Publiek Vervoer
GRONINGEN DRENTHE



Ontwerpbegroting 2025 - 2028

Voorwoord / aanbiedingsbrief

Beste lezer,

Voor u ligt de ontwerp meerjarenbegroting 2025 – 2028 van Publiek Vervoer Groningen Drenthe.
Publiek Vervoer Groningen Drenthe is een samenwerkingsorganisatie van alle Groningse en Drentse gemeenten en het OV-bureau Groningen Drenthe.

Publiek vervoer is de bundeling en integratie van verschillende vervoersvormen. Het doel van Publiek Vervoer Groningen Drenthe is het creëren van een optimaal, duurzaam en toekomstbestendig vervoerssysteem waarin vervoer op langere termijn goed en betaalbaar aangeboden kan blijven worden aan alle inwoners en bezoekers van Groningen en Drenthe.

Publiek Vervoer Groningen Drenthe is een zogeheten bedrijfsvoeringsorganisatie (ook wel: GR-light genoemd). Echter, als het op regelgeving aan komt moet een GR-light aan dezelfde regels voldoen als iedere andere gemeenschappelijke regeling c.q. gemeente, ongeacht de omvang van de uitvoeringsorganisatie. De organisatie heeft een te kleine omvang om dit zelf te organiseren, dit heeft tot gevolg dat we afhankelijk zijn van externen.

We zijn ons bewust van de verplichtingen die de bedrijfsvoering van ons vraagt. Hier acteren wij actief op. Omdat wij een kleine capaciteitsomvang hebben, huren wij hiervoor extern expertise in.

Mevr. P. Buitenhuis
directeur a.i. Samenwerkingsorganisatie Publiek Vervoer Groningen Drenthe

INHOUDSOPGAVE

1. Samenvatting / Kerngegevens 5

2. Algemene gegevens 6

3. Ontwikkeling, inzicht en opgaven 8

3.2.1 Contractbeheer 8

3.2.2 Klachtenmanagement 9

3.2.3 Kennis- en adviescentrum 9

3.2.4 Subsidies 10

3.2.5 Stip op de horizon 2030 10

3.3.1 Algemeen beeld begroting inkomsten 11

3.3.2 Analyse op hoofdlijnen 12

4. Paragrafen 13

4.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing 13

4.2 Financiering 17

4.3 Bedrijfsvoering 17

4.4 Informatiebeveiliging 18

5. Grondslagen 20

6. Overzicht baten en lasten 21

6.1 Toelichting 22

6.2 Incidentele lasten 23

6.3 Mutaties in reserves en voorzieningen 23

6.4 Mutaties in onvoorzien 23

7. Balans 24

7.1 Balans 24

7.2 Toelichting 24

Bijlagen

Bijlage 1 Overzicht gerealiseerde baten en lasten per taakveld

Bijlage 2 Beleidsindicatoren

Bijlage 3 Bijdrage deelnemers

Bijlage 4 Formatie

Bijlage 5 Reserves

Begroting



1. Samenvatting / Kerngegevens

Met deze begroting geven we inzicht in de plannen, ontwikkeling en financiële gezondheid van 2025 met een meerjarenperspectief tot en met 2028. Publiek Vervoer blijft zich ontwikkelen op de uitvoering van taken.

Omschrijving baten	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2027
Bijdrage deelnemers	€ 1.058.036	€ 1.105.647	€ 1.149.873	€ 1.195.868
Bijdrage aanbesteding	€ 250.000	€ -	€ -	€ -
Extra inkomsten doorontwikkeling	€ -	€ -	€ -	€ -
Extra inkomsten individuele opdrachten	€ -	€ -	€ -	€ -
Overige opbrengsten	€ -	€ -	€ -	€ -
Totaal	**€ 1.308.036**	**€ 1.105.647**	**€ 1.149.873**	**€ 1.195.868**
Omschrijving lasten	**Begroting 2025**	**Begroting 2026**	**Begroting 2027**	**Begroting 2027**
Personeel	€ 663.507	€ 694.511	€ 722.990	€ 752.653
Inhuur deelnemers	€ 23.098	€ 24.207	€ 25.224	€ 26.283
inhuur derden	€ 153.000	€ 160.344	€ 167.078	€ 174.096
DVO OV-Bureau	€ 55.343	€ 56.228	€ 57.128	€ 58.042
DVO Gemeenten	€ 19.374	€ 20.246	€ 21.055	€ 21.898
Bedrijfsvoeringskosten	€ 132.450	€ 136.105	€ 139.606	€ 143.217
Projectkosten	€ -	€ -	€ -	€ -
Incidentele lasten	€ 250.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000
Onvoorzien	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000
Totaal	**€ 1.306.772**	**€ 1.151.641**	**€ 1.193.082**	**€ 1.236.188**
Saldo voor mutatie reserve	**€ 1.264**	**€ -45.994**	**€ -43.208**	**€ -40.320**
Onttrekking reserve	**€ -**	**€ 50.000**	**€ 50.000**	**€ 50.000**
Saldo na mutatie reserve	**€ 1.264**	**€ 4.006**	**€ 6.792**	**€ 9.680**

Korte analyse op hoofdlijnen

Baten

De begroting 2025 is grotendeels gebaseerd op de structurele baten zoals deze bij de oprichting is vastgesteld. In 2025 gaan we de aanbesteding van het nieuwe vervoerscontract voor onze deelnemers afronden. Hiervoor hebben we een incidentele bijdrage nodig. Daarnaast kunnen er gedurende het boekjaar aanvragen komen voor het uitvoeren van extra taken. Voor deze aanvullende incidentele uitgaven verwachten we aanvullende incidentele inkomsten.

Lasten

De begroting is op basis van de oorspronkelijke uitgangspunten voor het primaire proces en de taken van de samenwerkingsorganisatie. We blijven investeren om medewerkers aan Publiek Vervoer te binden. Hierdoor is de begroting gebaseerd op eigen personeel in plaats van inhuur. Daarnaast constateren we dat er voor specialistische werkzaamheden wel ingehuurd moet worden om een goede invulling te geven aan de toenemende regelgeving. Publiek Vervoer heeft een te kleine omvang om dit zelf te organiseren, dit heeft tot gevolg dat we afhankelijk zijn van externen. De afgelopen jaren zijn er extra uitgaven geweest voor aanvullende opdrachten van onze deelnemers die niet in de begroting zijn opgenomen. Deze uitgaven worden altijd kostendekkend gefinancierd en periodiek gefactureerd aan de betreffende opdrachtgever(s), voor wie deze opdrachten zijn uitgevoerd. In 2025 gaat de aandacht vooral uit naar het begeleiden van de nieuwe aanbesteding en vanaf 2026 gaan we verder met projecten die bijdragen aan het slim inzetten van vervoersbewegingen (stip op de horizon 2030). De kosten voor de stip op de horizon 2030 worden gedekt vanuit de bestemmingsreserves.

