Publiek Vervoer
GRONINGEN DRENTHE

Jaarstukken 2025 concept



Versie: februari 2026

Aanbiedingsbrief

Beste lezer,

Voor u liggen het jaarverslag en de jaarrekening van de Samenwerkingsorganisatie Publiek Vervoer Groningen Drenthe over het jaar 2025. In deze documenten lichten we toe welke activiteiten in 2025 zijn uitgevoerd inclusief de bijbehorende financiële overzichten.

Mensen ondersteunen om mee te doen, door hen te helpen met hun vervoer. Dat is de missie die Publiek Vervoer heeft voor alle 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.

Publiek Vervoer is een gemeenschappelijke regeling light (GR-light); we zijn ingericht als een bedrijfsvoeringsorganisatie. Het beleid aangaande doelgroepenvervoer is een taak en verantwoordelijkheid van de deelnemende gemeenten, al proberen we hierin vanuit Publiek Vervoer zoveel als mogelijk te ondersteunen.

2025 was voor onze organisatie een hectisch jaar: met name de aanbesteding van het nieuwe contract doelgroepenvervoer, de herstructurering van de bedrijfsvoering en wisselingen in het team hebben veel van ons team gevraagd. Wij hebben ons daarom in 2025 vooral gericht op de noodzakelijke uitvoeringstaken: het nieuwe contract en de bedrijfsvoering. 2025 was daarmee voor ons een jaar om de basis opnieuw goed op orde te krijgen. Dat is gelukt en in 2026 maken wij meer tijd vrij 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 blijven realiseren. Deze doorontwikkeling is daarbij gericht op verdergaande integratie van het doelgroepenvervoer en regulier vervoer. Deze transitie naar ‘Publieke Mobiliteit’ gaat nog vele jaren duren, maar met nieuwe projecten proberen we hier in 2026 al enkele kleine stappen in te zetten. De integratie naar Publieke Mobiliteit is een voorwaarde om ook op langere termijn te zorgen dat alle inwoners van Groningen en Drenthe mee kunnen blijven doen, op een manier die past bij hun mobiliteitsbehoefte. We gaan die uitdaging graag aan!

Reinoud Dirksen
Interim-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 29
6. Grondslagen 30
7. Overzicht baten en lasten 32
   7.1 Toelichting 32
   7.2 Verschil begroting en jaarrekening 33
8. Balans 34
   8.1 Balans 34
   8.2 Toelichting 34
   8.3 Voorstel tot resultaatbestemming 345

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 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 is er een aantal buurtbussen actief in de regio. Buurtbussen zijn aanvullend op het bestaande vervoer, OV en doelgroepenvervoer, en worden door vrijwilligers geëxploiteerd. In onze regio is ervoor gekozen de buurtbussen qua beheer niet onder het OV te laten vallen. Doordat Publiek Vervoer de exploitatie van de buurtbussen beheert, kunnen ze eenvoudiger een nadrukkelijke rol krijgen in de toekomstige, meer flexibele vervoerssystemen (de transitie naar Publieke Mobiliteit). We zien dit meer en meer ontstaan, omdat buurtbussen die volgens een vaste dienstregeling rijden, een ontsluitende functie hebben in het meer landelijke gebied. De taxibedrijven en buurtbussen maken samen het vervoer mogelijk in onze regio. Publiek Vervoer is de partij tussen de vervoerders en de gemeenten: wij sturen mee en blijven doorontwikkeling stuwen. Ook in het afgelopen jaar.

De vervoerders spannen zich constant en succesvol in om personeel te vinden en te binden. De effecten van de personeelstekorten in onze regio hebben nog niet de omvang van die in andere regio's. Desalniettemin zijn in ons gebied ook verstoringen in de exploitatie geweest, doorgaans incidenteel, soms bijna structureel. Daar waar resultaten achter bleven, leidend tot een te lage stiptheid of een te grote hoeveelheid klachten, is met de vervoerders in kwestie gericht gewerkt aan verbetering.

Het contractmanagement toont de kracht van de samenwerking van de deelnemers in Publiek Vervoer. Door samen 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 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 consulenten van de gemeenten (die vaak het eerste contact met de doelgroep hebben), zijn we in staat om gemeenten te helpen wezenlijk anders om te gaan met hun indicatiebeleid en de toepassing daarvan. Dit helpt de deelnemende organisaties, om scherp aan de wind te zeilen qua kosten zonder dat dit ten koste gaat van de kwaliteit en het voorzieningenniveau.

Al eerder is aangegeven dat 2025 vooral in het teken stond van de nieuwe aanbesteding. In juni is het proces opnieuw gestart. De nieuwe vervoercontracten gaan in op 1 augustus 2027. Dat is een jaar later dan waar in eerste instantie van werd uitgegaan. Om het aanbestedingsproces goed en zorgvuldig te kunnen doorlopen was dit uitstel noodzakelijk. Dit uitstel is probleemloos gerealiseerd. In april 2026 worden de aanbestedingsdocumenten gepubliceerd. In september 2026 zal de gunning plaatsvinden. Er blijft daarna voldoende tijd over voor de implementatie.

Naast het proces van de aanbesteding is er in 2025 ook veel aandacht voor de interne organisatie geweest. Het team en de processen hadden behoefte aan structuur en stabiliteit na een periode van personeels- en functiewisselingen. Daarnaast was er vanuit het bestuur ook zorg over de continuïteit en de kwetsbaarheid van de organisatie. In juni 2025 is een interim-directeur benoemd. Hij heeft een aantal processen opnieuw ingericht, waarbij de integratie van een aantal op bedrijfsvoering gerichte kerntaken worden geïntegreerd in die van het OV-bureau. Naast deze verregaande samenwerking met het OV-bureau is een aantal andere processen vereenvoudigd en is een aantal contracten eens goed tegen het licht gehouden. Dit proces is nog steeds in volle gang, maar er zijn behoorlijke stappen gezet: de vermeende zorg lijkt weggenomen, financieel is er weer duidelijkheid en de continuïteit is terug.

Tegelijkertijd is een aantal externe processen gecontinueerd. Publiek Vervoer staat landelijk goed op de kaart daar waar het gaat om samenwerking met gemeenten en afstemming met regulier OV. We merken dat Publiek Vervoer Groningen Drenthe wordt gezien als een regio waarvan geleerd kan worden. Die positie houden we graag vast en in 2026 gaan we daar -waar mogelijk- nóg meer in investeren. We willen graag excelleren in onze uitvoeringstaak, we willen het elk jaar beter doen en willen dit ook graag delen met andere uitvoeringsorganisaties op het gebied van doelgroepenvervoer.

