Publiek Vervoer
GRONINGEN DRENTHE



Begroting 2026 - 2029

Versie: 18 maart 2025

Voorwoord/ aanbiedingsbrief

Beste lezer,

Voor u ligt de meerjarenbegroting 2026 – 2029 van Publiek Vervoer Groningen Drenthe.
Publiek Vervoer Groningen Drenthe is een samenwerkingsorganisatie van alle Groningse en Drentse gemeenten en het OV-bureau Groningen Drenthe.

Door verschillende vervoersvormen te organiseren, maakt Publiek Vervoer het mogelijk voor de inwoners van de gemeenten in Groningen en Drenthe om mee te doen: voor leerlingen om op school te komen, voor mensen die geen auto hebben en niet het reguliere openbaar vervoer kunnen gebruiken en aanspraak mogen maken op Wmo-vervoer, om er toch op uit te kunnen gaan. Het doel van Publiek Vervoer Groningen Drenthe is dat mensen optimaal, duurzaam en toekomstbestendig mee kunnen blijven doen, door het organiseren van een vervoerssysteem waarin vervoer op langere termijn goed en betaalbaar aangeboden kan blijven worden aan alle inwoners en bezoekers van Groningen en Drenthe.

In 2026 zetten we een grote stap op weg naar dit doel, door het ingaan van nieuwe vervoerscontracten per 1 augustus 2026. De aanbesteding zal in de loop van 2026 worden afgerond, de samenwerking met de nieuwe partijen zal worden geïmplementeerd.

Ook in 2026 blijven we samen met het OV-bureau werken aan de integratie van vervoerssystemen, om het vervoer goed werkbaar en betaalbaar te houden. Door middel van Inclusief Reizen zetten we met integratie openbaar vervoer en doelgroepenvervoer de eerste stap naar Publieke Mobiliteit, de toekomstige integratie van alle publiek gefinancierde vervoersstromen.

De interne organisatie heeft daarbij ook aandacht nodig. Publiek Vervoer Groningen Drenthe is een zogeheten bedrijfsvoeringsorganisatie (ook wel: GR-light genoemd), die aan alle regelgeving dient te voldoen als iedere andere gemeenschappelijke regeling c.q. gemeente, ongeacht de omvang van de uitvoeringsorganisatie. De beperkte omvang van de organisatie werkte kwetsbaarheid in de hand. In 2025 wordt de kwetsbaarheid van de bedrijfsvoering opgelost conform bestuursbesluit. Daarnaast wordt in 2025 in kaart gebracht hoe de kwetsbaarheid van het primair proces kan worden verminderd. Dit wordt in 2026 geïmplementeerd, zodat er dan een robuustere en toekomstbestendige organisatie staat. Dit kan leiden tot wijzigingen in de begrotingen vanaf 2026. Omdat niet bekend is tot welke wijzigingen dit zal leiden, is dit niet meegenomen in deze begroting.

In 2026 hopen we dan twee grote stappen achter ons te hebben: de aanbesteding van het vervoer vanaf 1 augustus 2026 en de vermindering van de kwetsbaarheid van de organisatie. Dan hopen we de focus weer volledig te kunnen leggen op de toekomstige ontwikkeling van Publiek Vervoer naar Publieke Mobiliteit voor de inwoners van onze deelnemende gemeenten.

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

INHOUDSOPGAVE

1. Samenvatting / Kerngegevens 5

2. Algemene gegevens 7

3. Ontwikkeling, inzicht en opgaven 9

3.2.1 Contractbeheer 9

3.2.2 Klachtenmanagement 10

3.2.3 Kennis- en adviescentrum 10

3.2.4 Subsidies 11

3.2.5 Stip op de horizon 2030 11

3.3.1 Algemeen beeld begroting inkomsten 12

3.3.2 Analyse op hoofdlijnen 13

4. Paragrafen 14

4.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing 14

4.2 Financiering 18

4.3 Bedrijfsvoering 19

4.4 Informatiebeveiliging 19

5. Grondslagen 21

6. Overzicht baten en lasten 22

6.1 Toelichting 23

6.2 Incidentele lasten 24

6.3 Mutaties in reserves en voorzieningen 24

6.4 Mutaties in onvoorzien 24

7. Balans 25

7.1 Balans 25

7.2 Toelichting 25

Bijlagen

Bijlage 1 Overzicht gerealiseerde baten en lasten per taakveld

Bijlage 2 Beleidsindicatoren

Bijlage 3 Bijdrage deelnemers

Bijlage 4 Formatie

Bijlage 5 Reserves

Begroting



1. Samenvatting / Kerngegevens

Met deze begroting geven we inzicht in de plannen, ontwikkeling en financiële gezondheid van 2026 met een meerjarenperspectief tot en met 2029. Publiek Vervoer blijft zich ontwikkelen op de uitvoering van taken.

Omschrijving baten	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Bijdrage deelnemers	€ 1.096.549	€ 1.146.332	€ 1.190.122	€ 1.235.584
Bijdrage aanbesteding	€ -	€ -	€ -	€ -
Extra inkomsten individuele opdrachten	€ -	€ -	€ -	€ -
Overige opbrengsten	€ -	€ -	€ -	€ -
Totaal	**€ 1.096.549**	**€ 1.146.332**	**€ 1.190.122**	**€ 1.235.584**
Omschrijving lasten	**Begroting 2026**	**Begroting 2027**	**Begroting 2028**	**Begroting 2029**
Personeel	€ 686.132	€ 718.354	€ 746.584	€ 775.932
Inhuur deelnemers	€ 24.118	€ 25.276	€ 26.287	€ 27.338
inhuur derden	€ 172.500	€ 180.780	€ 188.011	€ 195.532
DVO OV-Bureau	€ 50.073	€ 51.174	€ 52.300	€ 53.451
DVO Gemeenten	€ 19.506	€ 20.392	€ 21.171	€ 21.979
Bedrijfsvoeringskosten	€ 134.000	€ 139.847	€ 145.022	€ 150.392
Projectkosten	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 49.000
Incidentele lasten	€ -	€ -	€ -	€ -
Onvoorzien	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000
Totaal	**€ 1.146.329**	**€ 1.195.823**	**€ 1.239.375**	**€ 1.283.624**
Saldo voor mutatie reserve	**€ -49.780**	**€ -49.491**	**€ -49.254**	**€ -48.039**
Onttrekking reserve	**€ 50.000**	**€ 50.000**	**€ 50.000**	**€ 48.396**
Saldo na mutatie reserve	**€ 220**	**€ 509**	**€ 746**	**€ 357**

