten en baten bedragen € 6.625.905 exclusief btw. Ten opzichte van de geactualiseerde begroting is sprake van een positief verschil van € 106.976.

Doordat geen eigen vermogen wordt opgebouwd, blijft tijdige afrekening met de partners van belang voor liquiditeit en continuïteit.



6. Overige bespreekpunten



Omvang entiteit / verslaggevingskader

Jobinder is een gemeenschappelijke regeling in de vorm van een bedrijfsvoeringsorganisatie. De jaarrekening is opgesteld conform het BBV. De paragrafen grondbeleid, lokale heffingen, onderhoud kapitaalgoederen en verbonden partijen zijn niet van toepassing.

Juridische procedures

Voor zover ons bekend zijn geen juridische geschillen of procedures aanwezig die een materiele invloed hebben op de jaarrekening 2025, anders dan de in de jaarrekening toegelichte aanbesteding gerelateerde kosten en ontvangen rechtsbijstandsvergoeding.

Overtredingen wet- en regelgeving

Wij hebben geen aanwijzingen verkregen voor overtredingen van wet- en regelgeving die een materiele invloed hebben op de jaarrekening.

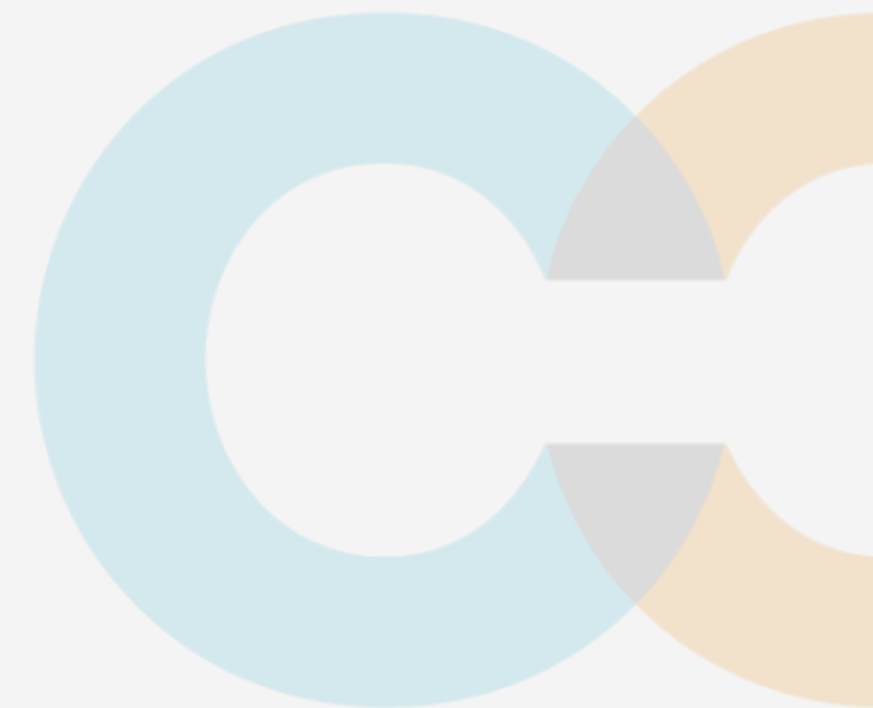
Gebeurtenissen na balansdatum

De definitieve gunning van vervoer is per 13 maart 2026 tot stand gekomen. Dit is in de jaarrekening toegelicht als gebeurtenis na balansdatum. De implementatie richting 1 januari 2027 vraagt bestuurlijke en operationele aandacht.

Evaluatie controle

De samenwerking met de organisatie in het kader van de accountantscontrole is als positief ervaren. De organisatie heeft op constructieve wijze meegewerkt en aanvullende vragen zijn adequaat opgepakt.

Voor toekomstige jaren blijft het van belang om controle-informatie rondom prestatielevering, begrotingswijzigingen, contractmanagement en de dataketen van de Mobiliteitscentrale tijdig en zichtbaar vast te leggen.



Onderdeel	Bedrag	Invloed	Toelichting
Niet-gecorrigeerde controleverschillen getrouwheid	Nihil	Geen	Geen te rapporteren niet-gecorrigeerde controleverschillen op basis van de beschikbare controle-informatie.
Onzekerheden getrouwheid	Nihil	Geen	Geen te rapporteren onzekerheden die de beoogde controleverklaring belemmeren.
Begrotingsonrechtmatigheden	€ 169.000	Geen effect indien juist toegelicht	Volledig begrotingscriterium. Hiervan is € 140.000 acceptabel; resterend circa € 29.000.

STERK! VOOR
ONDERNEMERS

CONTROLEVERKLARING VAN DE ONAFHANKELIJKE ACCOUNTANT

Aan het bestuur van de gemeenschappelijke regeling Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân

Verklaring over de in de jaarstukken opgenomen jaarrekening 2025

Ons oordeel

Wij hebben de jaarrekening 2025 van de gemeenschappelijke regeling Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân te Damwâld gecontroleerd.

Naar ons oordeel geeft de in de jaarstukken opgenomen jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van de baten en lasten over 2025 en van het vermogen van de gemeenschappelijke regeling Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân op 31 december 2025 alsmede een getrouw beeld van de financiële rechtmatigheid over 2025 in overeenstemming met het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV).