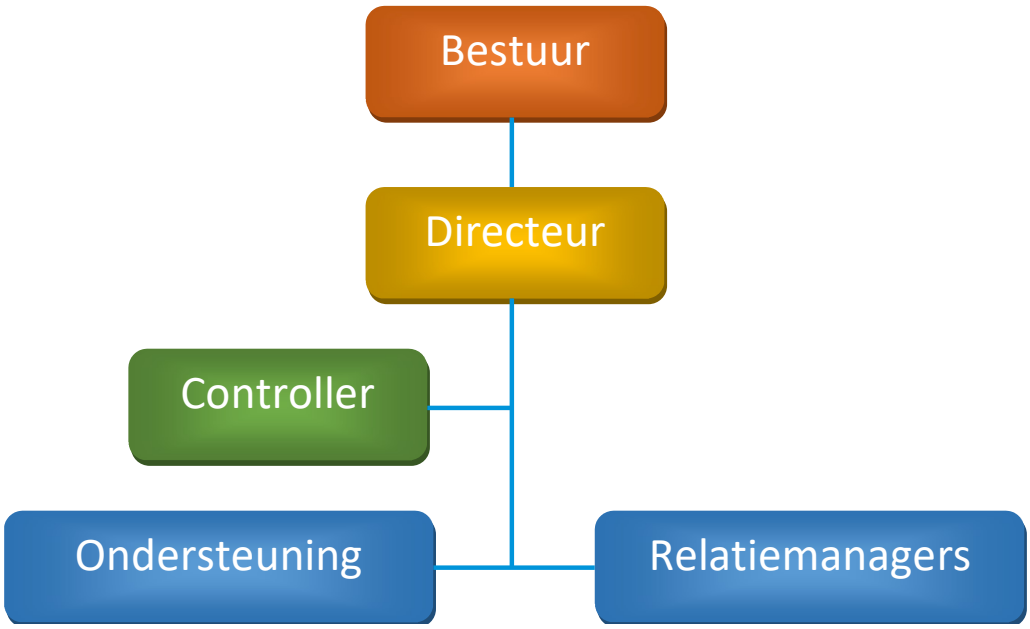
2. Algemene gegevens

Publiek vervoer is de bundeling en integratie van allerlei vervoersvormen. Enerzijds vervoersvormen waar alle inwoners en bezoekers van Groningen en Drenthe gebruik van kunnen maken zoals hubtaxi, buurtbus, lokaal vervoer en anderzijds het doelgroepenvervoer zoals Wmo-geïndiceerd vervoer, leerlingen die gebruik maken van het leerlingenvervoer 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. Samen maken we stap-voor-stap een goed ontwikkeld vervoersnetwerk.

Bestuur

Het team Publiek Vervoer wordt aangestuurd door de directeur. Hij/ zij legt verantwoording af aan de deelnemers. Zij zijn vertegenwoordigd in een bestuur. Dit bestuur bestaat uit een afgevaardigde per regio en een afgevaardigde van het OV-bureau. Tijdens het opstellen van deze begroting is de onderstaande samenstelling van het bestuur van kracht.
Normaliter vergadert het bestuur viermaal per jaar.

Samenstelling bestuur 31 dec 2023	
Wethouder gemeente Groningen namens perceel Centraal Groningen	Mw. I. Jongman (vicevoorzitter)
Wethouder gemeente Westerkwartier namens perceel Zuidwest Groningen	Dhr. H. Stomphorst
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 (voorzitter)
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.



3.2 Activiteiten en opgaven Publiek Vervoer Groningen Drenthe

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)

3.2.1 Contractbeheer

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.
Onder contractbeheer verstaan we dat we erop toezien 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 is, 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. Contractbeheer houdt ook in dat er relatiemanagement is met de deelnemers.

Het contractbeheer krijgt vorm door veelvuldig overleg met vervoerbedrijven en met name gemeenten en per kwartaal een bespreking contractbeheer met elk vervoerbedrijf afzonderlijk. Daarnaast zijn er maandelijkse rapportages via het ontwikkelde Dashboard Publiek Vervoer (gebaseerd op Business Intelligence) en maandelijkse factuuranalyses via het Dashboard. Ook plannen we een aantal overleggen tussen gemeenten en vervoerder om de algemene gang van zaken en actualiteiten te bespreken.

Doorlooptijd/ aanbesteding contracten

De huidige contracten met de vervoerders eindigen in 2026 en de nieuwe concessie zal met ingang van 1 augustus 2026 gaan rijden. Eind 2023 is begonnen met de voorbereiding van de aanbesteding van de nieuwe contracten. In opdracht van de deelnemers is er onder leiding van Publiek Vervoer een projectgroep opgericht die het aanbestedingstraject begeleidt. In het aanbestedingstraject zal een bestek worden geschreven. In 2025 zal de aanbesteding plaats vinden en vervolgens de gunning en de implementatie. Naast eigen inzet zal er ook externe capaciteit worden ingezet. Een deel van de kosten wordt gedekt door een extra bijdrage van de deelnemers. Wij zullen enkel de middelen inzetten op noodzakelijke zaken. Indien de middelen in de aanbesteding niet aangewend zullen worden, gaan deze terug naar de deelnemers.

3.2.2 Klachtenmanagement

Naast het beheren van de contracten vormen we een onafhankelijk loket voor complimenten en klachten. Klachten die bij Publiek Vervoer binnenkomen, registreren we in een klachtenmanagementsysteem. Vervolgens beoordelen wij wie de klacht moet behandelen: een vervoerder of een gemeente. We zien er tenslotte op toe dat de reiziger een adequaat antwoord op de klacht krijgt.

Klachten als verbetertool

Het mag raar klinken, 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 ernaar streven om geen klachten te krijgen over het Wmo-vervoer, is het een goede maatstaf voor de kwaliteit. Het geeft daarnaast ook aan dat mensen weten hoe zij een klacht kunnen indienen en dat het systeem voor hen toegankelijk is.

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.

