

Jaarstukken 2024



Aanbiedingsbrief

Beste lezer,

Mensen ondersteunen om mee te doen, door hen te helpen met hun vervoer. Dat is de betekenis die Publiek Vervoer wil realiseren voor de inwoners van de gemeenten in Groningen en Drenthe. Om dit goed te kunnen doen, stellen onze deelnemende gemeenten en het OV-bureau middelen beschikbaar die we optimaal proberen in te zetten. Voor u liggen het jaarverslag en de jaarrekening van de Samenwerkingsorganisatie Publiek Vervoer Groningen Drenthe over het jaar 2024, waarin we uitleggen hoe we dit hebben gedaan.

Publiek Vervoer is een gemeenschappelijke regeling light, we zijn ingericht als bedrijfsvoering organisatie. In 2024 vroegen met name de aanbesteding van het nieuwe contract doelgroepenvervoer, de organisatie van de bedrijfsvoering en wisselingen in het team veel van onze compacte organisatie. Wij hebben ons daarom geconcentreerd op die zaken die met name de basis van de organisatie versterken: het nieuwe contract en de bedrijfsvoering. In het nieuwe jaar komt er, dankzij extra hulp van onze deelnemers, ook meer ruimte voor de doorontwikkeling die zo nodig is om samen met het OV-bureau op lange termijn een voor klanten werkend en voor de deelnemers betaalbaar mobiliteitssysteem te kunnen realiseren. Dit onder de noemer 'Publieke Mobiliteit'. Opdat alle inwoners van Groningen en Drenthe mee kunnen blijven doen, op een manier die past bij hun mobiliteitsbehoefte.

A.J.H. Tibben
directeur
Samenwerkingsorganisatie Publiek Vervoer Groningen Drenthe

INHOUDSOPGAVE

1.	Samenvatting /Kerngegevens	5
2.	Algemene informatie	10
3.	Ontwikkeling, inzicht en opgaven	12
3.1	Rollen	12
3.2	Activiteiten en opgaven Publiek Vervoer	12
3.2.1	Contractbeheer en relatiemanagement	12
3.2.2	Klachtenloket en klantparticipatie	13
3.2.3	Kennis- en adviescentrum voor gemeenten	14
3.2.5	Overige projecten en ontwikkelingen	16
3.2.6	Bedrijfsvoering	16
3.3	Financieel overzicht	19
3.3.1	Algemeen beeld:	19
3.3.2	Analyse op hoofdlijnen:	20
4.	Paragrafen	22
4.1	Weerstandsvermogen en risicobeheersing	22
4.2	Financiering	24
4.3	Bedrijfsvoering	25
4.4	Informatiebeveiliging	26
5.	Rechtmatigheidsverantwoording	28
6.	Grondslagen	29
7.	Overzicht baten en lasten	31
7.1	Toelichting	31
7.2	Verschil begroting en jaarrekening	32
8.	Balans	33
8.1	Balans	33
8.2	Toelichting	33
Bijlage 1	Verantwoording specifieke uitkeringen	
Bijlage 2	Overzicht gerealiseerde baten en lasten per taakveld	
Bijlage 3	Beleidsindicatoren	
Bijlage 4	Wet Normering Topinkomens (WNT)	

JAARVERSLAG



1. Samenvatting /Kerngegevens

Publiek Vervoer drijft op dagelijkse basis op de kwaliteiten van de chauffeurs die in dienst zijn bij de vervoerders. Zij maken dat onze inwoners op een prettige manier van het vervoer gebruik kunnen maken. Naast de vervoerders zijn er een aantal buurtbussen actief in de regio. Zij kunnen aanvullend op het bestaande vervoer, OV en doelgroepenvervoer, werken omdat ze op vrijwillige basis werken. In onze regio is ervoor gekozen de buurtbussen niet onder het OV te laten vallen, om ze zo al nadrukkelijker een rol te kunnen geven in de toekomstige, meer flexibele vervoerssystemen. We zien dit meer en meer ontstaan, omdat naast buurtbussen die als OV volgens een dienstregeling rijden, meer en meer buurtbussen een ontsluitende functie krijgen in hun regio. De taxibedrijven en buurtbussen maken samen het vervoer. Publiek Vervoer is de partij tussen de vervoerders en de gemeenten: wij sturen mee en blijven doorontwikkeling stuwen. Ook in het afgelopen jaar.

2024 was het eerste jaar waarin de nasleep van de coronacrisis op de achtergrond begon te raken. Er bleven uitdagingen voor de vervoerders, waarvan er twee in het oog sprongen voor de operatie: het vinden en behouden van personeel en de invloed van Operatie Ring Zuid (de verbouwing van de zuidelijke rondweg van de stad Groningen).

De vervoerders spannen zich constant in om personeel te vinden en te binden. In combinatie met de maatregelen die ten tijde van de coronacrisis zijn getroffen in de vorm van een fluctuatieschema, maakt dit dat de effecten van de personeelstekorten in onze regio nog niet de omvang hebben als die in andere regio's. Daar waar resultaten wel eens achter bleven, leidend tot een te lage stiptheid of een te grote hoeveelheid klachten, is met aandacht vanuit de contractmanager met de vervoerders in kwestie gericht gewerkt aan verbetering.

Het contractmanagement toont de kracht van de samenwerking van de deelnemers in Publiek Vervoer. Door gezamenlijk op te trekken, zijn we in staat om de samenwerking met vervoerders te zoeken. Hierdoor kunnen we het vervoer positief beïnvloeden voor onze inwoners. Dit geeft echter ook de kans om samen te leren dat de bijdrage van alle ketenpartners, ook die van de deelnemers, beter kan. Door voorlichting en inzichten op basis van beschikbare data te geven, hebben we gemeenten door middel van zogenaamde 'Reizigersprofielen' kunnen laten ervaren waar hun invloed ligt ten aanzien van beter en meer betaalbaar vervoer voor hun inwoners. Door dit te koppelen aan presentaties aan de mensen die echt in gesprek gaan met de inwoner, de consultants van de gemeenten, zijn we in staat om gemeenten te helpen wezenlijk anders om te gaan met hun indicatiebeleid en de toepassing daarvan. Dit helpt de deelnemende organisatie, ook zeker in het nieuwe contract dat per 1 augustus 2026 ingaat, om scherp aan de wind te zeilen qua kosten.

Het nieuwe contract zal in 2025 worden aanbesteed. De voorbereidingen daarvan waren in 2024 volop gaande. Dit heeft veel gevraagd van Publiek Vervoer. De eerste grote stappen zijn goed en volgens plan doorlopen: de evaluatie van het lopende contract, de werkconferentie waarin voor het eerst breed werd gesproken over het nieuwe contract, de samenvatting daarvan in een position paper en de marktconsultatie. De initiële insteek was om zo veel mogelijk zelf te doen. Dat bleek in de fase van het voor 23 deelnemers eenduidig formuleren van de aanbestedingsdocumenten erg veel gevraagd. Het heeft tijd en aandacht gekost om hierin de juiste weg te vinden en dat ging gepaard met personele wisselingen in het aanbestedingsteam. Dankzij de inzet en betrokkenheid van het bestuur en de deelnemers hebben we voor het nieuwe jaar een bestending voor ogen die ons gaat helpen om ook deze fase goed te doorlopen.

Het was een jaar dat sowieso druk heeft gelegd op het team. Het vertrek van collega's en de wisseling in de directie – begin 2024 is de nieuwe directeur benoemd - heeft de nodige aandacht gevraagd voor de teamvorming en de afstemming binnen Publiek Vervoer. Daar kwam nog het overlijden van een van onze gewaardeerde collega's bij. Dat betekende veel schokbewegingen voor een team van 4,2 FTE.

Die schokken willen we in de toekomst beter op kunnen vangen. Daarom is in 2024 gestart met aandacht voor de kwetsbaarheid van de organisatie. Eerst op het gebied van bedrijfsvoering, volgend jaar op het primair proces. Waar de bedrijfsvoering nu nog over verschillende organisaties en ZZP-ers is verspreid, is in 2024 de bodem gelegd voor een meer eenduidige inrichting. Deze krijgt begin 2025 concreet vorm, met behulp van externe begeleiding.

Die aandacht is naar ons idee goed besteed: daar waar we op andere plekken in het land zien dat de aandacht voor doelgroepenvervoer versplinterd en de samenwerking met het OV vrijwel afwezig is, merken we dat Publiek Vervoer Groningen Drenthe wordt gezien als een regio waarvan geleerd kan worden. Waarin voor de inwoners gewerkt wordt aan iets dat het vervoer per kolom overstijgt, een duurzaam systeem voor de toekomst. Daaraan hebben we in 2024 gewerkt, daaraan blijven we de komende jaren verder werken.

Begroting en gerealiseerde cijfers

In de onderstaande tabel staan de baten en lasten in 2024 overzichtelijk weergegeven.

Omschrijving baten	Begroting na wijziging 2024	Realisatie 2024	Verschil begroting /realisatie
Bijdrage deelnemers	€ 924.085	€ 925.747	€ 1.662
Bijdrage aanbesteding doelgroepenverv.	€ 180.000	€ 180.007	€ 7
Klanttevredenheidsonderzoek	€ -	€ 24.339	€ 24.339
Aanpassing cao-verhoging	€ 75.000	€ 75.000	€ -
Overige inkomsten	€ -	€ -	€ -
Totaal	€ 1.179.085	€ 1.205.093	€ 26.008
Omschrijving lasten	Begroting na wijziging 2024	Realisatie 2024	Verschil begroting /realisatie
Personeel	€ 629.988	€ 486.773	€ 143.215
Inhuur	€ 157.386	€ 240.315	€ -82.929
DVO OV-Bureau	€ 51.122	€ 43.840	€ 7.282
DVO Gemeenten	€ 16.788	€ 17.880	€ -1.092
Bedrijfsvoeringskosten	€ 133.800	€ 147.948	€ -14.148
Projectkosten	€ 270.000	€ 138.644	€ 131.356
Onvoorzien	€ 10.000	€ -	€ 10.000
Totaal	€ 1.269.084	€ 1.075.400	€ 193.684
Saldo	€ -89.999	€ 129.693	€ -219.692
Saldo mutatie reserves	€ 90.000	€ -	€ 90.000
Saldo	€ 1	€ 129.693	€ -129.692

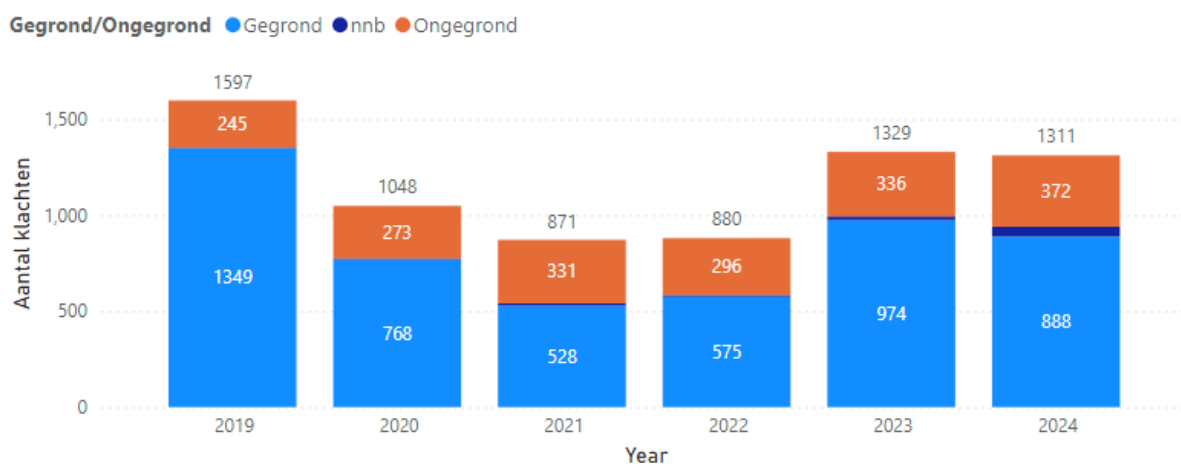
In maart 2024 is naar aanleiding van de tussenrapportage een begrotingswijziging met het bestuur besproken. Reden voor deze begrotingswijziging was dat de effecten van de nieuwe CAO, inclusief de effecten van de daarin afgesproken functiewaarderingssystematiek HR21, niet in de oorspronkelijke begroting waren opgenomen. Dit werd veroorzaakt door het feit dat de begroting relatief vroeg wordt opgesteld, omdat deze voor ons als Gemeenschappelijke Regeling door meerdere deelnemers op de juiste wijze, inclusief zienswijzen, door de besluitvormingsprocedures moet doorlopen. Daarnaast zijn de kosten voor de projectgroep aanbesteding nieuw vervoerscontract als incidentele bijdrage voor de deelnemers met € 180.000 opgehoogd.

