Publiek Vervoer
GRONINGEN DRENTHE

Jaarstukken 2023



Aanbiedingsbrief

Beste lezer,

Voor u liggen het jaarverslag en de jaarrekening van de Samenwerkingsorganisatie Publiek Vervoer Groningen Drenthe over het jaar 2023.

En dit keer met een andere ondertekening dan u gewend was. Sinds de start van Publiek Vervoer heeft Jan Bos als algemeen directeur aan het roer gestaan. In juli 2023 heeft hij aangekondigd te vertrekken om als wethouder in de gemeente Emmen aan de slag te gaan.
Sinds 2018 ben ik werkzaam binnen Publiek Vervoer en sinds afgelopen jaar was dit in de rol van adjunct-directeur. Daarom ben ik door het bestuur aangesteld als ad interim directeur.

Nu we kunnen stellen dat de Covid 19-pandemie achter ons ligt, is er ruimte ontstaan om een flink aantal projecten op te starten. Elk project is gestart vanuit de visie van Publiek Vervoer: een integraal vervoerssysteem voor elke inwoner van Groningen en Drenthe.

In dit jaarverslag zullen wij u bijpraten over de projecten en (door)ontwikkeling van Publiek Vervoer.
Zo is bijvoorbeeld de evaluatie van het vervoerscontract gestart als voorbereiding op de komende aanbesteding van het doelgroepenvervoer.

We hebben dit jaar mooie stappen gezet en zijn voornemens om hier volgend jaar zeker mee door te gaan.

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

INHOUDSOPGAVE

1. Samenvatting /Kerngegevens 5
2. Algemene informatie 11
3. Ontwikkeling, inzicht en opgaven 13
3.1 Rollen 13
3.2 Activiteiten en opgaven Publiek Vervoer 13
3.2.1 Contractbeheer en relatiemanagement 13
3.2.2 Klachtenloket en klantparticipatie 15
3.2.3 Kennis- en adviescentrum voor gemeenten 16
3.2.4 Subsidies 17
3.2.5 Overige projecten en ontwikkelingen 17
3.2.6 Bedrijfsvoering 19
3.3 Financieel overzicht 21
3.3.1 Algemeen beeld: 21
3.3.2 Analyse op hoofdlijnen: 22
4. Paragrafen 24
4.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing 24
4.2 Financiering 26
4.3 Bedrijfsvoering 27
4.4 Informatiebeveiliging 28
5. Rechtmatigheidsverantwoording 30
6. Grondslagen 31
7. Overzicht baten en lasten 33
7.1 Toelichting 33
7.2 Verschil begroting en jaarrekening 34
8. Balans 35
8.1 Balans 35
8.2 Toelichting 37

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

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. In de tweede helft van het jaar 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. Leerlingen zijn naar school gebracht, inwoners met een Wmo-indicatie zijn op de juiste manier vervoerd en de hubtaxi is ook in 2023 nog populairder geworden.

Nu het vervoer na Covid weer kon herstellen van de beperkingen als gevolg van de pandemie zien we dat de ontwikkeling van de aantallen ritten achterblijft bij de periode voor de pandemie. De hoeveelheid vervoersbewegingen stagneert nu op 80% van het volume van voor Covid. Door middel van een fluctuatie-schema worden de vervoerder opgevangen door de deelnemers. Dit om te voorkomen dat de service levels niet gehaald worden.

Door middel van de inzet op het fluctuatieschema en goede communicatie tussen de deelnemers en de vervoerders is het gelukt om het vervoer in de beide provincies ongewijzigd voort te laten gaan. Landelijk zien we de ontwikkeling dat dit niet meer lukt. Vooral voor het leerlingenvervoer is in de media de nodige aandacht geweest. Hoewel we deze problematiek ook in onze regio zien, heeft dit niet tot rituitval of verlaagde servicelevels geleid.

Publiek Vervoer beschikt over een grote databron. Elke rit wordt opgeslagen. Hieruit kan informatie gehaald worden over bijvoorbeeld uitstoot van de voertuigen, stiptheid van de uitvoering of de ontwikkelingen in volume.
Sinds dit jaar zijn we gestart met het aanbieden van gemeentelijke Reizigersprofielen. Op basis van de beschikbare data geeft Publiek Vervoer inzicht in de ontwikkelingen en uitvoer binnen de eigen gemeente alsook ten opzichte van buurgemeenten. Hieraan gekoppeld zijn er beleidsadviezen die worden meegegeven. Nagenoeg alle gemeenten in Groningen en Drenthe hebben dit Reizigersprofiel ontvangen en zijn hier mee aan de slag gegaan. Vanuit Publiek Vervoer wordt dit ondersteund, indien dit gewenst is.

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.
De resultaten konden niet gestaafd worden met data vanuit de verwerkende partij van het OV, 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 lijkt relatief weinig, maar is vertaald naar middelen een goed signaal.

Het is voldoende aanleiding om te starten met een meer uitgebreide pilot gericht op alle Drentse en Groningse gemeenten. We zijn bezig met de zorgvuldige uitwerking van een projectplan en willen hier in 2024 mee verder gaan.

Het Europese project Stronger Combined is in 2023 financieel afgesloten. Publiek Vervoer als samenwerkingsplatform is daar als pilot ondergebracht. Dit zorgde weliswaar voor veel administratieve werkzaamheden, maar heeft ons ook middelen opgeleverd.

In het derde kwartaal zijn we gestart met de voorbereidingen op de aanbesteding. De huidige vervoerscontracten lopen op 31 juli 2026 af. Dit klinkt nog ver weg, maar er is nog veel werk te verzetten

Begroting en gerealiseerde cijfers

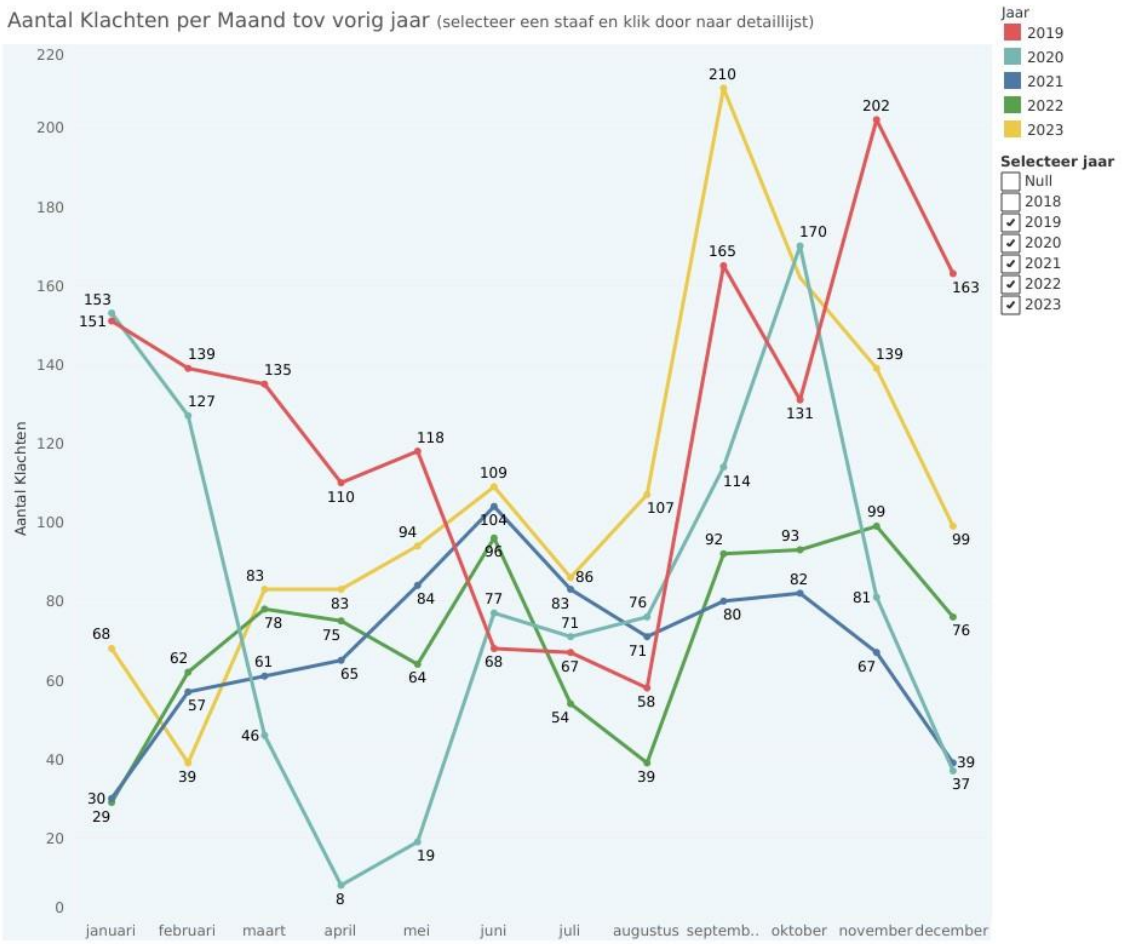
In de onderstaande tabel staan de baten en lasten in 2023 overzichtelijk weergegeven.