3.2.3 Kennis- en adviescentrum

Onze derde taak is kennis delen en advies geven. 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. Tevens kunnen onze deelnemers deze adviezen meenemen in de doorontwikkeling van hun beleid. In dit kader neemt Publiek Vervoer deel aan landelijke netwerken en aan Europese projecten waar dat mogelijk is.
De expertise van Publiek Vervoer maakt dat er ook gericht aan de deelnemers een aanbod van doorontwikkeling kan worden gedaan, bijvoorbeeld door pilots. In onze regio zien wij de landelijke trend doorzetten dat er een integratie tussen doelgroepenvervoer en openbaar vervoer wordt gewenst. Dit om het vervoer betaalbaar en uitvoerbaar te houden. Ook heeft de integratie een positieve invloed op de zelfredzaamheid van de inwoner en het bereikbaar houden van de voorzieningen.

Data Dashboard Publiek Vervoer

Sinds 2018 wordt van elke binnen publiek vervoer verreden rit een grote hoeveelheid gegevens verzameld. De dataverzameling die op deze manier ontstaat, biedt belangrijke informatie, die deelnemers kunnen gebruiken om hun beleid te ontwikkelen en te verbeteren. Deze dataverzameling gaat de komende jaren alleen maar in waarde toenemen. Het Dashboard Publiek Vervoer dat we de afgelopen jaren ontwikkelden, wordt ingezet om data te ontsluiten, zodat we op grond daarvan deelnemers kunnen adviseren, maar op grond waarvan deelnemers ook zelf inzichten kunnen verwerven.

3.2.4 Subsidies

De afgelopen jaren werden de taak van het kenniscentrum en de doorontwikkelingen als nieuwe innovaties gezien en hierdoor kwamen we in aanmerking voor diverse financiële ondersteuningen (subsidies). Wij hebben deelgenomen aan Europese en landelijke werkgroepen. Met het opgebouwde netwerk gaan we onderzoeken of bepaalde doorontwikkelingen opnieuw in aanmerking komen voor subsidie. Tijdens het schrijven van deze begroting is dit nog niet het geval en daarom is in deze begroting hiermee vooralsnog geen rekening gehouden.

3.2.5 Stip op de horizon 2030

Het bestuur heeft gevraagd om een proces te starten waarin we samen met de deelnemers tot een visie komen over waar we in 2030 willen staan. Hier moet in beeld worden gebracht hoe we onze burgers gaan ondersteunen en welke organisatie hierbij hoort. De contouren zijn in beeld gebracht. De aanbesteding heeft nu eerst onze aandacht, maar in 2026 wordt dit verder opgepakt. De daarmee samenhangende incidentele projectkosten worden in eerste instantie gefinancierd uit de bestemmingsreserve.

3.3 Financieel inzicht

3.3.1 Algemeen beeld begroting inkomsten

In het overzicht hieronder staan de bijdragen per deelnemer voor de periode 2025 tot en met 2028. In dit overzicht staan de bijdragen exclusief btw. De inspecteur beoordeelde dat Publiek Vervoer belastingplichtig is en heeft ons als ondernemer geregistreerd. Dat betekent dat wij omzetbelasting moeten betalen. Concreet houdt dit in dat zowel de uitgaven als de inkomsten met btw belast zijn.

Bijdragen	%	2025	2026	2027	2028
Deelnemers					
Provincie Groningen		*Excl BTW*			
Eemsdelta	4,83	€ 63.217	€ 53.436	€ 55.573	€ 57.796
Groningen	13,21	€ 172.792	€ 146.056	€ 151.898	€ 157.974
Het Hogeland	3,95	€ 51.667	€ 43.673	€ 45.420	€ 47.237
Midden-Groningen	5,43	€ 71.026	€ 60.037	€ 62.438	€ 64.936
Oldambt	4,19	€ 54.833	€ 46.349	€ 48.203	€ 50.131
Pekela	1,32	€ 17.292	€ 14.617	€ 15.201	€ 15.809
Stadskanaal	3,65	€ 47.769	€ 40.378	€ 41.993	€ 43.673
Veendam	2,56	€ 33.499	€ 28.316	€ 29.448	€ 30.626
Westerkwartier	4,23	€ 55.330	€ 46.769	€ 48.640	€ 50.585
Westerwolde	2,62	€ 34.271	€ 28.968	€ 30.127	€ 31.332
Provincie Drenthe					
Aa en Hunze	1,84	€ 24.068	€ 20.344	€ 21.158	€ 22.004
Assen	4,96	€ 64.879	€ 54.840	€ 57.034	€ 59.315
Borger-Odoorn	1,95	€ 25.507	€ 21.560	€ 22.423	€ 23.319
Coevorden	2,93	€ 38.325	€ 32.395	€ 33.691	€ 35.039
De Wolden	1,72	€ 22.498	€ 19.017	€ 19.778	€ 20.569
Emmen	9,63	€ 125.964	€ 106.474	€ 110.733	€ 115.162
Hoogeveen	4,85	€ 63.440	€ 53.624	€ 55.769	€ 58.000
Meppel	2,37	€ 31.000	€ 26.204	€ 27.252	€ 28.342
Midden Drenthe	2,36	€ 30.870	€ 26.093	€ 27.137	€ 28.222
Noordenveld	2,5	€ 32.701	€ 27.641	€ 28.747	€ 29.897
Tynaarlo	2,31	€ 30.216	€ 25.540	€ 26.562	€ 27.625
Westerveld	1,58	€ 20.667	€ 17.469	€ 18.168	€ 18.895
OV-bureau Groningen Drenthe	15,00	€ 196.205	€ 165.847	€ 172.481	€ 179.380
totaal	**100,00**	**€ 1.308.036**	**€ 1.105.647**	**€ 1.149.873**	**€ 1.195.868**

3.3.2 Analyse op hoofdlijnen

Er is gerekend met een indexcijfer zoals hieronder weergegeven. Deze indexering is gebaseerd op Macro Economische Verkenning 2023 van het Centraal Economisch Plan (CPB) die in de kaderbrief 2025 is voorgesteld.

Index	indexering 2025	indexering 2026	indexering 2027	indexering 2028
Loonvoet sector overheid	5,8%	4,8%	4,2%	4,2%
Prijs netto materiële overheidsconsumptie	1,6%	1,6%	1,6%	1,6%
Gewogen idex (90% loonvoet / 10 materiële overheidsconsumptie)	**5,38%**	**4,48%**	**3,94%**	**3,94%**

In het onderstaande overzicht staan de lasten (exclusief btw) op hoofdlijnen.

