Publiek Vervoer
GRONINGEN DRENTHE

Jaarstukken 2022



Aanbiedingsbrief

Beste lezer,

Voor u liggen het jaarverslag en de jaarrekening van de Samenwerkingsorganisatie Publiek Vervoer Groningen Drenthe over het jaar 2022.

Ook de start van het jaar 2022 heeft zich nog gekenmerkt door het Coronavirus. Vooral de Omikron variant had Nederland in zijn greep waardoor het hele land in een lockdown verkeerde. De regering had in december 2021 besloten dat de feestdagen slechts in kleine groepen van 4 personen gevierd mochten worden. Winkels, scholen, sportscholen, sportverenigingen, bioscopen, theaters, kappers, alles ging vanaf 19 december 2021 dicht.
Het plan was om kinderen na de kerstvakantie weer naar school te laten gaan. Dit is uiteindelijk pas vanaf woensdag 26 januari gelukt. Omdat het virus daarna nog sneller rondging, kreeg ook het Noorden van Nederland te maken met een flinke besmettingsgolf. Veel klassen kwamen dagen thuis te zitten als gevolg van een zieke leerkracht of 3 of meer zieke leerlingen in een klas. Omdat in februari de besmettingscijfers terugliepen, verviel op 25 februari 2022 de 1,5 meter afstandsmaatregel. Stapsgewijs ging de Nederlandse samenleving weer een beetje open. Deze twee maanden hebben gevolgen gehad voor het doelgroepenvervoer.

Daarna ontstond er ruimte en is gestart met een flink aantal projecten die gericht zijn op doorontwikkeling van het vervoerssysteem. Deze projecten zijn volop gaande. In dit jaarverslag wordt er wel al veel aandacht aan gegeven.

Jan Bos,
directeur 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 15
3.2.4 Subsidies 16
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
5. Grondslagen 30
6. Overzicht baten en lasten 32
6.1 Toelichting 32
6.2 Incidentele baten en lasten 33
6.3 Verschil begroting en jaarrekening 33
7. Balans 34
7.1 Balans 34
7.2 Toelichting 36

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 2022 heeft voor Publiek Vervoer ten dele nog in het teken gestaan van Corona. Het jaar begon met een harde lockdown waarbij de scholen ook gesloten waren. Gelukkig heeft dit niet lang geduurd. Toch heeft het tot omzetverlies bij vervoerders geleid. Door goede afspraken te maken, heeft dit geen echte problemen opgeleverd. 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. Ook 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 in 2022 nog populairder geworden.

Net als voorgaande (Covid) jaren zijn er weinig klachten ingediend. Doordat er meer reizigers dan de jaren daarvoor vervoerd zijn is het aantal klachten dus verhoudingsgewijs minder geworden.

Doordat Covid minder aandacht vroeg is er ruimte ontstaan voor het opstarten van projecten gericht op doorontwikkeling van het vervoerssysteem, zoals de MaaS pilot, het project Inclusief reizen, het project Integratie van verschillende vormen van doelgroepenvervoer. Ook is er aandacht voor het beter uitvoeren van het huidige vervoersysteem geweest. Hierbij kan men denken aan onderzoeken waar gemeente Veendam om gevraagd heeft en vlootschouwen.

Ook is 2022 het laatste volledige jaar van het Europese project Stronger Combined geweest. De genoemde projecten en ook Publiek Vervoer zelf als samenwerkingsplatform is daar als pilot ondergebracht. Dit heeft in het najaar veel werk gevraagd in het voorbereiden van de rapportages daarover. In 2023 vindt de finale toets plaats, maar we verwachten te voldoen aan de gestelde uitgangspunten.

In 2022 is ook gestart met het proces 2030. Dit richt zich op de toekomst, waar willen de samenwerkende partners staan in 2030 en wat moet daarvoor gebeuren. De start is gemaakt in 2022. In 2023 zal dit proces doorlopen en tot besluiten leiden.