Begroting en gerealiseerde cijfers

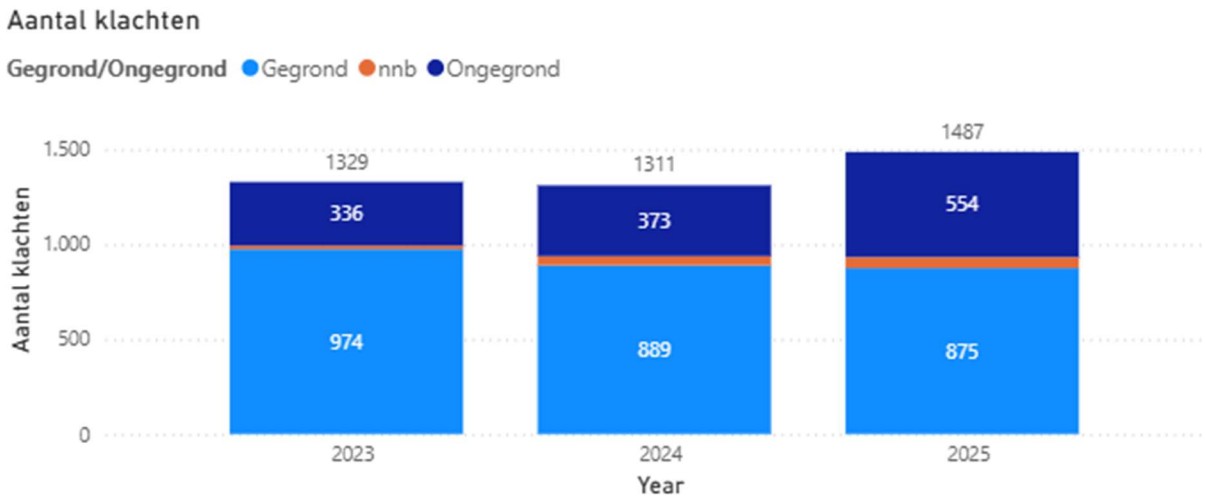
In de onderstaande tabel staan de baten en lasten in 2025 per onderdeel weergegeven.

Omschrijving baten	Begroting 2025	Realisatie 2025	Verschil begroting /realisatie
Bijdrage deelnemers	€ 1.058.036	€ 1.058.036	€ 0
Bijdrage aanbesteding doelgroepenverv.	€ 250.000	€ 250.000	€ -
Rentebaten	€ -	€ 17.676	€ 17.676
Klanttevredenheidsonderzoek	€ -	€ 40.865	€ 40.865
Overige inkomsten	€ -	€ -	€ -
Totaal	**€ 1.308.036**	**€ 1.366.577**	**€ 58.541**
Omschrijving lasten	**Begroting 2025**	**Realisatie 2025**	**Verschil begroting /realisatie**
Personeel	€ 663.506	€ 322.417	€ 341.089
Inhuur	€ 176.098	€ 275.618	€ -99.520
DVO OV-Bureau	€ 55.343	€ 42.515	€ 12.828
DVO Gemeenten	€ 19.374	€ 18.455	€ 920
Bedrijfsvoeringskosten	€ 132.450	€ 195.458	€ -63.008
Projectkosten	€ 250.000	€ 277.284	€ -27.284
Onvoorzien	€ 10.000	€ -	€ 10.000
Totaal	**€ 1.306.772**	**€ 1.131.747**	**€ 175.025**
Saldo	**€ 1.264**	**€ 234.830**	**€ -233.566**
Saldo mutatie reserves	**€ -**	**€ -**	**€ -**
Saldo	**€ 1.264**	**€ 234.830**	**€ -233.566**

In 2025 is een positief saldo gerealiseerd van € 234.830,- . Ten opzichte van de begroting 2025 (geraamd resultaat (ad € 1.264) is dit een positief resultaat van € 233.566,-. Op totaalniveau kan dit resultaat worden verdeeld in een positief resultaat op de bedrijfsvoering ad € 260.850,- en een negatief resultaat op de begroting projectkosten “aanbesteding doelgroepen” ad -/- € 27.284,-
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 Wmo ritten en Hub taxi

De volgende tabel geeft een overzicht van het aantal klachten per jaar voor Wmo en Hubtaxi gezamenlijk.



In 2025 zijn er in totaal 1.487 klachten binnen gekomen bij Publiek Vervoer over de uitvoering van het vervoer. Hiervan waren er 1.429 klachten over het Wmo vervoer en 58 klachten over de Hub taxi. Van het totaal aantal klachten waren er 875 klachten gegrond.

Er zijn in 2025 in totaal (Wmo en Hub taxi) 974.855 ritten uitgevoerd door de gecontracteerde vervoerders. In het totaal uitgevoerde ritten zijn de ritten die loos zijn gemeld (wel aangemeld, maar niet gereden omdat chauffeur en reizigers elkaar niet hebben getroffen) meegerekend.

Het aantal klachten is in 2025 licht gestegen in vergelijking met 2024. De meeste klachten gingen over het te laat/vroeg zijn van de taxi. Belangrijkste oorzaak hiervoor zijn de capaciteitsproblemen bij de vervoerders en het werken met nieuwe planningssystemen door vervoerders. Daarnaast heeft 1 vervoerder intern problemen ervaren met de uitvoeringstaken. Hier wordt aan gewerkt met een verbeterplan.
Ook de complexiteit van het vervoer neemt toe als gevolg van demografische ontwikkelingen, het zwaarder worden van de doelgroep en maatschappelijke ontwikkelingen.

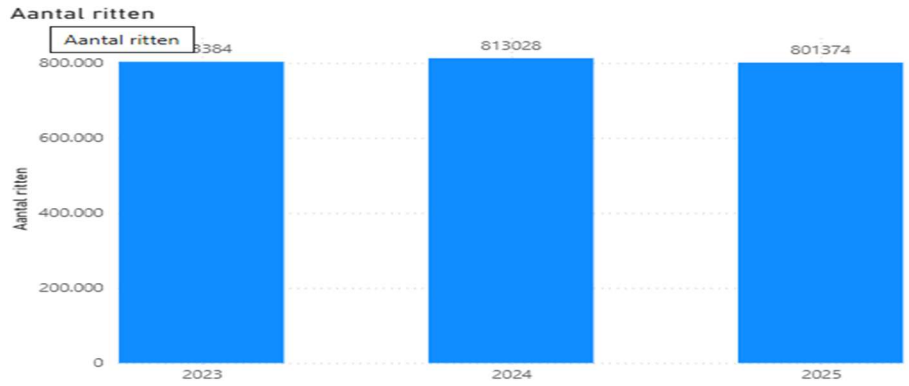
Kerngegevens Wmo-vervoer 2025

De onderstaande tabel geeft een totaalbeeld van het aantal ritten*, reizigers, kilometers en de kosten voor het Wmo-vervoer 2025 per perceel.

	Centraal-Groningen	Noord-Groningen	Noordmidden-Drenthe	Oost-Groningen	Zuidoost-Drenthe	Zuidwest-Drenthe	Zuidwest-Groningen	**Totaal**
Aantal ritten	209192	96686	97226	125967	141165	75600	55538	**801374**
Aantal Unieke reizigers	4574	2840	3073	4651	4585	1879	1673	**23207**
Gemiddeld aantal ritten per unieke reiziger	46	34	32	27	31	40	33	**35**
Gereisde kilometers	1.259.564	1.071.556	896.503	1.229.099	1.179.971	522.549	642.303	**6.801.546**
Gemiddelde ritlengte	6,02	11,08	9,22	9,76	8,36	6,91	11,57	**8,49**
Facturabel bedrag	€ 3.694.919	€ 2.663.451	€ 2.237.684	€ 2.875.622	€ 2.678.870	€ 1.264.641	€ 1.286.043	**€ 16.701.229**
Eigen bijdrage	€ 417.176	€ 306.896	€ 261.378	€ 471.230	€ 367.539	€ 174.665	€ 172.108	**€ 2.170.993**
Declarabel bedrag	€ 4.112.095	€ 2.970.346	€ 2.499.062	€ 3.346.852	€ 3.046.409	€ 1.439.306	€ 1.458.152	**€ 18.872.222**