Omschrijving lasten	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2027
Personeel	€ 663.507	€ 694.511	€ 722.990	€ 752.653
Inhuur deelnemers	€ 23.098	€ 24.207	€ 25.224	€ 26.283
inhuur derden	€ 153.000	€ 160.344	€ 167.078	€ 174.096
DVO OV-Bureau	€ 55.343	€ 56.228	€ 57.128	€ 58.042
DVO Gemeenten	€ 19.374	€ 20.246	€ 21.055	€ 21.898
Bedrijfsvoeringskosten	€ 132.450	€ 136.105	€ 139.606	€ 143.217
Projectkosten	€ -	€ -	€ -	€ -
Incidentele lasten	€ 250.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000
Onvoorzien	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000
Totaal	**€ 1.306.772**	**€ 1.151.641**	**€ 1.193.082**	**€ 1.236.188**

Overhead

In de verslaggevingsregels vallen de kosten voor de bedrijfsvoering onder overhead. Het overheadpercentage wordt berekend over de overige producten om eventuele kostendekkende tarieven inzichtelijk te maken. Onze werkzaamheden vallen echter volledig onder de overheadkosten. Er zijn geen kosten die aan andere taakvelden toegerekend kunnen worden.

Vennootschapsbelasting

De Belastingdienst beoordeelde dat de samenwerkingsvrijstelling van toepassing is op de huidige activiteiten. Zolang de feiten en omstandigheden niet veranderen, hoeft er geen aangifte voor de vennootschapsbelasting te worden gedaan.

Onvoorzien

De afgelopen jaren zijn er extra uitgaven geweest die niet in de begroting zijn opgenomen. Deze extra uitgaven worden in overleg met en aan de betreffende deelnemers gefactureerd. Hierdoor is het risico voor Publiek Vervoer nihil en met de kennis van nu moet een budget van € 10.000 voor onvoorzien toereikend zijn.

4. Paragrafen

Conform het Besluit Begroten en Verantwoorden (BBV) (artikel 9) zijn in dit hoofdstuk de verplichte paragrafen opgenomen. In deze begroting zijn alleen de paragrafen opgenomen die relevant zijn. De paragrafen grondbeleid, lokale heffingen en onderhoud kapitaalgoederen en verbonden partijen komen daarom niet in de begroting voor.

De verplichte paragrafen die van toepassing zijn:

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

4.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Weerstandscapaciteit

Publiek Vervoer heeft haar jaarrekening 2023 positief afgesloten en heeft een eigen vermogen van € 453.000. Eind 2023 is begonnen met de voorbereiding van de aanbesteding van de nieuwe contracten. In opdracht van de deelnemers is er onder leiding van Publiek Vervoer een projectgroep opgericht die het aanbestedingstraject begeleidt. Naast de eigen inzet zal er ook externe capaciteit worden ingezet. De eerste kosten worden gedekt uit de bestemmingsreserve.

Risico's

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

Kans dat risico voorkomt	Kans op voordoen risico
Zeer laag	5%
Laag	25%
Gemiddeld	50%
Hoog	75%
Zeer hoog	100%

Ziekteverzuim

Algemeen

We hebben een kleine vaste formatie en zijn hierdoor erg kwetsbaar. Bij uitval van een medewerker als gevolg van ziekteverzuim heeft dit direct gevolgen en ontstaan er extra inhuurkosten.
In de Cao SGO (Samenwerkende Gemeentelijke Organisaties) staat dat een zieke medewerker gedurende de eerste zes maanden recht heeft op 100% doorbetaling van het salaris. In de zevende tot en met de twaalfde maand is dat 90% en in het tweede ziektejaar 75%. Na 24 maanden moet bij voortdurende ziekte of arbeidsongeschiktheid tot aan het eind van het dienstverband 70% van het loon worden doorbetaald.

Beheersmaatregel

Om dit te voorkomen, treffen we maatregelen die gericht zijn op preventie, het voorkomen van ziekte, zoals coaching en het stimuleren van een gezonde leefstijl.

Calculatie maximaal financieel risico

0,35 Fte op basis loonsom salarisschaal 10.

Omschrijving	Financieel risico	Kans op voordoen	Financiële impact
Ziekteverzuim	€ 36.000	100%	€ 36.000

Dataveiligheid en IT-omgeving (AVG)

Algemeen

De Europese privacy verordening Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) gaat over de *'bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens'*. De AVG trad op 25 mei 2018 in werking. Van organisaties wordt verwacht dat zij hun bedrijfsvoering conform de AVG brengen. Dat betekent dat wij moeten kunnen aantonen dat wij de juiste organisatorische en technische maatregelen hebben genomen om aan de AVG te voldoen. Ook moeten we bewijzen dat we geldige toestemming hebben gekregen voor het verwerken van persoonsgegevens.

Beheersmaatregel

Er is een privacy- en informatiebeveiligingsbeleid opgesteld. De medewerkers van Publiek Vervoer kennen het beleid en het thema AVG wordt regelmatig tijdens een werkoverleg besproken. We geven uitvoering aan dit beleid. Ondanks dat we aandacht voor hebben, realiseren we dat dit een risico blijft. Daarnaast hebben we een contract met een gespecialiseerd bedrijf en laten ons hierbij dan ook ondersteunen en adviseren.

Calculatie financieel

Een maximale boete van 4% van de jaarlijkse omzet als blijkt dat we niet kunnen aantonen dat we voldoen aan het naleven van de AVG.

Omschrijving	Financieel risico	Kans	Kans op voordoen	Financiële impact
AVG	€ 56.000	gemiddeld	50%	€ 28.000

Totaaloverzicht risico's

In het onderstaande overzicht staan alle risico's en de bijbehorende financiële impact.

Risico	Omschrijving	Financieel risico	Kans op voordoen	Financiële impact
A	Ziekteverzuim	€ 36.000	100%	€ 36.000
B	AVG	€ 56.000	50%	€ 28.000
		€ 92.000		**€ 64.000**

Wij beschikken op dit moment over een algemene reserve, die we kunnen inzetten als een bufferfunctie zodra er zich risico's zoals hierboven beschreven voordoen. In de begroting is een post *onvoorzien* opgenomen om onvoorziene uitgaven te kunnen dekken.