Korte analyse op hoofdlijnen

Baten

De begroting 2026 is grotendeels gebaseerd op de structurele baten zoals deze bij de oprichting is vastgesteld. In 2026 gaan we de aanbesteding van het nieuwe vervoerscontract voor onze deelnemers afronden. Mogelijke rechtszaken zijn niet op voorhand te voorzien en zijn daarom ook niet mee begroot in de aanbesteding. Mocht er sprake zijn van een of meerdere rechtszaken, dan vragen we hiervoor een incidentele bijdrage van de deelnemers. Daarnaast kunnen er gedurende het boekjaar aanvragen komen voor het uitvoeren van extra taken. Voor deze aanvullende incidentele uitgaven verwachten we aanvullende incidentele inkomsten.

In 2026 verwachten we in samenwerking met het ministerie, de provincies en andere partijen te blijven werken aan de doorontwikkeling van het publiek vervoer en Publieke Mobiliteit. Dit zullen we doen op basis van projectfinanciering, die we per project zullen aanvragen bij de financierende partijen. We zullen geen projecten uitvoeren waarop de deelnemers geld toe moeten leggen.

Lasten

De begroting is op basis van de oorspronkelijke uitgangspunten voor het primaire proces en de taken van de samenwerkingsorganisatie. We blijven investeren om medewerkers aan Publiek Vervoer te binden. Hierdoor is de begroting gebaseerd op eigen personeel in plaats van inhuur. Daarnaast constateren we dat er voor specialistische werkzaamheden wel ingehuurd moet worden om een goede invulling te geven aan de

toenemende regelgeving. Publiek Vervoer heeft een te kleine omvang om dit zelf te organiseren, dit heeft tot gevolg dat we afhankelijk zijn van externen.

De afgelopen jaren zijn er extra uitgaven geweest voor aanvullende opdrachten van onze deelnemers die niet in de begroting zijn opgenomen. Deze uitgaven worden altijd kostendekkend gefinancierd en periodiek gefactureerd aan de betreffende opdrachtgever(s), voor wie deze opdrachten zijn uitgevoerd. Denk hierbij aan het opstellen van reizigersprofielen en het geven van voorlichting aan Wmo-consulenten. In de regel zijn dit opdrachten die de opdrachtgevende deelnemers inzicht geven in het vervoersgedrag en de kosten van het vervoer, waardoor het hen helpt om maatregelen te nemen die kostenverlagend werken. Wij verwachten dat er in 2026 en 2027 meer vraag zal zijn naar deze opdrachten, omdat het nieuwe contract aanleiding kan zijn voor de deelnemers om zeer kritisch te zijn op het indicatiebeleid, de toepassing van het indicatiebeleid en de monitoring van het gebruik van publiek vervoer door de eigen inwoners.

In 2026 gaat de aandacht vooral uit naar het begeleiden van de nieuwe aanbesteding en vanaf 2026 gaan we verder met projecten die bijdragen aan het slim inzetten van vervoersbewegingen in het programma Inclusief Reizen. De kosten voor Inclusief Reizen worden gedekt vanuit de bestemmingsreserve Doorontwikkeling.

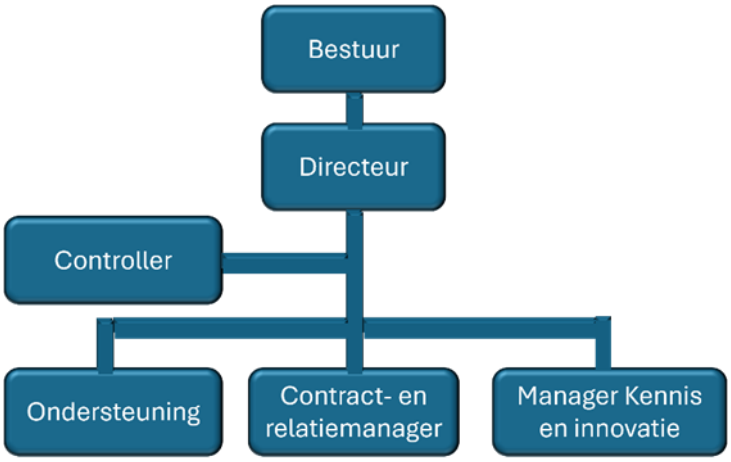
2. Algemene gegevens

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

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

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

Het organogram van de bedrijfsvoeringsorganisatie is als volgt:



Missie

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

Visie

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

Dit doen we door te zoeken naar manieren om efficiënter te reizen. Bijvoorbeeld door meer samen te reizen waar dat kan. En door samen met reizigers en aanbieders te blijven werken aan de doorontwikkeling van publiek vervoer. Samen maken we stap-voor-stap een goed ontwikkeld vervoersnetwerk.

Bestuur

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

Samenstelling bestuur 31 dec 2024	
Wethouder gemeente Groningen namens perceel Centraal Groningen	Mw. I. Jongman (vicevoorzitter)
Wethouder gemeente Westerkwartier namens perceel Zuidwest Groningen	Dhr. H. Stomphorst (voorzitter)
Wethouder gemeente Eemsdelta namens perceel Noord Groningen	Dhr. D. de Jong
Wethouder gemeente Veendam namens perceel Oost Groningen	Dhr. B. Wierenga
Wethouder gemeente Noordenveld namens perceel Noord Midden Drenthe	Mw. K. Ipema
Wethouder namens perceel Zuidwest Drenthe	*vacant*
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.