Omschrijving baten	Begroting na wijziging 2023	Realisatie 2023	Verschil begroting /realisatie
Bijdrage deelnemers	€ 888.373	€ 888.373	€ 0
Extra inkomsten doorontwikkeling	€ -	€ -	€ -
Bijdrage licentiekosten dashboard	€ 32.300	€ 27.416	€ -4.884
Klanttevredenheidsonderzoek	€ 43.700	€ 43.702	€ 2
Overige inkomsten	€ 12.647	€ -	€ -12.647
Totaal	**€ 977.019**	**€ 959.491**	**€ -17.529**
Omschrijving lasten	**Begroting na wijziging 2023**	**Realisatie 2023**	**Verschil begroting /realisatie**
Personeel	€ 450.000	€ 431.178	€ 18.822
Inhuur	€ 275.000	€ 417.186	€ -142.186
DVO OV-Bureau	€ 65.162	€ 53.326	€ 11.836
DVO Gemeenten	€ 2.338	€ 26.720	€ -24.382
Bedrijfsvoeringskosten	€ 111.600	€ 87.632	€ 23.968
Projectkosten	€ 98.700	€ 20.363	€ 78.337
Onvoorzien	€ 10.000	€ -	€ 10.000
Totaal	**€ 1.012.800**	**€ 1.036.404**	**€ -23.604**
Saldo	**€ -35.781**	**€ -76.914**	**€ 41.133**
Saldo mutatie reserves	**€ 130.000**	**€ 130.000**	**€ -**
Saldo	**€ 94.219**	**€ 53.086**	**€ 41.133**

In 2023 zijn we naast de doorontwikkeling en het contractbeheer ook gestart met de voorbereiding van de aanbesteding van het nieuwe vervoerscontract. In de loop van 2023 heeft de directeur Publiek Vervoer voor een andere baan gekozen. Hierdoor was er binnen het team onvoldoende capaciteit om voldoende uitvoering te geven aan de doorontwikkeling. Bij de tussenrapportage hebben we hiervoor financiële middelen (€ 50.000) uit de bestemmingsreserve “doorontwikkeling” gevraagd, maar deze middelen zijn in 2023 dan ook niet besteed. Zodra het team weer op sterkte is wordt dit verder opgepakt. Door de bevlogenheid van het kleine team (inclusief inhuur) en in samenwerking met diverse medewerkers van onze deelnemers is het wel gelukt om de noodzakelijke werkzaamheden te realiseren. Na de tussenrapportage zijn er afwijkingen in de baten à € 17.529 en lasten à € 23.604 en deze worden in diverse paragrafen in detail toegelicht. Volgens het begrotingscriterium wordt dit als niet geautoriseerde overschrijdingen aangemerkt. Volgens de GR Publiek Vervoer Groningen Drenthe artikel 18 is het bestuur gemandateerd voor de goedkeuring van deze afwijking. Met de vaststelling van de jaarrekening door het bestuur wordt dit alsnog geautoriseerd.

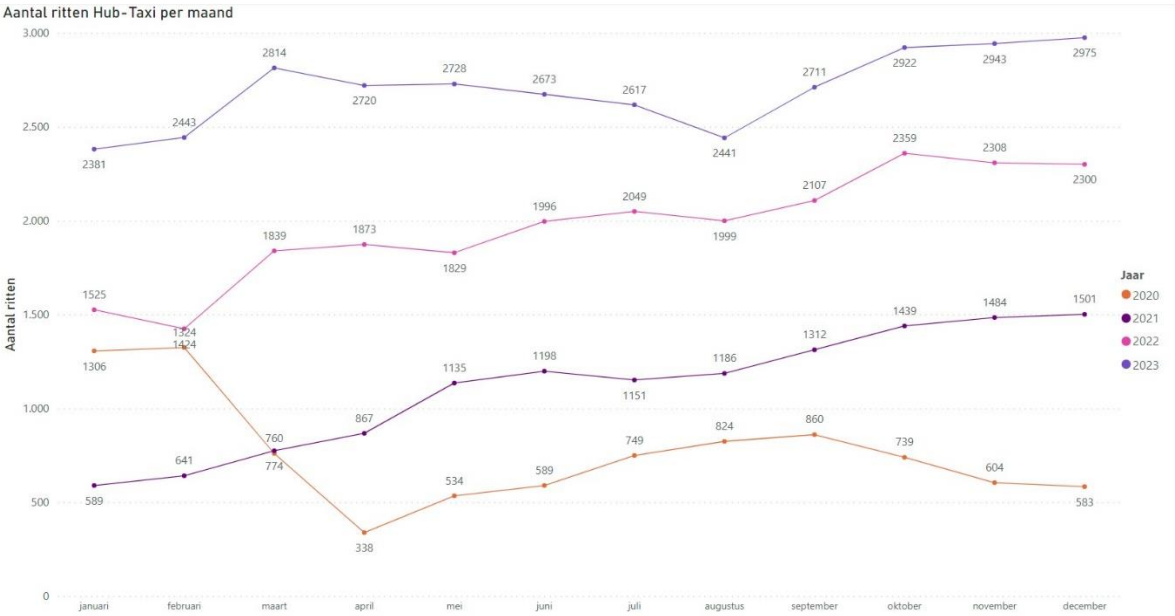
Kerngegevens aantal klachten per maand

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



Het aantal klachten is in 2023 toegenomen vergeleken met 2022. Ondanks de toename van het aantal klachten valt het aantal nog steeds binnen de eisen van het contract. Gemiddeld is er één klacht per 1500 gereden ritten gegrond. De klachten gingen voornamelijk over het te laat zijn van de taxi. De redenen hiervoor zijn capaciteitsproblemen bij de vervoerders en een verslechtering van de doorrijtijden in verband met wegwerkzaamheden rondom Groningen.

Kerngegevens hubtaxi



De inzet van de hubtaxi krijgt meer bekendheid en het gebruik is in 2023 flink toegenomen. De bovenstaande tabel geeft de groei duidelijk weer.

Kerngegevens Wmo-vervoer 2023

De onderstaande tabel geeft een totaalbeeld van het aantal ritten, reizigers, kilometers en de kosten voor het Wmo-vervoer 2023

Perceel	Oost-Groningen	Zuidwest-Drenthe	Noord-Groningen	Zuidoost-Drenthe	Noordmidden-Drenthe	Centraal-Groningen	Zuidwest-Groningen
Unieke Reizigers	5769	2236	4027	5566	4048	4427	2596
Uitgevoerde Ritten	128452	91591	124437	175106	102089	170367	72115
Gemiddeld aantal ritten per reiziger	22	40	30	31	25	38	27
Gereisde kilometers	1304222	707525	1489526	1581474	963578	740576	902605
Gemiddelde ritlengte	10,2	7,7	12	9	9,4	4,3	12,5
Kosten totaal	€ 3.324.734	€ 1.718.576	€ 3.392.177	€ 3.535.508	€ 2.663.961	€ 2.761.839	€ 1.785.727
Waarvan Eigen bijdrage	€ 471.963	€ 224.366	€ 406.326	€ 490.976	€ 271.606	€ 303.704	€ 240.751
Vervoerder	Connexxion	DVG	UVO	DVG	Connexxion	Connexxion	Taxi Nuis

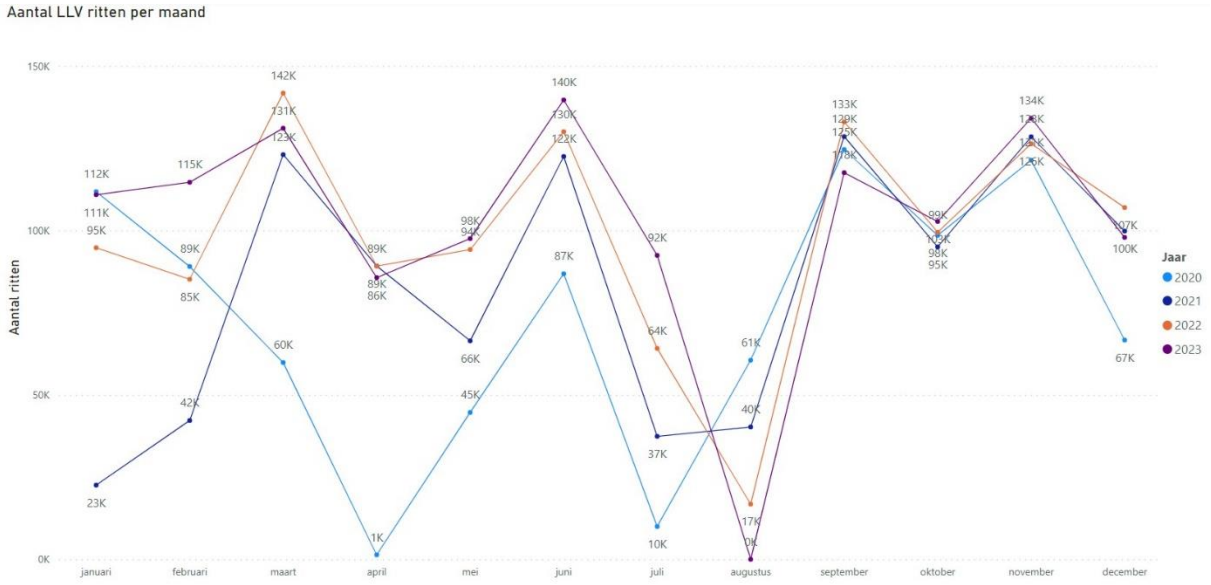
In de onderstaande grafiek wordt het aantal Wmo-ritten van de afgelopen jaren weergegeven



Het aantal Wmo-ritten is gestegen in vergelijking met 2022. Ondanks de stijging van het aantal Wmo-ritten is het volume nog steeds niet op het niveau van 2019. Het volume van 2023 is gemiddeld 80-85% van het volume van 2019. Ook zichtbaar is de stabiliteit in het volume in 2023.