Aanwezige weerstandscapaciteit		
Algemene Reserve 2024	€	63.000
Onvoorzien	€	10.000
Totaal weerstandscapaciteit	**€**	**73.000**

In het overzicht hieronder staan de richtlijnen van de weerstandscapaciteit en de ratio en de betekenis ervan:

Richtlijnen weerstandscapaciteit	
betekenis ratio	**ratio weerstandscapaciteit**
uitstekend	> 2,0
Ruim voldoende	1,4 < x > 2,0
Voldoende	1,0 < x > 1,4
Matig	0,8 < x > 1,0
Onvoldoende	0,6 < x > 0,8
Ruim onvoldoende	< 0,6

De bovengenoemde ratio/ factor is als volgt:

factor aanwezig / benodigd weerstandsvermogen		
(a) Minimale benodigde capaciteit	€	64.000
(b) Weerstandscapaciteit	€	73.000
factor: a/b		1,14
oordeel:		voldoende

Kengetal

Het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten BBV bepaalt dat gemeenschappelijke regelingen een basisset van financiële kengetallen in de begroting en op de jaarrekening moeten opnemen. Op deze manier is er eenvoudig inzicht in de financiële positie. In de begroting zijn alleen de kengetallen opgenomen die relevant zijn. De kengetallen *grondexploitatie* en *belastingcapaciteit* komen daarom in deze begroting niet voor. Doordat alle baten en lasten op dit moment worden afgerekend met de deelnemers en er geen vermogen wordt opgebouwd, hebben de kengetallen een beperkte waarde.

Netto schuldquote

De netto schuldquote geeft inzicht in het niveau van de schuldenlast ten opzichte van de omzet. Dit cijfer 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 2025 is het kengetal -19% en voldoet daarmee aan de gestelde norm.

1 Netto schuldquote

		Realisatie 2023	Begroting 2025
A	Langlopende schulden en vlottende passiva	82.008	45.000
B	Uitzettingen looptijd < 1 jaar en liquide middelen	434.986	313.000
	Netto schuld (A-B)	*-352.978*	*-268.000*
C	Totale baten (cf. art. 17 lid c BBV (dus excl. mutaties reserves)	959.491	1.308.036
	Netto schuldquote (A-B)/C x 100%	**-37%**	**-20%**

Netto schuldquote voor alle leningen

1B Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen

		Realisatie 2023	Begroting 2025
A	Langlopende schulden en vlottende passiva	82.008	45.000
B	Verstrekte leningen	0	0
C	Uitzettingen looptijd < 1 jaar en liquide middelen	434.986	313.000
	Netto schuld gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen (A-B-C)	*-352.978*	*-268.000*
D	Totale baten (cf. art. 17 lid c BBV (dus excl. mutaties reserves)	959.491	1.308.036
	Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen (A-B-C) / D x 100%	**-37%**	**-20%**

Solvabiliteitsratio

De solvabiliteitsratio geeft inzicht in de mate waarin we in staat zijn om aan de financiële verplichtingen te voldoen. Hoe hoger dit percentage, hoe gunstiger dit is voor de financiële weerbaarheid. Dit cijfer geeft dus een soort toekomstperspectief weer. Het betreft het aandeel van het eigen vermogen in het totale vermogen. De VNG geeft aan dat bij een ratio lager dan 20% vraagtekens gezet kunnen worden bij de financiële weerbaarheid van de organisatie.

2. Solvabiliteitsratio

		Realisatie 2023	Begroting 2025
A	Eigen vermogen (cf. art. 42 BBV)	352.978	264.410
B	Balanstotaal	434.986	309.410
	Solvabiliteit (A/B) x 100%	**81%**	**85%**

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 cijfer 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. De meerjarige begroting is in evenwicht en voldoet dus aan de norm.

3. Structurele exploitatieruimte

		Realisatie 2023	Begroting 2025
A	Totale structurele lasten	1.016.042	1.056.772
B	Totale structurele baten	959.491	1.058.036
C	Totale structurele toevoegingen aan de reserves	0	0
D	Totale structurele onttrekkingen aan de reserves	0	0
E	Totale baten (cf. art. 17 lid c BBV (dus excl. mutaties reserves)	959.491	1.308.036
	Structurele exploitatieruimte ((B-A) + (D-C))/(E) x 100%	**-6%**	**0%**

Totaaloverzicht

Totaal kengetallen

	Realisatie 2023	Begroting 2025
Netto schuldquote	-37%	-20%
Netto schuldquote gecorr. voor alle verstrekte leningen	-37%	-20%
Solvabiliteitsratio	81%	85%
Structurele exploitatieruimte	-6%	0%

4.2 Financiering

Onder de financieringsfunctie verstaan we alle activiteiten die gericht zijn op het afstemmen en optimaliseren van de inkomende en uitgaande geldstromen.

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.

Wet HOF

De inwerkingtreding van de wet Houdbare Overheidsfinanciën (HOF) leidt gaandeweg tot een EMU-macro-norm 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.

- Het drempelbedrag voor Publiek Vervoer is € 1.000.000

Liquiditeitenbeheer

Er is binnen de organisatie aandacht voor de liquiditeitsstatus en een planning voor de komende periode.

4.3 Bedrijfsvoering

Deze paragraaf geeft ten minste inzicht in de stand van zaken en de beleidsvoornemens voor de bedrijfsvoering. Publiek Vervoer is een uitvoeringsorganisatie waar geen beleidsvorming plaatsvindt, dat doen de deelnemers.
Onze kerntaken zijn:

- Contractbeheer en relatiemanagement;
- Klachtenloket en klantparticipatie;
- Kennis- en adviesfunctie.

Binnen de kennis- en adviesfunctie ligt een belangrijke taak over het adviseren en daadwerkelijk ter hand nemen van de doorontwikkeling van het vervoerssysteem. Wij hebben een schat aan kennis, data en ervaring die we gebruiken om deelnemers te adviseren over diverse verbeterpunten. Ons doel daarbij is het creëren van een optimaal, duurzaam en toekomstbestendig vervoerssysteem waarin vervoer op langere termijn goed en betaalbaar aangeboden kan blijven worden aan alle inwoners en bezoekers van Groningen en Drenthe.

Daarnaast constateren we dat er steeds meer regelgeving komt voor een gemeenschappelijke regeling en dit zijn specialistische werkzaamheden. Onze organisatie heeft een te kleine omvang en niet de kennis om dit zelf te organiseren. Dit heeft tot gevolg dat we afhankelijk zijn van externen en hierin erg kwetsbaar zijn. We blijven mogelijkheden onderzoeken hoe we hiermee om moeten gaan.