3.2 Activiteiten en opgaven Publiek Vervoer Groningen Drenthe

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

Publiek Vervoer Groningen Drenthe heeft drie taken:

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

3.2.1 Contractbeheer

Publiek Vervoer beheert namens de deelnemers de contracten van het Wmo-vervoer, leerlingenvervoer, hubtaxi, vervoer sociale werkplaats, vervoer dagbesteding en lokale vervoersoplossingen, zoals sommige stadsdiensten en buurtbussen.
Onder contractbeheer verstaan we dat we erop toezien dat de vervoerders de contracten conform bestek uitvoeren. In het verlengde hiervan zetten we ook in op het verzamelen en beheren van data die hiervoor nodig is, zoals het monitoren en het doorontwikkelen van het vervoer naar een hoger kwaliteitsniveau. Dit gebeurt in goede samenwerking met de gecontracteerde vervoerders. Juist in die samenwerking kunnen we elkaar stimuleren en inspireren. Contractbeheer is geen eenzijdige benadering vanuit het contract. Contractbeheer houdt ook in dat er relatiemanagement is met de deelnemers.

Het contractbeheer krijgt vorm door veelvuldig overleg met vervoerbedrijven en met name gemeenten en per kwartaal een bespreking contractbeheer met elk vervoerbedrijf afzonderlijk. Daarnaast zijn er maandelijkse rapportages via het ontwikkelde Dashboard Publiek Vervoer en maandelijkse factuuranalyses via het Dashboard. Ook plannen we een aantal overleggen tussen gemeenten en vervoerder om de algemene gang van zaken en actualiteiten te bespreken. We promoten het afnemen van reizigersprofielen en presentaties aan de deelnemers (o.a. Wmo-consulenten), omdat we op die manier de over-all inzichten die we opdoen tijdens het contractmanagement kunnen delen met de deelnemers en hen kunnen helpen het vervoer efficiënt en kostenbewust te organiseren.

Doorlooptijd/ aanbesteding contracten

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

3.2.2 Klachtenmanagement

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

Klachten als verbetertool

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

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

3.2.3 Kennis- en adviescentrum

Onze derde taak is het doorontwikkelen van het publiek vervoer naar een meer efficiënt en beter betaalbaar systeem door kennis te delen en advies te geven. De samenwerking stelt de 23 deelnemers in staat om niet alleen het vervoer te monitoren, maar er ook van te leren en er gezamenlijk beter in te worden.
Binnen deze taak adviseren we over het verbeteren van de huidige werkwijze, het uitbreiden naar meerdere vormen van doelgroepenvervoer, maar ook over het beter integreren van de vervoersmodaliteiten van het openbaar vervoer en publiek vervoer. Onze deelnemers kunnen deze adviezen meenemen in de doorontwikkeling van hun beleid. In dit kader neemt Publiek Vervoer deel aan landelijke netwerken als de VDVN en de koplopersgroep vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en aan Europese projecten waar dat mogelijk is.

De expertise van Publiek Vervoer maakt dat er ook gericht aan de deelnemers een aanbod van doorontwikkeling kan worden gedaan, bijvoorbeeld door pilots. In onze regio zien wij de landelijke trend doorzetten dat er een integratie tussen doelgroepenvervoer en openbaar vervoer wordt gewenst. Dit om het vervoer op lange termijn betaalbaar en uitvoerbaar te houden. Ook heeft de integratie een positieve invloed op de zelfredzaamheid van de inwoner en het bereikbaar houden van de voorzieningen.

Data Dashboard Publiek Vervoer

Sinds 2018 wordt van elke binnen publiek vervoer verreden rit een grote hoeveelheid gegevens verzameld. De dataverzameling die op deze manier ontstaat, biedt belangrijke informatie, die deelnemers kunnen gebruiken om hun beleid te ontwikkelen en te verbeteren. Deze dataverzameling gaat de komende jaren alleen maar in waarde toenemen. Het Dashboard Publiek Vervoer dat we de afgelopen jaren ontwikkelden, wordt ingezet om data te ontsluiten, zodat we op grond daarvan deelnemers kunnen adviseren, maar op grond waarvan deelnemers ook zelf inzichten kunnen verwerven. In de het kader van het nieuwe contract per 1 augustus 2026 zal het datadashboard en de data-aanpak van Publiek vervoer in 2026 worden aangescherpt.

3.2.4 Subsidies

De afgelopen jaren werden de taak van het kenniscentrum en de doorontwikkelingen als nieuwe innovaties gezien en hierdoor kwamen we in aanmerking voor diverse financiële ondersteuningen (subsidies). Wij hebben deelgenomen aan Europese en landelijke werkgroepen. Met het opgebouwde netwerk gaan we onderzoeken of bepaalde doorontwikkelingen opnieuw in aanmerking komen voor subsidie. Tijdens het schrijven van deze begroting zijn nog geen nieuwe projecten gepland op basis van subsidie of externe financiering, daarom is in deze begroting hiermee vooralsnog geen rekening gehouden. Mochten er in 2026 projecten worden gestart op basis van subsidie en/of externe financiering, dan zal Publiek Vervoer alleen daaraan deelnemen wanneer dit niet leidt tot ongevraagde en niet geaccordeerde extra kosten voor de deelnemers

3.2.5 Inclusief Reizen

Publiek Vervoer heeft een beeld geschetst van waar we in 2030 willen staan. In 2024 en 2025 is hier vastere vorm aan gegeven door de samenwerking met het OV-bureau. De aanbesteding heeft in 2025 en het eerste deel van 2026 met name onze aandacht, maar in de tweede helft van 2026 wordt de doorontwikkeling van Inclusief Reizen verder opgepakt. De daarmee samenhangende incidentele projectkosten worden in eerste instantie gefinancierd uit de bestemmingsreserve voor doorontwikkeling van publiek vervoer.