Kerngegevens Leerlingenvervoer

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



Het Leerlingenvervoer neemt de afgelopen jaren steeds meer toe, er worden meer ritten gemaakt. Een ontwikkeling binnen het Leerlingenvervoer is dat gemeenten vaker een indicatie solo vervoer afgeven. Dit heeft effect op het volume van het aantal ritten. Naast de indicatie solo vervoer heeft ook het aantal onderwijsplichtige vluchtelingen invloed op het volume. Deze leerlingen gaan namelijk naar een taalschool en worden met het Leerlingenvervoer gebracht, omdat zij nog niet zelfstandig in Nederland kunnen reizen.

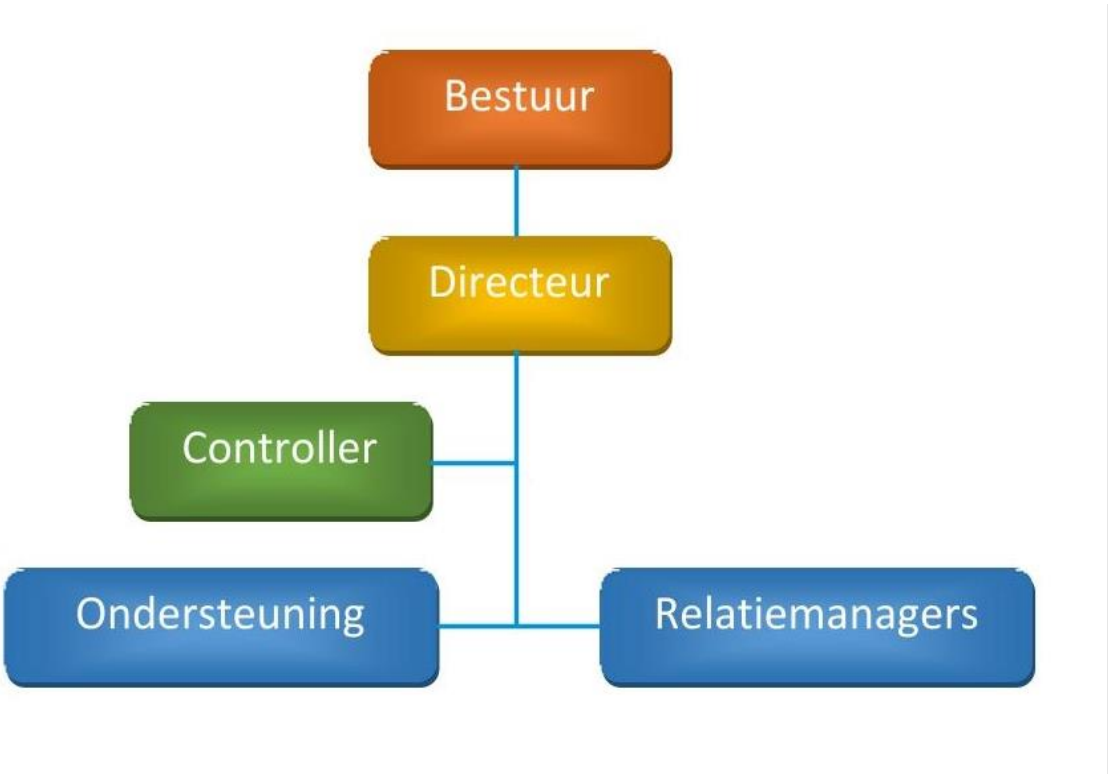
2. Algemene informatie

Publiek vervoer is de bundeling en integratie van allerlei vervoersvormen. Enerzijds vervoersvormen waar alle inwoners en bezoekers van Groningen en Drenthe gebruik van kunnen maken, zoals hubtaxi, buurtbus, lokaal vervoer en anderzijds het doelgroepenvervoer zoals Wmo-geïndiceerd vervoer, leerlingen die gebruik maken van het Leerlingenvervoer en vervoer in het kader van de Participatiewet.

Samenwerkingsorganisatie Publiek Vervoer Groningen Drenthe (kortweg: Publiek Vervoer) is een bedrijfsvoeringsorganisatie en de opdrachtgevers zijn alle gemeenten (22) in Groningen en Drenthe en het OV-bureau Groningen Drenthe. Bepaalde taken van de opdrachtgevers zijn overgedragen aan het uitvoerend team Publiek Vervoer. Dit betreft de taken:

- contractbeheer en relatiemanagement;
- klachtenloket en klantparticipatie;
- Kennis- en adviesfunctie (inclusief doorontwikkeling).

Het organogram van de bedrijfsvoeringsorganisatie is als volgt



Missie

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

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 beloond wordt.

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

Het team Publiek Vervoer wordt vanaf 1 augustus aangestuurd door directeur Petra Buitenhuis. Zij 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 per perceel (in totaal zeven percelen) en een vertegenwoordiger van het OV-bureau.

In het jaar 2023 zijn er vier geplande bestuursvergaderingen en één ingelaste bestuursvergadering geweest. Daarnaast hebben er twee bijeenkomsten voor alle betrokken bestuurders en ambtenaren van alle deelnemende gemeenten plaatsgevonden. De eerste bijeenkomst was in het voorjaar. De andere bijeenkomst in het najaar van 2023.

Verantwoordelijkheid bestuur:
Met ingang van de jaarrekening 2023 is de rechtmatigheidsverantwoording bij het bestuur belegd.
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 dec 2023	
Wethouder gemeente Groningen namens perceel Centraal Groningen	Mw. I. Jongman (vicevoorzitter)
Wethouder gemeente Westerkwartier namens perceel Zuidwest Groningen	Dhr. H. Stomphorst
Wethouder gemeente Eemsdelta namens perceel Noord Groningen	Dhr. D. de Jong
Wethouder gemeente Veendam namens perceel Oost Groningen	Dhr. B. Wierenga
Wethouder gemeente Noordenveld namens perceel Noord Midden Drenthe	Mw. K. Ipema
Wethouder gemeente Hoogeveen namens perceel Zuidwest Drenthe	Dhr. R. Bisschop
Wethouder gemeente Emmen namens perceel Zuidoost Drenthe	Dhr. G. Rink (voorzitter)
Directeur OV-bureau Groningen Drenthe	Mw. R. Hoorweg

3. Ontwikkeling, inzicht en opgaven

3.1 Rollen

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



Rolverdeling Publiek Vervoer Groningen Drenthe

3.2 Activiteiten en opgaven Publiek Vervoer

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

Publiek Vervoer Groningen Drenthe heeft drie taken:

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

Over deze taken wordt hieronder verslag uitgebracht. Daarnaast lopen een aantal subsidieaanvragen en zijn er diverse projecten uitgevoerd in 2023. Ook deze onderwerpen worden hieronder meegenomen.

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.

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

Het contractbeheer krijgt vorm door veelvuldig overleg met vervoersbedrijven en gemeenten. Per kwartaal wordt een contractbeheer-bespreking met elk vervoerbedrijf afzonderlijk gehouden. Daarnaast worden maandelijkse rapportages via het ontwikkelde Dashboard Publiek Vervoer (gebaseerd op Business Intelligence)

opgesteld en worden maandelijkse factuuranalyses via het Dashboard uitgevoerd. Bovendien vinden jaarlijks een aantal overleggen plaats tussen gemeenten en vervoerders over de algemene gang van zaken en actualiteiten. Publiek Vervoer organiseert deze overleggen.

Inflatie en personeelstekorten

Na de Covid 19-pandemie blijven het moeilijke tijden voor de vervoerders. Er is sprake van een grote inflatie, hogere brandstofprijzen en personeelstekorten. Daarnaast is de vraag naar vervoer vanuit de Wmo-geïndiceerde achtergebleven bij de vraag zoals voor de pandemie. De vraag is 80% van het aantal ritten in vergelijking met de periode voor de pandemie. Ook het Leerlingenvervoer heeft in 2023 problemen gekend. Vooral in het westen van het land konden kinderen na de zomervakantie niet naar school worden vervoerd, omdat er onvoldoende taxi's en chauffeurs ingezet konden worden. Dit heeft geleid tot besprekingen in de Tweede Kamer. In het noorden van Nederland hebben deze problemen zich gelukkig niet of nauwelijks voorgedaan. Wel zien wij ook in onze provincies dat de uitvoer van het vervoer steeds moeilijker wordt.

