**Zaak Nr. 1905882**

**Format**
**Gemeenschappelijke Regeling Publiek Vervoer 2022 e.v.**

## 1. Inleiding

### 1.1 Waarover gaat de GR?

Onder publiek vervoer verstaan we alle publieke vervoersvormen waar inwoners en bezoekers van de provincie Groningen en Drenthe gebruik van kunnen maken, zoals hubtaxi's, buurtbussen (de Mug) en ander lokaal vervoer. Maar ook van doelgroepen-vervoer zoals Wmo-vervoer en leerlingenvervoer.

Alle 22 gemeenten in Groningen en Drenthe evenals het OV-bureau Groningen Drenthe en de twee provincies werken samen in de Gemeenschappelijke Regeling Publiek Vervoer Groningen Drenthe. Dit betekent dat bepaalde taken van de gemeenten rond publiek vervoer zijn overgedragen aan het uitvoerend team Publiek Vervoer. Publiek Vervoer heeft drie primaire taken:

1. Contractbeheer en relatiemanagement
2. Onafhankelijk klachtenloket en klantparticipatie
3. Kennis en adviesfunctie, incl. doorontwikkeling.

### 1.2 Wat doet de GR? (doelstelling, maatschappelijke effecten)

De samenwerkende gemeenten willen in Groningen en Drenthe een optimaal vervoersnetwerk creëren dat betaalbaar en toekomstbestendig is en waarin duurzaam gebruik wordt gemaakt van alle vervoersmiddelen. Zodat alle inwoners naar hun werk of school kunnen gaan en/of deel willen nemen aan het sociale leven.

## 2. Samenwerking (wie zijn onderdeel van de GR, wat zijn de verhoudingen onderling)

De samenwerkingsorganisatie Publiek Vervoer Groningen Drenthe wordt gevormd door alle gemeenten in beide provincies. Naast de samenwerking met gemeenten, vervoerders en reizigers, werkt Publiek Vervoer ook samen met het OV-bureau Groningen Drenthe en Provincie Groningen en Drenthe.

Publiek Vervoer is een bedrijfsvoerings-GR. Het team wordt aangestuurd door de directeur (Jan Bos) die verantwoording aflegt aan de gemeenten. Zij zijn vertegenwoordigd in een bestuur met één afgevaardigde per regio. Wethouder Roelof Bisschop van Hoogeveen zit namens het perceel Zuidwest Drenthe in het bestuur.

## 3. Actuele ontwikkelingen (wetgeving, politiek, in de samenwerking)

Het jaar 2023 was voor het eerst sinds twee jaar weer een ‘normaal’ jaar voor Publiek Vervoer. Toch heeft de nasleep van Covid 19 tot omzetverlies bij onze vervoerders geleid. Het volume 2023 van het Wmo-vervoer was gemiddeld 80-85% van het volume van 2019. Daarentegen neemt het aantal ritten in het leerlingenvervoer toe. Oorzaken zijn: een toename indicaties voor (voortgezet) speciaal onderwijs en een toename van het aantal onderwijsplichtige vluchtelingen. In Meppel is geen sprake van een stijging in het leerlingenvervoer. In de tweede helft van 2023 hebben vervoerders te maken gehad met kostenstijgingen als gevolg van hogere brandstofprijzen, toenemende inflatie en krapte op de personeelsmarkt. Dit heeft niet geleid tot problemen in het vervoer van de doelgroepen.

In juli 2023 gaf de directeur van Publiek Vervoer aan te vertrekken. Het bestuur heeft een medewerker van GR Publiek Vervoer aangesteld als ad interim- directeur. Hierdoor zijn werkzaamheden geprioriteerd en intern verschoven. Per 1 maart 2024 is een nieuwe directeur aangesteld.

GR Publiek Vervoer is gestart met het aanbieden van gemeentelijke Reizigersprofielen. Op basis van de beschikbare data geven zij inzicht in de ontwikkelingen en uitvoer binnen de eigen gemeente alsook ten opzichte van buurgemeenten. Hieraan gekoppeld zijn beleidsadviezen meegegeven. Meppel heeft dit profiel in april 2024 ontvangen.

In eerdere jaarverslagen is aangegeven dat ingezet is op het landelijk organiseren van een platform voor opdrachtgevers in het doelgroepenvervoer. Deze activiteiten hebben hun beslag gekregen in het oprichten van de Vereniging Doelgroepenvervoer Nederland (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 geworden van deze vereniging. Ook de gemeenten in Groningen en Drenthe (behalve gemeente Veendam) zijn hiervan lid. Er wordt nauw samengewerkt met de VNG. Publiek Vervoer levert twee bestuursleden aan VDVN en is daarmee goed vertegenwoordigd. De VDVN is mede als gevolg van de inzet van Publiek Vervoer opgericht nadat Publiek Vervoer had geconstateerd dat de VNG-gemeenten op het gebied van het doelgroepenvervoer niet langer inhoudelijk vertegenwoordigd waren.