Ten opzichte van de gewijzigde begroting zijn er hogere baten van € 26.008 en bij de lasten is sprake van een onderschrijding van € 193.684. Deze afwijkingen worden in diverse paragrafen in de jaarrekening in detail toegelicht. Volgens het begrotingscriterium worden deze als niet-geautoriseerde overschrijdingen aangemerkt. Conform de GR Publiek Vervoer Groningen Drenthe artikel 18 is het bestuur gemandateerd voor de goedkeuring van deze afwijkingen. Met de vaststelling van de jaarrekening door het bestuur worden deze afwijkingen alsnog geautoriseerd.

Kerngegevens aantal klachten per jaar

Onderstaande tabel is een overzicht van het aantal klachten per jaar.

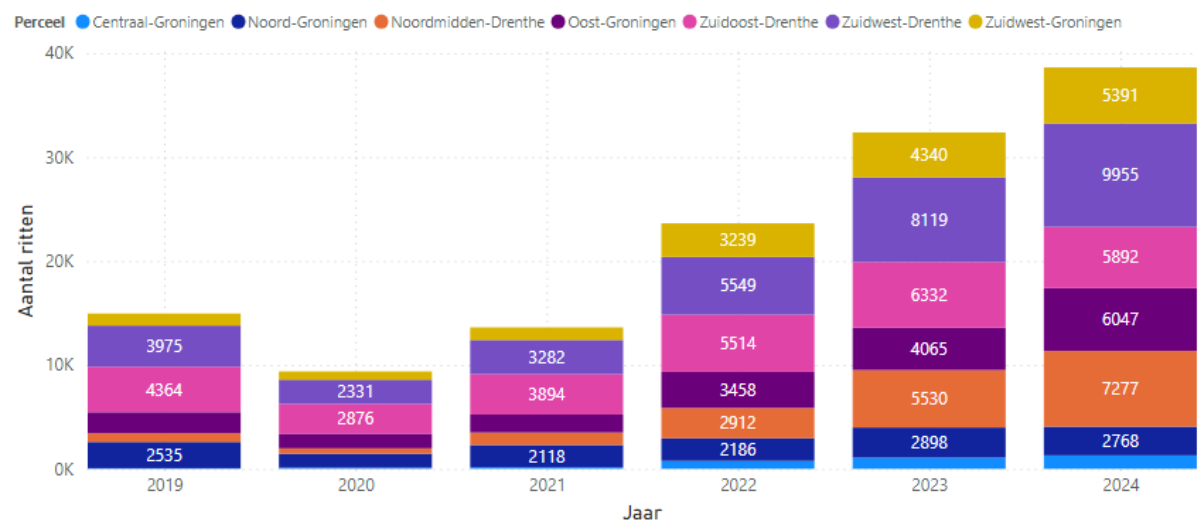
Aantal klachten



Het aantal klachten is in 2024 licht gedaald in vergelijking met 2023. De meeste klachten gingen over het te laat zijn van de taxi. De redenen hiervoor zijn voornamelijk de capaciteitsproblemen bij de vervoerders en een verslechtering van de doorrijtijden in verband met wegwerkzaamheden rondom de Ring Zuid in Groningen. Daarnaast wordt de complexiteit in de uitvoering steeds groter door de verschillende aanvullende indicaties die worden afgegeven.

Kerngegevens hubtaxi

Aantal ritten



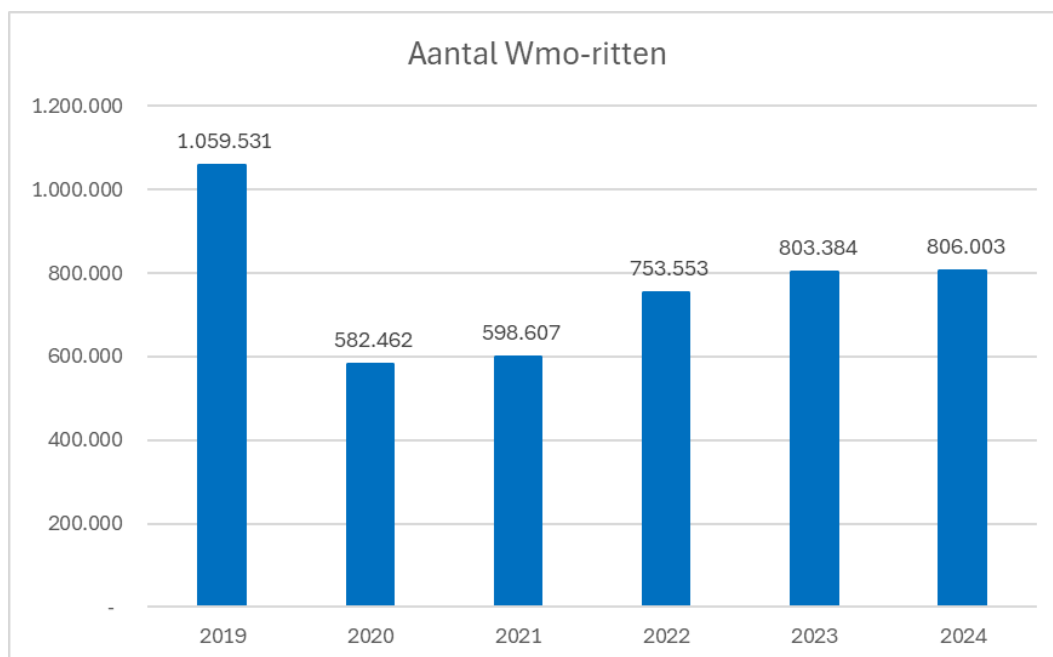
De hubtaxi krijgt steeds meer bekendheid en het gebruik is in 2024 toegenomen in vergelijking met 2023. De bovenstaande tabel geeft de groei duidelijk weer. De hubtaxi heeft een belangrijke rol in de ontsluiting van kleine kernen waar geen OV komt. De groei van deze vervoersvorm wordt door ons dan ook toegejuicht. Voor de toekomstige ontwikkeling naar Publieke Mobiliteit heeft de hubtaxi een belangrijke rol, zeker voor inwoners die geen aanspraak kunnen maken op doelgroepenvervoer.

Kerngegevens Wmo-vervoer 2024

De onderstaande tabel geeft een totaalbeeld van het aantal ritten, reizigers, kilometers en de kosten voor het Wmo-vervoer 2024

Perceel	Centraal Groningen	Noord Groningen	Noordmidden Drenthe	Oost Groningen	Zuidoost Drenthe	Zuidwest Drenthe	Zuidwest Groningen	Totaal
Aantal ritten	208.033	95.377	97.025	126.516	149.599	72.639	56.814	806.003
Aantal unieke reizigers	4.626	2.903	3.159	4.904	4.579	1.949	1.741	23.861
Gemiddels aantal ritten per unieke reiziger	45	33	31	26	33	37	33	34
Gereisde kilometers	1.250.278	1.052.490	909.448	1.241.533	1.259.084	512.176	669.604	6.894.613
Gemiddelde rittengte	6,01	11,04	9,37	9,81	8,42	7,05	11,79	8,55
Facturabel bedrag	€ 3.663.379	€ 2.690.857	€ 2.280.717	€ 2.832.840	€ 2.799.568	€ 1.223.926	€ 1.362.590	€ 16.853.877
Eigen bijdrage	€ 411.898	€ 295.981	€ 254.871	€ 474.907	€ 378.700	€ 164.601	€ 171.581	€ 2.152.539
Declarabel bedrag	€ 4.075.277	€ 2.986.838	€ 2.535.588	€ 3.307.747	€ 3.178.268	€ 1.388.527	€ 1.534.171	€ 19.006.416
Vervoerder	Connexion	UVO	Connexion	Connexion	DVG	DVG	Taxi Nuis	

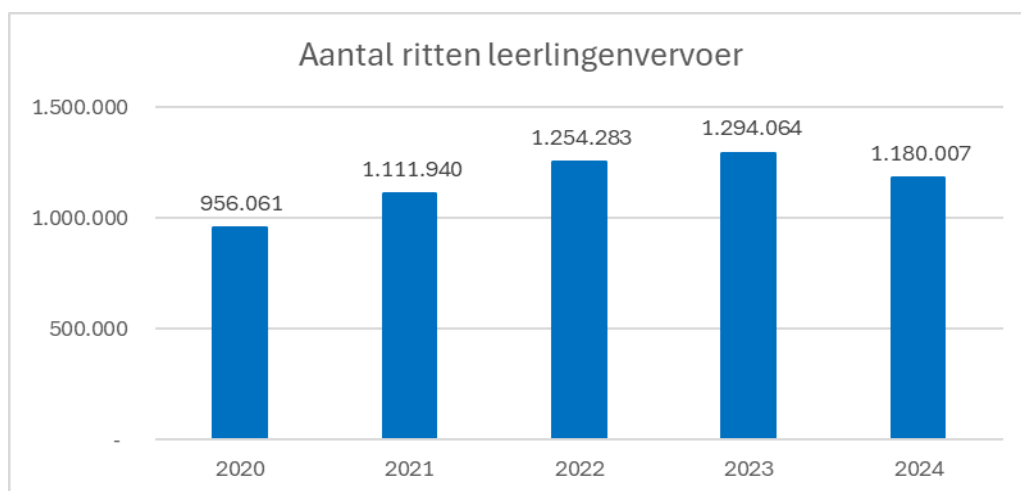
In de onderstaande grafiek wordt het aantal Wmo-ritten van de afgelopen jaren weergegeven



Het aantal Wmo-ritten is licht gestegen in vergelijking met 2023. Ondanks de stijging van het aantal Wmo-ritten is het volume nog steeds niet op het niveau van 2019. Het volume van het *aantal ritten* over 2024 is gemiddeld 76% van het volume ten opzichte van 2019. Het volume van het *aantal kilometers* over 2024 is gemiddeld 81% van het aantal kilometers ten opzichte van 2019.

[Kerngegevens Leerlingenvervoer](#)

In de onderstaande grafiek is het aantal ritten voor leerlingenvervoer van de afgelopen jaren zichtbaar.



Het leerlingenvervoer is in 2024 in aantal ritten en aantal leerlingen licht gedaald in vergelijking met 2023. Verschillende gemeenten zijn het afgelopen jaar bewuster omgegaan met het indiceren, wat een positief effect heeft op het volume en de complexiteit. Ook is een aantal gemeenten in 2024 gestart met opstapplaatsen voor de leerlingen van bepaalde scholen en andere gemeenten hebben de intentie om hier mee te starten.

Het vergroten van de zelfstandigheid van de leerling staat hierin voorop.

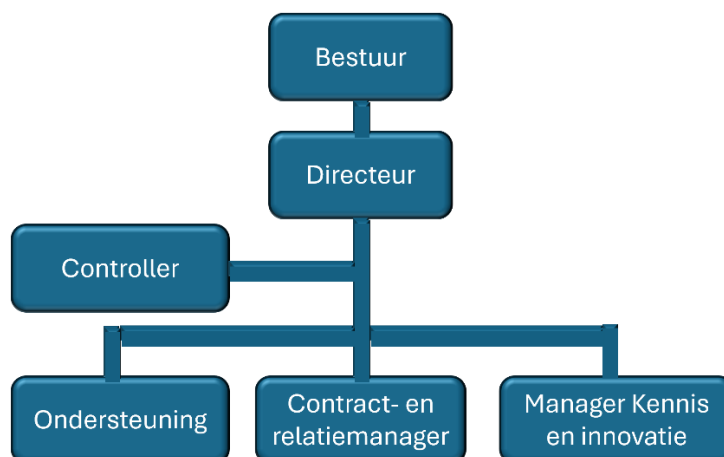
2. Algemene informatie

Publiek vervoer helpt inwoners om mee te doen: om uit huis te komen, om anderen te ontmoeten, om naar school te gaan. Publiek vervoer bundelt en integreert allerlei vervoersvormen. Vervoersvormen waar alle inwoners en bezoekers van Groningen en Drenthe gebruik van kunnen maken zoals hubtaxi, buurtbus en lokaal vervoer, maar ook het doelgroepenvervoer zoals Wmo-geïndiceerd vervoer, leerlingenvervoer voor het speciaal onderwijs en vervoer in het kader van de Participatiewet.