Doorlooptijd contracten

De contracten met de vervoerders hebben een doorlooptijd van vier jaar. Dit betekent dat deze contracten eind juli 2022 waren afgelopen. In de contracten is een verlengingsmogelijkheid van twee jaar opgenomen, met een verlengingsmogelijkheid van nogmaals twee jaar. In totaal kan het contract daarom acht jaar lopen. In 2021 hebben de opdrachtgevers besloten tot verlenging van de contracten. Dit houdt in dat de contracten tot eind juli 2024 zullen dienen. Daarnaast heeft het bestuur in december 2022 besloten om de deelnemers te adviseren om ook gebruik te maken van de tweede verlengingsmogelijkheid. Dit houdt in dat de contracten tot medio 2026 zullen lopen. De reden voor dit advies is dat anders al in het voorjaar van 2023 moest worden begonnen met het uitwerken van het bestek en het aanbesteden van nieuwe contracten. Gezien de huidige onrustige situatie is dit niet aan te bevelen. Het zou leiden tot een fors hogere kostprijs van het vervoer en wellicht het risico dat er geen of onvoldoende offertes binnen zouden komen. Er zijn namelijk voorbeelden bekend uit het land waarin dit het geval is. Deze tweede verlenging van het contract is de laatste mogelijkheid om te verlengen. Dit betekent dat er gestart is met het voorbereiden en uitvoeren van het aanbestedingstraject. In het aanbestedingstraject is gestart met een evaluatie van de huidige vervoersovereenkomst. Het rapport hierover zal in maart 2024 afgerond zijn. Meteen hierna zal een bestek worden geschreven. Daarna volgt de aanbesteding, de gunning en de implementatie. Om de nieuwe contracten op 1 augustus 2026 in te laten gaan, zal in 2024 gestart moeten worden met het aanbestedingsproces. Dit wordt meegenomen in de meerjarenplanning.

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. Er is een uitzondering: als een geplande bus- of treinreis veel langer duurt dan de taxirit dan mag de reiziger ook van het huisadres naar de plaats van bestemming reizen (deur tot deur). Het gebruik van de hubtaxi is in 2023 verder toegenomen. De oorzaak is vermoedelijk de grotere bekendheid van deze taxi onder de bevolking. Daarnaast zal 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 2023

In het jaar 2023 hebben de vervoerders door personeelstekorten grotere moeite om de ritten goed en tijdig uit te voeren. Hierbij spelen voor sommige vervoerders ook de vertragingen door de werkzaamheden aan de Ring van Groningen een rol. Dit zien wij ook in het aantal klachten en de onderwerpen die hierin benoemd worden.

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

Klanttevredenheidsonderzoek

In november wordt er jaarlijks een klanttevredenheidsonderzoek gehouden, zo ook in 2022 en 2023. Alhoewel de resultaten in 2023 bekend zijn geworden, gaan onderstaande resultaten over het jaar 2022. De resultaten zijn erg positief te noemen, vooral wanneer meegenomen wordt dat het vervoer onder druk staat.

Resultaten KTO	2019	2019	2022	2022
Perceel	Wmo	LLV	Wmo	LLV
ZWG	8,71	8,35	8,03	7,09
NMD	8,31	7,7	7,45	8.09
ZOD	8,51	8,24	7,72	8,15
ZWD	8,37	8,16	7,66	7,78
CGR	8,46	7,66	7,79	7,14
NGR	8,63	8,52	7,84	7,04
OGR	8,49	7,8	7,59	7,52

In november 2023 is er opnieuw een uitvraag verzonden aan de gebruikers van Wmo, Leerlingenvervoer en hubtaxi. De resultaten van dit onderzoek worden in maart 2024 bekend.

Alle inspanningen vanuit onze deelnemers, de vervoerders en Publiek Vervoer hebben tot doel om de inwoners van Groningen en Drenthe op een goede manier te vervoeren. Uit de resultaten mag geconcludeerd worden dat dit voldoende lukt. Uiteraard is er altijd ruimte voor verbetering en zal ons streven altijd een tien zijn.

Klachten als verbetertool

Publiek Vervoer zorgt ervoor dat vervoersbedrijven en gemeenten op ieder moment actuele gegevens uit het Dashboard Publiek Vervoer over de verschillende klachten 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 2023 is de klankbordgroep tweemaal bij elkaar gekomen. Aan de klankbordgroep nemen vertegenwoordigers van verschillende reizigersgroepen deel. Tijdens de bijeenkomsten worden de ontwikkelingen in het vervoer besproken. Beide bijeenkomsten waren zinvol. Er is gezocht naar een sterkere rol voor de klankbordgroep, omdat het een zeer waardevolle bron van ervaringen is. Daarom is afgesproken om elkaar volgend jaar in de samenwerking te vinden om tot bewustwording en preventie binnen het doelgroepenvervoer te komen.
Daarnaast is de directeur van Publiek Vervoer bij bijeenkomsten van belangengroepen zoals Zorgbelang aangeschoven en daar ingegaan op het doelgroepenvervoer. Ook daar zijn waardevolle contacten met gebruikers van het doelgroepenvervoer ontstaan.

3.2.3 Kennis- en adviescentrum voor gemeenten

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

Data Dashboard Publiek Vervoer

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

Vereniging doelgroepenvervoer Nederland

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 VDVN (Vereniging Doelgroepenvervoer Nederland). 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 we geconstateerd hadden dat de VNG-gemeenten op het gebied van het doelgroepenvervoer niet langer inhoudelijk vertegenwoordigd waren. Daarnaast is Publiek Vervoer intensief betrokken bij diverse landelijke overleggen met bijvoorbeeld ministeries om zo direct invloed uit te oefenen op ontwikkelingen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het dossier leerlingenvervoer maar ook op het gebied van inclusie, integratie en Flex OV.

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.

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 Subsidies

Stronger Combined

In 2019 startte het Europese Northsea Interreg programma Stronger Combined. Publiek Vervoer heeft deelgenomen aan dit programma. Stronger Combined heeft partners uit Nederland, Duitsland, België, Zweden, Noorwegen, Denemarken en Ierland. Dit EU-programma is in de loop van 2023 afgerond. Voor de komende jaren zal opnieuw geprobeerd worden om ontwikkelingen die we nodig achten binnen een dergelijk programma (mede) gefinancierd te krijgen.

MaaS-pilot

Ondanks dat het project MaaS (Mobility as a Service) op 31 december 2022 is afgelopen, hebben we nog wel inzet gepleegd op het opleveren en testen van de technische applicaties.
In 2023 is door MuConsult een onderzoek uitgevoerd naar de toepasbaarheid van MaaS binnen Groningen en Drenthe. Hieruit is gebleken dat deze mogelijkheden er zeker zijn. Samen met de provincies en het OV-bureau wordt er gekeken naar de mogelijkheden om de applicatie te kunnen inzetten en benutten.

3.2.5 Overige projecten en ontwikkelingen

Inclusief Reizen

Het project Inclusief Reizen is in 2022 voor 350 inwoners van een aantal deelnemende gemeenten in de provincies Groningen en Drenthe ingezet. Deze groep reist normaalgesproken met het Wmo-vervoer. Gedurende een half jaar, van april tot september 2022, kon deze groep gratis gebruik maken van het openbaar vervoer. Het doel van dit project was om de inwoners kennis te laten maken met het inmiddels aangepaste openbaar vervoer. Drempels van bussen en treinen zijn verlaagd, haltes en bussen zijn aangepast. Daarnaast had het project tot doel om de eigen regie van de inwoners te vergroten en de zelf-en samenredzaamheid te bevorderen.

Op aanvraag hebben 350 inwoners een gratis OV-kaart ontvangen. Hiermee kon in Groningen en Drenthe met de bus en de trein worden gereisd. Daarnaast mocht een begeleider of meereizend familielid gratis mee.
Het project betreft een samenwerking van onder meer een aantal gemeenten in Groningen en Drenthe, het OV-bureau Groningen Drenthe, Publiek Vervoer Groningen Drenthe en Arriva. Publiek Vervoer heeft het reisgedrag een half jaar gemonitord en onderzocht in welke mate het reizen met de gratis OV-kaart van invloed

is op het reisgedrag van de doelgroep. Daarbij is ook gekeken naar wat dit voor het gebruik van het Wmo-vervoer betekent. Het monitoren betreft zowel objectieve factoren (data) als subjectieve criteria (reizigerservaringen).

Voor het beoordelen van de wijzigingen van het reisgedrag was het gewenst om de data van Wmo-vervoer te vergelijken met de OV-data. De beheerder van deze data heeft aangegeven deze data niet vrij te willen geven. Hierdoor kunnen de aannames van de resultaten niet gestaafd worden.
Er zijn een tweetal onderzoeksmethoden toegepast. Een subjectieve methode met daarin de resultaten van de enquêtes van de reizigers en een objectieve aanpak die ingaat op het daadwerkelijke reisgedrag in het doelgroepenvervoer en openbaar vervoer, zoals dat gemonitord is tijdens de pilot.
De objectieve data laten zien dat er een afname is in gereden Wmo-kilometers. De rapporten zijn in 2023 openbaar gemaakt en zijn desgewenst ook bij Publiek Vervoer verkrijgbaar.

Data Sharing Coalitie

Onderdeel van het project Inclusief Reizen is de samenwerking met Roseman Labs geweest. Deze gebruikt de Multi Fractioning Computing methode, waarin data vanuit verschillende organisaties versleuteld worden en in versleutelde vorm worden geanalyseerd. Niemand buiten de organisatie krijgt data te zien van een ander. Dit vond plaats in het kader van de Data Sharing Coalitie (DCS). DCS is een initiatief, gefinancierd door het Ministerie van Economische Zaken, om data over de grenzen van sectoren heen, op een manier die recht doet aan de privacy van de betrokkenen, met elkaar te kunnen delen. In dit licht zijn er data van verschillende bronnen binnen het project Inclusief Reizen met elkaar verbonden om tot inzichten te komen voor wat betreft de veranderingen in reisgedrag van de deelnemers aan het project.