*Totaal aantal ritten zonder loosmeldingen

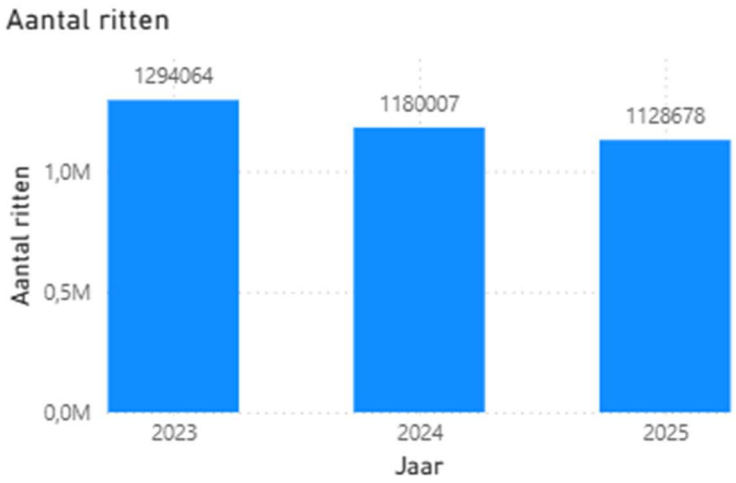
In de volgende grafiek wordt het aantal Wmo-ritten van de afgelopen jaren weergegeven.



Het aantal Wmo-ritten is licht gedaald in vergelijking met 2024. Het volume van de Wmo-ritten is nog steeds niet op het niveau van 2019. Het volume van het *aantal ritten* over 2025 is gemiddeld 77 % van het volume ten opzichte van 2019. Het volume van het *aantal kilometers* over 2025 is gemiddeld ook 77 % van het aantal kilometers ten opzichte van 2019.

Kerngegevens Leerlingenvervoer

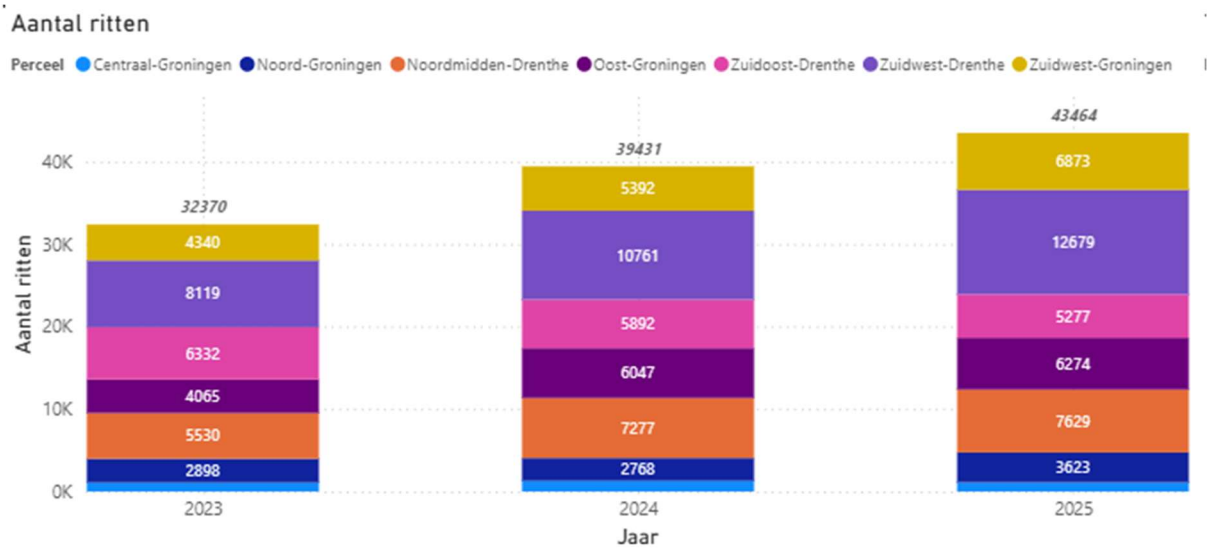
In de volgende grafiek is het aantal ritten voor leerlingenvervoer van de afgelopen jaren zichtbaar.



Het aantal ritten en het aantal leerlingen in het leerlingenvervoer is in 2025 licht gedaald in vergelijking met 2024. Gemeenten gaan steeds bewuster om met het indiceren, wat effect heeft op het volume en de complexiteit. Daarnaast is een aantal gemeenten in 2025 gestart met het verstrekken van een OV pas aan leerlingen, dit om de leerlingen te leren zelfstandig te reizen met het OV.

Ook is een aantal gemeenten in 2025 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.

Kerngegevens hub-taxi



De hub-taxi krijgt steeds meer bekendheid en het gebruik is in 2025 weer toegenomen in vergelijking met 2024. De bovenstaande tabel geeft de groei duidelijk weer. De hub-taxi heeft een belangrijke rol in de ontsluiting van kleine kernen waar geen regulier OV komt. De groei van deze vervoersvorm wordt door ons dan ook toegejuicht. Voor de toekomstige ontwikkeling naar Publieke Mobiliteit heeft de hub-taxi een belangrijke rol, zeker voor inwoners die geen aanspraak kunnen maken op doelgroepenvervoer.

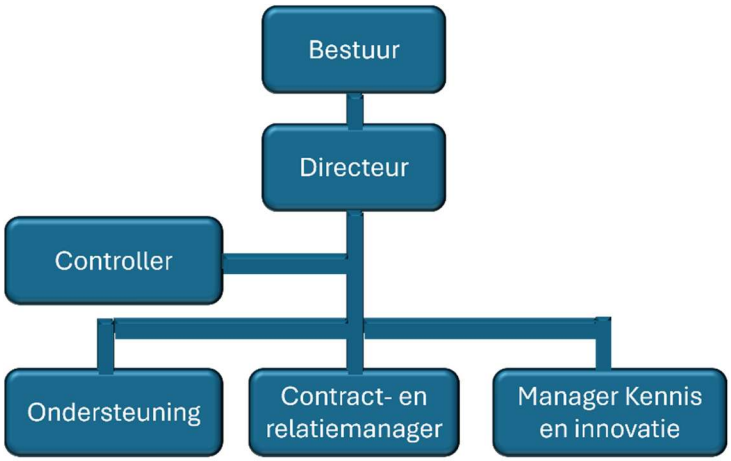
2. Algemene informatie

Publiek vervoer helpt inwoners om mee te doen: om uit huis te komen, om anderen te ontmoeten, meer invulling te geven aan het sociale leven en 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:



Aanpassen

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

Per 1 mei 2025 heeft de heer A. Tibben afscheid genomen als directeur van Publiek Vervoer.
Vanaf 1 juni 2025 is de heer Reinoud Dirksen benoemd als interim 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 2025 zijn er vier geplande bestuursvergaderingen en één ingelaste bestuursvergadering geweest. In oktober is een najaarsbijeenkomst georganiseerd voor alle gemeenten op zowel bestuurlijk als ambtelijk niveau. Deze najaarsbijeenkomst had een formeel deel, waarin verantwoording is afgelegd voor hetgeen in juni 2025 is opgestart (proces bedrijfsvoering, stand van zaken aanbesteding) en een informeel deel waarin de deelnemers zijn geïnformeerd over de transitie naar Publieke Mobiliteit en op welke wijze andere overheden en vervoerbedrijven naar kijken.