De deelnemers van de Samenwerkingsorganisatie Publiek Vervoer Groningen Drenthe bestaan uit alle gemeenten in Groningen en Drenthe en het OV-bureau Groningen Drenthe. Het is een zogeheten bedrijfsvoeringsorganisatie (ook wel GR-light genoemd). Dit betekent dat bepaalde taken van de deelnemers zijn overgedragen aan het uitvoerend team Publiek Vervoer. Het betreft de taken:

- Contractbeheer en relatiemanagement;
- Klachtenloket en klantparticipatie;
- Kennis- en adviesfunctie (inclusief doorontwikkeling).

Het organogram van de bedrijfsvoeringsorganisatie is als volgt:



Missie

Wij - alle samenwerkende overheden- willen in Groningen en Drenthe een optimaal vervoersnetwerk creëren, dat betaalbaar en toekomstbestendig is; waarin duurzaam gebruik wordt gemaakt van alle vervoersmiddelen. Zodat alle inwoners naar hun werk of school gaan en/of deel kunnen nemen aan het sociale leven en onze regio goed ontsloten is voor bezoekers aan onze provincies.

Visie

Wij staan voor een inclusieve samenleving waaraan iedereen die dat wil kan deelnemen, ongeacht of je op het platteland of in stedelijk gebied woont en ongeacht welke ondersteuning je nodig hebt. Voorwaarde hiervoor is dat reizigers - jong en oud - veilig, flexibel en zelfstandig kunnen reizen. En waar we altijd vervoersondersteuning-op-maat (of passende vervoersondersteuning) kunnen bieden aan hen die dat nodig hebben. Waar aanbieders van vervoer een gezonde bedrijfsvoering kunnen hebben met goed werkgeverschap. En waar innovatief ondernemerschap wordt beloond.

Dit doen we door te zoeken naar manieren om efficiënter te reizen. Bijvoorbeeld door meer samen te reizen waar dat kan. En door samen met reizigers en aanbieders te blijven werken aan de doorontwikkeling van publiek vervoer. Het zal nooit af zijn en zaken zullen wel eens niet lukken of anders gaan dan gepland. Maar samen maken we stap voor stap een goed ontwikkeld vervoersnetwerk.

Bestuur

Vanaf 1 maart 2024 is Arjo Tibben directeur van Publiek Vervoer. Samen met het team geeft hij vorm aan het werk van de organisatie. Hij legt verantwoording af aan de opdrachtgevers (gemeenten en het OV-bureau Groningen Drenthe). Zij zijn vertegenwoordigd in een bestuur. Dit bestuur bestaat uit een vertegenwoordiger (wethouder) per perceel (in totaal zeven percelen) en een vertegenwoordiger van het OV-bureau.

In het jaar 2024 zijn er vier geplande bestuursvergaderingen en één ingelaste bestuursvergadering geweest. Daarnaast is er een extra bestuursvergadering geweest om de uitkomsten van het onderzoek naar het verkleinen van de kwetsbaarheid van de bedrijfsvoering te bespreken. De uitkomst is dat Publiek Vervoer de vorm GR behoudt en dat met een drietal deelnemers, te weten gemeente Groningen, gemeente Emmen en het OV-bureau, gesproken zal worden over hun rol in de organisatie van de bedrijfsvoering. Dat leidt tot een advies aan het bestuur over de inrichting van de bedrijfsvoering, uiterlijk het tweede kwartaal van 2025.

Daarnaast hebben er twee bijeenkomsten voor alle betrokken bestuurders en ambtenaren van alle deelnemende gemeenten plaatsgevonden. De eerste, de voorjaarsbijeenkomst, vond op 16 mei 2024 plaats in de vorm van een werkconferentie over de aanbesteding in Dwingeloo. De najaarsbijeenkomst werd op 5 december gehouden bij de gemeente Westerkwartier.

Verantwoordelijkheid bestuur:

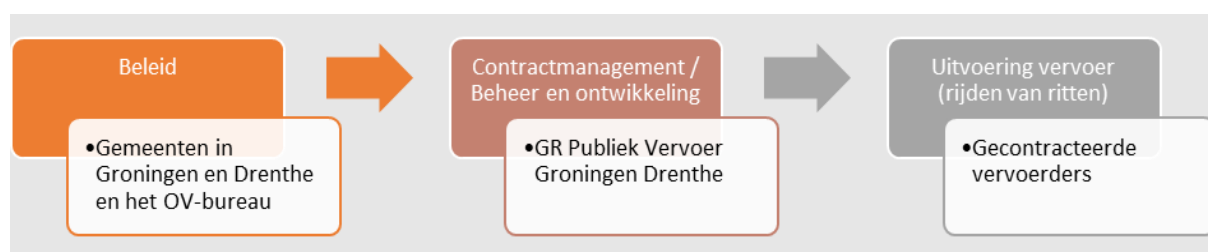
Met ingang van de jaarrekening 2023 is de rechtmatigheidsverantwoording bij het bestuur belegd. In het najaar van 2024 heeft de heer Stomphorst het voorzitterschap overgenomen van de heer Rink. Het bestuur handelt binnen de vastgestelde kaders, zoals belegd in de begroting en verordeningen met bepaling in de relevante wet- en regelgeving. Bij het vaststellen van de jaarrekening legt het bestuur verantwoording af dat de baten en lasten, alsmede de balansmutaties, rechtmatig tot stand zijn gekomen.

Samenstelling bestuur 31 december 2024	
Wethouder gemeente Groningen namens perceel Centraal Groningen	Mw. I. Jongman (vicevoorzitter)
Wethouder gemeente Westerkwartier namens perceel Zuidwest Groningen	Dhr. H. Stomphorst (voorzitter)
Wethouder gemeente Eemsdelta namens perceel Noord Groningen	Dhr. D. de Jong
Wethouder gemeente Veendam namens perceel Oost Groningen	Dhr. B. Wierenga
Wethouder gemeente Noordenveld namens perceel Noord Midden Drenthe	Mw. K. Ipema
Wethouder gemeente Hoogeveen namens perceel Zuidwest Drenthe	Dhr. R. Bisschop
Wethouder gemeente Emmen namens perceel Zuidoost Drenthe	Dhr. G. Rink
Directeur OV-bureau Groningen Drenthe	Mw. R. Hoorweg

3. Ontwikkeling, inzicht en opgaven

3.1 Rollen

De gemeenten in de provincies Groningen en Drenthe en het OV-bureau zijn verantwoordelijk voor het beleid op het gebied van publiek vervoer en zijn de opdrachtgevers van de vervoerders. Team Publiek Vervoer voert namens hen het contractmanagement uit, zorgt voor een onafhankelijk klachtenloket en is een kennis- en adviescentrum voor de gemeenten, zodat zij het vervoer verder kunnen ontwikkelen en verbeteren. Vervoerders verzorgen de ritten van publiek vervoer.



Rolverdeling Publiek Vervoer Groningen Drenthe

3.2 Activiteiten en opgaven Publiek Vervoer

Samenwerkingsorganisatie Publiek Vervoer Groningen Drenthe is een bedrijfsvoeringsorganisatie die namens de deelnemers taken uitvoert. Er vindt geen beleidsvorming plaats, dat is aan de deelnemers.

Publiek Vervoer Groningen Drenthe heeft drie taken:

- Contractbeheer en relatiemanagement;
- Klachtenloket en klantparticipatie;
- Kennis- en adviescentrum (inclusief doorontwikkeling).

Over deze taken wordt hieronder verslag uitgebracht.

3.2.1 Contractbeheer en relatiemanagement

Publiek Vervoer beheert namens de deelnemers de contracten van het Wmo-vervoer, leerlingenvervoer, hubtaxi, vervoer sociale werkplaats en lokale vervoersoplossingen, zoals sommige stadsdiensten en buurtbussen. Totaal gaat het hier om contracten met een waarde van ongeveer € 50 miljoen per jaar.

Het contractbeheer houdt in dat erop toegezien wordt dat de vervoerders de contracten conform bestek uitvoeren. In het verlengde hiervan zetten we ook in op het verzamelen en beheren van data die hiervoor nodig zijn, zoals het monitoren en het doorontwikkelen van het vervoer naar een hoger kwaliteitsniveau. Dit gebeurt in goede samenwerking met de gecontracteerde vervoerders. Juist in die samenwerking kunnen we elkaar stimuleren en inspireren. Contractbeheer is geen eenzijdige benadering vanuit het contract. Tevens houdt contractbeheer in dat de relatie met de deelnemers wordt onderhouden.

Het contractbeheer krijgt vorm door veelvuldig overleg met vervoersbedrijven en gemeenten. Per kwartaal wordt een contractbeheer-bespreking met elk vervoerbedrijf afzonderlijk gehouden. Daarnaast worden maandelijkse rapportages via het ontwikkelde Dashboard Publiek Vervoer opgesteld en worden maandelijkse factuuranalyses via het Dashboard uitgevoerd. Bovendien vinden jaarlijks een aantal overleggen plaats tussen

gemeenten en vervoerders over de algemene gang van zaken en actualiteiten. Publiek Vervoer organiseert deze overleggen.

Publiek Vervoer geeft de inzichten uit analyses, Reizigersprofielen en besprekingen met vervoerders terug aan de deelnemende organisaties. Dit wordt gedaan in de vorm van advies aan beleidsadviseurs en voorlichting aan de consulenten die de indicaties stellen. In 2024 hebben we ervaren dat deze adviezen er toe bijdragen dat gemeenten bewuster om zijn gegaan met de inzet van doelgroepenvervoer, indicatiebeleid en de toepassing daarvan. Dit heeft geleid tot kostenbesparingen. Dit blijven we de komende jaren doen, zeker in de aanloop naar het nieuwe contract dat per 1 augustus 2026 ingaat. Dit stelt de deelnemers namelijk maximaal in staat om de kosten van het vervoer voor hun inwoners te beïnvloeden.

Inflatie en personeelstekorten

Net als in 2023 was er in 2024 sprake van een hoge inflatie, hogere brandstofprijzen en personeelstekorten. Daarnaast is de vraag naar vervoer vanuit de Wmo-geïndiceerden achtergebleven bij de vraag zoals vóór de pandemie. De vraag is 76% van het aantal ritten in vergelijking met de periode vóór de pandemie. Ook het leerlingenvervoer heeft in 2024 problemen gekend.

In het westen van Nederland ondervond het leerlingenvervoer in toenemende mate problemen doordat er onvoldoende taxi's en chauffeurs ingezet konden worden. Gelukkig deden deze problemen zich in het noorden van Nederland nog niet of nauwelijks voor. Wel zien we ook in Groningen en Drenthe dat de uitvoering van het vervoer steeds moeilijker wordt.

Hubtaxi

Sinds april 2018 rijdt de hubtaxi in Groningen en Drenthe. Met de hubtaxi kan vanaf het huisadres naar de dichtstbijzijnde hub (bushalte of treinstation) worden gereisd. De hubtaxi is bedoeld voor reizigers die niet per fiets, te voet of op een andere manier naar de dichtstbijzijnde hub kunnen reizen. Het gebruik van de hubtaxi is ook in 2024 verder toegenomen. De reden is vermoedelijk de grotere bekendheid van deze taxi onder de bevolking. Daarnaast blijft het aantrekkelijke tarief bijdragen aan de toenemende belangstelling.

3.2.2 Klachtenloket en klantparticipatie

Naast het beheren van de contracten is er een klachtenloket voor complimenten en klachten ingericht. Dit is ontstaan in overleg met de klankbordgroep van vertegenwoordigers van reizigers. Binnengekomen klachten worden geregistreerd in het klachtenmanagementsysteem. Vervolgens wordt aan de vervoerder of de gemeente om advies gevraagd. Dit advies wordt door Publiek Vervoer meegenomen in de klachtafhandeling richting de gebruiker van het Wmo-vervoer.