4.4 Informatiebeveiliging

Informatiebeveiliging en privacy

Publiek Vervoer is een kleine organisatie met een klein budget en weinig medewerkers, maar mét de verantwoordelijkheden van een overheidsinstantie. Er is uiteraard continue aandacht voor de naleving van wet- en regelgeving met in het bijzonder de AVG. Daarnaast blijft bewustwording in het kader van informatiebeveiliging en privacy een belangrijk aandachtspunt.
Als uitgangspunt hanteren we de ISO27001 en de BIO (baseline informatiebeveiliging overheid). Aan de hand van geselecteerde hoofdstukken van de ISO27001 blijven we stappen zetten met betrekking tot:

- Informatiebeveiliging- en privacy voor de organisatie, medewerkers en deelnemers;
- Periodieke bewustwordingstrainingen;
- Samenwerkingen en ketenpartners (leveranciersmanagementbeleid);
- Naleving AVG.

Met de beschikbare middelen wordt daar zo goed mogelijk invulling aan gegeven. We realiseren ons dat dit een risico blijft en het is daarom ook opgenomen in onze risico's.

Financieel



5. Grondslagen

Bij het opstellen van deze begroting hebben we ons gehouden aan de regels en voorschriften, zoals die staan in het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV). 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 alleen genomen als zij op balansdatum zijn behaald.

In het overzicht hieronder worden de verschillende punten toegelicht.

Immateriële -, materiële - en financiële vaste activa:	De vaste activa worden opgenomen volgens de historische boekwaarde.
Vorderingen en overlopende activa:	De vorderingen en overlopende activa worden gewaardeerd tegen nominale waarde. De voorgeschreven indeling met betrekking tot de vorderingen is: • Vorderingen op openbare lichamen (gemeenten, Gemeenschappelijke regelingen, Rijk). • Rekening-courantverhoudingen met niet-financiële instellingen.
Liquide middelen:	Deze activa worden tegen nominale waarde opgenomen.
Eigen vermogen, voorzieningen en vaste schulden:	De reserves, voorzieningen en vaste schulden worden per onderdeel beschreven.
Netto-vlottende schulden met een rente typische looptijd korter dan 1 jaar:	De vlottende passiva worden gewaardeerd tegen de nominale waarde.
Overlopende passiva:	De vlottende passiva worden gewaardeerd tegen de nominale waarde.
Borgstellingen en/of garantstellingen:	Bij een bedrag van €0 voor borg- en/of garantstellingen wordt er geen toelichting opgenomen.
Stelselwijzigingen:	Er hebben zich geen stelselwijzigingen voorgedaan.
Consolidatie en verbonden partijen:	In de begrotingsperiode is er geen sprake van consolidatie. Publiek Vervoer heeft geen verbonden partijen.
Schattingen:	Om de grondslagen en regels voor het opstellen van de begroting te kunnen toepassen, moet de leiding een oordeel vormen over verschillende punten en moet zij een inschatting maken voor de bedragen die essentieel zijn voor de begroting. Voor zover van toepassing is de aard van schattingen inclusief de bijbehorende veronderstellingen opgenomen bij de toelichting op de betreffende posten.
Continuïteit:	De begroting 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.

6. Overzicht baten en lasten

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

Overzicht Baten en Lasten	*Jaarrekening 2023*	*Begroting 2024 (primitief)*	*1e BW 2024*	*Begroting 2025*	*Begroting 2026*	*Begroting 2027*	*Begroting 2028*
Deelnemersbijdragen structureel	888.373	924.085	999.085	1.058.036	1.105.647	1.149.873	1.195.868
Bijdrage aanbesteding incidenteel			180.000	250.000			
Extra inkomsten individuele opdrachten							
Bijdrage licentiekosten dashboard	27.416						
Klanttevredensheidsonderzoek	43.702						
Overige opbrengsten							
Totale baten	**959.491**	**924.085**	**1.179.085**	**1.308.036**	**1.105.647**	**1.149.873**	**1.195.868**
Loonsom	419.722	520.066	588.858	623.011	652.916	680.338	708.913
Inhuur deelnemers	40.617	20.386	21.832	23.098	24.207	25.224	26.283
Inhuur overig	376.569	137.000	137.000	153.000	160.344	167.078	174.096
Inhuur totaal	**417.186**	**157.386**	**158.832**	**176.098**	**184.551**	**192.302**	**200.379**
Reiskosten	4.857	10.401	11.777	12.460	12.660	12.862	13.068
Opleidingen	2.173	13.002	14.721	15.575	16.276	16.927	17.604
Algemene personele kosten	4.426	10.401	11.777	12.460	12.660	12.862	13.068
Personeelslasten	**848.364**	**711.256**	**785.965**	**839.605**	**879.062**	**915.292**	**953.032**
DVO OV-Bureau huisvesting	25.000	26.168	26.168	27.292	27.729	28.172	28.623
DVO-OV Bureau faciliteiten	10.000	10.467	10.467	10.917	11.091	11.269	11.449
DVO OV-Bureau ICT software licentie	4.450	14.487	14.487	17.134	17.408	17.687	17.970
DVO OV-Bureau overige kosten	13.876						
DVO Gemeenten Emmen	15.470	1.788	1.788	2.762	2.886	3.002	3.122
DVO SSC Groningen	11.250	15.000	15.000	16.612	17.359	18.053	18.776
Dienstverlening Overeenkomsten	**80.046**	**67.910**	**67.910**	**74.717**	**76.474**	**78.183**	**79.940**
ICT eigen beheer	37.333	30.000	30.000	30.000	31.350	32.604	33.908
ICT Licentie		75.000	75.000	70.000	71.120	72.258	73.414
Communicatie	4.575	5.000	5.000	5.000	5.080	5.161	5.244
verzekering	3.034	3.200	3.200	3.200	3.251	3.303	3.356
accountant	10.400	10.100	10.100	11.750	12.314	12.831	13.370
Abonnementen		3.500	3.500	2.500	2.540	2.581	2.622
Overige bedrijfsvoeringskosten	32.289	7.000	7.000	10.000	10.450	10.868	11.303
Eigen bedrijfsvoeringskosten	**87.631**	**133.800**	**133.800**	**132.450**	**136.105**	**139.606**	**143.217**
Projecten	**20.363**						
Kapitaallasten							
Incidentele lasten		**90.000**	**270.000**	**250.000**	**50.000**	**50.000**	**50.000**
Onvoorzien		**10.000**	**10.000**	**10.000**	**10.000**	**10.000**	**10.000**
Totale lasten	**1.036.404**	**1.012.966**	**1.267.675**	**1.306.772**	**1.151.641**	**1.193.082**	**1.236.188**
Saldo van baten en lasten vóór mutatie reserves	**-76.914**	**-88.881**	**-88.590**	**1.264**	**-45.994**	**-43.208**	**-40.320**
Toevoeging en onttrekking reserves							
Toevoeging reserves							
Onttrekkingen reserves	130.000	90.000	91.338		50.000	50.000	50.000
Saldo van baten en lasten na mutatie reserves	**53.086**	**1.118**	**2.748**	**1.264**	**4.006**	**6.792**	**9.680**