Begroting en gerealiseerde cijfers

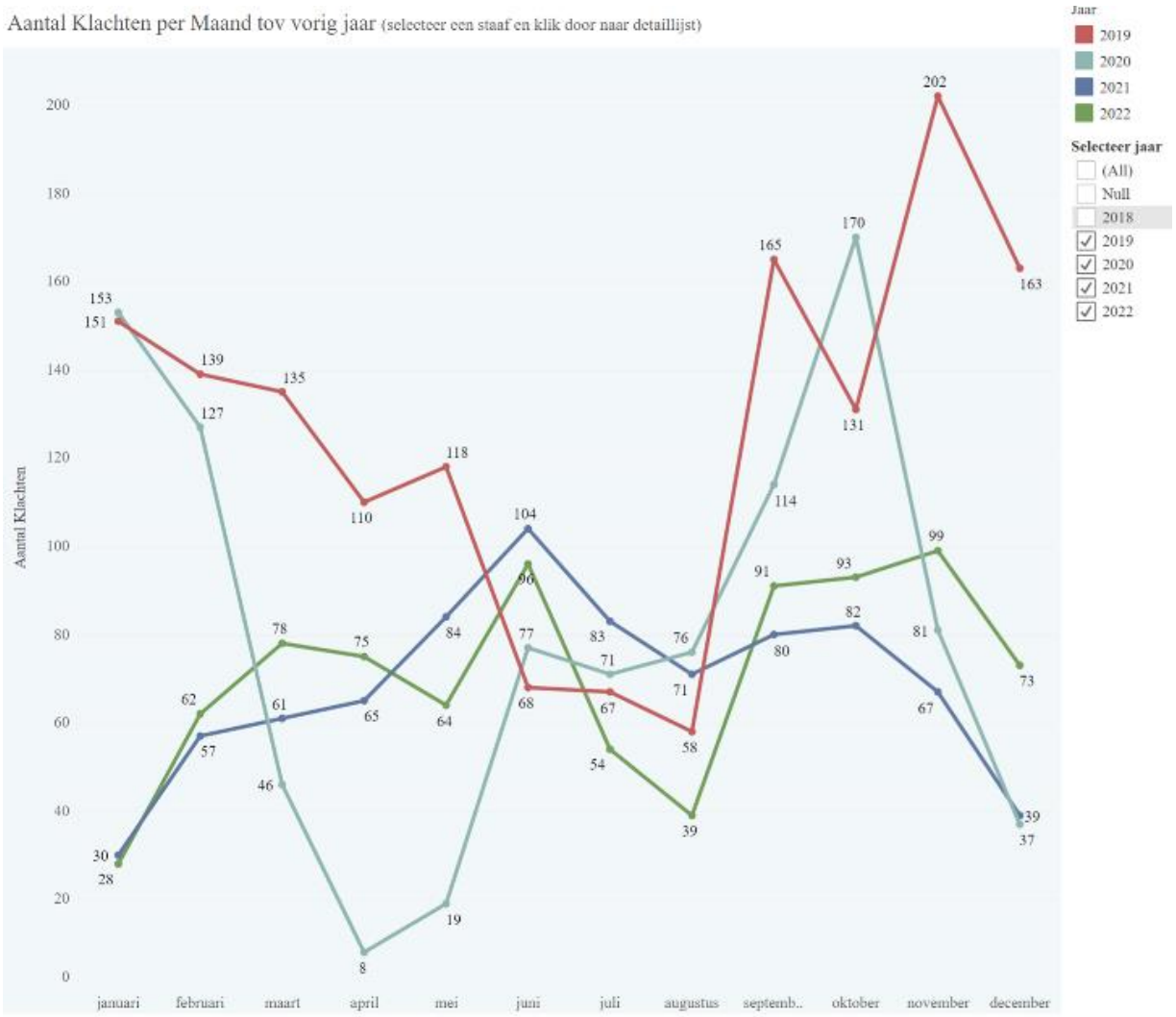
In de onderstaande tabel staan de baten en lasten in 2022 overzichtelijk weergegeven.

Omschrijving baten	Begroting na wijziging 2022	Realisatie 2022	Verschil begroting /realisatie
Bijdrage deelnemers	€ 869.079	€ 869.078	€ -1
Extra inkomsten doorontwikkeling	€ -	€ 235.943	€ 235.943
Bijdrage licentiekosten dashboard	€ -	€ 56.452	€ 56.452
Overige baten	€ -	€ 984	€ 984
Totaal	**€ 869.079**	**€ 1.162.457**	**€ 293.378**
Omschrijving lasten	**Begroting na wijziging 2022**	**Realisatie 2022**	**Verschil begroting /realisatie**
Personeel	€ 388.469	€ 404.100	€ -15.631
Inhuur	€ 301.128	€ 275.616	€ 25.512
DVO OV-Bureau	€ 46.528	€ 47.648	€ -1.120
DVO Gemeenten	€ 2.100	€ 1.807	€ 293
Bedrijfsvoeringskosten	€ 109.500	€ 123.522	€ -14.022
Projectkosten	€ -	€ 45.031	€ -45.031
Onvoorzien	€ 20.000	€ -	€ 20.000
Totaal	**€ 867.725**	**€ 897.723**	**€ -29.998**
Saldo	**€ 1.354**	**€ 264.734**	**€ -263.380**
Saldo mutatie reserves	**€ -**	**€ -**	**€ -**
Saldo	**€ 1.354**	**€ 264.734**	**€ -263.380**