Verantwoordelijkheid bestuur:
In de decembervergadering van het Bestuur is Inge Jongman benoemd als voorzitter en volgt daarmee de heer Stomphorst die om persoonlijke omstandigheden het voorzitterschap heeft moeten opgeven. Gelijktijdig is de heer De Jong benoemd als vice-voorzitter van het bestuur.

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 2025	
Wethouder gemeente Groningen namens perceel Centraal Groningen	Mw. I. Jongman (voorzitter)
Wethouder gemeente Westerkwartier namens perceel Zuidwest Groningen	Dhr. B. Schollema
Wethouder gemeente Eemsdelta namens perceel Noord Groningen	Dhr. D. de Jong (vicevoorzitter)
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. Klok
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 in dit hoofdstuk 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. Ook 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 met het ontwikkelde Dashboard Publiek Vervoer opgesteld en worden maandelijkse factuuranalyses via het Dashboard uitgevoerd. Bovendien vindt 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. Deze adviezen dragen ertoe bij 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 2027 ingaat. Dit stelt de deelnemers namelijk maximaal in staat om de kosten van het vervoer voor hun inwoners te beïnvloeden.

Inflatie en personeelstekorten

Ook in 2025 hadden we te maken met 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 75% van het aantal ritten in vergelijking met de periode vóór de pandemie. Ook het leerlingenvervoer heeft in 2025 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 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 de laatste jaren gestegen. 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 2025

In het jaar 2025 hebben de vervoerders hun capaciteit over het algemeen op orde maar zij hebben geen reservecapaciteit waardoor uitstroom van chauffeurs en ziekteverzuim moeilijk op te vangen zijn. Dit leidt tot een grotere moeite om de ritten goed en tijdig uit te voeren. Dit zien wij vervolgens weer terug in binnengekomen klachten.

Hoe paradoxaal ook: 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, zijn klachten een goede indicator voor de kwaliteit van het vervoer. Daarnaast laten klachten zien dat de gebruikers weten hoe zij een klacht kunnen indienen en dat het systeem voor hen toegankelijk is.

Waar in september 2025 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 het opstellen van een verbeterplan dat door Publiek Vervoer nauw wordt gemonitord.

Klanttevredenheidsonderzoek

In november wordt er jaarlijks een klanttevredenheidsonderzoek gehouden, zo ook in 2025.
Omdat de resultaten hiervan pas in 2026 bekend worden, gaan de volgende resultaten over de jaren 2020 tot en met 2024.

De resultaten zijn met een 8,1 van de Wmo-reizigers en een 7,8 van de leerlingen positief te noemen, vooral wanneer meegenomen wordt dat het vervoer onder druk staat.

Resultaten KTO	**2022**		**2023**		**2024**	
Perceel	**Wmo**	**LLV**	**Wmo**	**LLV**	**Wmo**	**LLV**
Centraal Groningen	7,79	7,14	7,86	7,11	8,15	7,39
Noord Groningen	7,84	7,04	8,10	8,02	8,21	7,63
Oost Groningen	7,59	7,52	7,90	7,30	7,97	7,63
Zuid West Groningen	8,03	7,09	8,32	8,15	8,44	8,51
Noord Midden Drenthe	7,45	8,09	7,81	7,36	7,91	7,48
Zuid West Drenthe	7,66	7,78	7,75	8,12	7,97	7,81
Zuid Oost Drenthe	7,72	8,15	8,03	8,26	8	7,89

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 goed lukt. Alhoewel slechte ervaringen voor de gebruiker erg ingrijpend 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 2025 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.

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.

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. Het Dashboard Publiek Vervoer 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. Ook gemeenten kunne hun wensen kenbaar maken om de Power BI tool nog gebruiksvriendelijker te maken.

Vereniging doelgroepenvervoer Nederland

Publiek vervoer neemt deel aan het bestuur van de VDVN (Vereniging Doelgroepenvervoer Nederland), in de persoon van Reinoud Dirksen (Interim-directeur). Vanuit zijn functie als interim-directeur is hij bestuurslid van VDVN. 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.

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 brandstofprijs, 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 2025 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.

Vaker Inclusief Reizen

Vaker 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. Vanwege andere prioriteiten is dit in 2025 niet verder opgepakt maar in 2026 wordt een pilot verder uitgewerkt. Publiek Vervoer en het OV-bureau treden hierin samen op. Adviesburo Mobycon/Forseti heeft hiervoor de opdracht gekregen onder leiding van een stuurgroep vanuit Publiek Vervoer en OV-bureau.

Onderdeel van deze pilot is ook het project ‘OV-ambassadeurs’. 19 van de 22 gemeenten hebben hiervoor een subsidie aangevraagd op basis van een SPUK-regeling. Deze regeling loopt echter in juli 2026 af. Nu al is duidelijk dat wij voor dat moment geen verantwoording en evaluatie aan het Ministerie kunnen opleveren. Wij zullen in het eerste kwartaal van 2026 gemeenten adviseren de ontvangen SPUK-gelden terug te betalen, waarbij vanuit Publiek Vervoer en het OV-bureau wordt gezocht naar alternatieve financiering.

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. Deels via diverse dienstverleningsovereenkomsten en deels via periodieke inhuur.

In 2024 heeft een extern bureau onderzoek gedaan naar het verkleinen van de kwetsbaarheid van de bedrijfsvoering. Op basis van het door hun verstrekte advies (eind 2024) is nader onderzoek gedaan naar de optie om de bedrijfsvoering onder te brengen bij een van de deelnemers. Op basis van de uitkomst van dit onderzoek heeft het bestuur van Publiek Vervoer in de vergadering van 11 september 2025 besloten haar bedrijfsvoeringstaken in één pakket onder te brengen bij het OV-Bureau Groningen Drenthe.

Functie controller

In 2025 is de controllersfunctie op interimbasis uitgevoerd door een extern bureau. N.a.v. de uitkomsten van het onderzoek naar de bedrijfsvoering binnen Publiek Vervoer is eind 2025 een financieel controller aangesteld op vaste basis.

Financiële administratie

Vanaf 2023 is de financiële administratie bij het Shared Service Center van de gemeente Groningen ondergebracht. De ervaringen hiermee zijn positief. Naar aanleiding van het adviesrapport wordt de financiële administratie per 1 april 2026 onderdeel van de integratie van de bedrijfsvoeringstaken met het OV Bureau.

Informatiebeveiliging en privacy

Op het gebied van informatiebeveiliging en privacy hebben we in 2025 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.

Het inmiddels opgestarte proces inzake de verbetering van processen op het gebied van de bedrijfsvoering gaat ook specifiek in op het thema ‘beveiliging en privacy’.

Personeelsbestand

Ook in het primaire proces zelf is de geringe omvang van de organisatie een aandachtspunt. Afgelopen jaar is er opnieuw sprake van verloop en wisseling geweest. Het team was daardoor licht onderbezet. In 2026 zullen vacatures worden ingevuld mede in relatie tot de integratie van de bedrijfsvoeringstaken met het OV Bureau.