3.2.6 Ontwikkelingen organisatie Publiek Vervoer

In 2024 is door een externe partij onderzoek gedaan naar het verminderen van de kwetsbaarheid van de bedrijfsvoering van Publiek Vervoer. Het rapport met een voorstel daarin is in november 2024 besproken in het bestuur. De uitkomst daarvan is dat de bedrijfsvoering eenvoudiger georganiseerd dient te worden en dat drie deelnemers zijn aangewezen als mogelijke partij die Publiek Vervoer ondersteunt in de uitvoering van de bedrijfsvoering. In het eerste kwartaal 2025 wordt onderzocht welke van deze drie partijen Publiek Vervoer bij de bedrijfsvoering kan ondersteunen en onder welke voorwaarden.
In 2025 wordt er een vervolg ingezet met een onderzoek naar het verminderen van de kwetsbaarheid en het vergroten van de daadkracht van het primair proces. De uitkomsten van dit onderzoek worden in het derde kwartaal van 2025 aan het bestuur voorgelegd. De uitwerking van deze fase loopt mogelijk door tot in de eerste kwartalen van 2026.

3.3 Financieel inzicht

3.3.1 Algemeen beeld begroting inkomsten

In het overzicht hieronder staan de bijdragen per deelnemer voor de periode 2026 tot en met 2029. In dit overzicht staan de bijdragen exclusief btw. De inspecteur beoordeelde dat Publiek Vervoer belastingplichtig is en heeft ons als ondernemer geregistreerd. Dat betekent dat wij omzetbelasting moeten betalen. Concreet houdt dit in dat zowel de uitgaven als de inkomsten met btw belast zijn.

Gedurende 2025 worden de dienstverleningsovereenkomsten en de verdeelsleutel voor de kosten van de uitvoeringsorganisatie herijkt. Onderstaand overzicht is nog gebaseerd op de oude verdeelsleutel.

Bijdragen	%	2026	2027	2028	2029
Deelnemers					
Provincie Groningen		*Excl BTW*			
Eemsdelta	4,83	€ 52.996	€ 55.402	€ 57.519	€ 59.716
Groningen	13,21	€ 144.854	€ 151.430	€ 157.215	€ 163.221
Het Hogeland	3,95	€ 43.314	€ 45.280	€ 47.010	€ 48.806
Midden-Groningen	5,43	€ 59.543	€ 62.246	€ 64.624	€ 67.092
Oldambt	4,19	€ 45.967	€ 48.054	€ 49.890	€ 51.796
Pekela	1,32	€ 14.496	€ 15.155	€ 15.733	€ 16.334
Stadskanaal	3,65	€ 40.046	€ 41.864	€ 43.463	€ 45.124
Veendam	2,56	€ 28.083	€ 29.358	€ 30.479	€ 31.643
Westerkwartier	4,23	€ 46.384	€ 48.490	€ 50.342	€ 52.265
Westerwolde	2,62	€ 28.730	€ 30.034	€ 31.181	€ 32.372
Provincie Drenthe					
Aa en Hunze	1,84	€ 20.176	€ 21.093	€ 21.898	€ 22.735
Assen	4,96	€ 54.389	€ 56.858	€ 59.030	€ 61.285
Borger-Odoorn	1,95	€ 21.383	€ 22.353	€ 23.207	€ 24.094
Coevorden	2,93	€ 32.129	€ 33.588	€ 34.871	€ 36.203
De Wolden	1,72	€ 18.861	€ 19.717	€ 20.470	€ 21.252
Emmen	9,63	€ 105.598	€ 110.392	€ 114.609	€ 118.987
Hoogeveen	4,85	€ 53.183	€ 55.597	€ 57.721	€ 59.926
Meppel	2,37	€ 25.988	€ 27.168	€ 28.206	€ 29.283
Midden Drenthe	2,36	€ 25.879	€ 27.053	€ 28.087	€ 29.160
Noordenveld	2,5	€ 27.414	€ 28.658	€ 29.753	€ 30.890
Tynaarlo	2,31	€ 25.330	€ 26.480	€ 27.492	€ 28.542
Westerveld	1,58	€ 17.325	€ 18.112	€ 18.804	€ 19.522
OV-bureau Groningen Drenthe	15,00	€ 164.482	€ 171.950	€ 178.518	€ 185.338
totaal	**100,00**	**€ 1.096.549**	**€ 1.146.332**	**€ 1.190.122**	**€ 1.235.584**

3.3.2 Analyse op hoofdlijnen

Er is gerekend met een indexcijfer zoals hieronder weergegeven. Deze indexering is gebaseerd op Macro Economische Verkenning van februari 2024 van het Centraal Economisch Plan (CPB) die in de kaderbrief 2026 is voorgesteld.