Voor 2023 zal de nieuwe wet rechtmatigheidsverantwoording van kracht zijn. Het ministerie van werkt nog aan deze wet en de verwachting is dat hier binnenkort een besluit wordt genomen. Met deze wet wijzigt de rol van de accountant met betrekking tot de toets op de rechtmatigheid. Het accountantsoordeel beperkt zich dan tot een getrouwheidsoordeel bij de jaarrekening en de rechtmatigheidsverantwoording komt bij Publiek Vervoer zelf te liggen. Het bestuur van Publiek Vervoer heeft aangegeven dat de in de jaarrekening 2023 verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties rechtmatig tot stand zijn gekomen. Gelet op het bovenstaande zal de accountant van Publiek Vervoer de controleverklaring verstrekken na het besluit over de rechtmatigheids-verantwoording door het ministerie en de Algemene Rekenkamer.

### 3.1 Toekomst

In 2023 heeft het college besloten om de lopende vervoersovereenkomsten te verlengen tot 1 augustus 2026. De vervoerscontracten lopen dus op 31 juli 2026 af. Dit klinkt nog ver weg, maar gezien de doorlooptijden van dit soort processen, moet Publiek Vervoer tijdig starten met de voorbereidingen op de aanbesteding. In het derde kwartaal van 2023 is Publiek Vervoer gestart met deze werkzaamheden. Hiervoor is extra capaciteit nodig en dit heeft financiële gevolgen.

Daarnaast is Publiek Vervoer gestart met het proces '*stip op de horizon 2030*' (proces, om samen met de deelnemers tot een visie te komen, waar willen we staan in 2030). Het gaat hierbij om het ondersteunen van onze burgers en hoe hier vorm aan te geven. In 2023 heeft dit geresulteerd in een overzicht van projecten en aanpakken die een integratie van doelgroepenvervoer in openbaar vervoer voor ogen hebben. E.a. wordt meegenomen in de verdere doorontwikkeling van GR Publiek Vervoer.

In 2022 heeft de pilot 'Inclusief Reizen' plaats gevonden. Circa 400 Wmo-reizigers vanuit zeven gemeenten hebben een OV-pas ontvangen, waarmee zij, naast het gebruik van de Wmo voorziening, ongelimiteerd gebruik mochten maken van het Openbaar Vervoer. De resultaten zijn in 2023 met de deelnemers gedeeld. Gemeente Meppel deed niet mee aan de pilot. De resultaten konden niet gestaafd worden met data vanuit de verwerkende partij van het Openbaar Vervoer, maar zijn wel vergeleken met het gebruik van de Wmo voor de start van de pilot. Hieruit is af te lezen dat er een reductie van 6% van de kilometers is ontstaan. Dit is voldoende aanleiding om te starten met een meer uitgebreide pilot gericht op alle Drentse en Groningse gemeenten. Publiek Vervoer is bezig met de uitwerking van een projectplan en zij willen hier in 2024 mee verder gaan.

## 4. Financiën

Het boekjaar 2023 is positief afgesloten met een bedrag van afgerond € 53.000. In 2022 was dit € 265.000. Het resultaat is ontstaan door:

- Meer personeelskosten á € 142.000 (meer incidentele inhuur; hiertegenover stond minder kosten in de vaste formatie en minder uitgaven 'dienstverleningsovereenkomst personeel OV Bureau)
- Meer uitgaven betreffende kosten bedrijfsvoering á € 11.000
- Meer projectkosten á € 78.000
- Minder uitgaven kosten overige bedrijfsvoering á € 24.000
- Een onttrekking van de bestemmingsreserves á € 130.000 (reserve vervanging personeel € 80.000 en reserve uitvoering Stronger Combined € 50.000).

Het bestuur heeft besloten om van het rekeningresultaat 2023 € 50.000 toe te voegen aan de bestemmingsreserve Stronger Combined en € 3.000 toe te voegen aan de algemene reserve. De algemene reserve komt hiermee op een bedrag van € 63.000. In 2022 was dit € 60.000.

**Begrotingswijziging 2024**
Bij het opstellen van de begroting 2024 waren niet alle kosten voor 2024 in beeld. In de loop van 2023 zijn er twee prijsverhogende ontwikkelingen ontstaan, die niet in de begroting 2024 zijn opgenomen:

1. Personeelskosten (structureel)
   De personeelskosten zijn de afgelopen jaren meer gestegen dan begroot. Dit komt door de loonstijging als gevolg van de nieuw afgesloten CAO SGO en de effecten van de nieuwe waardering van de functies volgens de overheid brede functiewaarderingsmethodiek HR21. Een en ander heeft ertoe geleid dat er een herberekening is gemaakt voor de loonkosten 2024, met als uitkomst dat de personeelskosten € 74.709 hoger zijn dan begroot. Dit zijn structurele kosten en deze zullen als nieuwe grondslag worden gebruikt voor de meerjarenbegroting 2025- 2028

2. Kosten projectgroep aanbesteding nieuw vervoerscontract (incidenteel)
   Medio 2023 is Publiek Vervoer gestart met de voorbereiding voor de aanbesteding van de nieuwe vervoerscontracten. Samen met de deelnemers en Publiek Vervoer is er een projectgroep geformeerd. Met deze groep is het plan van aanpak van de aanbesteding geformuleerd en een begroting opgesteld. Een deel van de kosten van de aanbesteding wordt gedekt door de inzet van Publiek Vervoer en enkele deelnemers die capaciteit beschikbaar stellen voor de projectgroep. Daarnaast zijn er aanvullende kosten die betaald moeten worden. Publiek Vervoer wil de betaling van de facturen verzorgen, met dien verstande dat deze kosten door de deelnemers worden vergoed.