In 2022 zijn taken herstart als gevolg van de pandemie en is de doorontwikkeling verder opgepakt. We constateren dat regelgeving voor de gemeenschappelijke regeling complexer wordt en onze organisatie een te kleine omvang heeft om dit zelf te organiseren. Dit heeft tot gevolg dat we afhankelijk zijn van externen en hierdoor kwetsbaar zijn. Door de bevlogenheid en grote inzet van het team hebben we dit binnen de vastgestelde begrotingsruimte 2022 van de deelnemers kunnen doen. We vragen ons af of deze inzet realistisch was en houdbaar is en gaan opties onderzoeken hoe we hiermee in het vervolg om moeten gaan. De afrekening van de Stronger Combined bijdrage Interreg heeft plaatsgevonden. Er vindt in 2023 nog een finale toets plaats, maar we verwachten te voldoen aan de gestelde uitgangspunten. Daarom hebben we deze als baten opgevoerd. We moeten voor dit project diverse vervolg taken uitvoeren. Om hieraan de juiste invulling te kunnen geven hebben we deze middelen de komende jaren nodig.

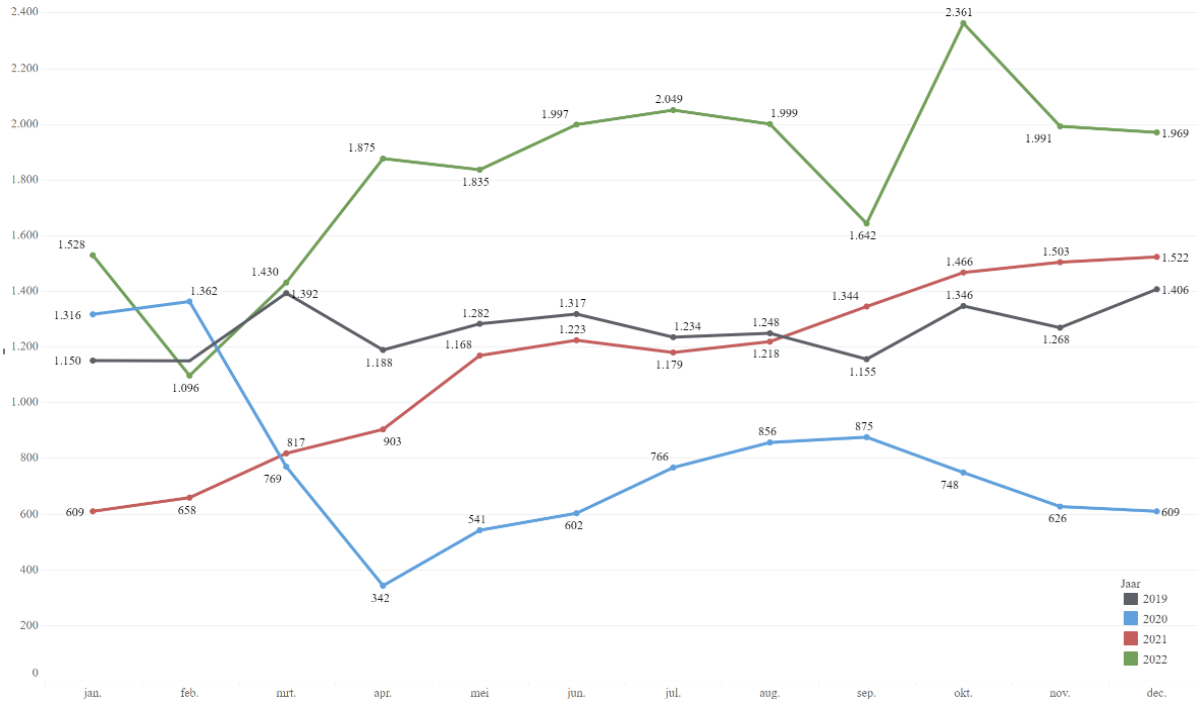
Kerngegevens aantal klachten per maand

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



Het jaar 2022 is de opstart na de pandemie en in dit jaar hebben we meer reizigers vervoerd. Naast het effect dat er weer meer reizigers zijn, zien we dat er verhoudingsgewijs minder klachten binnengekomen. In een volgend hoofdstuk wordt hierop verder ingegaan.