Klachten in 2024

In het jaar 2024 hebben de vervoerders door personeelstekorten grotere moeite om de ritten goed en tijdig uit te voeren. Hierbij spelen voor sommige vervoerders ook de vertragingen door de werkzaamheden aan de Ring Zuid van Groningen een rol. Dit zien wij ook in het aantal klachten en de onderwerpen die hierin benoemd worden.

Het klinkt wellicht raar, maar de ingekomen klachten zijn voor Publiek Vervoer erg nuttig. Wij kunnen hier de actuele problematiek uit afleiden en hierover met de vervoerder in gesprek gaan om tot een oplossing te komen. Dus alhoewel we er naar streven om geen klachten over het Wmo vervoer te krijgen, is het een goede indicator voor de kwaliteit van het vervoer. Het geeft daarnaast ook aan dat mensen weten hoe zij een klacht kunnen indienen en dat het systeem voor hen toegankelijk is.

Waar in augustus/september de klachten bij een van de vervoerders erg snel en ver boven de afgesproken normen kwamen, is ingegrepen en zijn met de betreffende vervoerder afspraken gemaakt. Dit heeft geleid tot verbeteringen in de daaropvolgende weken.

Klanttevredenheidsonderzoek

In november wordt er jaarlijks een klanttevredenheidsonderzoek gehouden, zo ook in 2024.

Omdat de resultaten in 2025 bekend zijn geworden, gaan onderstaande resultaten over de jaren 2019 tot en met 2023.

De resultaten zijn met een 8,0 van de Wmo-reizigers en een 7,6 van de leerlingen positief te noemen, vooral wanneer meegenomen wordt dat het vervoer onder druk staat.

Resultaten KTO	2019	2019	2022	2022	2023	2023
Perceel	Wmo	LLV	Wmo	LLV	Wmo	LLV
Centraal Groningen	8,46	7,66	7,79	7,14	7,86	7,11
Noord Groningen	8,63	8,52	7,84	7,04	8,10	8,02
Oost Groningen	8,49	7,80	7,59	7,52	7,90	7,30
Zuid West Groningen	8,71	8,35	8,03	7,09	8,32	8,15
Noord Midden Drenthe	8,31	7,70	7,45	8,09	7,81	7,36
Zuid West Drenthe	8,37	8,16	7,66	7,78	7,75	8,12
Zuid Oost Drenthe	8,51	8,24	7,72	8,15	8,03	8,26

Alle inspanningen vanuit onze deelnemers, de vervoerders en Publiek Vervoer hebben tot doel om de inwoners van Groningen en Drenthe op een goede manier te vervoeren. Uit de resultaten mag geconcludeerd worden dat dit voldoende lukt. Dat er altijd ruimte voor verbetering zal zijn, wordt alleen al ingegeven door het stiptheidspercentage van 95%. Alhoewel slechte ervaringen voor de gebruiker erg indringend kunnen zijn, zijn deze helaas niet volledig uit te sluiten.

Klachten als verbetertool

Publiek Vervoer zorgt ervoor dat vervoersbedrijven en gemeenten op ieder moment actuele gegevens over de verschillende klachten uit het Dashboard Publiek Vervoer kunnen halen. Op grond van een analyse van de klachten krijgen we inzicht waar verbeterpunten liggen. Klachtenmanagement is dus in eerste instantie gericht op het afhandelen van klachten, maar genereert tegelijkertijd een schat aan informatie over mogelijke verbeterpunten. Dit kan gaan over de uitvoering van vervoer, maar ook over het beleid van de gemeente. Het klachtensysteem wordt gebruikt bij het opstellen van de vragen in het klanttevredenheidsonderzoek. Vaak zien we klachten terugkomen die gaan over het te laat aankomen van de taxi of over onvriendelijk gedrag van de chauffeur. Deze klachten worden rechtstreeks afgehandeld, maar bieden ook aanleiding voor vragen in het klanttevredenheidsonderzoek.

Klankbordgroep

In 2024 is de klankbordgroep driemaal bijeen gekomen. Aan de klankbordgroep nemen vertegenwoordigers van verschillende reizigersgroepen deel. Tijdens de bijeenkomsten worden de ontwikkelingen in het vervoer besproken, waarbij in de tweede bijeenkomst specifiek is ingegaan op de aanbesteding die op handen is. De uitkomsten uit dit overleg zijn overgenomen in de position paper over de aanbesteding.

3.2.3 Kennis- en adviescentrum voor gemeenten

Onze derde taak is kennis delen, advies geven en lobbyen voor Publiek Vervoer. Binnen deze taak is het adviseren over doorontwikkelingen van belang. Met doorontwikkeling bedoelen we het verbeteren van de huidige werkwijze, het uitbreiden naar meerdere vormen van doelgroepenvervoer, maar ook het meer integreren van de vervoersmodaliteiten van het openbaar vervoer en publiek vervoer. Ook kunnen onze

deelnemers deze adviezen meenemen in de doorontwikkeling van hun beleid. In dit kader neemt Publiek Vervoer waar mogelijk deel aan landelijke netwerken en aan Europese projecten, om op de hoogte te blijven van de laatste ontwikkelingen en aan te kunnen sluiten bij kansen die landelijk of Europees ontstaan. Onze Manager Kennis en Innovatie heeft in 2024 als spreker deelgenomen aan de European Mobility Expo in Straatsburg om de unieke aanpak van onze regio toe te lichten.

Data Dashboard Publiek Vervoer

Sinds 2018 wordt van elke rit die binnen publiek vervoer verreden is een grote hoeveelheid aan data verzameld. De verzamelde data bieden nu belangrijke informatie die deelnemers kunnen gebruiken om hun beleid te ontwikkelen en te verbeteren. Deze dataverzameling gaat alleen maar in waarde toenemen. Het Dashboard Publiek Vervoer is in de afgelopen jaren ontwikkeld. Dit wordt ingezet om data te ontsluiten, zodat op grond daarvan deelnemers kunnen worden geadviseerd. In 2023 is de overstap gemaakt van Tableau naar Power BI. Dit geeft een betere aansluiting op de databronnen van de deelnemers en levert daarnaast ook een financieel voordeel op door benchmarking op eigen en buurt gemeentelijk beleid. Dit dashboard is in 2024 verder ontwikkeld.

Vereniging doelgroepenvervoer Nederland

Publiek vervoer neemt deel aan het bestuur van de VDVN (Vereniging Doelgroepenvervoer Nederland), in de persoon van Petra Buitenhuis (manager Kennis en Innovatie). Deze vereniging heeft als doel om samen op te komen voor de belangen van de opdrachtgevers van het doelgroepenvervoer en van elkaar te leren door kennis te delen. Op dit moment zijn er al meer dan 200 gemeenten lid van deze vereniging. Ook de gemeenten in Groningen en Drenthe (behalve gemeente Veendam) zijn hiervan lid. Er wordt nauw samengewerkt met de VNG.

Via de VDVN heeft Publiek Vervoer invloed op landelijke ontwikkelingen, zoals ontwikkelingen op het gebied van Publieke Mobiliteit en de verbeteragenda leerlingenvervoer. Onze manager Kennis en Innovatie is vanuit VDVN voorzitter van de commissie Publieke Mobiliteit om op deze manier een aanjagende rol te hebben op innovatie in Publieke Mobiliteit.

Bijdrage aan kwaliteitskeurmerken Publiek Vervoer

NEA

De NEA is een index die van toepassing is op het merendeel van de overeenkomsten op het gebied van het doelgroepenvervoer in Nederland. Deze index is ook van toepassing op de overeenkomsten van Publiek Vervoer. De index is opgebouwd uit diverse segmenten als brandstofprijzen, verzekeringen en personeelskosten. Publiek Vervoer is vertegenwoordigd in de begeleidingscommissie. Hiermee kan direct invloed worden uitgeoefend op de vaststelling van de index. Dit heeft geresulteerd in een lagere vaststelling van de NEA-index in eerdere jaren. Hiermee is voor onze regio een grote besparing gerealiseerd.

TX

TX (Keur) is een belangrijk keurmerk voor de taxibranche. Vanuit TX worden onderzoeken gedaan naar de kwaliteit van het vervoer in brede zin. Er wordt bijvoorbeeld gekeken naar de juiste afdracht van belastingen, premies en verzekeringen, maar ook naar de kwaliteit en staat van de voertuigen. Ook wordt aandacht besteed aan de kwaliteit en opleiding van chauffeurs. De onderzoeken worden zowel aangekondigd als onaangekondigd uitgevoerd. Het dragen van het TX-keurmerk of een gelijkwaardig keurmerk is verplicht in onze overeenkomsten. Alle gecontracteerde partijen zijn TX-gecertificeerd. Vanuit Publiek Vervoer zijn we vertegenwoordigd in de commissie van Experts TX-Keur.

3.2.4 Overige projecten en ontwikkelingen

In 2024 heeft met name de aanbesteding de aandacht gekregen van Publiek Vervoer. Daarnaast is er een basis gelegd voor de doorontwikkeling van Inclusief Reizen, als eerste stap richting Publieke Mobiliteit.

Inclusief Reizen

Inclusief Reizen onderzoekt hoe inwoners die gebruik maken van doelgroepenvervoer ook gebruik kunnen maken van het OV. Dit heeft de aandacht van Publiek Vervoer omdat we samen met het OV-bureau toe werken naar Publieke Mobiliteit, de toekomstige integratie van alle publiek vergoede vervoersvormen. In 2022 is er een pilot geweest voor inwoners van een aantal deelnemende gemeenten in de provincies Groningen en Drenthe. Het doel van dit project was om gebruikers van doelgroepenvervoer kennis te laten maken met het inmiddels aangepaste openbaar vervoer, om de eigen regie van de inwoners te vergroten en de zelf- en samenredzaamheid te bevorderen. Deze pilot liet eerste positieve resultaten zien. 2024 is gebruikt om met het OV-bureau een bestuurlijke bodem te leggen voor een gezamenlijke vervolgaanpak. Dit resulteert in een opdracht die begin 2025 aan de directies van Publiek Vervoer en het OV-bureau zal worden verstrekt om te streven naar een gezamenlijke pas voor gebruikers van Wmo-vervoer halverwege 2026.

Binnen het kader van Inclusief Reizen is tevens een pilot met OV-ambassadeurs voorbereid voor 19 van de 22 deelnemende gemeenten. Door de aandacht voor de aanbesteding is deze pilot verplaatst naar begin 2025.

3.2.5 Bedrijfsvoering

Naast de kerntaken zoals benoemd, hebben we ook de taak dat de organisatie (GR) voldoet aan de wet- en regelgeving. Deze regelgeving wordt complexer en vraagt vooral specialistische ondersteuning. Onze organisatie heeft een te kleine omvang om de kennis efficiënt in eigen beheer te kunnen organiseren. Daarom huren we hiervoor personeel in. We creëren hiermee een afhankelijkheid van derden en zijn hierin kwetsbaar.

In 2024 heeft een extern bureau onderzoek gedaan naar het verkleinen van de kwetsbaarheid van de bedrijfsvoering. Bestuursleden en medewerkers van deelnemers die de bedrijfsvoering namens Publiek Vervoer zouden kunnen uitvoeren zijn geïnterviewd. Het advies is besproken in een extra bestuursvergadering begin december. Het bestuur heeft besloten dat Publiek Vervoer een GR blijft. Daarnaast worden onder begeleiding van het externe bureau gesprekken gevoerd met drie deelnemers, die de bedrijfsvoering van Publiek Vervoer kunnen organiseren. Begin 2025 wordt er een advies voor het vervolg aan het bestuur voorgelegd.

Vertrek controller

Een belangrijke wijziging in de bedrijfsvoering ontstond doordat de controller, die vanaf het begin bij Publiek Vervoer betrokken was, aangaf eind 2024 te vertrekken. Publiek Vervoer werkte reeds samen met een extern bureau voor het opvangen van de afwezigheid van de controller. Dit bureau heeft de werkzaamheden tijdelijk overgenomen, in afwachting van de uitkomsten van het onderzoek naar de kwetsbaarheid van de bedrijfsvoering en de implementatie van de te kiezen oplossing daarvoor.

Juridische werkzaamheden en data

Door een verandering in de Wet gemeenschappelijke regelingen moeten de teksten voor onze GR aangepast worden. Het voorbereidend werk hiervoor is in 2023 afgerond en is door een werkgroep van juristen vanuit de gemeenten uitgevoerd. In de decembervergadering van 2024 is deze vastgesteld.