Het gebruik van deze techniek binnen de overheid is niet onopgemerkt gebleven. Publiek Vervoer is samen met Roseman Labs genomineerd voor een Privacy Award. Deze prijs geeft waardering aan initiatieven die privacy zien als een positieve kans om zich te onderscheiden en mogelijkheden te zien.

Proces stip op de horizon 2030

In het bestuur is gevraagd om een proces te starten om samen met de deelnemers tot een visie te komen op waar we willen staan in 2030. Het gaat hierbij om het ondersteunen van onze burgers en hoe we dat vorm willen geven. Dit proces is in 2022 gestart en heeft in 2023 geresulteerd in een overzicht van projecten en aanpakken die een integratie van doelgroepenvervoer in openbaar vervoer voor ogen hebben. De aanbevelingen uit dit rapport worden meegenomen in de verdere doorontwikkeling van Publiek Vervoer.

Reizigersprofielen

In 2023 zijn er bij verschillende gemeenten vlootschouwen georganiseerd. Dit is een presentatie van het wagenpark van de vervoerder en hierbij wordt gekeken naar de (on)mogelijkheden van de voertuigen.

Daarnaast was er behoefte aan een benchmark op de uitvoer van het Wmo-vervoer. Daarom is in 2023 voor nagenoeg alle gemeenten een ‘reizigersprofiel’ opgesteld. In deze profielen wordt op een cijfermatige manier inzicht gegeven in het gebruik van Wmo-vervoer en de verhouding tot het gemiddelde van de beide provincies. In de bespreking van de profielen worden door Publiek Vervoer ook aanbevelingen meegegeven. Indien er ondersteuning bij de uitvoer van deze aanbevelingen gewenst is, kan er door Publiek Vervoer ondersteund worden.

3.2.6 Bedrijfsvoering

Naast de kerntaken zoals benoemd, hebben we ook de taak dat de organisatie (GR) voldoet aan de wet- en regelgeving. Deze regelgeving wordt complexer en vraagt vooral specialistische ondersteuning. Onze organisatie heeft een te kleine omvang om de kennis efficiënt in eigen beheer te kunnen organiseren. Daarom huren we hiervoor personeel in. We creëren hiermee een afhankelijkheid van derden en zijn hierin kwetsbaar. In de managementletter 2023 heeft de accountant deze kwetsbaarheid ook benoemd.

Juridische werkzaamheden en data

Door een verandering in de wet gemeenschappelijke regelingen moeten de teksten voor onze GR aangepast worden. Het voorbereidend werk hiervoor is in 2023 afgerond en is door een werkgroep van juristen vanuit de gemeenten uitgevoerd. De aangepaste versie ligt ter besluitvorming bij onze deelnemers voor. In het voorjaar van 2024 zal deze worden vastgesteld.

Informatiebeveiliging en privacy

Op het gebied van informatiebeveiliging en privacy hebben we in 2023 verdere stappen gemaakt. 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.

Wijziging rol van de accountant met betrekking tot de 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 de controle ten aanzien van begrotingsrechtmatigheid, het voorwaardencriterium en misbruik en oneigenlijk gebruik bij Publiek Vervoer Groningen Drenthe zelf komt te liggen. Deze nieuwe wet had tot gevolg dat de financiële beheerverordening en het controleprotocol hierop zijn aangepast.

Financiële administratie

In 2022 heeft het OV-bureau aangegeven te willen stoppen met de financiële administratie voor Publiek Vervoer. Daarom is in 2023 de financiële administratie bij de gemeente Groningen ondergebracht. Hiervoor zijn de werkprocessen opnieuw ingericht.

Personeelsbestand

Ook in het primaire proces zelf is de geringe omvang van de organisatie een aandachtspunt. Afgelopen jaar is er verloop geweest en er wordt aan gewerkt om dit weer in te vullen.

Het personeelsbestand is als volgt samengesteld:

Begroting 2023		
Funtie	FTE	Organisatie
directeur	1	Publiek Vervoer
Manager projecten	1	Publiek Vervoer
relatiemanager	2	Publiek Vervoer
projectmedewerker	1,6	Publiek Vervoer
medewerker bedrijfsbureau	0,8	Publiek Vervoer
dataspecialist	0,2	OV-bureau
jurist	0,2	ZZP-er
controller	0,2	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 2023		
Funtie	FTE	Organisatie
directeur	1	Publiek Vervoer (a.i.)
Manager projecten	1	vacant (invulling directeur a.i.)
relatiemanager	2	Publiek Vervoer/ inhuur
projectmedewerker	1,6	Publiek Vervoer (0,8 vacant)
medewerker bedrijfsbureau	0,8	Publiek Vervoer
dataspecialist	0,2	OV-bureau
jurist	0,2	ZZP-er
controller	0,2	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 reguliere bijdragen van alle deelnemers volgens de begroting en realisatie 2023 weergegeven.

Bijdragen	%	2023	
Deelnemers			
Provincie Groningen		***Exclusief btw***	***Totaal inclusief btw***
Eemsdelta	4,83	€ 42.935	€ 51.951
Groningen	13,21	€ 117.354	€ 141.998
Het Hogeland	3,95	€ 35.091	€ 42.460
Midden-Groningen	5,43	€ 48.239	€ 58.369
Oldambt	4,19	€ 37.241	€ 45.061
Pekela	1,32	€ 11.744	€ 14.211
Stadskanaal	3,65	€ 32.443	€ 39.256
Veendam	2,56	€ 22.751	€ 27.529
Westerkwartier	4,23	€ 37.578	€ 45.470
Westerwolde	2,62	€ 23.275	€ 28.163
Provincie Drenthe			
Aa en Hunze	1,84	€ 16.346	€ 19.779
Assen	4,96	€ 44.063	€ 53.317
Borger-Odoorn	1,95	€ 17.323	€ 20.961
Coevorden	2,93	€ 26.029	€ 31.495
De Wolden	1,72	€ 15.280	€ 18.489
Emmen	9,63	€ 85.550	€ 103.516
Hoogeveen	4,85	€ 43.086	€ 52.134
Meppel	2,37	€ 21.054	€ 25.476
Midden Drenthe	2,36	€ 20.966	€ 25.368
Noordenveld	2,50	€ 22.209	€ 26.873
Tynaarlo	2,31	€ 20.521	€ 24.831
Westerveld	1,58	€ 14.036	€ 16.984
OV-bureau Groningen Drenthe	15,00	€ 133.256	€ 161.240
Totaal	**100**	**€ 888.373**	**€ 1.074.931**

3.3.2 Analyse op hoofdlijnen:

In deze paragraaf lichten we de baten en lasten op hoofdlijnen toe.

Baten

In het onderstaande overzicht zijn de baten opgenomen

Omschrijving baten	Begroting na wijziging 2023	Realisatie 2023	Verschil begroting /realisatie
Bijdrage deelnemers	€ 888.373	€ 888.373	€ 0
Extra inkomsten doorontwikkeling	€ -	€ -	€ -
Bijdrage licentiekosten dashboard	€ 32.300	€ 27.416	€ -4.884
Klanttevredenheidsonderzoek	€ 43.700	€ 43.702	€ 2
Overige inkomsten	€ 12.647	€ -	€ -12.647
Totaal	**€ 977.019**	**€ 959.491**	**€ -17.529**

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 licentiekosten

Publiek vervoer heeft naast de deelnemersbijdrage een incidentele vergoeding ontvangen voor de licenties en het onderhoud van het dashboard (€ 27.416). Eind 2023 is er een nieuwe leverancier voor het dashboard en zijn er minder kosten gemaakt en hierdoor ook minder kosten doorbelast aan de deelnemers.

Klanttevredenheidsonderzoek (KTO)

De afspraak is dat er jaarlijks een KTO wordt uitgevoerd en dat de gefactureerde kosten worden doorbelast aan de deelnemers. Begin 2023 hebben we het onderzoek van 2022 afgerond en in het najaar is gestart met de KTO over 2023. De kosten hiervoor zijn doorbelast (€ 43.702) aan de deelnemers.

Overige inkomsten

Bij de begroting zijn hier de rente-opbrengsten en een uitkering van een verzekering bedoeld. Deze opbrengsten zijn bij de overige bedrijfsvoeringskosten verantwoord en toegelicht.

Lasten

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

In het onderstaande overzicht staan op hoofdlijnen de lasten omschreven.

Omschrijving lasten	Begroting na wijziging 2023	Realisatie 2023	Verschil begroting /realisatie
Personeel	€ 450.000	€ 431.178	€ 18.822
Inhuur	€ 275.000	€ 417.186	€ -142.186
DVO OV-Bureau	€ 65.162	€ 53.326	€ 11.836
DVO Gemeenten	€ 2.338	€ 26.720	€ -24.382
Bedrijfsvoeringskosten	€ 111.600	€ 87.632	€ 23.968
Projectkosten	€ 98.700	€ 20.363	€ 78.337
Onvoorzien	€ 10.000	€ -	€ 10.000
Totaal	**€ 1.012.800**	**€ 1.036.404**	**€ -23.604**

Personeel

Dit zijn de loonkosten van het personeel en overige kleine algemene personele kosten waaronder opleidingen en reiskosten. In 2023 zijn bij Publiek Vervoer personeelsleden vertrokken en zijn de vacatures niet het gehele jaar ingevuld. Hierdoor is er een positief saldo ontstaan bij personeelskosten.