Kerngegevens hubtaxi



De inzet van hubtaxi krijgt meer bekendheid en het gebruik is in 2022 flink toegenomen. De bovenstaande tabel geeft de groei duidelijk weer.

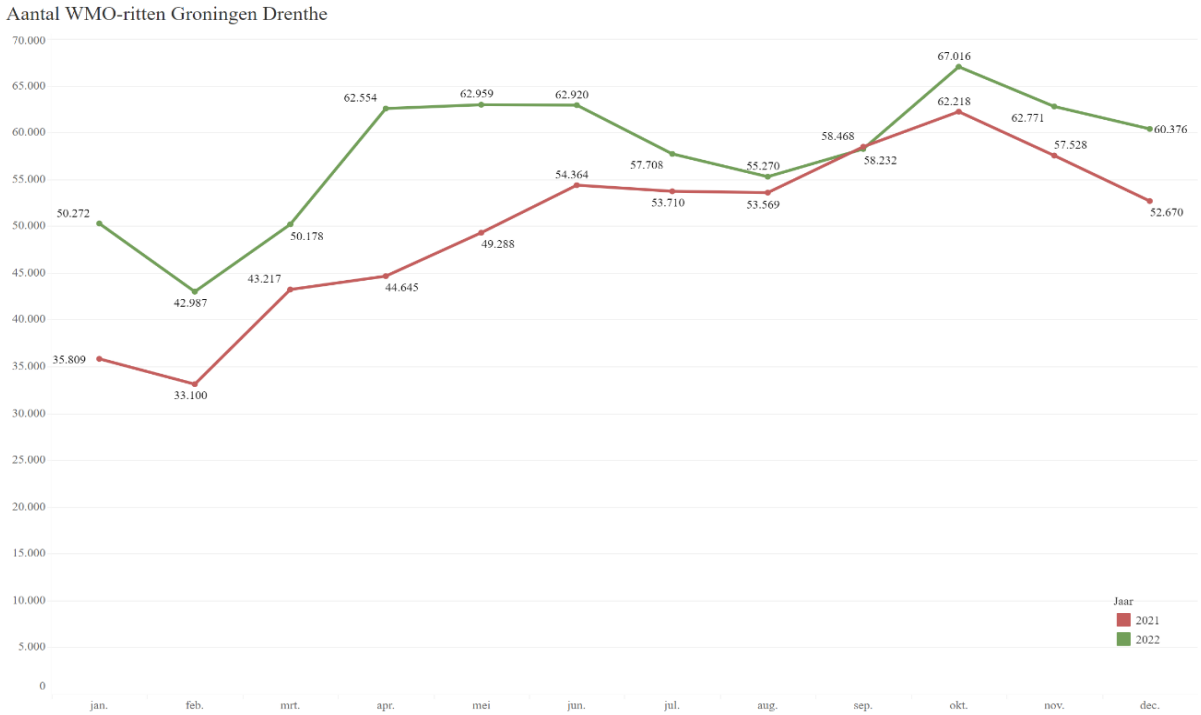
Kerngegevens Wmo-vervoer 2022

In de onderstaande tabel geeft een totaalbeeld van het aantal ritten, reizigers, kilometers en de kosten voor het Wmo-vervoer 2022

Perceel	Oost - Groningen	Noord-Groningen	Zuidwest-Drenthe	Centraal-Groningen	Zuidoost-Drenthe	Zuidwest-Groningen	Noordmidden-Drenthe	Totalen
Uitgevoerde Ritten	117.866	111.729	72.056	151.662	142.848	52.314	91.895	740.370
Unieke Reizigers	5.586	4.017	2.153	4.238	5.306	2.423	3.860	27.583
Gemiddeld aantal ritten per reiziger	21	27	33	35	26	21	23	27
Gereisde kilometers	1.228.179	1.361.102	555.997	660.678	1.292.395	667.049	858.502	6.623.902
Gemiddelde ritlengte	10,4	12,2	7,7	4,4	9	12,8	9,3	9,4
Kosten totaal	€ 2.805.655	€ 2.868.191	€ 1.247.973	€ 2.253.652	€ 2.582.992	€ 1.133.796	€ 2.149.157	€ 15.041.416
Waarvan Eigen bijdrage	€ 429.266	€ 353.495	€ 167.298	€ 270.033	€ 371.155	€ 163.988	€ 224.553	€ 1.979.788
Vervoerder	Connexxion	UVO	DVG	Connexxion	DVG	Taxi Nuis (*)	Connexxion	

(*) Hiervoor is nog niet alle data beschikbaar.