Financiële administratie

Vanaf 2023 is de financiële administratie bij het Shared Service Center van de gemeente Groningen ondergebracht. De ervaringen hiermee zijn positief. In 2024 zijn er meer taken op het gebied van rapportages door het SSC Groningen opgepakt om de controller van Publiek Vervoer te ontlasten. Deze overgang is goed verlopen.

Informatiebeveiliging en privacy

Op het gebied van informatiebeveiliging en privacy hebben we in 2024 verdere stappen gezet. Dit jaar zijn in samenwerking met een extern bureau aan de hand van een verbeterplan, gebaseerd op geselecteerde hoofdstukken van de ISO27001, stappen gezet met betrekking tot:

- Informatiebeveiliging- en privacybeleid;
- Informatiebeveiliging en privacy organisatiestructuur;
- Informatiebeveiliging en privacy gedragscode voor medewerkers;
- Bewustwording;
- Leveranciersmanagementbeleid;
- Incidentbeheer;
- Continue naleving AVG, waar van toepassing gebruik van DPIA.

Dat Publiek Vervoer privacy serieus en goed oppakt, blijkt wel uit het feit dat wij in januari tijdens de Nationale Privacy Conferentie de Nederlandse Privacy Award 2024 hebben gewonnen in de categorie Toepassing.



Personeelsbestand

Ook in het primaire proces zelf is de geringe omvang van de organisatie een aandachtspunt. Afgelopen jaar is er sprake van verloop, ziekte en van een overlijden geweest. Het team was daardoor licht onderbezet. Begin 2025 zal er een vacature worden uitgezet voor een projectleider, om het team weer aan te vullen.

Het personeelsbestand is als volgt samengesteld:

Begroting 2024		
Functie	FTE	Organisatie
directeur	1,0	Publiek Vervoer
manager kennis en innovatie	1,0	Publiek Vervoer
relatiemanager	1,0	Publiek Vervoer
projectleider	0,9	Publiek Vervoer
projectmedewerker	0,7	Publiek Vervoer
medewerker bedrijfsbureau	0,8	Publiek Vervoer
dataspecialist	0,2	OV-bureau
juridisch adviseur	0,1	ZZP-er
controller	0,3	ZZP-er
adviseur doorontwikkeling	0,2	ZZP-er
functionaris gegevensbeheer		Extern bureau (Waker Cybersecurity)
financiële administratie		Gemeente SSC Groningen
personele administratie		Gemeente Emmen

Overzicht team 31 december 2024		
Functie	FTE	Organisatie
directeur	1,0	Publiek Vervoer
manager kennis en innovatie	1,0	Publiek Vervoer
relatiemanager	1,0	Publiek Vervoer
projectleider	0,9	Vacature
projectmedewerker	0,7	Inhuur
medewerker bedrijfsbureau	0,8	Publiek Vervoer
dataspecialist	0,2	OV-bureau
juridisch adviseur	0,1	ZZP-er
controller	0,2	Inhuur
adviseur doorontwikkeling	0,2	ZZP-er
functionaris gegevensbeheer		Extern bureau (Waker Cybersecurity)
financiële administratie		Gemeente SSC Groningen
personele administratie		Gemeente Emmen

3.3 Financieel overzicht

3.3.1 Algemeen beeld:

Publiek Vervoer heeft geen specifieke programma's, als bedrijfsvoeringsorganisatie zijn alle baten en lasten onder het taakveld Overhead verantwoord. Hieronder zijn de reguliere bijdragen van alle deelnemers volgens de begroting en realisatie 2024 weergegeven.

Bijdragen	%	2024	
Deelnemers			
Provincie Groningen		excl btw	totaal incl btw
Eemsdelta	4,83	€ 58.242	€ 70.473
Groningen	13,21	€ 159.193	€ 192.623
Het Hogeland	3,95	€ 47.601	€ 57.597
Midden-Groningen	5,43	€ 65.437	€ 79.178
Oldambt	4,19	€ 50.517	€ 61.126
Pekela	1,32	€ 15.931	€ 19.277
Stadskanaal	3,65	€ 44.010	€ 53.252
Veendam	2,56	€ 30.862	€ 37.344
Westerkwartier	4,23	€ 50.975	€ 61.680
Westerwolde	2,62	€ 31.573	€ 38.204
Provincie Drenthe			
Aa en Hunze	1,84	€ 22.174	€ 26.830
Assen	4,96	€ 59.773	€ 72.325
Borger-Odoorn	1,95	€ 23.499	€ 28.434
Coevorden	2,93	€ 35.309	€ 42.724
De Wolden	1,72	€ 20.728	€ 25.080
Emmen	9,63	€ 116.050	€ 140.421
Hoogeveen	4,85	€ 58.447	€ 70.721
Meppel	2,37	€ 28.561	€ 34.558
Midden Drenthe	2,36	€ 28.440	€ 34.413
Noordenveld	2,50	€ 30.127	€ 36.454
Tynaarlo	2,31	€ 27.838	€ 33.684
Westerveld	1,58	€ 19.040	€ 23.039
OV-bureau Groningen Drenthe	15,00	€ 180.764	€ 218.724
totaal	100	€ 1.205.093	€ 1.458.163

3.3.2 Analyse op hoofdlijnen:

In deze paragraaf lichten we de baten en lasten op hoofdlijnen toe. Zoals in de financiële verordening opgenomen worden de afwijkingen groter dan € 10.000 toegelicht.

Baten

In het onderstaande overzicht zijn de baten opgenomen

Omschrijving baten	Begroting na wijziging 2024	Realisatie 2024	Verschil begroting /realisatie
Bijdrage deelnemers	€ 924.085	€ 925.747	€ 1.662
Bijdrage aanbesteding doelgroepenverv.	€ 180.000	€ 180.007	€ 7
Bijdrage licentiekosten dashboard	€ -	€ -	€ -
Klanttevredensheidsonderzoek	€ -	€ 24.339	€ 24.339
Aanpassing cao-verhoging	€ 75.000	€ 75.000	€ -
Overige baten	€ -	€ -	€ -
Totaal	€ 1.179.085	€ 1.205.093	€ 26.008

Bijdrage deelnemers

Onder de bijdrage deelnemers vallen de inkomsten afkomstig van de deelnemende gemeenten en het OV-bureau voor de jaarlijkse bijdrage, zoals in de begroting is vastgesteld. Dit is inclusief de doorbelasting van het klanttevredensheidsonderzoek (KTO).

De afspraak is dat er jaarlijks een KTO wordt uitgevoerd en dat de gefactureerde kosten worden doorbelast aan de deelnemers. Begin 2024 hebben we het onderzoek van 2023 afgerond en in het najaar is gestart met de KTO over 2024. De kosten hiervoor (€ 24.339) zijn doorbelast aan de deelnemers.

Bijdrage aanbesteding doelgroepenvervoer

Medio 2023 is een start gemaakt met de aanbesteding van de nieuwe vervoerscontracten. Doordat de vooraf ingeschatte inzet van de deelnemers niet helemaal haalbaar blijkt, moet er meer externe deskundigheid ingehuurd worden. Naast de reeds opgenomen € 90.000 was de inschatting dat er daarom nog € 180.000 extra nodig zou zijn. Dit is door middel van een begrotingswijziging in september door het bestuur vastgesteld.

Aanpassing cao-verhoging

Na het vaststellen van de begroting 2024 is er een cao-afpraak voor 2024 gemaakt. De loonstijging bleek hoger dan begroot. Daarom zijn de hogere loonkosten in september als een begrotingswijziging door het bestuur vastgesteld.

Lasten

De lasten bestaan grotendeels uit personele lasten en kosten voor de bedrijfsvoering, waaronder huisvesting, IT en algemene kosten vallen. De applicatiekosten voor het complimenten- en klachtenloket zijn ondergebracht onder de bedrijfsvoeringskosten.

In het onderstaande overzicht staan op hoofdlijnen de lasten omschreven.

Omschrijving lasten	Begroting na wijziging 2024	Realisatie 2024	Verschil begroting /realisatie
Personeel	€ 629.988	€ 486.773	€ 143.215
Inhuur	€ 157.386	€ 240.315	€ -82.929
DVO OV-Bureau	€ 51.122	€ 43.840	€ 7.282
DVO Gemeente Emmen	€ 1.788	€ 2.880	€ -1.092
DVO Gemeente Groningen	€ 15.000	€ 15.000	€ -
Bedrijfsvoeringskosten	€ 133.800	€ 147.948	€ -14.148
Projectkosten	€ 270.000	€ 138.644	€ 131.356
Onvoorzien	€ 10.000	€ -	€ 10.000
Totaal	€ 1.269.084	€ 1.075.400	€ 193.684

Personeel

Dit zijn de loonkosten van het personeel en overige kleine algemene personele kosten waaronder opleidingen en reiskosten. In 2024 zijn er wervingskosten gemaakt voor het aantrekken van een nieuwe directeur. Daarnaast zijn bij Publiek Vervoer personeelsleden vertrokken, is een collega overleden en zijn de vacatures niet het gehele jaar ingevuld. Hierdoor is er een positief saldo ontstaan bij personeelskosten. Tegenover dit positief saldo staat een overschrijding bij de post inhuur.

Inhuur

De kosten voor inhuur zijn hoger uitgevallen. Omdat niet alle kennis zelf tot onze beschikking is, houden we er in de begroting rekening mee dat we voor bepaalde reguliere werkzaamheden en voor specifieke (bedrijfsvoerings-) taken en projecten personeel inhuren. Het afgelopen jaar is er ingehuurd voor ondersteuning bij reguliere taken en advisering voor inkoop en aanbesteding, AVG, financiën en ICT. Daarnaast is er sprake van inhuur wegens vacatures vast personeel.

Dienstverleningsovereenkomst (DVO) OV-bureau, SSC gemeente Groningen en gemeente Emmen

Het OV-bureau verzorgt de huisvesting en het ICT-deel; dit is verantwoord onder de post DVO OV-bureau. De ondersteuning voor personeels- en salarisadministratie wordt verzorgd door de gemeente Emmen. De financiële administratie wordt door het SSC Groningen verzorgd. Deze kosten zijn verantwoord bij de DVO Gemeenten.

Bedrijfsvoeringskosten

In 2024 is er een incidentele meevaller bij de renteopbrengsten (€ 24.774) en minder accountantskosten ten gevolge van een stelselwijziging. Daar staan de kosten van het KTO (waar extra deelnemersopbrengsten tegenover staan) en het onderzoek van een extern bureau naar het verkleinen van de kwetsbaarheid van de bedrijfsvoering tegenover.

Projectenkosten

De kosten van projecten bestaan uit het project aanbesteding doelgroepenvervoer. Daar is € 133.443 aan uitgegeven in 2024. Door een aanpassing in de planning vallen deze kosten lager uit dan begroot, waardoor er in 2024 een meevaller is ten opzichte van de gewijzigde begroting. Daarnaast is op projecten algemeen € 5.200 besteed. Dit betreft een analyse in het kader van Inclusief Reizen naar de overlap OV-lijnen en Wmo-gebruik.

Onvoorzien:

Hiervan is geen gebruik gemaakt.

4. Paragrafen

Conform het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) (artikel 9) zijn in dit hoofdstuk de verplichte paragrafen opgenomen. In deze jaarstukken zijn alleen de paragrafen opgenomen die relevant zijn voor Samenwerkingsorganisatie Publiek Vervoer Groningen Drenthe. De paragrafen grondbeleid, lokale heffingen, onderhoud kapitaalgoederen en verbonden partijen komen daarom in dit jaarverslag niet voor.

De van toepassing zijnde verplichte paragrafen zijn:

- Weerstandsvermogen en risicobeheersing;
- Financiering;
- Bedrijfsvoering;
- Informatiebeveiliging.

4.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Weerstandcapaciteit

De weerstandscapaciteit als zijnde de middelen en mogelijkheden waarover Publiek Vervoer beschikt of kan beschikken om niet begrote kosten te dekken

Risico's

Alle risico's waarvoor geen maatregelen zijn getroffen en die van materiële betekenis kunnen zijn in relatie tot de financiële positie:

- De geringe omvang van de organisatie en het feit dat er maar één persoon per functiesoort aanwezig is, zorgen ervoor dat er geen vervanging is bij ziekte of afwezigheid. Alle vervanging wordt daarom ingehuurd. Een ander gevolg is dat een groot deel van de kennis en kunde bij externe medewerkers ligt en daarom zijn we afhankelijk van inhuurkrachten.
- De Algemene verordening gegevensbeheer (AVG) blijft een aandachtspunt.