Inhuur

De kosten voor inhuur zijn hoger uitgevallen.
Omdat niet alle kennis zelf tot onze beschikking is, huren we voor bepaalde reguliere werkzaamheden en voor specifieke (bedrijfsvoerings-) taken en projecten personeel in. Het afgelopen jaar is ingehuurd voor ondersteuning bij reguliere taken en advisering voor inkoop en aanbesteding, AVG, financiën en ICT.
Door het vertrek van de directeur en opstart van de aanbesteding zijn er intern enkele taken verschoven en hierop hebben we extra ingehuurd.

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

Het OV-bureau verzorgt de huisvesting en het ICT-deel; dit is verantwoord onder de post DVO OV-bureau.
De ondersteuning voor personeels- en salarisadministratie wordt verzorgd door de gemeente Emmen. En de financiële administratie wordt met ingang van 1 januari 2023 door het SSC Groningen verzorgd. Deze kosten zijn verantwoord bij de DVO Gemeenten. In de begroting was de financiële administratie nog begroot bij inhuur deelnemers (OV-bureau). Daarnaast zijn bij de gemeente Emmen extra kosten voor de werving van een nieuwe directeur.

Kosten overige bedrijfsvoering

In 2023 zijn er incidentele meevallers bij de renteopbrengsten (€ 5.100) en een verzekeringsuitkering (€ 9.500). Bij de tussenrapportage zijn deze benoemd als overige baten, maar bij de jaarrekening verwerkt in de bedrijfsvoeringskosten. De ICT-kosten zijn lager uitgevallen.

Projectenkosten

In 2023 is het project Stronger Combined definitief afgerond. Bij de afronding bleek dat Publiek Vervoer in de voorgaande jaren (€ 20.363) te veel subsidie heeft ontvangen. De financiële afronding heeft in 2023 plaats gevonden.
Bij de tussenrapportage was het plan om de doorontwikkeling (€50.000) verder op te pakken, maar door eerder benoemde capaciteitsproblemen is dit niet gelukt. Deze middelen zijn niet ingezet.
In de tussenrapportage zijn de kosten KTO (€ 43.700) onder de post projecten begroot, maar zijn verwerkt bij de inhuurkosten.

Onvoorzien:

-

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 Publiek Vervoer. De paragrafen grondbeleid, lokale heffingen, onderhoud kapitaalgoederen en verbonden partijen komen daarom in dit jaarverslag niet voor.
De van toepassing zijnde verplichte paragrafen zijn:

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

4.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Weerstandcapaciteit

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

Risico's

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

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

Kengetal

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

Netto schuldquote

De netto schuldquote geeft inzicht in het niveau van de schuldenlast ten opzichte van de omzet. Dit geeft inzicht in het niveau van de schuldenlast ten opzichte van de eigen middelen. Het geeft een indicatie van de mate waarin de rentelasten en de aflossingen op de exploitatie drukken. Een laag percentage is gunstig. De VNG adviseert om 130% als maximumnorm te hanteren en daarboven de schuld af te bouwen. Om aan de norm te voldoen, moeten de eigen middelen hoger zijn dan de schuldpositie. Voor 2023 is het kengetal -37% en voldoet daarmee aan de gestelde norm.

1. Netto schuldquote

		Realisatie 2023	Begroting 2023	Realisatie 2022
A	Langlopende schulden en vlottende passiva	82.008	150.000	227.921
B	Uitzettingen looptijd < 1 jaar en liquide middelen	434.986	315.000	657.814
	Netto schuld (A-B)	*-352.978*	*-165.000*	*-429.892*
C	Totale baten (cf. art. 17 lid c BBV (dus excl mutaties reserves)	959.491	888.373	1.162.457
	Netto schuldquote (A-B)/C x 100%	**-37%**	**-19%**	**-37%**

1B. Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen

		Realisatie 2023	Begroting 2023	Realisatie 2022
A	Langlopende schulden en vlottende passiva	82.008	150.000	227.921
B	Verstrekte leningen	0	0	0
C	Uitzettingen looptijd < 1 jaar en liquide middelen	434.986	315.000	657.814
	Netto schuld gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen (A-B-C)	*-352.978*	*-165.000*	*-429.892*
D	Totale baten (cf. art. 17 lid c BBV (dus excl mutaties reserves)	959.491	888.373	1.162.457
	Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen (A-B-C) / D x 100%	**-37%**	**-19%**	**-37%**

Solvabiliteitsratio

De solvabiliteitsratio geeft inzicht in de mate waarin wij in staat zijn om aan de financiële verplichtingen te kunnen voldoen. Hoe hoger dit percentage, hoe gunstiger dit is voor de financiële weerbaarheid. Het betreft het aandeel van het eigen vermogen in het totale vermogen. De VNG geeft aan dat bij een ratio lager dan 20% de organisatie zich op glad ijs bevindt. De solvabiliteitsratio van Publiek Vervoer is 81%, na mutatie in de reserves, waardoor de solvabiliteit boven de norm ligt.

2. Solvabiliteitsratio

		Realisatie 2023	Begroting 2023	Realisatie 2022
A	Eigen vermogen (cf. art. 42 BBV)	352.978	87.243	429.892
B	Balanstotaal	434.986	237.243	657.814
	Solvabiliteit (A/B) x 100%	**81%**	**37%**	**65%**

Structurele exploitatieruimte

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

3. Structurele exploitatieruimte

		Realisatie 2023	Begroting 2023	Realisatie 2022
A	Totale structurele lasten	1.013.718	966.130	897.723
B	Totale structurele baten	959.491	888.373	925.530
C	Totale structurele toevoegingen aan de reserves	0	0	0
D	Totale structurele onttrekkingen aan de reserves	0	0	0
E	Totale baten (cf. art. 17 lid c BBV (dus excl mutaties reserves)	959.491	888.373	925.530
	Structurele exploitatieruimte ((B-A) + (D-C))/(E) x 100%	**-6%**	**-9%**	**3%**

Totaal kengetallen 2023

	Realisatie 2023	Begroting 2023	Realisatie 2022
Netto schuldquote	-37%	-19%	-37%
Netto schuldquote gecorr. voor alle verstrekte leningen	-37%	-19%	-37%
Solvabiliteitsratio	81%	37%	65%
Structurele exploitatieruimte	-6%	-9%	3%

4.2 Financiering

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

Treasury

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

Wet HOF

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

Schatkistbankieren

Voor zover de bedrijfsvoeringsorganisatie overtollige middelen heeft, worden die afgeroomd ten gunste van de schatkist vanaf een drempelbedrag. De 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 € 1.000.000 bedraagt.
- Voor Publiek Vervoer betekent dat een saldo groter dan € 1.000.000 moet worden afgeroomd. In het gehele jaar is het saldo op de bankrekening niet hoger geweest dan de gestelde normen.

Liquiditeitenbeheer

Er is binnen de organisatie aandacht voor de liquiditeitsstatus en in 2023 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 moeten de teksten voor onze GR aangepast worden. Het voorbereidend werk hiervoor is in 2023 afgerond en is door een werkgroep van juristen vanuit de gemeenten uitgevoerd. De aangepaste versie ligt ter besluitvorming bij onze deelnemers voor. In het voorjaar van 2024 zal deze worden 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 de controle ten aanzien van begrotingsrechtmatigheid, het voorwaardencriterium en misbruik en oneigenlijk gebruik bij Publiek Vervoer Groningen Drenthe zelf komt te liggen. Deze nieuwe wet had tot gevolg dat de financiële beheerverordening en het controleprotocol hierop zijn aangepast.

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 2023 voorgelegd via de tussenrapportage.
Na de tussenrapportage zijn er afwijkingen in de baten à € 17.529 en lasten à € 23.604 en deze zijn in diverse paragrafen in detail toegelicht. Volgens het begrotingscriterium wordt dit als niet geautoriseerde overschrijdingen aangemerkt. Volgens de GR Publiek Vervoer Groningen Drenthe artikel 18 is het bestuur gemandateerd voor de goedkeuring van deze afwijking. Met de vaststelling van de jaarrekening door het bestuur wordt dit alsnog geautoriseerd.

Voorwaardencriterium

Het voorwaardencriterium is het criterium van rechtmatigheid, dat betrekking heeft op de eisen die worden gesteld bij de uitvoering van de financiële beheershandelingen. De eisen/voorwaarden zijn afkomstig uit

diverse wet- en regelgeving en hebben betrekking op aspecten als doelgroep, termijn, grondslag, administratieve bepalingen, normbedragen, bevoegdheden, bewijsstukken, recht, hoogte en duur.

Aanbestedingsrechtmatigheid
De regels over aanbesteden staan in de Aanbestedingswet 2012 en het Aanbestedingsbesluit. Het ten onrechte niet toepassen van de Aanbestedingswet 2012 met betrekking tot deze Europese aanbestedingsnormbedragen bij een aanbesteding van opdrachten, leidt tot een financiële rechtmatigheidsfout. Eind december heeft een inkoopjurist een rechtmatigheidstoets verricht. Op basis daarvan is geconcludeerd dat er geen onrechtmatige inkopen hebben plaatsgevonden.