6.1 Toelichting

Baten

De exploitatie van Publiek Vervoer is zeer beperkt. De bijdragen van de deelnemers zijn volgens een verdeelsleutel vastgesteld en toegezegd. De baten zijn verdeeld in twee categorieën:

- Structureel;
- Incidenteel.

Deze sluiten aan op de aard van de inkomsten. Bij de structurele baten is rekening gehouden met het verschil van deelnemers.

Incidenteel:
Kosten projectgroep aanbesteding
In 2025 zal de aanbesteding plaats vinden en vervolgens de gunning en de implementatie. Naast eigen inzet zal er ook externe capaciteit worden ingezet. De eerste kosten worden gedekt uit de bestemmingsreserve en de resterende incidentele kosten à € 250.000 worden door deelnemers beschikbaar gesteld.

Voor doorontwikkelingen en nieuwe innovaties hebben we in deze begroting nog geen incidentele inkomsten. De afgelopen jaren werd deze taak van het kenniscentrum en de doorontwikkelingen als nieuwe innovaties gezien en kwamen we in aanmerking voor diverse incidentele financiële ondersteuningen (subsidies). Wij hebben deelgenomen aan Europese en landelijke werkgroepen. Met het opgebouwde netwerk gaan we onderzoeken of bepaalde doorontwikkelingen opnieuw voor subsidie in aanmerking kunnen komen. Tijdens het schrijven van deze begroting is dit nog niet het geval en in deze begroting is hiermee geen rekening gehouden.

Lasten

De lasten zijn onderverdeeld in een tweetal structurele categorieën:

- Personeel;
- bedrijfsvoering PIOFACH (1)

Personeel

De personeelslasten bestaan uit de loonsom van de medewerkers in dienst bij Publiek Vervoer. Namelijk de directeur, manager projecten, twee projectmedewerkers, twee relatiemanagers en een bureau manager. Voor de overige taken huren we medewerkers in. Ook de reis-, opleidings- en algemene personeelskosten zijn hierin opgenomen.

Bedrijfsvoering

De bedrijfsvoeringskosten zijn ondersteunende kosten en bestaan uit drie onderdelen:

- Publiek Vervoer heeft een dienstverleningsovereenkomst met het OV-bureau, gemeente Groningen en de gemeente Emmen. Zij verzorgen een groot deel van de zogenaamde PIOFACH-taken.
- Zoals eerder is vermeld is onze organisatie te klein om alle kennis in huis te hebben om uitvoering te geven aan gestelde regelgeving voor een GR-light. Hiervoor huurt Publiek Vervoer externe expertise in.
- Daarnaast hebben we ook eigen uitvoeringskosten zoals ICT, externe communicatie, verzekeringen, accountantskosten, etc.

[1] *Personeel, Informatievoorziening, Organisatie, Financiën, Automatisering, Communicatie en Huisvesting.*

6.2 Incidentele lasten

Doorlooptijd/ aanbesteding contracten

De huidige contracten met de vervoerders eindigen in 2026 en de nieuwe concessie zal met ingang van 1 augustus 2026 gaan rijden. Eind 2023 is begonnen met de voorbereiding van de aanbesteding van de nieuwe contracten. In opdracht van de deelnemers is er onder leiding van Publiek Vervoer een projectgroep opgericht die het aanbestedingstraject begeleid. In 2025 zal de aanbesteding en vervolgens de gunning en de implementatie plaatsvinden. Naast eigen inzet zal er ook externe capaciteit worden ingezet. De eerste kosten worden gedekt uit de bestemmingsreserve en de resterende incidentele kosten ad € 250.000 worden door deelnemers beschikbaar gesteld. Deze bijdrage is in deze begroting opgenomen.

6.3 Mutaties in reserves en voorzieningen

In de vorige paragraaf is aangegeven dat er incidentele opdrachten zijn. Deze opdrachten kunnen niet naast onze gewone taken worden uitgevoerd en hierdoor zullen we extra personeelskosten hebben. De daarmee samenhangende projectkosten worden gefinancierd uit de bestemmingsreserves. Bij de periodieke rapportage verantwoorden we naast de voortgang van de opdrachten ook het verloop van de reserves.

6.4 Mutaties in onvoorzien

In deze begroting is een bedrag van € 10.000 opgenomen als onvoorzien. Gedurende het jaar worden de onttrekkingen in beeld gebracht en de lasten overgeboekt naar de betreffende kostensoort.

7. Balans

7.1 Balans

(bedragen x € 1.000)				(bedragen x € 1.000)			
Activa				**Passiva**			
	31-dec-25	**31-dec-24**	**31-dec-23**		**31-dec-25**	**31-dec-24**	**31-dec-23**
Vaste activa				**Eigen vermogen**			
Immateriële vaste activa	0	0	0	Algemene reserve	66	63	60
Materiële vaste activa	0	0	0	Bestemmingsreserve	199	199	240
Financiële vaste activa	0	0	0				
				Gerealiseerd resultaat	1	3	53
				Totaal eigen vermogen	***266***	***264***	***353***
				Voorzieningen	0	0	0
				vaste schulden met een rente-typische looptijd van een ≥ 1 jaar	0	0	0
Totaal vaste activa	**0**	**0**	**0**	**Totaal vaste passiva**	**266**	**264**	**353**
Vlottende activa				**Vlottende passiva**			
Voorraden	0	0	0	*Netto-vlottende schulden*	*45*	*45*	*82*
				Banksaldi Schatkistbankieren	0	0	0
				Kasgeldleningen	0	0	0
Uitzettingen met een rentetypische				Overige schulden	45	45	82
looptijd korter dan 1 jaar	*45*	*45*	*91*				
Vorderingen op openbare lichamen	44	44	91				
Overige vorderingen	1	1	0	*Overlopende passiva*	*0*	*0*	*0*
Uitzettingen in 's Rijks schatkist	0	0	0	*Voorschotten overige Nederlandse overheidslichamen*	0	0	0
Overlopende activa	*9*	*9*	*0*	Verplichtingen die in het begrotings-	0	0	0
Voorschotten overige Nederlandse overheidslichamen	0	0	0	jaar zijn opgebouwd en die in het volgende jaar tot betaling komen			
Overige vooruitbetaalde bedragen	9	9	0				
Liquide middelen	*257*	*255*	*344*				
kas- en banksaldi	257	255	344				
Totaal vlottende activa	**311**	**309**	**435**	**Totaal vlottende passiva**	**45**	**45**	**82**
Totaal	***311***	***309***	***435***	***Totaal***	***311***	***309***	***435***