Index			indexering 2025	indexering 2026	indexering 2027	indexering 2028	indexering 2029
Loonvoet sector overheid			4,4%	3,8%	4,8%	4,0%	4,0%
Prijs netto materiële overheidsconsumptie			2,2%	2,2%	2,2%	2,2%	2,2%
Gewogen idex (90% loonvoet / 10% materiële overheidsconsumptie)			**4,2%**	**3,6%**	**4,5%**	**3,8%**	**3,8%**

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

Omschrijving lasten	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028	Begroting 2029
Personeel	€ 686.132	€ 718.354	€ 746.584	€ 775.932
Inhuur deelnemers	€ 24.118	€ 25.276	€ 26.287	€ 27.338
inhuur derden	€ 172.500	€ 180.780	€ 188.011	€ 195.532
DVO OV-Bureau	€ 50.073	€ 51.174	€ 52.300	€ 53.451
DVO Gemeenten	€ 19.506	€ 20.392	€ 21.171	€ 21.979
Bedrijfsvoeringskosten	€ 134.000	€ 139.847	€ 145.022	€ 150.392
Projectkosten	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000	€ 49.000
Incidentele lasten	€ -	€ -	€ -	€ -
Onvoorzien	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000	€ 10.000
Totaal	**€ 1.146.329**	**€ 1.195.823**	**€ 1.239.375**	**€ 1.283.624**

Overhead

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

Vennootschapsbelasting

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

Onvoorzien

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

4. Paragrafen

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

De verplichte paragrafen die van toepassing zijn:

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

4.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Weerstandscapaciteit

Publiek Vervoer heeft haar jaarrekening 2024 positief afgesloten en heeft een eigen vermogen van € 478.000. Eind 2023 is begonnen met de voorbereiding van de aanbesteding van de nieuwe contracten. In opdracht van de deelnemers is er onder leiding van Publiek Vervoer een projectgroep opgericht die het aanbestedingstraject begeleidt. Naast de eigen inzet zal er ook externe capaciteit worden ingezet. De eerste kosten worden gedekt uit de bestemmingsreserve.

Risico's

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

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

Ziekteverzuim

Algemeen

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

Beheersmaatregel

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

Calculatie maximaal financieel risico

0,35 Fte op basis loonsom salarisschaal 11.

Omschrijving	Financieel risico	Kans op voordoen	Financiële impact
Ziekteverzuim	€ 42.000	75%	€ 31.500

Dataveiligheid en IT-omgeving (AVG)

Algemeen

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

Beheersmaatregel

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

Calculatie financieel

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

Omschrijving	Financieel risico	Kans op voordoen	Financiële impact
AVG	€ 45.000	50%	€ 22.500

Totaaloverzicht risico's

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

Risico	Omschrijving	Financieel risico	Kans op voordoen	Financiële impact
A	Ziekteverzuim	€ 42.000	75%	€ 31.500
B	AVG	€ 45.000	50%	€ 22.500
		€ 87.000		**€ 54.000**

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

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

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

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

De bovengenoemde ratio/ factor is als volgt:

factor aanwezig / benodigd weerstandsvermogen		
(a) Minimale benodigde capaciteit	€	54.000
(b) Weerstandscapaciteit	€	73.000
factor: a/b		1,35
oordeel:		voldoende

Kengetal

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

Netto schuldquote

De netto schuldquote geeft inzicht in het niveau van de schuldenlast ten opzichte van de omzet. Dit cijfer geeft inzicht in het niveau van de schuldenlast ten opzichte van de eigen middelen. Het geeft een indicatie van de mate waarin de rentelasten en de aflossingen op de exploitatie drukken. Een laag percentage is gunstig. De VNG adviseert om 130% als maximumnorm te hanteren en daarboven de schuld af te bouwen. Om aan de norm te voldoen, moeten de eigen middelen hoger zijn dan de schuldpositie. Voor 2026 is het kengetal -46% en voldoet dit daarmee aan de gestelde norm.

1 Netto schuldquote

		Realisatie 2024	Begroting 2026
A	Langlopende schulden en vlottende passiva	171.530	172.000
B	Uitzettingen looptijd < 1 jaar en liquide middelen	671.421	671.000
	Netto schuld (A-B)	*-499.891*	*-499.000*
C	Totale baten (cf. art. 17 lid c BBV (dus excl. mutaties reserves)	1.205.093	1.096.549
	Netto schuldquote (A-B)/C x 100%	**-41%**	**-46%**

Netto schuldquote voor alle leningen

1B Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen

		Realisatie 2024	Begroting 2026
A	Langlopende schulden en vlottende passiva	171.530	172.000
B	Verstrekte leningen	0	0
C	Uitzettingen looptijd < 1 jaar en liquide middelen	671.421	671.000
	Netto schuld gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen (A-B-C)	*-499.891*	*-499.000*
D	Totale baten (cf. art. 17 lid c BBV (dus excl. mutaties reserves)	1.205.093	1.096.549
	Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen (A-B-C) / D x 100%	**-41%**	**-46%**

Solvabiliteitsratio

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

2. Solvabiliteitsratio

		Realisatie 2024	Begroting 2026
A	Eigen vermogen (cf. art. 42 BBV)	482.670	483.000
B	Balanstotaal	671.421	671.000
	Solvabiliteit (A/B) x 100%	**72%**	**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 cijfer negatief is, betekent het dat het “structurele” deel van de begroting onvoldoende ruimte biedt om de lasten te blijven dragen. De norm voor Publiek Vervoer is 0% of hoger. De meerjarige begroting is in evenwicht en voldoet dus aan de norm.

3. Structurele exploitatieruimte

		Realisatie 2024	Begroting 2026
A	Totale structurele lasten	936.758	1.096.329
B	Totale structurele baten	1.025.086	1.096.549
C	Totale structurele toevoegingen aan de reserves	0	0
D	Totale structurele onttrekkingen aan de reserves	0	0
E	Totale baten (cf. art. 17 lid c BBV (dus excl. mutaties reserves)	1.205.093	1.096.549
	Structurele exploitatieruimte ((B-A) + (D-C))/(E) x 100%	**7%**	**0%**

Totaaloverzicht

Totaal kengetallen

	Realisatie 2024	Begroting 2026
Netto schuldquote	-41%	-46%
Netto schuldquote gecorr. voor alle verstrekte leningen	-41%	-46%
Solvabiliteitsratio	72%	72%
Structurele exploitatieruimte	7%	0%

4.2 Financiering

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

Treasury

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

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 € 89.900 (€ 1.096.329 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.

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 2026 is de renterisiconorm € 219.300.