Kengetal

Het BBV bepaalt dat gemeenschappelijke regelingen een basisset van financiële kengetallen in de begroting en de jaarrekening moeten opnemen. Hiermee kan op een eenvoudige wijze inzicht gegeven worden in de financiële positie van de organisatie. In de jaarstukken zijn alleen de kengetallen opgenomen die relevant zijn voor Publiek Vervoer. De kengetallen grondexploitatie en belastingcapaciteit komen daarom in dit jaarverslag niet voor. Alle baten en lasten worden op dit moment afgerekend met de deelnemers. Het beschikbare eigen vermogen zetten we zo efficiënt mogelijk in om onze doelstellingen te behalen.

Netto schuldquote

De netto schuldquote geeft inzicht in het niveau van de schuldenlast ten opzichte van de omzet. Dit geeft inzicht in het niveau van de schuldenlast ten opzichte van de eigen middelen. Het geeft een indicatie van de mate waarin de rentelasten en de aflossingen op de exploitatie drukken. Een laag percentage is gunstig. De VNG adviseert om 130% als maximumnorm te hanteren en daarboven de schuld af te bouwen. Om aan de norm te voldoen, moeten de eigen middelen hoger zijn dan de schuldpositie. Voor 2024 is het kengetal -41% en voldoet daarmee aan de gestelde norm.

1. Netto schuldquote

		Realisatie 2024	Begroting 2024	Realisatie 2023
A	Langlopende schulden en vlottende passiva	171.530	45.000	82.008
B	Uitzettingen looptijd < 1 jaar en liquide middelen	671.421	397.000	434.986
	<i>Netto schuld (A-B)</i>	<i>-499.891</i>	<i>-352.000</i>	<i>-352.978</i>
C	Totale baten (cf. art. 17 lid c BBV (dus excl. mutaties reserves)	1.205.093	924.085	959.491
	Netto schuldquote (A-B)/C x 100%	-41%	-38%	-37%

1B. Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen

		Realisatie 2024	Begroting 2024	Realisatie 2023
A	Langlopende schulden en vlottende passiva	171.530	45.000	82.008
B	Verstrekte leningen	0	0	0
C	Uitzettingen looptijd < 1 jaar en liquide middelen	671.421	397.000	434.986
	<i>Netto schuld gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen (A-B-C)</i>	<i>-499.891</i>	<i>-352.000</i>	<i>-352.978</i>
D	Totale baten (cf. art. 17 lid c BBV (dus excl. mutaties reserves)	1.205.093	924.085	959.491
	Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen (A-B-C) / D x 100%	-41%	-38%	-37%

Solvabiliteitsratio

De solvabiliteitsratio geeft inzicht in de mate waarin wij in staat zijn om aan de financiële verplichtingen te kunnen voldoen. Hoe hoger dit percentage, hoe gunstiger dit is voor de financiële weerbaarheid. Het betreft het aandeel van het eigen vermogen in het totale vermogen. De VNG geeft aan dat bij een ratio lager dan 20% de organisatie zich op glad ijs bevindt. De solvabiliteitsratio van Publiek Vervoer is 72%, na mutatie in de reserves, waardoor de solvabiliteit boven de norm ligt.

2. Solvabiliteitsratio

		Realisatie 2024	Begroting 2024	Realisatie 2023
A	Eigen vermogen (cf. art. 42 BBV)	482.670	352.000	352.978
B	Balanstotaal	671.421	397.000	434.986
	Solvabiliteit (A/B) x 100%	72%	89%	81%

Structurele exploitatieruimte

De structurele exploitatieruimte geeft inzicht in de mate van het kunnen dragen van de eigen lasten. Alle incidentele baten en lasten worden afgerekend met de deelnemers. Wanneer dit negatief is, betekent het dat het structurele deel van de begroting onvoldoende ruimte biedt om de lasten te blijven dragen. De norm voor Publiek Vervoer is 0% of hoger. In 2024 zijn de lasten hoger dan oorspronkelijk begroot en hiervoor wordt een extra bijdrage gevraagd aan de deelnemers. Met ingang van de begroting 2025 zullen de structurele baten worden verhoogd en is er weer een structureel evenwicht.

3. Structurele exploitatieruimte

		Realisatie 2024	Begroting 2024	Realisatie 2023
A	Totale structurele lasten	936.758	922.967	1.016.041
B	Totale structurele baten	1.025.086	924.085	959.491
C	Totale structurele toevoegingen aan de reserves	0	0	0
D	Totale structurele onttrekkingen aan de reserves	0	0	0
E	Totale baten (cf. art. 17 lid c BBV (dus excl. mutaties reserves)	1.205.093	924.085	959.491
	Structurele exploitatieruimte ((B-A) + (D-C))/(E) x 100%	7%	0%	-6%

Totaal kengetallen 2024

	Realisatie 2024	Begroting 2024	Realisatie 2023
Netto schuldquote	-41%	-38%	-37%
Netto schuldquote gecorr. voor alle verstrekte leningen	-41%	-38%	-37%
Solvabiliteitsratio	72%	89%	81%
Structurele exploitatieruimte	7%	0%	-6%

4.2 Financiering

Onder de financieringsfunctie worden alle activiteiten gerekend die gericht zijn op het afstemmen en optimaliseren van de inkomende en uitgaande geldstroom.

Treasury

Op grond van de wet Financiering decentrale overheden (Fido) wordt er aandacht besteed aan Treasury. De financiële administratie is meer ingericht op budgetbeheer dan op het volgen van kasstromen.

Renterisicobeheer

Renterisico is het gevaar van ongewenste veranderingen van de (financiële) resultaten door rentewijzigingen en renteherziening. Ook bij het afsluiten van nieuwe leningen loopt Publiek Vervoer een renterisico. Een stijging van de rentetarieven ten opzichte van de begroting leidt namelijk tot hogere rentelasten. Voor de beheersing van de renterisico's gelden twee concrete richtlijnen, namelijk de kasgeldlimiet en de renterisiconorm.

Kasgeldlimiet

De kasgeldlimiet is een wettelijke limiet en betreft de maximale omvang van de kortgeldpositie in enig jaar. De kasgeldlimiet voor gemeenschappelijke regelingen bedraagt 8,2% van het totaal van de begrote lasten, namelijk € 83.000 ($€ 1.012.967 \times 8,2\%$). Als de kasgeldlimiet drie opeenvolgende kwartalen wordt overschreden, dient de provinciale toezichthouder geïnformeerd te worden en moet er een plan opgesteld worden om binnen de kasgeldlimiet te blijven. In 2024 is in geen enkel kwartaal de kasgeldlimiet overschreden. Daarmee is voldaan aan de vereisten uit de Wet fido.

Renterisiconorm

Met deze norm wordt tot uitdrukking gebracht tot welk bedrag Publiek Vervoer renterisico's mag lopen. Renterisico's kunnen voortvloeien uit de noodzaak om bijvoorbeeld leningen af te lossen of door renteherzieningsmomenten. Het totale renterisicobedrag mag niet groter zijn dan 20% van het begrotingstotaal van de oorspronkelijke begroting. In 2024 bedroeg de renterisiconorm € 202.500.

Omdat Publiek Vervoer geen langlopende schulden heeft, zijn deze indicatoren niet van toepassing.

Wet HOF

De inwerkingtreding van de wet Houdbare Overheidsfinanciën (HOF) zal gaandeweg leiden tot een EMU-macronorm voor de decentrale overheid als geheel. De praktijk op dit moment wijst uit dat het weinig effect heeft voor de financiering.

Schatkistbankieren

Voor zover de bedrijfsvoeringsorganisatie overtollige middelen heeft, worden die afgeroomd ten gunste van de schatkist vanaf een drempelbedrag. De afroaming vindt automatisch plaats. Het drempelbedrag is als volgt berekend:

- Voor overheidsinstellingen met een begrotingstotaal kleiner of gelijk aan € 500 miljoen is het drempelbedrag gelijk aan 0,75% van het begrotingstotaal, waarbij het drempelbedrag minimaal € 250.000 bedraagt.
- Voor Publiek Vervoer betekent dat een saldo groter dan € 250.000 moet worden afgeroomd. Ultimo 2024 stond er een bedrag van € 320.401 uit in de Rijksschatkist.

Liquiditeitenbeheer

Er is binnen de organisatie aandacht voor de liquiditeitsstatus en in 2024 waren er geen liquiditeitsproblemen.

Rentelasten

De rente wordt berekend aan de hand van het rentepercentage op de langlopende geldleningen. Publiek Vervoer heeft geen langlopende geldleningen. Het rentepercentage is daarom 0 %.

4.3 Bedrijfsvoering

Deze paragraaf geeft volgens het BBV ten minste inzicht in de stand van zaken en de beleidsvoornemens over de bedrijfsvoering. Wij zijn gericht op uitvoering, wat betekent dat we een uitvoeringsorganisatie zijn waar geen beleidsvorming plaatsvindt.

Naast de al eerder benoemde kerntaken hebben we ook de plicht dat de organisatie (GR) voldoet aan de wet- en regelgeving.

Juridische werkzaamheden en data

Door een verandering in de Wet gemeenschappelijke regelingen zijn de teksten voor onze GR aangepast. Het voorbereidend werk hiervoor is in 2023 afgerond en is door een werkgroep van juristen vanuit de gemeenten uitgevoerd. De aangepaste versie is in december 2024 door het bestuur vastgesteld.

Toets op de rechtmatigheid

In 2023 is de rol van de accountant gewijzigd met betrekking tot de toets op de rechtmatigheid. Het accountantsoordeel beperkt zich nu tot een getrouwheidsoordeel bij de jaarrekening. Concreet houdt deze situatie in dat verantwoording met betrekking tot de rechtmatigheid bij het bestuur van Publiek Vervoer Groningen Drenthe zelf ligt.

Rechtmatigheidsverantwoording

De rechtmatigheidsverantwoording heeft betrekking op drie criteria: begrotingscriterium, voorwaardencriterium en het misbruik en oneigenlijk gebruik criterium.

Begrotingscriterium

Het begrotingscriterium is een criterium van rechtmatigheid dat betrekking heeft op de grenzen van de baten en lasten in de door het bestuur geautoriseerde begroting van exploitatie en investeringskredieten en de hiermee samenhangende programma's, waarbinnen de financiële beheershandelingen tot stand moeten zijn gekomen. Overschrijdingen die gedurende het jaar bekend werden, zijn in 2024 voorgelegd via de tussenrapportage.

Ten opzichte van de gewijzigde begroting zijn er hogere baten van € 26.008 en bij de lasten is sprake van een onderschrijding van € 193.684. Deze afwijkingen worden in diverse paragrafen in detail toegelicht. Volgens het

begrotingscriterium worden deze als niet geautoriseerde overschrijdingen aangemerkt. Volgens de GR Publiek Vervoer Groningen Drenthe artikel 18 is het bestuur gemandateerd voor de goedkeuring van deze afwijkingen. Met de vaststelling van de jaarrekening door het bestuur worden deze alsnog geautoriseerd.

Voorwaardencriterium

Het voorwaardencriterium is het criterium van rechtmatigheid, dat betrekking heeft op de eisen die worden gesteld bij de uitvoering van de financiële beheershandelingen. De eisen/voorwaarden zijn afkomstig uit diverse wet- en regelgeving en hebben betrekking op aspecten als doelgroep, termijn, grondslag, administratieve bepalingen, normbedragen, bevoegdheden, bewijsstukken, recht, hoogte en duur. Wij hebben geconstateerd dat er geen onrechtmatigheden ten aanzien van het voorwaardencriterium hebben plaatsgevonden en dat de afspraken rondom de aanbesteding nagekomen zijn.

Misbruik en oneigenlijk gebruik-criterium

Het misbruik en oneigenlijk gebruik-criterium is het criterium van rechtmatigheid, dat betrekking heeft op het voorkomen, detecteren en corrigeren van misbruik en oneigenlijk gebruik van overheidsmiddelen en gemeentelijke eigendommen bij financiële beheershandelingen.