Het personeelsbestand is als volgt samengesteld:

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

Overzicht team 31 december 2025		
Functie	**FTE**	**Organisatie**
directeur	1,0	Vacature (nu interim)
manager kennis en innovatie	1,0	Vacature
relatiemanager	1,0	Publiek Vervoer
projectmedewerker	1,6	Vacature
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

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 gerealiseerde bijdragen van alle deelnemers over het jaar 2025 weergegeven. Naast de reguliere bijdrage voor de bedrijfsvoering kosten is hierin de bijdrage opgenomen voor de projectkosten "aanbesteding doelgroepenvervoer" (totaal ad €250K). Daarnaast is de bijdrage in de kosten van het klanttevredenheidsonderzoek opgenomen.

Tabel bijdragen deelnemers 2025					
Deelnemers					
Provincie Groningen %		***Bijdrage (incl. € 250K)***	***KTO***	***Totaal***	***totaal incl btw***
Eemsdelta	4,83	€ 63.217	€ 2.212	€ 65.430	€ 76.958
Groningen	13,21	€ 172.792	€ 6.050	€ 178.842	€ 210.348
Het Hogeland	3,95	€ 51.667	€ 3.761	€ 55.429	€ 63.307
Midden-Groningen	5,43	€ 71.026	€ 2.488	€ 73.514	€ 86.464
Oldambt	4,19	€ 54.833	€ 1.919	€ 56.752	€ 66.751
Pekela	1,32	€ 17.292	€ 604	€ 17.896	€ 21.050
Stadskanaal	3,65	€ 47.769	€ 1.671	€ 49.441	€ 58.152
Veendam	2,56	€ 33.499	€ 1.173	€ 34.672	€ 40.780
Westerkwartier	4,23	€ 55.330	€ 1.939	€ 57.269	€ 67.356
Westerwolde	2,62	€ 34.271	€ 1.190	€ 35.461	€ 41.717
Provincie Drenthe %					
Aa en Hunze	1,84	€ 24.068	€ 842	€ 24.910	€ 29.299
Assen	4,96	€ 64.879	€ 2.272	€ 67.150	€ 78.980
Borger-Odoorn	1,95	€ 25.507	€ 893	€ 26.399	€ 31.051
Coevorden	2,93	€ 38.325	€ 1.341	€ 39.667	€ 46.655
De Wolden	1,72	€ 22.498	€ 788	€ 23.286	€ 27.388
Emmen	9,63	€ 125.964	€ 4.411	€ 130.375	€ 153.343
Hoogeveen	4,85	€ 63.440	€ 2.221	€ 65.660	€ 77.228
Meppel	2,37	€ 31.000	€ 1.085	€ 32.086	€ 37.738
Midden Drenthe	2,36	€ 30.870	€ 1.080	€ 31.950	€ 37.579
Noordenveld	2,50	€ 32.701	€ 1.145	€ 33.846	€ 39.808
Tynaarlo	2,31	€ 30.216	€ 1.058	€ 31.273	€ 36.783
Westerveld	1,58	€ 20.667	€ 723	€ 21.390	€ 25.159
		€ -			
OV-bureau Groningen Drenthe	15,00	€ 196.205		€ 196.205	€ 237.409
totaal	**100,000**	**€ 1.308.036**	**€ 40.865**	**€ 1.348.901**	**€ 1.591.305**

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 € 5.000 toegelicht.

Baten

In het onderstaande overzicht zijn de baten opgenomen

Omschrijving baten	Begroting 2025	Realisatie 2025	Verschil begroting /realisatie
Bijdrage deelnemers	€ 1.058.036	€ 1.058.036	€ 0
Bijdrage aanbesteding doelgroepenvervoer	€ 250.000	€ 250.000	€ -
Rentebaten	€ -	€ 17.676	€ 17.676
Klanttevredensheidsonderzoek	€ -	€ 40.865	€ 40.865
Overige baten	€ -		€ -
Totaal	**€ 1.308.036**	**€ 1.366.577**	**€ 58.541**

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.

Bijdrage aanbesteding doelgroepenvervoer

Zoals al in de inleiding beschreven is in 2025 een herstart gemaakt met de aanbesteding van de nieuwe vervoerscontracten. In de begroting 2025 was hiervoor al eerder € 250.000 geraamd. Dit is in 2025 aan de deelnemers gefactureerd.

Klanttevredenheidsonderzoek

De afspraak is dat er jaarlijks een KTO wordt uitgevoerd en dat de gefactureerde kosten worden doorbelast aan de deelnemers. Begin 2025 hebben we het onderzoek van 2024 afgerond en in het najaar is gestart met de KTO over 2025. De kosten hiervoor (€ 40.865,-) zijn doorbelast aan de deelnemers.

Rentebaten

Door het gemiddeld hogere banksaldo en gestegen rente wordt een voordeel op rente gerealiseerd.

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 volgende overzicht staan op hoofdlijnen de lasten omschreven.

Omschrijving lasten	Begroting 2025	Realisatie 2025	Verschil begroting /realisatie
Personeel	€ 663.506	€ 322.417	€ 341.089
Inhuur	€ 176.098	€ 275.618	€ -99.520
DVO OV-Bureau	€ 55.343	€ 42.515	€ 12.828
DVO Gemeente Emmen	€ 2.762	€ 2.880	€ -118
DVO Gemeente Groningen	€ 16.612	€ 15.575	€ 1.038
Bedrijfsvoeringskosten	€ 132.450	€ 195.458	€ -63.008
Projectkosten	€ 250.000	€ 277.284	€ -27.284
Onvoorzien	€ 10.000	€ -	€ 10.000
Totaal	**€ 1.306.772**	**€ 1.131.747**	**€ 175.025**

Personeel

Dit zijn de loonkosten van het personeel en overige kleine algemene personele kosten waaronder opleidingen en reiskosten. Daarnaast zijn bij Publiek Vervoer personeelsleden vertrokken waardoor vacatures zijn ontstaan. De vacatures worden in 2026 nader ingevuld in samenhang met het implementatieplan integratie bedrijfsvoering. Door de vacatureruimte is er een positief saldo ontstaan bij personeelskosten.

Inhuur

De kosten voor inhuur zijn hoger uitgevallen. Dit kan worden verklaard door hogere inhuur wegens vacatures vast personeel (o.a. Interim directeur). Regulier houden we er in de begroting rekening mee dat we voor specifieke (bedrijfsvoerings-) taken en projecten personeel inhuren. Het afgelopen jaar is er personeel ingehuurd voor ondersteuning bij reguliere taken en advisering voor inkoop en aanbesteding, AVG, financiën en ICT.

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 kosten voor DVO OV Bureau zijn lager uitgevallen door lagere licentiekosten. 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

De hogere bedrijfsvoeringskosten kunnen enerzijds worden verklaard door de kosten van het Klant Tevredenheid Onderzoek (KTO) die niet zijn begroot . Deze kosten worden doorberekend aan de deelnemers (zie baten). Daarnaast zijn er extra kosten gemaakt voor het onderzoek van een extern bureau naar de integratie van de bedrijfsvoering.

Projectkosten

Hier zijn de gerealiseerde kosten voor het project aanbesteding doelgroepenvervoer verantwoord. Hiervoor is een herziene begroting opgesteld (door het bestuur geaccordeerd op 11 september) waarin eveneens een nieuwe onderbouwde kostenraming is opgenomen. Het bestuur is akkoord gegaan met een herziene begroting (voor de jaren 2024-2027) ad € 789.591,- voor het gehele project “aanbesteding doelgroepenvervoer”.