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

Wet HOF

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

Schatkistbankieren

Voor zover de bedrijfsvoeringsorganisatie overtollige middelen heeft, worden die afgeroomd ten gunste van de schatkist vanaf een drempelbedrag. Het drempelbedrag voor Publiek Vervoer is 0,75% van het totaal van de jaarbegroting met een minimum van € 250.000.

Liquiditeitenbeheer

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

4.3 Bedrijfsvoering

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

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

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

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

4.4 Informatiebeveiliging

Informatiebeveiliging en privacy

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

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

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

Financieel



5. Grondslagen

Bij het opstellen van deze begroting hebben we ons gehouden aan de regels en voorschriften, zoals die staan in het Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten (BBV). De waardering van de activa en de passiva gebeurt op basis van historische kosten. De baten en lasten worden toegerekend aan het jaar waarop zij betrekking hebben. Baten en winsten worden alleen genomen als zij op balansdatum zijn behaald.

In het overzicht hieronder worden de verschillende punten toegelicht.

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

6. Overzicht baten en lasten

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

Overzicht Baten en Lasten	*Jaarrekening 2024*	*Begroting 2025 (primitief)*	*1e BW 2025*	*Begroting 2026*	*Begroting 2027*	*Begroting 2028*	*Begroting 2029*
Deelnemersbijdragen	925.747	1.058.036	1.058.036	1.096.549	1.146.332	1.190.122	1.235.584
Bijdrage aanbesteding doelgroepenvervoer	180.007	250.000	250.000				
Extra inkomsten individuele opdrachten							
Bijdrage licentiekosten dashboard							
Aanpassing cao-verhoging	75.000						
Klanttevredensheidsonderzoek	24.339						
Overige opbrengsten							
Totale baten	**1.205.093**	**1.308.036**	**1.308.036**	**1.096.549**	**1.146.332**	**1.190.122**	**1.235.584**
Loonsom	452.894	623.011	623.011	644.255	675.180	702.187	730.274
Inhuur deelnemers	22.256	23.098	23.098	24.118	25.276	26.287	27.338
Inhuur overig	218.059	153.000	153.000	172.500	180.780	188.011	195.532
Inhuur totaal	**240.315**	**176.098**	**176.098**	**196.618**	**206.056**	**214.298**	**222.870**
Reiskosten	5.185	12.460	12.460	12.885	13.169	13.458	13.754
Opleidingen	2.806	15.575	15.575	16.106	16.838	17.481	18.149
Algemene personele kosten	25.888	12.460	12.460	12.885	13.169	13.458	13.754
Personeelslasten	**727.088**	**839.605**	**839.605**	**882.750**	**924.410**	**960.882**	**998.802**
DVO OV-Bureau huisvesting	25.000	27.292	27.292	26.112	26.687	27.274	27.874
DVO-OV Bureau faciliteiten	10.000	10.917	10.917	10.445	10.675	10.909	11.149
DVO OV-Bureau ICT software licentie	8.840	17.134	17.134	13.516	13.813	14.117	14.427
DVO Gemeenten Emmen	2.880	2.762	2.762	3.251	3.399	3.528	3.663
DVO SSC Groningen	15.000	16.612	16.612	16.255	16.993	17.642	18.316
Dienstverlening Overeenkomsten	**61.720**	**74.717**	**74.717**	**69.579**	**71.566**	**73.471**	**75.430**
ICT eigen beheer	20.000	30.000	30.000	30.000	31.362	32.560	33.804
ICT Licentie	68.139	70.000	70.000	70.000	73.178	75.973	78.876
Communicatie	0	5.000	5.000	5.000	5.110	5.222	5.337
Verzekering	3.443	3.200	3.200	4.000	4.088	4.178	4.270
Accountant	4.500	11.750	11.750	12.500	13.100	13.624	14.169
Abonnementen	969	2.500	2.500	2.500	2.555	2.611	2.669
Overige bedrijfsvoeringskosten	50.897	10.000	10.000	10.000	10.454	10.853	11.268
Eigen bedrijfsvoeringskosten	**147.948**	**132.450**	**132.450**	**134.000**	**139.847**	**145.022**	**150.392**
Projecten	**138.644**	**250.000**	**250.000**	**50.000**	**50.000**	**50.000**	**49.000**
Kapitaallasten	**0**						
Incidentele lasten	**0**						
Onvoorzien	**0**	**10.000**	**10.000**	**10.000**	**10.000**	**10.000**	**10.000**
Totale lasten	**1.075.401**	**1.306.772**	**1.306.772**	**1.146.329**	**1.195.823**	**1.239.375**	**1.283.624**
Saldo van baten en lasten vóór mutatie reserves	**129.692**	**1.264**	**1.264**	**-49.780**	**-49.491**	**-49.254**	**-48.039**
Toevoeging en onttrekking reserves							
Toevoeging reserves							
Onttrekkingen reserves				50.000	50.000	50.000	48.396
Saldo van baten en lasten na mutatie reserves	**129.692**	**1.264**	**1.264**	**220**	**509**	**746**	**357**

6.1 Toelichting

Baten

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

- Structureel;
- Incidenteel.

Structureel:
De structurele baten zijn ter dekking van de reguliere activiteiten van Publiek Vervoer. Ze worden opgebracht door de deelnemers volgens een vastgestelde verdeelsleutel.

Incidenteel:
Kosten Doorontwikkeling
In 2024 is de bestemmingsreserve Stronger Combined hernoemd tot bestemmingsreserve Doorontwikkeling. Op dit moment wordt gewerkt aan een visie op Publieke Mobiliteit in onze provinciën. Deze visie is geënt op het eerder vastgestelde programma Inclusief Reizen. De visie heeft tot doel om een gemeenschappelijk belang te onderstrepen, (externe) middelen te vinden en aansluiting te hebben bij de landelijke visie vanuit verschillende ministeries. De doorontwikkeling naar Publieke Mobiliteit zal in de jaren 2026 tot en met 2029 worden opgepakt. Daarom is aan de lastenkant rekening gehouden met een post van € 50.000 per jaar. Hier staat een gelijke onttrekking aan de bestemmingsreserve Doorontwikkeling tegenover.