   Met de huidige toezegging voor ondersteuning van de deelnemers wordt er voor een bedrag van € 520.000 aan aanvullende kosten verwacht (€ 270.000 in 2024 en € 250.000 in 2025). Initieel was in de begroting 2024 voor de aanbesteding € 90.000 begroot. Uit het hernieuwd inzicht dient deze post met € 180.000 te worden verhoogd tot de voor 2024 benodigde € 270.000.

   De initieel geraamde kosten van de aanbesteding lagen hoger, namelijk op € 820.000. Door de inzet van de deelnemers en Publiek Vervoer kan dat bedrag naar € 520.000. Er is een risico dat wanneer de deelnemers de gevraagde inspanning niet leveren Publiek Vervoer alsnog extra moet inhuren om de aanbesteding goed te kunnen uitvoeren.

Om de begroting voor 2024 sluitend te maken vraagt Publiek Vervoer een bijdrage van € 255.000 aan de deelnemers voor de personeelskosten (€ 75.000) en de kosten van de aanbesteding (€ 180.000). Het bedrag van € 250.000 voor 2025 zal worden verwerkt in de ontwerp-meerjarenbegroting 2025-2028. De extra bijdrage volgens de vastgestelde verdeelsleutel is voor de gemeente Meppel (2,37%) een bedrag van € 6.044 (excl. btw) in 2024:

| | |
|---|---|
| Stijging loonkosten | € 1.778 (structureel) |
| Kosten aanbesteding | € 4.266 (incidenteel) |
| Totaal | € 6.044 |

Voor de kosten van de aanbesteding gaat Meppel in totaal € 10.191 (2024 en 2025) extra betalen. Er is een risico dat de inzet die door verschillende gemeenten is toegezegd (deels) niet geleverd wordt. Als we dat risico naar geld omzetten, gaat het om maximaal € 7.110 voor Meppel.

**Ontwerpbegroting 2025**
De financiële uitgangspunten van de begroting 2025 zijn ontleend aan de kaderbrief, die op 13 maart 2024 is vastgesteld door het bestuur van de GR Publiek Vervoer, nadat door de deelnemende gemeenten geen zienswijzen waren ingebracht. De baten zijn gebaseerd op de structurele baten zoals bij de oprichting zijn vastgesteld en de lasten zijn gebaseerd op de lasten voor het primaire proces van GR Publiek Vervoer (reguliere bedrijfsvoering).

In 2025 gaat de aandacht vooral uit naar het begeleiden van de nieuwe aanbesteding en vanaf 2026 gaat GR Publiek Vervoer 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.

**Meerjarenbegroting**
Voor de bepaling van de kostenstijging wordt rekening gehouden met een stijging lonen en prijzen van 5,38% op basis van de Macro Economisch Verkenning 2023 van het Centraal Economisch Plan (CPB). De meerjarenbegroting geeft de volgende cijfers:

| Jaar | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|---|---|---|---|---|
| Lasten | €1.306.772 | €1.151.641 | €1.193.082 | € 1.236.188 |
| Baten | € 1.308.036 | € 1.105.647 | € 1.149.873 | € 1.195.868 |
| Saldo voor mutatie reserve | € 1.264 | € - 45.994 | € - 43.208 | € - 40.320 |
| Saldo na mutatie reserve | € 1.264 | € 4.006 | € 6.792 | € 9.680 |

**Weerstandsvermogen (reserve)**
Publiek Vervoer heeft haar jaarrekening 2023 positief afgesloten en heeft een eigen vermogen van €453.000. De algemene reserve is voldoende voor de weerstandscapaciteit.

**Gemeentelijke bijdrage**

| | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 |
|---|---|---|---|---|---|
| Meppel | €21.901 + € 6.044 = € 27.945 | € 31.000 | € 26.204 | € 27.252 | € 28.342 |

Grootboeknummer 61050

Hoewel de stijging in absolute zin niet hoog is, zullen we deze bij de eerstvolgende gelegenheid in de P&C-cyclus in de begroting verwerken.

**Indienen van zienswijzen**
Zienswijzen begroting 2025 e.v. Publiek Vervoer
Geen zienswijzen.

Argumenten begroting 2025 e.v. Publiek Vervoer
De ontwerpbegroting 2025 heeft geen aanpassing nodig. Deze is gestegen in lijn met de verwachtingen.