De jaarrekening bestaat uit:

1. Het overzicht van baten en lasten over 2025.
2. De balans per 31 december 2025.
3. De toelichting met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen, waaronder de rechtmatigheidsverantwoording van het bestuur over de financiële rechtmatigheid van baten, lasten en balansmutaties over 2025.
4. De bijlage met het overzicht van de gerealiseerde baten en lasten per taakveld.

De basis voor ons oordeel

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens Nederlands recht, waaronder ook de Nederlandse controlestandaarden, het Besluit accountantscontrole decentrale overheden (Bado), het normenkader dat is vastgesteld door het bestuur op 12 november 2025 en de Regeling Controleprotocol WNT 2025 vallen. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie 'Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening'.

Wij zijn onafhankelijk van gemeenschappelijke regeling Mobiliteitsbureau Noordoost Fryslân, zoals vereist in de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-

opdrachten (ViO) en andere voor de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA). Wij vinden dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

Naleving anticumulatiebepaling WNT niet gecontroleerd

In overeenstemming met de Regeling Controleprotocol WNT 2025 hebben wij de anticumulatiebepaling, bedoeld in artikel 1.6a WNT en artikel 5, lid 1, sub n en o Uitvoeringsregeling WNT, niet gecontroleerd. Dit betekent dat wij niet hebben gecontroleerd of er wel of niet sprake is van een normoverschrijding door een leidinggevende topfunctionaris vanwege eventuele dienstbetrekkingen als leidinggevende topfunctionaris bij andere WNT-plichtige instellingen, alsmede of de in dit kader vereiste toelichting juist en volledig is.

Verklaring over de in de jaarstukken opgenomen andere informatie

Naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij, omvatten de jaarstukken andere informatie, die bestaat uit:

- Het jaarverslag, waaronder de programmaverantwoording en de paragrafen.

Op grond van onderstaande werkzaamheden zijn wij van mening dat de andere informatie met de jaarrekening verenigbaar is en geen materiële afwijkingen bevat. Wij hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekeningcontrole of anderszins, overwogen of de andere informatie materiële afwijkingen bevat. Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten in de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening. Het bestuur is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie, waaronder het jaarverslag in overeenstemming met het BBV.

Verantwoordelijkheden van het bestuur voor de jaarrekening

Het bestuur is verantwoordelijk voor het opmaken en getrouw weergeven van de jaarrekening in overeenstemming met het BBV. Het bestuur is ook verantwoordelijk voor de financiële rechtmatigheid van de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties, in overeenstemming met de begroting en met de in de relevante wet- en regelgeving opgenomen bepalingen, waaronder verordeningen, zoals opgenomen in het normenkader dat is vastgesteld door het bestuur op 12 november 2025.

In dit kader is het bestuur tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die het bestuur noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening en de naleving van die relevante wet- en regelgeving en de naleving van het normenkader voor de financiële rechtmatigheid mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude. Bij het opmaken van de jaarrekening moet het bestuur de veronderstellingen inzake de financiële risico's in relatie tot de financiële positie onderbouwen en afwegen of de gemeenschappelijke regeling in staat is de financiële risico's vanuit de reguliere exploitatie en onverwachte tegenvallers financieel op te vangen zonder tussenkomst van de toezichthouder. Het bestuur moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de financiële risico's kunnen worden opgevangen toelichten in de jaarrekening.

Het bestuur is verantwoordelijk voor het uitoefenen van toezicht op het proces van financiële verslaggeving van de gemeenschappelijke regeling.

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een controleopdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte controle-informatie verkrijgen voor het door ons af te geven oordeel.

Onze controle is uitgevoerd met een hoge mate maar geen absolute mate van zekerheid waardoor het mogelijk is dat wij tijdens onze controle niet alle materiële fouten en fraude ontdekken.

Afwijkingen kunnen ontstaan als gevolg van fraude of fouten en zijn materieel indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze, afzonderlijk of gezamenlijk, van invloed kunnen zijn op de economische beslissingen die gebruikers op basis van de jaarrekening nemen. De materialiteit beïnvloedt de aard, timing en omvang van onze controlewerkzaamheden en de evaluatie van het effect van onderkende afwijkingen op ons oordeel.

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen. Onze controle bestond onder andere uit:

- het identificeren en inschatten van de risico's dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude, het in reactie op deze risico's

bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing;

- het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de gemeenschappelijke regeling;
- Het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving, de gebruikte financiële rechtmatigheidscriteria en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door het bestuur en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan.
- Het vaststellen dat de door het bestuur gehanteerde veronderstellingen aanvaardbaar zijn inzake de afweging dat de gemeenschappelijke regeling in staat is de financiële risico's vanuit de reguliere exploitatie en onverwachte tegenvallers financieel op te vangen zonder tussenkomst van de toezichthouder. Tevens het op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gereede twijfel zou kunnen bestaan of gemeenschappelijke regeling haar financiële risico's kan opvangen. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat de gemeenschappelijke regeling de financiële risico's niet kan opvangen.
- Het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen.
- Het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen.

Wij communiceren met het bestuur onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante bevindingen die uit onze controle naar voren zijn gekomen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing.



Leeuwarden, 2 juli 2026

Omnyacc In Control B.V.

Was getekend:
M. de Groot RA MSc