Naast misbruik en oneigenlijk gebruik kan er sprake zijn van fraude. De term fraude is juridisch niet gedefinieerd. Het gaat hierbij om derden die misbruik maken van regelingen. Naast de aanbestedingsrechtmatigheid wordt binnen Publiek Vervoer gecontroleerd op geleverde prestatie en de correcte afhandeling van de betalingen. Systeemtechnisch zijn er functiescheidingen ingeregeld. Daarnaast zijn er diverse steekproeven uitgevoerd. Aan de hand van deze steekproeven zijn er geen onrechtmatigheden geconstateerd.

Fraude en continuïteit

De commissie BBV geeft aan dat fraude en continuïteit een plek moeten hebben in de jaarstukken en daarom vindt u deze in de paragraaf bedrijfsvoering. Wij hopen dat een dergelijke situatie zich niet voordoet. Toch hebben we hierop intern nieuwe afspraken gemaakt om de kans op deze situatie te minimaliseren. In 2023 zijn we gestart met bewustwording door dit onderwerp in het teamoverleg te bespreken, in 2024 is dit voortgezet. Daarnaast zijn we gestart met extra steekproeven bij de uitbetaling van facturen en personeelsmutaties. Aan de hand van deze steekproeven zijn er geen onrechtmatigheden geconstateerd.

Financiële administratie

De financiële administratie is bij het SSC van de gemeente Groningen ondergebracht.

4.4 Informatiebeveiliging

Informatiebeveiliging en privacy

Op het gebied van informatiebeveiliging en privacy hebben we in 2024 verdere stappen ondernomen. Dit jaar zijn aan de hand van een verbeterplan, gebaseerd op geselecteerde hoofdstukken van de ISO27001, stappen gezet met betrekking tot:

- Informatiebeveiliging- en privacybeleid;
- Informatiebeveiliging en privacy organisatiestructuur;
- Informatiebeveiliging en privacy gedragscode voor medewerkers;
- Bewustwording;
- Leveranciersmanagementbeleid;
- Incidentbeheer;
- Continue naleving AVG.

JAARREKENING



5. Rechtmatigheidsverantwoording

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 11 september 2024 vastgestelde normenkader en controleprotocol 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 3% van de totale lasten inclusief toevoegingen aan de reserves (afgerond € 1.080.000) en is daarmee vastgesteld op € 32.400. De grondslag voor deze verantwoording is de Kadernota Rechtmatigheid 2024 van de Commissie BBV van oktober 2024.

Bevinding

De grens voor de rechtmatigheid is voor Publiek Vervoer Groningen Drenthe voor 2024 vastgesteld op € 32.400. Bij de baten is er sprake van een hogere opbrengst van € 26.008. Bij de lasten is er sprake van een overschrijding van € 193.684. In de financiële verordening is opgenomen dat er getoetst wordt op afwijkingen op de totale baten en op een overschrijding van de totale lasten. Er is derhalve geen sprake van onrechtmatigheid. In 2024 is er geen sprake van investeringen.

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.

6. Grondslagen

De jaarrekening is opgemaakt met inachtneming van de voorschriften die het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) provincies en gemeenten daarvoor geeft. De waardering van de activa en de passiva gebeurt op basis van historische kosten.

De baten en lasten worden toegerekend aan het jaar waarop zij betrekking hebben. Baten en winsten worden slechts genomen voor zover zij op balansdatum zijn gerealiseerd. Verliezen en risico's die hun oorsprong vinden voor het einde van het begrotingsjaar, worden in acht genomen indien zij voor het opmaken van de jaarrekening bekend zijn geworden.

Vaste activa

Immateriële-, materiële- en financiële vaste activa

Publiek Vervoer beschikt niet over vaste activa en heeft hier dan ook geen beleid voor opgesteld. Daarom zal er niet verder ingegaan worden op dit onderwerp.

Vlottende activa

Vorderingen en overlopende activa

De vorderingen en overlopende activa worden gewaardeerd tegen nominale waarde. De voorgeschreven indeling met betrekking tot de vorderingen die van toepassing zijn op Publiek Vervoer betreft:

Vorderingen

- Vorderingen op openbare lichamen (gemeenten, gemeenschappelijke regelingen, Rijk);
- Overige vorderingen.

Overlopende activa

- De van Europese en Nederlandse overheidslichamen nog te ontvangen voorschotbedragen die ontstaan door voorfinanciering op uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel;
- Overige nog te ontvangen bedragen en de vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen.

Liquide middelen

Deze activa worden tegen nominale waarde opgenomen.

Vaste Passiva

Onder de vaste passiva worden afzonderlijk opgenomen het eigen vermogen, de voorzieningen en de vaste schulden, met een rentetypische looptijd van één jaar of langer. Publiek Vervoer heeft geen voorzieningen en/of vaste schulden. Om deze reden zal er niet verder worden ingegaan op deze onderwerpen. In de notitie Reserves en Voorzieningen is dit nader toegelicht.

Reserves

In de balans worden de reserves onderscheiden naar:

- de algemene reserve;
- de bestemmingsreserves; een bestemmingsreserve is een reserve waaraan het bestuur een bepaalde bestemming heeft gegeven;
- het resultaat boekjaar.

Flottende passiva

Onder de flottende passiva worden afzonderlijk opgenomen de netto-flottende schulden, met een rentetypische looptijd korter dan één jaar en de overlopende passiva.

Netto-flottende schulden met een rente typische looptijd korter dan één jaar

De flottende passiva worden gewaardeerd tegen de nominale waarde.

Overlopende passiva

De flottende passiva worden gewaardeerd tegen de nominale waarde.

Borgstellingen en/of garantstellingen

Publiek Vervoer verstrekt geen borg- en/of garantstellingen. Bij een bedrag van € 0 voor borg- en/of garantstellingen wordt er geen toelichting opgenomen.

Stelselwijzigingen

Er hebben zich in 2024 geen stelselwijzigingen voorgedaan.

Consolidatie

In het jaar 2024 is er geen sprake van consolidatie.

Verbonden Partijen

Publiek Vervoer heeft geen verbonden partijen zoals bedoeld in het BBV.

Schattingen

Om de grondslagen en regels voor het opstellen van de jaarrekening te kunnen toepassen, is het nodig dat de leiding van de instelling zich over verschillende zaken een oordeel vormt en dat de leiding schattingen maakt die essentieel kunnen zijn voor de in de jaarrekening opgenomen bedragen. Indien dit voor het Besluit Begroting en Verantwoording vereiste inzicht noodzakelijk is, is de aard van deze oordelen en schattingen inclusief de bijbehorende veronderstellingen opgenomen bij de toelichting op de betreffende jaarrekeningposten.

Continuïteit

De jaarrekening is opgesteld op basis van de veronderstelling van continuïteit. Bestuur en directie van Publiek Vervoer hebben geen aanleiding te veronderstellen dat de continuïteit op enigerlei wijze in het geding is.

Gebeurtenissen na balansdatum

Er hebben zich na balansdatum geen gebeurtenissen voorgedaan die een ander licht werpen op de stand van dat moment of effect hebben op de continuïteit van Publiek Vervoer.

7. Overzicht baten en lasten

De jaarrekening is opgesteld met inachtneming van de voorschriften die het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV) daarvoor geeft.

Omschrijving baten	Begroting na wijziging 2024	Realisatie 2024	Verschil begroting /realisatie
Bijdrage deelnemers	€ 924.085	€ 925.747	€ 1.662
Bijdrage aanbesteding doelgroepenverv.	€ 180.000	€ 180.007	€ 7
Klanttevredenheidsonderzoek	€ -	€ 24.339	€ 24.339
Aanpassing cao-verhoging	€ 75.000	€ 75.000	€ -
Overige inkomsten	€ -	€ -	€ -
Totaal	€ 1.179.085	€ 1.205.093	€ 26.008
Omschrijving lasten	Begroting na wijziging 2024	Realisatie 2024	Verschil begroting /realisatie
Personeel	€ 629.988	€ 486.773	€ 143.215
Inhuur	€ 157.386	€ 240.315	€ -82.929
DVO OV-Bureau	€ 51.122	€ 43.840	€ 7.282
DVO Gemeenten	€ 16.788	€ 17.880	€ -1.092
Bedrijfsvoeringskosten	€ 133.800	€ 147.948	€ -14.148
Projectkosten	€ 270.000	€ 138.644	€ 131.356
Onvoorzien	€ 10.000	€ -	€ 10.000
Totaal	€ 1.269.084	€ 1.075.400	€ 193.684
Saldo	€ -89.999	€ 129.693	€ -219.692
Saldo mutatie reserves	€ 90.000	€ -	€ 90.000
Saldo	€ 1	€ 129.693	€ -129.692

7.1 Toelichting

Baten:

Bijdrage deelnemers

Onder de bijdrage deelnemers vallen de inkomsten afkomstig van de deelnemende gemeenten en het OV-bureau voor de jaarlijkse bijdrage, zoals in de begroting is vastgesteld. Dit is inclusief de doorbelasting van het klanttevredenheidsonderzoek (KTO).

De afspraak is dat er jaarlijks een KTO wordt uitgevoerd en dat de gefactureerde kosten worden doorbelast aan de deelnemers. Begin 2024 hebben we het onderzoek van 2023 afgerond en in het najaar is gestart met de KTO over 2024. De kosten hiervoor (€ 24.339) zijn doorbelast aan de deelnemers.

Bijdrage aanbesteding doelgroepenvervoer

Medio 2023 is er een start gemaakt met de aanbesteding van de nieuwe vervoerscontracten. Doordat de vooraf ingeschatte inzet van de deelnemers niet helemaal haalbaar blijkt, moet er meer externe deskundigheid ingehuurd worden. Naast de reeds opgenomen € 90.000 was de inschatting dat er daarom nog € 180.000 extra nodig zou zijn. Dit is door middel van een begrotingswijziging in september door het bestuur vastgesteld.

Aanpassing cao-verhoging

Na het vaststellen van de begroting 2024 is er een cao-afpraak voor 2024 gemaakt. De loonstijging bleek hoger dan begroot (€ 75.000). Daarom zijn de hogere loonkosten in september als een begrotingswijziging door het bestuur vastgesteld.

Lasten:

De exploitatie van Publiek Vervoer is beperkt. De lasten zijn verdeeld in drie categorieën die aansluiten op de aard van de inkomsten. Hierna worden de afwijkingen ten opzichte van de gewijzigde begroting toegelicht.

Personeelslasten

- € 60.286

Door vacatures zijn er minder kosten vast personeel

- € 143.290

De categorie personeel is onderverdeeld in loonkosten en overige personeelskosten (reiskosten; opleidingen, et cetera). Op beide posten waren er kleine meevallers.

Op algemene personeelskosten is er sprake van een incidentele overschrijding van € 15.068 i.v.m. werving en selectie vacature directeur.

In 2024 heeft Publiek Vervoer meer ingehuurd, waardoor er extra kosten zijn gemaakt.

€ 82.929

De categorie inhuur is als volgt onderverdeeld:

- Inhuur personeel (incidenteel)
 - Projectmedewerker (€ 89.160)
- Algemene bedrijfsvoering (adviezen, inkoop, controller)(€ 128.360)
- Inhuur DVO OV-bureau

Bedrijfskosten

€ 7.959

De categorie Bedrijfskosten is vervolgens gesplitst in twee onderdelen:

- DVO deelnemers (OV-bureau; DVO Emmen; DVO SCC gemeente Groningen). - € 6.190
- Overige bedrijfsvoeringskosten € 14.149

In 2024 zijn er incidentele meevallers bij de renteopbrengsten (€ 24.774) en minder accountantskosten door een stelselwijziging. Daarnaast zijn de kosten opgenomen van de AVG, Cybersecurity, KTO-onderzoek, een onderzoek naar het verminderen van de kwetsbaarheid van de bedrijfsvoering en een onderzoek in het kader van de wet DBA.

Overige kosten

- € 141.356

- Project aanbesteding doelgroepenvervoer - € 136.556
 - Door een aanpassing in de planning vallen deze kosten later dan begroot, waardoor er in 2024 een meevaller is ten opzichte van de gewijzigde begroting.
- Projecten algemeen € 5.200
 - Analyse in het kader van Inclusief Reizen naar de overlap OV-lijnen en Wmo-gebruik
- Onvoorzien - € 10.000
 - Van de post onvoorzien is in 2024 geen gebruik gemaakt.