Onvoorzien:

Hiervan is in 2025 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;
- WOO.

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 2025 is het kengetal -54% en voldoet daarmee aan de gestelde norm.

1. Netto schuldquote

		Realisatie 2025	Begroting 2025	Realisatie 2024
A	Langlopende schulden en vlottende passiva	139.917	45.000	171.530
B	Uitzettingen looptijd < 1 jaar en liquide middelen	881.218	313.000	671.421
	Netto schuld (A-B)	*-741.301*	*-268.000*	*-499.891*
C	Totale baten (cf. art. 17 lid c BBV (dus excl. mutaties reserves)	1.366.577	1.308.036	1.205.093
	Netto schuldquote (A-B)/C x 100%	**-54%**	**-20%**	**-41%**

1B. Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen

		Realisatie 2025	Begroting 2025	Realisatie 2024
A	Langlopende schulden en vlottende passiva	139.917	45.000	171.530
B	Verstrekte leningen	0	0	0
C	Uitzettingen looptijd < 1 jaar en liquide middelen	881.218	313.000	671.421
	Netto schuld gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen (A-B-C)	*-741.301*	*-268.000*	*-499.891*
D	Totale baten (cf. art. 17 lid c BBV (dus excl. mutaties reserves)	1.366.577	1.308.036	1.205.093
	Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen (A-B-C) / D x 100%	**-54%**	**-20%**	**-41%**

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 81%, na mutatie in de reserves, waardoor de solvabiliteit boven de norm ligt.

2. Solvabiliteitsratio

		Realisatie 2025	Begroting 2025	Realisatie 2024
A	Eigen vermogen (cf. art. 42 BBV)	717.501	264.410	482.670
B	Balanstotaal	881.218	309.410	671.421
	Solvabiliteit (A/B) x 100%	**81%**	**85%**	**72%**

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 2025 bedraagt het percentage 22%. De lasten zijn lager dan oorspronkelijk begroot wat door incidentele voordelen kan worden verklaard.

3. Structurele exploitatieruimte

		Realisatie 2025	Begroting 2025	Realisatie 2024
A	Totale structurele lasten	854.463	1.056.772	936.758
B	Totale structurele baten	1.098.902	1.058.036	1.025.086
C	Totale structurele toevoegingen aan de	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)	1.116.577	1.308.036	1.205.093
	Structurele exploitatieruimte ((B-A) + (D-C))/(E) x 100%	**22%**	**0%**	**7%**

Totaal kengetallen 2025

	Realisatie 2025	Begroting 2025	Realisatie 2024
Netto schuldquote	-54%	-20%	-41%
Netto schuldquote gecorr. voor alle verstrekte leningen	-54%	-20%	-41%
Solvabiliteitsratio	81%	85%	72%
Structurele exploitatieruimte	22%	0%	7%

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

In de wet Financiering decentrale overheden (Fido) worden de kaders gesteld voor de inrichting treasuryfunctie van de lokale overheden. Dit is vastgelegd in het treasurystatuut (bijgesteld in 2025).
Bij de inrichting van de financiële administratie en de transacties is rekening gehouden met de in dit statuur opgenomen richtlijnen.

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 € 104.541,76 (€ 1.306.772 x 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 2025 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 2025 bedroeg de renterisiconorm € 261.354,-

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 van Publiek Vervoer.

Schatkistbankieren

Voor zover de bedrijfsvoeringsorganisatie overtollige middelen heeft, worden die afgeroomd ten gunste van de schatkist vanaf een drempelbedrag. De afroming 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 2025 stond er een bedrag van € 651.101,- uit in de Rijksschatkist.

Liquiditeitenbeheer

Er is binnen de organisatie aandacht voor de liquiditeitsstatus en in 2025 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 en 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 2025 voorgelegd via de tussenrapportage.

Ten opzichte van de begroting zijn er hogere baten van € 58.541,- en lagere lasten ad € 175.025. Deze afwijkingen worden in de diverse paragrafen in detail toegelicht. Volgens het begrotingscriterium worden de hogere als niet geautoriseerde overschrijding aangemerkt. Bij de tussenrapportage zijn de verwachte al

afwijkingen aan het bestuur gemeld. Conform artikel 10 van de Financiële Verordening is hiermee de gerealiseerde overschrijding door het bestuur 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 overheidsgelden 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 2025 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 2025verdere 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.

Informatiebeveiliging is voor Publiek Vervoer en de vervoerders belangrijk omdat er met privé-data van reizigers wordt gewerkt. Onderdeel hiervan zijn vaak ook -weliswaar beperkte- medische gegevens. Dit maakt het wel noodzakelijk nog extra zorgvuldig om te gaan met deze data en deze ook extra te beveiligen. Publiek Vervoer heeft hierbij externe ondersteuning die enerzijds zorgdraagt voor beveiliging van de data maar ook de veiligheid van onze digitale omgeving continu bewaakt (en ook hacks uitvoert als controle).

4.5 WOO

Per 1 november 2024 is de WOO definitief in werking getreden. De Woo regelt het recht van burgers op informatie van de overheid. Publiek Vervoer wil uitvoering te geven aan de verplichtingen die voortvloeien uit de Wet open overheid (Woo).

Er wordt bekeken in hoeverre de interne werkprocessen moeten worden aangepast om te komen tot een structurele en duurzame naleving van de Woo, waaronder de actieve openbaarmakingsplicht. Deze aanpassingen hangen samen met de herinrichting van informatie- en archiefprocessen, die tevens in lijn worden gebracht met de uitgangspunten van de (nieuwe) Archiefwet.

Indien een Woo-verzoek wordt ontvangen, behandeld en beoordeeld wordt, zal rekening worden gehouden met de gewijzigde termijn waarbinnen gecommuniceerd moet worden met de indiener van het verzoek. In 2025 is er geen WOO verzoek ontvangen.
In de komende periode wordt verdere invulling gegeven aan de actieve openbaarmakingsverplichtingen, waarbij prioritering plaatsvindt op basis van wettelijke vereisten, uitvoerbaarheid en beschikbare capaciteit.

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 26 maart 2026 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 2% van de totale lasten inclusief toevoegingen aan de reserves (afgerond € 1.080.000) en is daarmee vastgesteld op € 21.600,-. De grondslag voor deze verantwoording is de Kadernota Rechtmatigheid 2025 van de Commissie BBV van september 2025.

Bevinding

De grens voor de rechtmatigheid is voor Publiek Vervoer Groningen Drenthe voor 2025 vastgesteld op € 21.600 Bij de baten is er sprake van een hogere opbrengst van € 58.541,-. Bij de lasten is er sprake van een afwijking van € 175.025,-. In de financiële verordening is opgenomen dat er getoetst wordt op afwijkingen op de totale baten en op een overschrijding van de totale lasten. De verwachte afwijkingen zijn vermeld in de door het bestuur vastgestelde tussenrapportage. Conform artikel 10 van de financiële verordening is er derhalve geen sprake van onrechtmatigheid. In 2025 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.

Vlottende passiva

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

Netto-vlottende schulden met een rente typische looptijd korter dan één 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

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 2025 geen stelselwijzigingen voorgedaan.