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 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. Daarnaast zijn we gestart met extra steekproeven bij de uitbetaling van facturen en personeelsmutaties. Aan de hand van deze steekproeven geen onrechtmatigheden geconstateerd.

Financiële administratie
In 2022 heeft het OV-bureau aangegeven om te willen stoppen met de financiële administratie voor Publiek Vervoer. Daarom is in 2023 de financiële administratie bij de gemeente Groningen ondergebracht. Hiervoor zijn de werkprocessen opnieuw ingericht.

4.4 Informatiebeveiliging

Informatiebeveiliging en privacy
Op het gebied van informatiebeveiliging en privacy hebben we in 2023 verdere stappen gemaakt. Dit jaar zijn aan de hand van een verbeterplan, gebaseerd op geselecteerde hoofdstukken van de ISO27001, stappen gezet met betrekking tot:

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

JAARREKENING





5. Rechtmatigheidsverantwoording

In deze rechtmatigheidsverantwoording geeft het bestuur Publiek Vervoer Groningen Drenthe aan in hoeverre de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties, rechtmatig tot stand zijn gekomen. Dit houdt in dat deze in overeenstemming zijn met de vastgestelde kaders zoals de begroting en verordeningen en met bepalingen in de relevante wet- en regelgeving. Deze verantwoording betreft de rechtmatige uitvoering van de taken en omvat het begrotings-, voorwaarden-, en misbruik- en oneigenlijk gebruik-criterium bij de desbetreffende financiële beheershandelingen en transacties.

Deze verantwoording hanteert een grensbedrag omdat alleen de van belang zijnde aspecten in de verantwoording hoeven te worden betrokken. Deze grens is bepaald en bedraagt 3% van de totale lasten inclusief mutaties (afgerond € 1.037.000) in de reserves en is daarmee vastgesteld op €31.100.

Conclusie

Het bestuur van Publiek Vervoer Groningen Drenthe is van mening dat de in deze jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties rechtmatig tot stand zijn gekomen.

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 welke 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 2023 geen stelselwijzigingen voorgedaan.

Consolidatie

In het jaar 2023 is er geen sprake van consolidatie.

Verbonden Partijen

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

Schattingen

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

Continuïteit

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

Gebeurtenissen na balansdatum

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

7. Overzicht baten en lasten

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

Omschrijving baten	Begroting na wijziging 2023	Realisatie 2023	Verschil begroting /realisatie
Bijdrage deelnemers	€ 888.373	€ 888.373	€ 0
Extra inkomsten doorontwikkeling	€ -	€ -	€ -
Bijdrage licentiekosten dashboard	€ 32.300	€ 27.416	€ -4.884
Klanttevredenheidsonderzoek	€ 43.700	€ 43.702	€ 2
Overige inkomsten	€ 12.647	€ -	€ -12.647
Totaal	**€ 977.019**	**€ 959.491**	**€ -17.529**
Omschrijving lasten	**Begroting na wijziging 2023**	**Realisatie 2023**	**Verschil begroting /realisatie**
Personeel	€ 450.000	€ 431.178	€ 18.822
Inhuur	€ 275.000	€ 417.186	€ -142.186
DVO OV-Bureau	€ 65.162	€ 53.326	€ 11.836
DVO Gemeenten	€ 2.338	€ 26.720	€ -24.382
Bedrijfsvoeringskosten	€ 111.600	€ 87.632	€ 23.968
Projectkosten	€ 98.700	€ 20.363	€ 78.337
Onvoorzien	€ 10.000	€ -	€ 10.000
Totaal	**€ 1.012.800**	**€ 1.036.404**	**€ -23.604**
Saldo	**€ -35.781**	**€ -76.914**	**€ 41.133**
Saldo mutatie reserves	**€ 130.000**	**€ 130.000**	**€ -**
Saldo	**€ 94.219**	**€ 53.086**	**€ 41.133**

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.

Bijdrage licentiekosten

Publiek vervoer heeft naast de deelnemersbijdrage een incidentele vergoeding ontvangen voor de licenties en het onderhoud van het dashboard (€ 27.416). Eind 2023 is er een nieuwe leverancier voor het dashboard en zijn er minder kosten gemaakt en hierdoor ook minder kosten doorbelast aan de deelnemers.

Kanttevredenheidsonderzoek (KTO)

De afspraak is dat er jaarlijks een KTO wordt uitgevoerd en dat de gefactureerde kosten worden doorbelast aan de deelnemers. Begin 2023 hebben we het onderzoek van 2022 afgerond en in het najaar is gestart met de KTO over 2023. De kosten hiervoor zijn doorbelast (€ 43.701) aan de deelnemers.

Overige inkomsten

Bij de begroting zijn hier de rente opbrengsten en een uitkering van een verzekering bedoeld. Deze opbrengsten zijn bij de overige bedrijfsvoeringskosten verantwoord en toegelicht.

Lasten:

De exploitatie van Publiek Vervoer is zeer beperkt. De baten zijn verdeeld in drie categorieën die aansluiten op de aard van de inkomsten.

Personeelslasten

In de formatie zijn geweest en daardoor zijn er minder kosten € 18.822

De categorie personeel is onderverdeeld in loonkosten en algemene personeelskosten (Reiskosten; Opleidingen, etc). Op beide posten waren er kleine meevallers.

In 2023 heeft Publiek Vervoer meer ingehuurd en daardoor zijn extra kosten gemaakt.

De categorie inhuur is als volgt onderverdeeld: - € 142.186

- Inhuur personeel (incidenteel)
    - Vervanging / ondersteuning wegens vertrek directeur (- € 66.000)
    - Vervanging Projectmedewerker (- € 57.000)
    - Onderzoeken KTO (- € 43.700)
    - Algemene bedrijfsvoering (Overige adviezen, AVG, inkoop, controller)(- € 45.500)
- Inhuur DVO OV-bureau (structureel voordeel) (+ € 70.000)

Bedrijfskosten

De categorie Bedrijfskosten is vervolgens gesplitst in twee onderdelen:

- DVO deelnemers (OV-bureau; DVO Emmen; DVO SCC gemeente Groningen).

Een deel is variabel opgenomen in het contract.

DVO OV-bureau beëindiging financiële administratie en het variabele deel licentiekosten € 11.836

DVO gemeenten: - € 24.382

Kosten Groningen financiële administratie (€ 11.250).

Bij de gemeente Emmen zijn extra kosten(€ 12.950) voor de werving van een nieuwe directeur.

- Overige bedrijfsvoeringskosten € 23.968

In 2023 zijn er incidentele meevallers bij de renteopbrengsten (€ 5.100), een verzekeringsuitkering (€ 9.500)en lagere ICT-kosten (€ 9.000).

Overige kosten

- Projecten € 78.337

In 2023 is het project Stronger Combined definitief afgerond. Bij de afronding bleek dat Publiek Vervoer in de voorgaande jaren (€ 20.363) te veel subsidie heeft ontvangen. De financiële afronding heeft in 2023 plaats gevonden.

Bij de tussenrapportage was het plan om de doorontwikkeling (€50.000) verder op te pakken, maar door eerder benoemde capaciteitsproblemen is dit niet gelukt. Deze middelen zijn niet ingezet.

In de tussenrapportage zijn de kosten KTO (€ 43.700) onder de post projecten begroot, maar zijn verwerkt bij de inhuurkosten.

Mutaties in Onvoorzien

-

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.

8. Balans

8.1 Balans

Activa		(bedragen x € 1.000)
	31-dec-22	31-dec-23
Vaste activa		
Immateriële vaste activa	0	0
Materiële vaste activa	0	0
Financiële vaste activa	0	0
Totaal vaste activa	**0**	**0**
Vlottende activa		
Voorraden	0	0
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan 1 jaar	*145*	*91*
Vorderingen op openbare lichamen	68	91
Overige vorderingen	18	0
Uitzettingen in 's Rijks schatkist	59	0
Overlopende activa	*11*	*0*
Voorschotten overige Nederlandse overheidslichamen	0	0
Overige vooruitbetaalde bedragen	11	0
Liquide middelen	*501*	*344*
kas- en banksaldi	501	344
Totaal vlottende activa	**658**	**435**
Totaal	***658***	***435***

Passiva

(bedragen x € 1.000)

	31-dec-22	31-dec-23
Eigen vermogen		
Algemene reserve	60	60
Bestemmingsreserve	105	240
Gerealiseerd resultaat	265	53
Totaal eigen vermogen	***430***	***353***
Voorzieningen	0	0
vaste schulden met een rente-typische looptijd van een ≥ 1 jaar	0	0
Totaal vaste passiva	**430**	**353**
Vlottende passiva		
Netto-vlottende schulden	*212*	*82*
Banksaldi Schatkistbankieren	0	0
Kasgeldleningen	0	0
Overige schulden	212	82
Overlopende passiva	*16*	*0*
Voorschotten overige Nederlandse overheidslichamen	0	0
Verplichtingen die in het begrotings-jaar zijn opgebouwd en die in het volgende jaar tot betaling komen	16	0
Totaal vlottende passiva	**228**	**82**
Totaal	***658***	***435***

8.2 Toelichting

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

Activa

Vaste activa

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

Vlottende activa

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

- Nog te vorderen omzetbelasting € 55.460.
- Debiteuren op openbare lichamen voor een bedrag van € 35.860.
- Debiteuren voor een bedrag van € 1.530.
- Vooruit ontvangen facturen voor een negatief saldo van € 2.115

Banksaldo en schatkistbankieren

Het banksaldo bedraagt € 343.905 per 31 december 2023.