7.2 Toelichting

Activa

Vaste activa

Niet van toepassing. Publiek Vervoer beschikt niet over vaste activa en is niet voornemens om activa aan te schaffen.

Voorraden

Publiek Vervoer beschikt niet over voorraden.

Vlottende activa

Vorderingen

Onder de vlottende activa zijn de vorderingen opgenomen.

Overlopende activa:

Onder de overlopende activa zijn de voorschotten en overige vooruitbetaalde bedragen opgenomen.

Liquide middelen

Banksaldo en schatkistbankieren

We beschikken over een eigen bankrekening bij de BNG bank. Het saldo van de betreffende bankrekening is opgenomen onder de liquide middelen. Het saldo bestaat uit het rekeningresultaat van de voorgaande jaren.

Passiva

Vaste passiva

Onder de vaste passiva is het begrote resultaat weergegeven dat voortvloeit uit de exploitatie. We beschikken niet over bestemmingsreserves of voorzieningen en zijn op basis van de huidige cijfers niet van plan om deze te vormen. Het saldo van de jaarrekening wordt gestort in de algemene reserve, waardoor er initiatieven gefinancierd kunnen worden.

Vlottende passiva

Onder de vlottende passiva worden de kortlopende schulden en de vooruit ontvangen bedragen dan wel de nog te betalen bedragen weergegeven. Voor ons gaat het om de verhouding met de deelnemers.

Langlopende financiële verplichtingen en rechten

Publiek Vervoer heeft op het moment van schrijven geen langlopende financiële verplichtingen of rechten.

Bijlagen



Wmo-vervoer



Leerlingenvervoer



Hubtaxi



Buurtbus

Bijlage 1 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	€ 1.308.036	€ 1.306.772	€ 1.264
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		€ 1.264	€ -1.264
0.0	**Bestuur en ondersteuning**	**€ 1.308.036**	**€ 1.308.036**	**€ -**
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	**€ 1.308.036**	**€ 1.308.036**	**€ -**

Bijlage 2 Beleidsindicatoren

Taakveld	Indicator	Eenheid	Waarde	Bron	Periode	Beschrijving
0. Bestuur en ondersteuning	inhuur	Kosten als % van totale loonsom + totale kosten inhuur	21%	Begroting 2024	2024	Peildatum 16-3-2024
0. Bestuur en ondersteuning	Overhead	% van totale lasten	100%	Begroting 2024	2024	Peildatum 16-3-2024

De beleidsindicatoren geven een mogelijkheid tot vergelijking tussen deelnemers en/of gemeenschappelijke regelingen. De overige beleidsindicatoren zijn niet van toepassing.

Bijlage 3 Bijdrage deelnemers

Bijdragen 2025	%		
Deelnemers			
Provincie Groningen		Excl BTW	Totaal incl BTW
Eemsdelta	4,83	€ 63.217	€ 76.493
Groningen	13,21	€ 172.792	€ 209.078
Het Hogeland	3,95	€ 51.667	€ 62.518
Midden-Groningen	5,43	€ 71.026	€ 85.942
Oldambt	4,19	€ 54.833	€ 66.348
Pekela	1,32	€ 17.292	€ 20.924
Stadskanaal	3,65	€ 47.769	€ 57.801
Veendam	2,56	€ 33.499	€ 40.534
Westerkwartier	4,23	€ 55.330	€ 66.949
Westerwolde	2,62	€ 34.271	€ 41.467
Provincie Drenthe			
Aa en Hunze	1,84	€ 24.068	€ 29.122
Assen	4,96	€ 64.879	€ 78.503
Borger-Odoorn	1,95	€ 25.507	€ 30.863
Coevorden	2,93	€ 38.325	€ 46.374
De Wolden	1,72	€ 22.498	€ 27.223
Emmen	9,63	€ 125.964	€ 152.416
Hoogeveen	4,85	€ 63.440	€ 76.762
Meppel	2,37	€ 31.000	€ 37.511
Midden Drenthe	2,36	€ 30.870	€ 37.352
Noordenveld	2,5	€ 32.701	€ 39.568
Tynaarlo	2,31	€ 30.216	€ 36.561
Westerveld	1,58	€ 20.667	€ 25.007
OV-bureau Groningen Drenthe	15,00	€ 196.205	€ 237.408
totaal	**100,00**	**€ 1.308.036**	**€ 1.582.723**

Bijlage 4 Formatie

Begroting 2025		
Functie	**FTE**	**Organisatie**
directeur	1,0	Publiek Vervoer
Manager projecten	1,0	Publiek Vervoer
relatiemanager	1,0	Publiek Vervoer
projectmedewerker	1,6	Publiek Vervoer
medewerker bedrijfsbureau	0,8	Publiek Vervoer
dataspecialist	0,2	OV-bureau
jurist	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

Bijlage 5 Reserves

beschikbare reserves voor de begroting 2025

Naam reserve	Algemene reserve
Soort reserve	Algemene reserve
Functie reserve	Buffer
Huidige omvang	€ 63.244
Maximale omvang	10% van de begroting
Looptijd	Geen
Doel	Buffer om financiële tegenvallers en onvoorziene risico's te dekken

Naam reserve	Project Stronger Combined
Soort reserve	Bestedingsreserve
Functie reserve	Besteding
Maximale omvang	€ 198.396
Looptijd	tot en met 2030
Doel	Stip op de horizon In 2023 is gestart met de visie op de horizon 2030 en in de komende jaren worden projecten gestart om deze te realiseren. De daarmee samenhangende projectkosten worden gefinancierd uit de bestemmingsreserve.