Consolidatie

In het jaar 2025 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 2025	Realisatie 2025	Verschil begroting /realisatie
Bijdrage deelnemers	€ 1.058.036	€ 1.058.036	€ 0
Bijdrage aanbesteding doelgroepenverv.	€ 250.000	€ 250.000	€ -
Rentebaten	€ -	€ 17.676	€ 17.676
Klanttevredenheidsonderzoek	€ -	€ 40.865	€ 40.865
Overige inkomsten	€ -	€ -	€ -
Totaal	**€ 1.308.036**	**€ 1.366.577**	**€ 58.541**
Omschrijving lasten	**Begroting 2025**	**Realisatie 2025**	**Verschil begroting /realisatie**
Personeel	€ 663.506	€ 322.417	€ 341.089
Inhuur	€ 176.098	€ 275.618	€ -99.520
DVO OV-Bureau	€ 55.343	€ 42.515	€ 12.828
DVO Gemeenten	€ 19.374	€ 18.455	€ 920
Bedrijfsvoeringskosten	€ 132.450	€ 195.458	€ -63.008
Projectkosten	€ 250.000	€ 277.284	€ -27.284
Onvoorzien	€ 10.000	€ -	€ 10.000
Totaal	**€ 1.306.772**	**€ 1.131.747**	**€ 175.025**
Saldo	**€ 1.264**	**€ 234.830**	**€ -233.566**
Saldo mutatie reserves	**€ -**	**€ -**	**€ -**
Saldo	**€ 1.264**	**€ 234.830**	**€ -233.566**

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.

Klanttevredenheidsonderzoek

De afspraak is dat er jaarlijks een KTO wordt uitgevoerd en dat de gefactureerde kosten worden doorbelast aan de deelnemers.

Bijdrage aanbesteding doelgroepenvervoer

Voor de aanbesteding van de nieuwe vervoerscontracten was een aanvullende deelnemersbijdrage geraamd. In de begroting was € 250.000,- opgenomen voor de inhuur van externe deskundigheid hiervoor.

Rentebaten

Door het hogere gemiddelde banksaldo en gestegen rentepercentages zijn rentebaten gerealiseerd.

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 - € 241.569,-

Door vacatures zijn er minder kosten vast personeel - € 341.089,-

De categorie personeel is onderverdeeld in loonkosten en overige personeelskosten (reiskosten; opleidingen, et cetera).

In 2025 heeft Publiek Vervoer meer ingehuurd, waardoor er extra kosten zijn gemaakt. € 99.520,-

De categorie inhuur is als volgt onderverdeeld:

- Inhuur interim directeur
- Algemene bedrijfsvoering (adviezen, inkoop, controller)
- Inhuur DVO OV-bureau

Bedrijfskosten € 49.261,-

De categorie Bedrijfskosten is vervolgens gesplitst in twee onderdelen:

- DVO deelnemers (OV-bureau; DVO Emmen; DVO SCC gemeente Groningen). - € 13.748,-
- Overige bedrijfsvoeringskosten € 63.008,-

In 2025 zijn de DVO kosten van het OV Bureau iets lager uitgevallen door een te hoge raming voor ICT kosten. De overige bedrijfskosten zijn hoger uitgevallen door de niet geraamde kosten voor het klanttevredenheidsonderzoek (€40K). Daarnaast zijn de kosten opgenomen van de Cybersecurity en een onderzoek naar de opties voor de integratievan de bedrijfsvoering.

Overige kosten € 17.284,-

- Project aanbesteding doelgroepenvervoer € 27.284,-
  Zoals eerder in dit document aangegeven is op 11 september een herziene begroting (totaal ad € 789.591,-) voor de aanbesteding doelgroepenvervoer door het bestuur vastgesteld.
  In 8.4 is een overzicht opgenomen van de inmiddels gerealiseerde kosten over 2024 en 2025 en de verwachte uitgaven voor de jaren 2026 en 2027.
- Onvoorzien - € 10.000,-
  Van de post onvoorzien is in 2025 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		(bedragen x € 1.000)	Passiva		(bedragen x € 1.000)
	31-Dec-25	31-Dec-24		31-Dec-25	31-Dec-24
Vaste activa			**Eigen vermogen**		
Immateriële vaste activa	*0*	*0*	*Eigen vermogen*	*483*	*353*
Materiële vaste activa	*0*	*0*	Algemene reserve	63	63
Financiële vaste activa	*0*	*0*	Bestemmingsreserve	419	290
			Gerealiseerd resultaat	*235*	*130*
Totaal vaste activa	**0**	**0**	**Totaal vaste passiva**	**718**	**483**
Vlottende activa			**Vlottende passiva**		
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan 1 jaar	*722*	*642*	*Netto-vlottende schulden*	*140*	*172*
Vorderingen op openbare lichamen	61	312	Overige schulden	140	172
Overige vorderingen	10	10			
Rekening courant verhouding met het I	651	320	*Overlopende passiva*	*24*	*17*
			Verplichtingen die in het	24	17
Liquide middelen	*159*	*29*	begrotings-jaar zijn opgebouwd en die		
kas- en banksaldi	159	29	in het volgende jaar tot betaling		
Totaal vlottende activa	**881**	**671**	**Totaal vlottende passiva**	**164**	**189**
Totaal	***881***	***671***	***Totaal***	***881***	***671***

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 BTW ad € 61.000,-
- Overige debiteuren voor een bedrag van € 10.000,-.

Banksaldo en schatkistbankieren

Het banksaldo bedraagt € 158.729,- per 31 december 2025.

Voor zover de bedrijfsvoeringsorganisatie overtollige middelen heeft, worden die afgeroomd ten gunste van de schatkist vanaf een drempelbedrag. De afroming 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 2025 stond er een bedrag van € 651.000,- uit in Rijksschatkist.

Passiva

Eigen vermogen

Het eigen vermogen

- Het saldo € 717.500,-
  - Per 1 januari 2025 bedroeg het eigen vermogen € 352.978,- bestaande uit een algemene reserve ad € 63.244,- en een bestemmingsreserve ad € 289.734,-.
  - In 2025 het totale resultaat van 2024 ad € 129.692,- toegevoegd aan de bestemmingsreserve aanbesteding nieuw contract.
  - Ultimo 2025 bedraagt het saldo van de bestemmingsreserve € 419.426,-.
  - Het positieve resultaat 2025 is € 234.830,-.

In de volgende grafiek is het verloop van het eigen vermogen weergegeven:

Eigen Vermogen	Saldo 1-1-2025	Resultaatbestemming 2024	Toevoeging	Onttrekking	Saldo 31-12-2025
Algemene reserve	€ 63.244	€ -	€ -	€ -	€ 63.244
Totaal algemene reserve	***€ 63.244***	***€ -***	***€ -***	***€ -***	***€ 63.244***
Uitvoering smartplan	€ 25.000	€ -	€ -	€ -	€ 25.000
Doorontwikkeling	€ 198.396	€ -	€ -	€ -	€ 198.396
Aanbesteding nieuw contract	€ 66.338	€ 129.692	€ -	€ -	€ 196.030
Totaal bestemmingsreserve	***€ 289.734***	***€ 129.692***	***€ -***	***€ -***	***€ 419.426***
Totaal reserves	**€ 352.978**	**€ 129.692**	**€ -**	**€ -**	**€ 482.670**

	31-12-2025	31-12-2024
Gerealiseerd resultaat	€ 234.830	€ 129.692

Vlottende passiva

De vlottende passiva bestaat uit de onderstaande posten:

- Er staat nog een bedrag open van crediteuren ter hoogte van € 139.917,-.