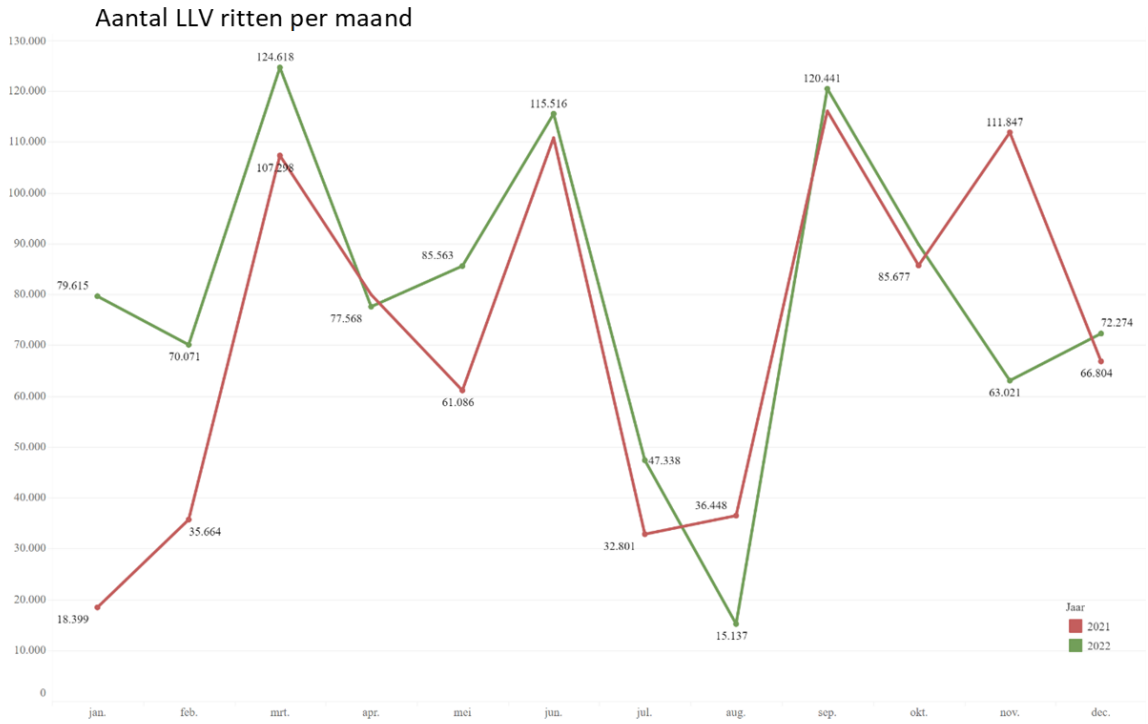
In de onderstaande grafiek is het aantal Wmo-ritten van 2022 (groen) vergeleken met het aantal ritten van 2021 (rood).



In 2022 zijn er meer Wmo-ritten uitgevoerd dan in 2021. Dit heeft mogelijk te maken met de lockdown als gevolg van de coronapademie. In 2021 duurde dit langer en was de impact groter dan in 2022.

Kerngegevens Leerlingenvervoer

In de onderstaande grafiek is het aantal ritten voor leerlingenvervoer van 2022 (groen) vergeleken met het aantal ritten van 2021 (rood).



Vooral de maanden januari en februari vertonen een grote afwijking in 2022 ten opzichte van 2021. Dit wordt veroorzaakt door de coronapandemie en de scholensluiting in het begin van 2021. Hierdoor zijn minder leerlingen naar scholen vervoerd. Voor het overige zijn er niet hele grote afwijkingen, op de maand november na.