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 € 1.000.000 bedraagt.
- Voor Publiek Vervoer betekent dat dat een saldo groter dan € 1.000.000 moet worden afgeroomd. In het gehele jaar is het saldo op de bankrekening niet hoger geweest dan de gestelde normen.

Passiva

Eigen vermogen

Het eigen vermogen

- Het saldo € 352.978
    - Per 1 januari 2023 bedroeg het eigen vermogen € 165.158 bestaande uit een algemene reserve à € 60.158 en een bestemmingsreserve à € 105.000.
    - In 2023 is het resultaat van 2022 ad € 264.734 toegevoegd aan de bestemminsreserves.
    - Daarnaast is er een onttrekking gedaan van € 80.000 voor de dekking extra personeelskosten en de doorontwikkeling (Stronger Combined) van € 50.000.
    - Ultimo 2023 bedraagt het saldo van de bestemmingsreserve € 239.734.
    - Het positieve resultaat 2023 is € 53.086.

Onderstaand is het verloop het eigen vermogen weergegeven:

	Saldo 1-1-2023	Toevoeging	Onttrekking	Resultaat	**Saldo 31-12-2023**
Algemene reserve	€ 60.158	€ -	€ -	€ -	**€ 60.158**
Bestemmingsreserves					
) uitvoering smartplan	€ 25.000	€ -	€ -	€ -	**€ 25.000**
) vervanging personeel	€ 80.000	€ -	€ 80.000	€ -	**€ -**
) uitvoering stronger combined	€ -	€ 198.396	€ 50.000	€ -	**€ 148.396**
) aanbesteding nieuw contract	€ -	€ 66.338	€ -	€ -	**€ 66.338**
Resultaat boekjaar	€ -	€ -	€ -	€ 53.086	**€ 53.086**
Eigen vermogen	€ 165.158	€ 264.734	€ 130.000	€ 53.086	**€ 352.978**

Vlottende passiva

De vlottende passiva bestaat uit de onderstaande posten:

- De loonheffing van de maand december ter hoogte van € 28.865.
- Er staat nog een bedrag open van crediteuren ter hoogte van € 13.944
- De overige schulden zijn opgenomen in de vlottende passiva.
    - De accountantswerkzaamheden die betrekking hebben op 2023 ten hoogte van € 5.400.
    - Voor de algemene ondersteuning zijn na sluitingsdatum nog twee facturen ontvangen met een waarde van € 25.000.
    - Het resterende bedrag heeft betrekking op kosten voor ondersteuning bij cyber security, inhuur, klantcontact en enkele kleine facturen.

Overlopende passiva

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

- Aan het eind van het boekjaar staat er géén bedrag open bij de post voorschotten overige Nederlandse overheidslichamen.

Niet uit de balans blijkende verplichtingen en rechten

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

	Looptijd	Laatste jaar	Bedrag	
Eshuis accountants en Adviseurs	2 jaar	2024	€	9.000

BIJLAGEN



BIJLAGE 1

Verantwoording specifieke uitkeringen

Publiek Vervoer heeft geen specifieke uitkeringen zoals bedoeld in de Single Information Single Audit.
Dit is getoetst op de website https://teverantwoordenregelingen.rijksoverheid.nl/ d.d. 21 januari 2022.

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	€ 959.490,59	€ 1.036.404,44	€ -76.914
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		€ 130.000	€ -130.000
0.11	Resultaat van de rekening van baten en lasten	€ 76.914		€ 76.914
0.0	**Bestuur en ondersteuning**	**€ 1.036.404**	**€ 1.166.404**	**€ -130.000**
1.1	Crisisbeheersing en brandweer			€ -
1.2	Openbare orde en veiligheid			€ -
1.0	**Veiligheid**	**€ -**	**€ -**	**€ -**
2.1	Verkeer en vervoer			€ -
2.2	Parkeren			€ -
2.3	Recreatieve havens			€ -
2.4	Economische havens en waterwegen			€ -
2.5	Openbaar vervoer			€ -
2.0	**Verkeer, vervoer en waterstaat**	**€ -**	**€ -**	**€ -**
3.1	Economische ontwikkeling			€ -
3.2	Fysieke bedrijfsinfrastructuur			€ -
3.3	Bedrijvenloket en bedrijfsregelingen			€ -
3.4	Economische promotie			€ -
3.0	**Economie**	**€ -**	**€ -**	**€ -**
4.1	Openbaar basisonderwijs			€ -
4.2	Onderwijshuisvesting			€ -
4.3	Onderwijsbeleid en leerlingzaken			€ -
4.0	**Onderwijs**	**€ -**	**€ -**	**€ -**
5.1	Sportbeleid en activering			€ -
5.2	Sportaccomodaties			€ -
5.3	Cultuurpresentatie, cultuurproductie en cultuurparticipatie			€ -
5.4	Musea			€ -
5.5	Cultureel erfgoed			€ -
5.6	Media			€ -
5.7	Openbaar groen en (openlucht) recreatie			€ -
5.0	**Sport, cultuur en recreatie**	**€ -**	**€ -**	**€ -**
6.1	Samenkracht en burgerparticipatie			€ -
6.2	Wijkteams			€ -
6.3	Inkomensregelingen			€ -
6.4	Begeleide participatie			€ -
6.5	Arbeidsparticipatie			€ -
6.6	Maatwerkvoorzieningen (WMO)			€ -
6.71	Maatwerkdienstverlening 18+			€ -
6.72	Maatwerkdienstverlening 18-			€ -
6.81	Geëscaleerde zorg 18+			€ -
6.82	Geëscaleerde zorg 18-			€ -
6.0	**Sociaal Domein**	**€ -**	**€ -**	**€ -**
7.1	Volksgezondheid			€ -
7.2	Riolering			€ -
7.3	Afval			€ -
7.4	Milieubeheer			€ -
7.5	Begraafplaatsen en crematoria			€ -
7.0	**Volksgezondheid en milieu**	**€ -**	**€ -**	**€ -**
8.1	Ruimtelijke ordening			€ -
8.2	Grondexploitatie (niet-bedrijventerreinen)			€ -
8.3	Wonen en bouwen			€ -
8.0	**Volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en stedelijke vernieuwing**	**€ -**	**€ -**	**€ -**
	TOTAAL	**€ 1.036.404**	**€ 1.166.404**	**€ -130.000**

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	50%	Jaarstukken 2023	2023	Peildatum 31-12-2023
0. Bestuur en ondersteuning	Overhead	% van totale lasten	100%	Jaarstukken 2023	2023	Peildatum 31-12-2023

BIJLAGE 4

Wet Normering Topinkomens (WNT)

WNT-verantwoording 2023 Publiek Vervoer Groningen Drenthe

Gegevens 2023	
bedragen x € 1	**Jan Bos**
Functiegegevens[5]	Algemeen directeur
Aanvang[6] en einde functievervulling in 2022	[01/01] – [04/09]
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)[7]	[1,0]
Dienstbetrekking?[8]	[ja]
Bezoldiging[9]	
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	84.058
Beloningen betaalbaar op termijn	13.304
Subtotaal	97.362
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum[10]	[150.907]
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag[11]	N.v.t.
Bezoldiging	97.362
Reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan[12]	N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling[13]	N.v.t.

Gegevens 2022	
bedragen x € 1	**Jan Bos**
Functiegegevens[5]	Algemeen directeur
Aanvang[6] en einde functievervulling in 2022	[01/01] – [31/12]
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)[7]	[1,0]
Dienstbetrekking?[8]	[ja]
Bezoldiging[9]	
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	112.292
Beloningen betaalbaar op termijn	20.258
Subtotaal	132.550
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum[10]	[216.000]
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag[11]	N.v.t.
Bezoldiging	132.550
Reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan[12]	N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling[13]	N.v.t.

Gegevens 2023	
bedragen x € 1	**Petra Buitenhuis**
Functiegegevens[5]	Waarnemend directeur
Aanvang[6] en einde functievervulling in 2022	[24/07] – [31/12]
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)[7]	[1,0]
Dienstbetrekking?[8]	[ja]
Bezoldiging[9]	
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	63.698
Beloningen betaalbaar op termijn	4.465
Subtotaal	68.163
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum[10]	[98.364]
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag[11]	N.v.t.
Bezoldiging	68.163
Reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan[12]	N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling[13]	N.v.t.

Topfunctionarissen met een bezoldiging van €1.700 of minder

Naam topfunctionaris	Functie
I. Jongman	Vicevoorzitter
H. Stomphorst	Algemeen bestuurslid
D. de Jong	Algemeen bestuurslid
B. Wierenga	Algemeen bestuurslid
K. Ipema	Algemeen bestuurslid
R. Bisschop	Algemeen bestuurslid
G. Rink	Voorzitter
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 2023 een bezoldiging boven het individueel toepasselijk drempelbedrag hebben ontvangen.