Overlopende passiva

De post overlopende passiva bestaat uit verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in het volgende jaar tot betaling komen.

Niet uit de balans blijkende verplichtingen en rechten

Er zijn geen nadere verplichtingen

8.3 Voorstel tot resultaatbestemming

Het resultaat van de jaarrekening 2025 is per saldo € 234.830,- voordelig. Dit resultaat kan worden uitgesplitst in een voordelig resultaat op de reguliere begroting ad € 262.114,- en een nadelig resultaat ad € 27.284,- op het geraamde begrotingsbedrag voor ‘aanbesteding contractvervoer’.

Wij stellen u voor het rekeningsaldo als volgt te bestemmen.

Onttrekking aan de bestemmingsreserve 'aanbesteding contractvervoer'	-/- € 27.284,-
Toevoeging aan de bestemmingsreserve 'aanbesteding contractvervoer'	€ 210.118,- *
Toevoeging aan de algemene reserve	€ 51.996,-
Totaalsaldo	€ 234.830,-

*De toevoeging van het bedrag ad € 210.118 zorgt ervoor dat de bestemmingsreserve is aangevuld tot het door het bestuur geaccordeerde maximale te besteden bedrag voor het project 'aanbesteding contractvervoer'

Na vaststelling van de resultaatbestemming zijn de standen van de reserves als volgt:

Saldo algemene reserve voor bestemming resultaat 2025	€ 63.244,-
Toevoeging uit het rekeningsresultaat 2025	€ 51.996,-
Saldo algemene reserve na bestemming resultaat 2025	€ 115.240,-

Bestemmingsreserve aanbesteding nieuw contract

Saldo bestemmingreserve voor bestemming resultaat 2025	€ 196.030,-
Onttrekking voor hogere kosten in 2025	-/- € 27.284,-
Toevoeging uit rekeningsresultaat 2025	€ 210.118,-
Saldo bestemmingsreserve na bestemming resultaat 2025	€ 378.864,-

Bestemmingsreserve doorontwikkeling

Saldo van de bestemmingreserve na bestemming resultaat 2025	€ 198.396,-

Uitvoering smartplan

Saldo van de bestemmingreserve na bestemming resultaat 2025	€ 25.000,-

8.4 Herziene begroting aanbesteding contractvervoer

Op 11 september 2025 is het bestuur akkoord gegaan met de herziene begroting voor het project 'aanbesteding contractvervoer' voor de jaren 2024 t/m 2027. Het totale begrotingsbedrag is vastgesteld op € 789.591,-.
In het jaar 2024 is hiervoor een bedrag van € 133.443,- aan kosten gerealiseerd (zie hiervoor ook de jaarrekening 2024). Hiervoor is in 2024 een bijdrage aan de deelnemers gevraagd van € 180.007,-. Het resterende bedrag is (met het overige rekeningsresultaat in 2024) gestort in de bestemmingsreserve.
In het jaar 2025 is totaal voor een bedrag van € 277.284,- aan kosten gerealiseerd voor de aanbesteding. Ten opzicht van de raming in de begroting (ad € 250.000) is dit een overschrijding ad € 27.284,-.
In het eerstvolgende overzicht worden de tot nu toe gerealiseerde kosten, dekking (na akkoord resultaatbestemming 2025) en de nog te verwachte kosten getoond.

	Kosten en dekking project aanbesteding contractvervoer					
Jaren	Gerealiseerde kosten	Verwachting	Totaal	Dekking	Bedrag dekking	
2024	€ 133.443		€ 133.443	Bijdrage deelnemers	€	133.443
2025	€ 277.284		€ 277.284	Bijdrage deelnemers	€	250.000
"				Bestemmingsreserve	€	27.284
2026		€ 343.864	€ 343.864	Bestemmingsreserve	€	343.864
2027		€ 35.000	€ 35.000	Bestemmingsreserve	€	35.000
Totaal	€ 410.727	€ 378.864	€ 789.591	Dekking	€	789.591

In het volgende overzicht wordt het verloop van de bestemmingsreserve (met verwachting t/m 2027) weergegeven.

	Voorstel verloop bestemmingsreserve aanbesteding contractvervoer				
Bestemmingsreserve	Saldo 1 januari	Resultaatbestemming toevoeging	Resultaatbestemming onttrekking	Geraamde onttrekking	Saldo 31 december
Verloop 2025	€ 66.338	€ 129.692			€ 196.030
Verloop 2026	€ 196.030	€ 210.118	€ (27.284)	€ (343.864)	€ 35.000
Verloop 2027	€ 35.000			€ (35.000)	€ -

Voor de geraamde kosten en de geplande onttrekking uit de bestemmingsreserve in 2026 wordt, samen met dit document, een begrotingswijziging voorgelegd aan het bestuur.

BIJLAGEN



BIJLAGE 1

Verantwoording specifieke uitkeringen

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

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	€	-	€	1.131.747	€	-1.131.747
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	€	-234.830			€	-234.830
0.0	**Bestuur en ondersteuning**	**€**	**-234.830**	**€**	**1.131.747**	**€**	**-1.366.577**
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	**€**	**-234.830**	**€**	**1.131.747**	**€**	**-1.366.577**

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	47%	Jaarstukken 2025	2025	Peildatum 31-12-2025
0. Bestuur en ondersteuning	Overhead	% van totale lasten	100%	Jaarstukken 2025	2025	Peildatum 31-12-2025

BIJLAGE 4

Wet Normering Topinkomens (WNT)

WNT-verantwoording 2025 Publiek Vervoer Groningen Drenthe

Gegevens 2025 **bedragen x € 1**	**A.J.H. Tibben**
Functiegegevens	Algemeen directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2024	[01/01] – [30/04]
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	[1,0]
Dienstbetrekking?	[ja]
Bezoldiging	
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€ 44.798
Beloningen betaalbaar op termijn	€ 0
Subtotaal	€ 44.798
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€ 80.877
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	N.v.t.
Bezoldiging	€ 44.798
Reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	N.v.t.

Gegevens 2025 **bedragen x € 1**	**R. Dirksen**
Functiegegevens	Interim directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2024	[01/06 – [31/12]
Aantal kalendermaanden	7
Omvang uren	721
Individueel toepasselijk bezoldigingsmaximum	
maximum uurtarief kalenderjaar	€ 235,-
Maxima obv normbedrag per maand	
Individueel toepasselijk maximum	€ 169.435
Bezoldiging	
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€ 86.520
Beloningen betaalbaar op termijn	0
Subtotaal	€ 86.520
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	N.v.t.
Bezoldiging	€ 86.520
Reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	N.v.t.

Gegevens 2024 bedragen x € 1	A.J.H. Tibben	A.H. Buitenhuis
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
Subtotaal	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.

Topfunctionarissen met een bezoldiging van € 1.700 of minder

Naam topfunctionaris	
Mw. I. Jongman	Voorzitter
Dhr. D. de Jong	Vicevoorzitter
Dhr. B. Schollema	Algemeen bestuurslid
Dhr. B. Wierenga	Algemeen bestuurslid
Mw. K. Ipema	Algemeen bestuurslid
Dhr. R. Klok	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 2025 een bezoldiging boven het individueel toepasselijk drempelbedrag hebben ontvangen.