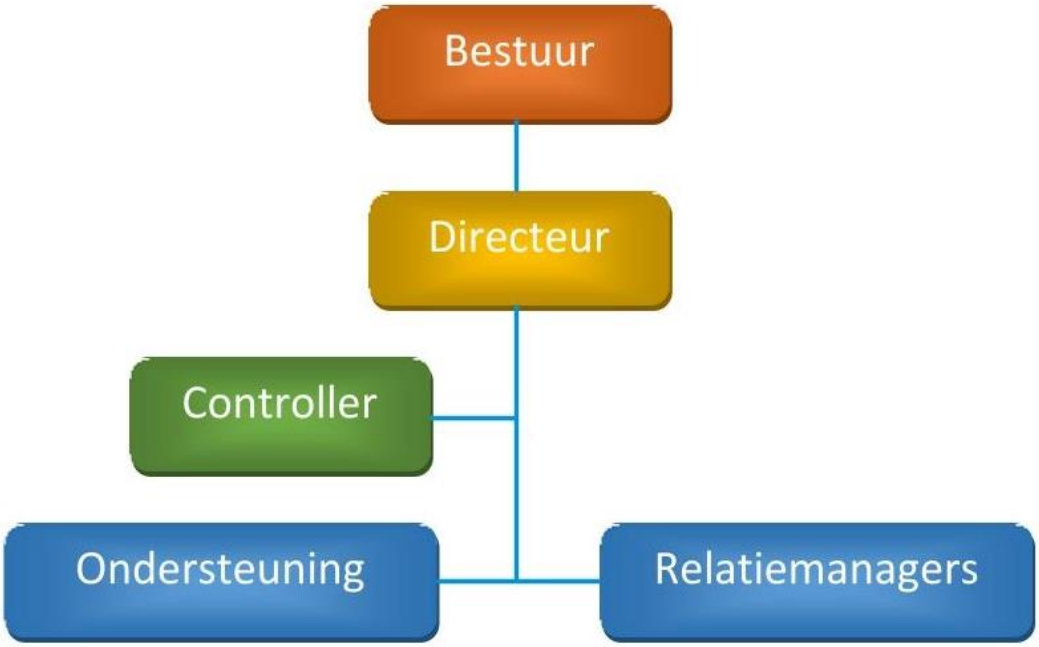
2. Algemene informatie

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 genoemd) 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. Het betreft de taken:

- contractbeheer en relatiemanagement
- klachtenloket en klantparticipatie
- kennis en adviesfunctie (incl. 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 voor bezoekers aan onze provincies.

Visie

Wij staan voor een inclusieve samenleving, waaraan iedereen kan deelnemen die dat wil. Ongeacht of je woont op het platteland of in stedelijk gebied 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 er zullen dingen 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 aangestuurd door de directeur Jan Bos. Hij legt verantwoording af aan de opdrachtgevers (gemeenten en het OV-bureau Groningen Drenthe). Zij zijn vertegenwoordigd in een bestuur. Dit bestuur bestaat uit een vertegenwoordiger per perceel (in totaal 7 percelen) en een vertegenwoordiger van het OV-bureau.

In het jaar 2022 zijn er 4 geplande bestuursvergaderingen en 1 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 2022.

Samenstelling bestuur 31 dec 2022	
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. M. Joostens
Wethouder gemeente Pekela namens perceel Oost Groningen	Dhr. L. Kupers
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 de 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 (incl. doorontwikkeling)

Over deze taken wordt hieronder verslag uitgebracht. Daarnaast lopen een aantal subsidieaanvragen en zijn er diverse projecten uitgevoerd in 2022. 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 € 30 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 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. Tevens houdt contractbeheer in dat de relatie wordt onderhouden met de deelnemers.

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. Daarnaast vinden jaarlijks een aantal overleggen plaats tussen gemeenten en vervoerders over de algemene gang van zaken en actualiteiten. Publiek Vervoer organiseert deze overleggen.

Invloed coronapandemie op de contracten

Gelukkig is er in 2022 geen grote uitbraak meer geweest van het coronavirus. Alleen in het begin van het jaar was er sprake van een lockdown. Dit heeft invloed gehad op het doelgroepenvervoer, hoewel dit niet zichtbaar is in het aantal ritten. In de jaren 2020 en 2021 is veel ondersteuning geboden door de medewerkers van Publiek Vervoer aan de vervoerders en aan gemeenten. In 2022 kon vastgesteld worden wat de daadwerkelijke bijdrage van Publiek Vervoer aan het contractmanagement had moeten zijn. De uitkomst van dit proces is hoopgevend. Datgene wat de vervoerders hebben gekregen aan ondersteuning komt overeen met wat van tevoren is afgesproken.

Daarnaast zijn de contracten met de vervoerders aangepast. Er is een fluctuatieschema afgesproken dat ervoor zorgt dat wanneer er weer een flinke dip in de omzet is dat het tarief voor de resterende ritten omhooggaat, zodat de continuïteit van het vervoer niet in gevaar komt. Deze afspraak wordt in het eerste kwartaal 2023 geëvalueerd.