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

Lasten

De lasten zijn onderverdeeld in een tweetal structurele categorieën:

- Personeel;
- bedrijfsvoering PIOFACH (1)

Personeel

De personeelslasten bestaan uit de loonsom van de medewerkers in dienst bij Publiek Vervoer. Namelijk de directeur, manager Kennis en innovatie, een projectmedewerker, een relatiemanager, een projectleider en een medewerker bedrijfsbureau. Voor de overige taken huren we medewerkers in. Ook de reis-, opleidings- en algemene personeelskosten zijn hierin opgenomen.

Bedrijfsvoering

De bedrijfsvoeringskosten zijn ondersteunende kosten en worden in 2025 opnieuw ingericht. De nieuwe inrichting en de bijbehorende kosten worden aan het bestuur voorgelegd voor akkoord, alvorens deze te implementeren. Omdat nog niet bekend is hoe hoog de kosten van bedrijfsvoering in de nieuwe situatie zullen zijn, is uitgegaan van de situatie zoals in 2024. Indien de kosten na bestuurlijke besluitvorming hoger of lager uitvallen, wordt een begrotingswijziging aan het bestuur voorgelegd.

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

6.2 Incidentele lasten

Doorlooptijd/ aanbesteding contracten

De huidige contracten met de vervoerders eindigen in 2026 en de nieuwe concessie zal met ingang van 1 augustus 2026 gaan rijden. Eind 2023 is begonnen met de voorbereiding van de aanbesteding van de nieuwe contracten. In opdracht van de deelnemers is er onder leiding van Publiek Vervoer een projectgroep opgericht die het aanbestedingstraject begeleidt. In 2025 zal de aanbesteding en vervolgens de gunning en de implementatie plaatsvinden. De implementatie wordt in 2026 afgerond.

6.3 Mutaties in reserves en voorzieningen

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

6.4 Mutaties in onvoorzien

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

7. Balans

7.1 Balans

(bedragen x € 1.000)				(bedragen x € 1.000)			
Activa				**Passiva**			
	31-dec-25	**31-dec-24**	**31-dec-23**		**31-dec-25**	**31-dec-24**	**31-dec-23**
Vaste activa				**Eigen vermogen**			
Immateriële vaste activa	0	0	0	Algemene reserve	63	63	60
Materiële vaste activa	0	0	0	Bestemmingsreserve	223	290	240
Financiële vaste activa	0	0	0				
				Gerealiseerd resultaat	0	144	53
				Totaal eigen vermogen	***286***	***497***	***353***
				Voorzieningen	0	0	0
				vaste schulden met een rente-typische looptijd van een ≥ 1 jaar	0	0	0
Totaal vaste activa	**0**	**0**	**0**	**Totaal vaste passiva**	**286**	**497**	**353**
Vlottende activa				**Vlottende passiva**			
Voorraden	0	0	0	*Netto-vlottende schulden*	*10*	*172*	*82*
				Banksaldi Schatkistbankieren	0	0	0
				Kasgeldleningen	0	0	0
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan 1 jaar	*267*	*635*	*91*	Overige schulden	10	172	82
Vorderingen op openbare lichamen	0	312	91				
Overige vorderingen	0	3	0	*Overlopende passiva*	*0*	*2*	*0*
Uitzettingen in 's Rijks schatkist	267	320	0	*Voorschotten overige Nederlandse overheidslichamen*	0	0	0
Overlopende activa	*0*	*7*	*0*	Verplichtingen die in het	0	2	0
Voorschotten overige Nederlandse overheidslichamen	0	3	0	begrotings-jaar zijn opgebouwd en die in het volgende jaar tot			
Overige vooruitbetaalde bedragen	0	4	0				
Liquide middelen	*29*	*29*	*344*				
kas- en banksaldi	29	29	344				
Totaal vlottende activa	**296**	**671**	**435**	**Totaal vlottende passiva**	**10**	**174**	**82**
Totaal	***296***	***671***	***435***	***Totaal***	***296***	***671***	***435***

7.2 Toelichting

Activa

Vaste activa

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

Voorraden

Publiek Vervoer beschikt niet over voorraden.

Vlottende activa

Vorderingen

Onder de vlottende activa zijn de vorderingen opgenomen.

Overlopende activa:

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

Liquide middelen

Banksaldo en schatkistbankieren

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

Passiva

Vaste passiva

Onder de vaste passiva is het begrote resultaat weergegeven dat voortvloeit uit de exploitatie. Het saldo van de jaarrekening wordt gestort in de algemene reserve, waardoor er initiatieven gefinancierd kunnen worden.

Vlottende passiva

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

Langlopende financiële verplichtingen en rechten

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

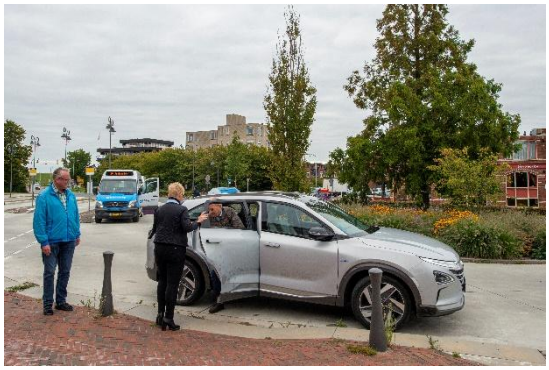
Bijlagen



Wmo-vervoer



Leerlingenvervoer



Hubtaxi



Buurtbus

Bijlage 1 Overzicht gerealiseerde baten en lasten per taakveld

	Taakveld	Baten	Lasten	Saldo
0.1	Bestuur			€ -
0.2	Burgerzaken			€ -
0.3	Beheer overige gebouwen en gronden			€ -
0.4	Overhead	€ 1.096.549	€ 1.146.329	€ -49.780
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	€ 50.000	€ -	€ 50.000
0.11	Resultaat van de rekening van baten en lasten		€ -49.780	€ 49.780
0.0	**Bestuur en ondersteuning**	**€ 1.146.549**	**€ 1.096.549**	**€ 50.000**
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 vernieuw**	**€ -**	**€ -**	**€ -**
	TOTAAL	**€ 1.146.549**	**€ 1.096.549**	**€ 50.000**