7.2 Verschil begroting en jaarrekening

Omdat de begroting klein van omvang is, alles binnen één taakveld valt en er geen aanvullende informatie is ten opzichte van de vorige paragrafen, is er geen sprake van verschil tussen begroting en jaarrekening.

8. Balans

8.1 Balans

Activa			Passiva		
(bedragen x € 1.000)			(bedragen x € 1.000)		
	31-dec-24	31-dec-23		31-dec-24	31-dec-23
Vaste activa			Eigen vermogen		
Immateriële vaste activa	0	0	Algemene reserve	63	60
Materiële vaste activa	0	0	Bestemmingsreserve	290	240
Financiële vaste activa	0	0	Gerealiseerd resultaat	130	53
			Totaal eigen vermogen	483	353
			Voorzieningen	0	0
			vaste schulden met een rente- typische looptijd van een ≥ 1 jaar	0	0
Totaal vaste activa	0	0	Totaal vaste passiva	483	353
Vlottende activa			Vlottende passiva		
Voorraden	0	0	<u>Netto-vlottende schulden</u>	<u>172</u>	<u>82</u>
<u>Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan 1 jaar</u>	<u>635</u>	<u>91</u>	Banksaldi Schatkistbankieren	0	0
Vorderingen op openbare lichamen	312	91	Kasgeldleningen	0	0
Overige vorderingen	3	0	Overige schulden	172	82
Uitzettingen in 's Rijks schatkist	320	0	<u>Overlopende passiva</u>	<u>17</u>	<u>0</u>
<u>Overlopende activa</u>	<u>7</u>	<u>0</u>	Voorschotten overige	0	0
Voorschotten overige Nederlandse overheidslichamen	3	0	Nederlandse overheidslichamen		
Overige vooruitbetaalde bedragen	4	0	Verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in het volgende jaar tot betaling komen	17	0
<u>Liquide middelen</u>	<u>29</u>	<u>344</u>			
kas- en banksaldi	29	344			
Totaal vlottende activa	671	435	Totaal vlottende passiva	189	82
Totaal	671	435	Totaal	671	435

8.2 Toelichting

In de toelichting wordt een nadere uitleg gegeven over posten in de balans.

Activa

Vaste activa

Niet van toepassing. Wij beschikken niet over vaste activa zoals bedoeld in het BBV.

Vlottende activa

Onder de vlottende activa zijn de vorderingen en liquide middelen opgenomen.

- Nog te vorderen omzetbelasting ad € 2.609.
- Debiteuren op openbare lichamen voor een bedrag van € 309.385.
- Debiteuren voor een bedrag van € 2.522.

Banksaldo en schatkistbankieren

Het banksaldo bedraagt € 29.040 per 31 december 2024.

Voor zover de bedrijfsvoeringsorganisatie overtollige middelen heeft, worden die afgeroomd ten gunste van de schatkist vanaf een drempelbedrag. De afroaming vindt automatisch plaats. Het drempelbedrag is als volgt berekend:

- Voor overheidsinstellingen met een begrotingstotaal kleiner of gelijk aan € 500 miljoen is het drempelbedrag gelijk aan 0,75% van het begrotingstotaal, waarbij het drempelbedrag minimaal € 250.000 bedraagt.
- Voor Publiek Vervoer betekent dat dat een saldo groter dan € 250.000 moet worden afgeroomd. Ultimo 2024 stond er een bedrag van € 320.401 uit in Rijksschatkist.

Passiva

Eigen vermogen

Het eigen vermogen

- Het saldo € 482.670
 - Per 1 januari 2024 bedroeg het eigen vermogen € 299.892 bestaande uit een algemene reserve ad € 60.158 en een bestemmingsreserve ad € 239.734.
 - In 2024 is van het resultaat van 2023 ad € 53.086 een bedrag van € 50.000 toegevoegd aan de bestemmingsreserves en € 3.086 aan de algemene reserve.
 - Ultimo 2024 bedraagt het saldo van de bestemmingsreserve € 289.734.
 - Het positieve resultaat 2024 is € 129.692.

Onderstaand is het verloop van het eigen vermogen weergegeven:

	Saldo 1-1-2024	Toevoeging	Onttrekking	Resultaat	Saldo 31-12-2024
Algemene reserve	€ 63.244	€ -	€ -	€ -	€ 63.244
Bestemmingsreserves					
*) uitvoering smartplan	€ 25.000				€ 25.000
*) uitvoering stronger combined	€ 198.396				€ 198.396
*) aanbesteding nieuw contract	€ 66.338				€ 66.338
Resultaat boekjaar	€ -	€ -	€ -	€ 129.692	€ 129.692
Eigen vermogen	€ 352.978	€ -	€ -	€ 129.692	€ 482.670

Vlottende passiva

De vlottende passiva bestaat uit de onderstaande posten:

- De loonheffing van de maand december ter hoogte van € 32.150.
- Er staat nog een bedrag open van crediteuren ter hoogte van € 136.527.
- Af te dragen BTW ter hoogte van € 2.853

Overlopende passiva

De post overlopende passiva bestaat uit voorschotten van overige Nederlandse overheidslichamen en verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in het volgende jaar tot betaling komen. Deze bestaan uit kosten voor de inhuur van de inkoper voor de aanbesteding doelgroepenvervoer over 2024, voor ondersteuning bij de toets op de wet DBA en enkele kleine facturen

Niet uit de balans blijvende verplichtingen en rechten

De niet uit de balans blijvende verplichtingen bevat de volgende contracten:

	Looptijd	Laatste jaar	Bedrag
TIC assurance	1 jaar	2025	€ 12.500

BIJLAGEN



BIJLAGE 1

Verantwoording specifieke uitkeringen

Publiek Vervoer heeft geen specifieke uitkeringen zoals bedoeld in de Single Information Single Audit.

Dit is getoetst op de website d.d. 31 januari 2025.

BIJLAGE 2

Overzicht gerealiseerde baten en lasten per taakveld

Taakveld	Baten	Lasten	Saldo
0.1 Bestuur		€ -	
0.2 Burgerzaken		€ -	
0.3 Beheer overige gebouwen en gronden		€ -	
0.4 Overhead	€ -	€ 1.075.401	€ -1.075.401
0.5 Treasury		€ -	
0.61 OZB woningen		€ -	
0.62 OZB niet-woningen		€ -	
0.63 Parkeerbelasting		€ -	
0.64 Belastingen overig		€ -	
0.7 Algemene uitkering en overige uitkeringen gemeentefonds		€ -	
0.8 Overige baten en lasten		€ -	
0.9 Vennootschapsbelasting		€ -	
0.10 Mutaties reserves		€ -	
0.11 Resultaat van de rekening van baten en lasten	€ -129.692		€ -129.692
0.0 Bestuur en ondersteuning	€ -129.692	€ 1.075.401	€ -1.205.093
1.1 Crisisbeheersing en brandweer		€ -	
1.2 Openbare orde en veiligheid		€ -	
1.0 Veiligheid	€ -	€ -	€ -
2.1 Verkeer en vervoer		€ -	
2.2 Parkeren		€ -	
2.3 Recreatieve havens		€ -	
2.4 Economische havens en waterwegen		€ -	
2.5 Openbaar vervoer		€ -	
2.0 Verkeer, vervoer en waterstaat	€ -	€ -	€ -
3.1 Economische ontwikkeling		€ -	
3.2 Fysieke bedrijfsinfrastructuur		€ -	
3.3 Bedrijvenloket en bedrijfsregelingen		€ -	
3.4 Economische promotie		€ -	
3.0 Economie	€ -	€ -	€ -
4.1 Openbaar basisonderwijs		€ -	
4.2 Onderwijshuisvesting		€ -	
4.3 Onderwijsbeleid en leerlingzaken		€ -	
4.0 Onderwijs	€ -	€ -	€ -
5.1 Sportbeleid en activering		€ -	
5.2 Sportaccomodaties		€ -	
5.3 Cultuurpresentatie, cultuurproductie en cultuurparticipatie		€ -	
5.4 Musea		€ -	
5.5 Cultureel erfgoed		€ -	
5.6 Media		€ -	
5.7 Openbaar groen en (openlucht) recreatie		€ -	
5.0 Sport, cultuur en recreatie	€ -	€ -	€ -
6.1 Samenkracht en burgerparticipatie		€ -	
6.2 Wijkteams		€ -	
6.3 Inkomensregelingen		€ -	
6.4 Begeleide participatie		€ -	
6.5 Arbeidsparticipatie		€ -	
6.6 Maatwerkvoorzieningen (WMO)		€ -	
6.71 Maatwerkdienstverlening 18+		€ -	
6.72 Maatwerkdienstverlening 18-		€ -	
6.81 Geëscaleerde zorg 18+		€ -	
6.82 Geëscaleerde zorg 18-		€ -	
6.0 Sociaal Domein	€ -	€ -	€ -
7.1 Volksgezondheid		€ -	
7.2 Riolering		€ -	
7.3 Afval		€ -	
7.4 Milieubeheer		€ -	
7.5 Begraafplaatsen en crematoria		€ -	
7.0 Volksgezondheid en milieu	€ -	€ -	€ -
8.1 Ruimtelijke ordening		€ -	
8.2 Grondexploitatie (niet-bedrijventerreinen)		€ -	
8.3 Wonen en bouwen		€ -	
8.0 Volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en stedelijke vernieuwing	€ -	€ -	€ -
TOTAAL	€ -129.692	€ 1.075.401	€ -1.205.093

BIJLAGE 3

Beleidsindicatoren

Taakveld	Indicator	Eenheid	Waarde	Bron	Periode	Beschrijving
0. Bestuur en ondersteuning	Externe inhuur	Kosten als % van totale loonsom + totale kosten inhuur externen	35%	Jaarstukken 2024	2024	Peildatum 31-12-2024
0. Bestuur en ondersteuning	Overhead	% van totale lasten	100%	Jaarstukken 2024	2024	Peildatum 31-12-2024

BIJLAGE 4

Wet Normering Topinkomens (WNT)

WNT-verantwoording 2024 Publiek Vervoer Groningen Drenthe

Gegevens 2024 bedragen x € 1	A.J.H. Tibben	A.H. Buienhuis
Functiegegevens	Algemeen directeur	Waarnemend directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2024	[01/03] – [31/12]	[01/01] – [29/02]
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	[1,0]	[1,0]
Dienstbetrekking?	[ja]	[ja]
Bezoldiging		
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	89.845	23.007
Beloningen betaalbaar op termijn	14.455	3.306
<i>Subtotaal</i>	104.300	26.313
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	194.803	38.197
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	N.v.t.	N.v.t.
Bezoldiging	104.300	26.313
Reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	N.v.t.	N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	N.v.t.	N.v.t.

Gegevens 2023 bedragen x € 1	J. Bos	A.H. Buienhuis
Functiegegevens	Algemeen directeur	Waarnemend directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2024	[01/01] – [04/09]	[24/07] – [31/12]
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	[1,0]	[1,0]
Dienstbetrekking?	[ja]	[ja]
Bezoldiging		
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	84.058	63.698
Beloningen betaalbaar op termijn	13.304	4.465
<i>Subtotaal</i>	97.362	68.163
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	150.907	98.364
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	N.v.t.	N.v.t.
Bezoldiging	97.362	68.163
Reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	N.v.t.	N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	N.v.t.	N.v.t.

Topfunctionarissen met een bezoldiging van € 1.700 of minder

Naam topfunctionaris	
Mw. I. Jongman	Vicevoorzitter
Dhr. H. Stomphorst	Voorzitter
Dhr. D. de Jong	Algemeen bestuurslid
Dhr. B. Wierenga	Algemeen bestuurslid
Mw. K. Ipema	Algemeen bestuurslid
Dhr. R. Bisschop	Algemeen bestuurslid
Dhr. G. Rink	Algemeen bestuurslid
Mw. R. Hoorweg	Algemeen bestuurslid

Publiek Vervoer Groningen Drenthe verstrekt geen vergoedingen aan haar bestuurders.

[Overige rapportageverplichtingen op grond van de WNT](#)

Naast de hierboven vermelde topfunctionarissen zijn er geen overige functionarissen met een dienstbetrekking die in 2024 een bezoldiging boven het individueel toepasselijk drempelbedrag hebben ontvangen.