Inflatie en personeelstekorten

Tegelijkertijd met de afronding van de coronamaatregelen is de onrust bij de vervoerders toch toegenomen in de loop van 2022. Er is sprake van een grote inflatie, diesel schaarste en personeelstekorten. Daarnaast is de vraag naar vervoer vanuit de Wmo-geïndiceerden nog niet stabiel. Ook het leerlingenvervoer heeft in 2022 problemen opgeleverd. Vooral in het westen van het land konden kinderen niet naar school worden vervoerd na de zomervakantie 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.

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 de mogelijkheid van verlenging opgenomen, namelijk twee jaar, met een verlengingsmogelijkheid van nogmaals twee jaar. In totaal kan het contract daarom 8 jaren 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 begonnen moet worden 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 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 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. Om de nieuwe contracten op 1 augustus 2026 in te laten gaan, zal in 2025 gestart moeten worden met het aanbestedingsproces. Dit wordt meegenomen in de meerjarenplanning. De opdrachtgevers (gemeenten en OV-bureau) moeten begin 2023 nog formeel besluiten tot verlenging.

Hubtaxi

Sinds april 2018 rijdt de hubtaxi in Groningen in 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 2022 flink 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 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 2022

In het jaar 2022 zijn er opvallend weinig klachten binnengekomen. Onbekend is wat hier de oorzaak van is. Mogelijk heeft de coronapandemie hier invloed op gehad, zijn mensen het klagen moe of is er gewoon beter gereden waardoor klagen niet nodig was.

Klanttevredenheidsonderzoek

In principe is er jaarlijks een klanttevredenheidsonderzoek, zo ook in 2022. In 2020 is er een tussenevaluatie uitgevoerd naar het vervoersmodel Publiek Vervoer. De aandachtspunten die hieruit voortkwamen zijn in 2021 en 2022 opgepakt.

Klachten als verbetertool

Publiek Vervoer zorgt ervoor dat vervoersbedrijven en gemeenten op ieder moment actuele gegevens uit het Dashboard Publiek Vervoer kunnen halen over de verschillende klachten. 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 2022 is na lange tijd de klankbordgroep reizigers weer bij elkaar gekomen. Tijdens twee bijeenkomsten in 2022 heeft de klankbordgroep vergaderd. De eerste bijeenkomst was een regulier overleg. In de tweede bijeenkomst is in een bredere samenstelling waarbij ook vertegenwoordigers van belanggroepen deelnamen, gesproken over de ontwikkelingen in het vervoer. Beide bijeenkomsten waren zinvol. Daarnaast is de directeur bij bijeenkomsten van belangengroepen zoals de Stichting Oogfonds Nederland en 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 deel aan landelijke netwerken en aan Europese projecten waar dat mogelijk is.

Data Dashboard Publiek Vervoer

Sinds 2018 wordt van elke rit die verreden is binnen publiek vervoer 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 in 2022 en in de jaren daarna 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.

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 samen 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 opgericht mede als gevolg van de inzet van Publiek Vervoer nadat we geconstateerd hadden dat de VNG-gemeenten niet langer inhoudelijk vertegenwoordigd zijn op het gebied van het doelgroepenvervoer. 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, 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 keurmerk TX of 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 neemt deel aan dit programma. Stronger Combined heeft partners uit de Noordzee-regio in Nederland (o.a. Publiek Vervoer Groningen Drenthe maar ook een project in Leiden), Duitsland, België, Zweden, Noorwegen, Denemarken en Ierland. De helft van de kosten financiert Europa op voorwaarde dat er cofinanciering voor de andere helft is. Het gezamenlijk doel in het programma Stronger Combined is het integreren van verschillende vervoersstromen.

Onder dit programma zijn naast de ontwikkeling van de samenwerking binnen Publiek Vervoer zelf een aantal projecten ondergebracht zoals inclusief reizen, de integratie van het doelgroepenvervoer en de bijdragen aan het MaaS project. Hierdoor konden deze projecten met externe middelen uitgevoerd worden. Dit EU-programma loopt begin 2023 af. Hierdoor is er wel enige tijd in administratie gaan zitten maar dit weegt op tegen de mogelijkheden die daardoor ontstaan zijn. Voor de komende jaren zal opnieuw geprobeerd worden om ontwikkelingen die we nodig achten binnen een dergelijk programma (mede) gefinancierd te krijgen.