Bijlage 2 Beleidsindicatoren

Taakveld	Indicator	Eenheid	Waarde	Bron	Periode	Beschrijving
0. Bestuur en ondersteuning	inhuur	Kosten als % van totale loonsom + totale kosten inhuur	22%	Begroting 2026	2026	Peildatum 15-2-2025
0. Bestuur en ondersteuning	Overhead	% van totale lasten	100%	Begroting 2026	2026	Peildatum 15-2-2025

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

Bijlage 3 Bijdrage deelnemers

Bijdragen 2026	%		
Deelnemers			
Provincie Groningen		Excl BTW	Totaal incl BTW
Eemsdelta	4,83	€ 52.996	€ 64.125
Groningen	13,21	€ 144.854	€ 175.273
Het Hogeland	3,95	€ 43.314	€ 52.410
Midden-Groningen	5,43	€ 59.543	€ 72.047
Oldambt	4,19	€ 45.967	€ 55.620
Pekela	1,32	€ 14.496	€ 17.541
Stadskanaal	3,65	€ 40.046	€ 48.456
Veendam	2,56	€ 28.083	€ 33.980
Westerkwartier	4,23	€ 46.384	€ 56.125
Westerwolde	2,62	€ 28.730	€ 34.763
Provincie Drenthe			
Aa en Hunze	1,84	€ 20.176	€ 24.414
Assen	4,96	€ 54.389	€ 65.810
Borger-Odoorn	1,95	€ 21.383	€ 25.873
Coevorden	2,93	€ 32.129	€ 38.876
De Wolden	1,72	€ 18.861	€ 22.821
Emmen	9,63	€ 105.598	€ 127.773
Hoogeveen	4,85	€ 53.183	€ 64.351
Meppel	2,37	€ 25.988	€ 31.446
Midden Drenthe	2,36	€ 25.879	€ 31.313
Noordenveld	2,5	€ 27.414	€ 33.171
Tynaarlo	2,31	€ 25.330	€ 30.650
Westerveld	1,58	€ 17.325	€ 20.964
OV-bureau Groningen Drenthe	15,00	€ 164.482	€ 199.024
totaal	**100,00**	**€ 1.096.549**	**€ 1.326.824**

Gedurende 2025 worden de dienstverleningsovereenkomsten en de verdeelsleutel voor de kosten van de uitvoeringsorganisatie herijkt. Bovenstaand overzicht is nog gebaseerd op de huidige verdeelsleutel.

Bijlage 4 Formatie

Begroting 2026		
Functie	**FTE**	**Organisatie**
directeur	1,0	Publiek Vervoer
manager kennis en innovatie	1,0	Publiek Vervoer
relatiemanager	1,0	Publiek Vervoer
projectleider	0,9	Publiek Vervoer
projectmedewerker	0,7	Publiek Vervoer
medewerker bedrijfsbureau	0,8	Publiek Vervoer
dataspecialist	0,2	OV-bureau
juridisch adviseur	0,1	ZZP-er
controller	0,3	ZZP-er
adviseur doorontwikkeling	0,2	ZZP-er
functionaris gegevensbeheer		Extern bureau (Waker Cybersecurity)
financiële administratie		Gemeente SSC Groningen
personele administratie		Gemeente Emmen

In deze tabel is de formatie opgenomen zoals deze begin 2025 geldt. Op het moment dat er een besluit is genomen over de wijze waarop de inrichting van de bedrijfsvoering plaats gaat vinden, waardoor de bedrijfsvoering robuuster wordt, zal de formatie van Publiek Vervoer daarop aangepast worden. Deze aanpassing zal vooral gelden voor de ondersteunende functies.

Bijlage 5 Reserves

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

Naam reserve	Doorontwikkeling
Soort reserve	Bestedingsreserve
Functie reserve	Besteding
Maximale omvang	€ 198.396
Looptijd	tot en met 2030
Doel	In 2024 is bepaald dat de bestemmingsreserve Stronger Combined hernoemd wordt tot reserve Doorontwikkeling. In 2024 is de position paper Inclusief Reizen vastgesteld. De projecten die hier uit volgen kunnen worden gefinancierd uit de bestemmingsreserve Doorontwikkeling.

Naam reserve	Aanbesteding nieuw contract doelgroepenvervoer
Soort reserve	Bestedingsreserve
Functie reserve	Besteding
Maximale omvang	€ 210.755
Looptijd	tot en met 2026
Doel	Voorbereiding aanbesteding Dit betekent dat er de komende jaren gewerkt gaat worden aan het voorbereiden en uitvoeren van het aanbestedingstraject. In het aanbestedingstraject zal een bestek worden geschreven. Daarna volgt de aanbesteding, de gunning en de implementatie. De doorlooptijd van deze processen is lang en hiervoor is extra capaciteit nodig. Dit heeft incidentele financiële gevolgen, maar we hebben nu nog onvoldoende beeld en kunnen deze kosten daarom nog niet in deze begroting opnemen.

Naam reserve	Smartplan
Soort reserve	Bestedingsreserve
Functie reserve	Besteding
Maximale omvang	€ 25.000
Looptijd	Geen
Doel	Ontwikkelen van een toekomstbestedig organisatieplan.