MaaS-pilot

Het landelijke programma Mobility as a Service (MaaS) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat kent 7 pilots. Eén daarvan vindt plaats in de provincies Groningen en Drenthe. De provincies Groningen en Drenthe, het OV-bureau Groningen Drenthe en Publiek Vervoer Groningen Drenthe werken in dit project met elkaar samen. De pilot startte in 2020 en is in 2021 en 2022 uitgevoerd door Arriva. Binnen deze pilot is door een MaaS-provider een applicatie ontwikkeld waarmee reizigers een zogeheten ketenreis kunnen plannen, boeken, betalen en beheren. Na de ontwikkeling heeft de MaaS-provider (in Groningen Drenthe is dat Arriva) ervoor gezorgd dat de applicatie technisch operationeel is in binnen Groningen en Drenthe. De naam van de app is Glimble en is sinds 2022 voor iedereen te gebruiken. Met behulp van Glimble kunnen reizigers een reis boeken waarin alle vormen van vervoer met elkaar gecombineerd kunnen worden: bus, trein, tram, metro, deelfiets, deelauto, deelscooters. Uniek aan deze app is dat ook Wmo-geïndiceerden ketenreizen kunnen boeken waarin zowel Wmo-taxi als aansluitende bus of treinreizen in combinatie met elkaar geboekt kunnen worden. In 2023 wordt dit deel van de app, dat technisch klaar is, daadwerkelijk door mensen getest en opengesteld voor iedereen.
Een aandachtspunt voor Publiek Vervoer is op welke manier Wmo-geïndiceerden en leerlingen met een indicatie voor leerlingenvervoer meer met het openbaar vervoer kunnen gaan reizen. De ontwikkeling van deze app is een flinke stap voorwaarts daarbij. Binnen dit project kunnen verdere deelprojecten worden uitgevoerd die hieraan bijdragen. De kosten voor de ontwikkeling van Glimble zijn gefinancierd vanuit het budget dat binnen de MaaS pilot door het rijk en de provincies ter beschikking is gesteld.

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 provincie Groningen en provincie Drenthe ingezet. Deze groep reist normaal met 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 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 wat dit betekent voor het gebruik van het Wmo-vervoer. Het monitoren betreft zowel objectieve factoren (data) als subjectieve criteria (reizigerservaringen).

De uitkomsten van dit project worden gerapporteerd in een tweetal rapporten die voor ieder die daar belangstelling voor heeft ter beschikking staan. Een rapport dat ingaat op de resultaten van de enquêtes van de reizigers en een rapport dat ingaat op het daadwerkelijk reisgedrag in doelgroepenvervoer en openbaar vervoer zoals dat gemonitord is tijdens de pilot. Beide rapporten komen begin 2023 beschikbaar. De vertraging heeft te

maken met het feit dat data over personen met een aandoening gekoppeld moet worden uit databestanden van gemeenten, Publiek Vervoer en Translink (data openbaar vervoer). Dit vraagt extra maatregelen voor privacybescherming en die kosten tijd.

Data Sharing Coalitie

Onderdeel van dit project is geweest het werken met Rosemann labs. 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 is een initiatief dat gefinancierd wordt door het Ministerie van Economische Zaken om data over de grenzen van sectoren heen met elkaar te kunnen delen op een manier die recht doet aan de privacy van de betrokkenen. In dit licht is er data van treinreizen (NS, Arriva), busreizen (Qbuzz, OVB) en Wmo taxi's (gemeenten) met elkaar verbonden om tot inzichten te komen in de veranderingen in reisgedrag van de deelnemers aan het project.

Integratie doelgroepenvervoer

Een ander project is het project integratie doelgroepenvervoer. In dit project wordt samen met ziekenhuizen, ziektekostenverzekeraars en zorgaanbieders verkend welke mogelijkheden er zijn om tot meer integratie van deze verschillende vormen van doelgroepenvervoer te komen. Hierin wordt samengewerkt met de gemeente Eemsdelta en de vervoerder UVO die samen een experiment van groupage zijn gestart, waarin gebruikers van Wmo, ziektewet of zorgverzekering vanuit het Ommelander Ziekenhuis Scheemda samen vervoerd worden naar huis. In het voorjaar van 2023 worden de eerste resultaten bekend gemaakt.

Proces stip op de horizon 2030

In het bestuur is gevraagd om een proces te starten om samen met de deelnemers te komen tot een visie op waar we willen staan in 2030 als het gaat om het ondersteunen van onze burgers en op hoe we dat vorm willen geven. Dit proces is in 2022 gestart en de eerste uitkomsten van dat proces worden in maart 2023 in het bestuur gedeeld.

Project Veendam

Op verzoek van de gemeente Veendam heeft Publiek Vervoer gekeken naar de kansen en mogelijkheden die Publiek Vervoer ziet. Het doelgroepenvervoer voor de gemeente Veendam bestaat uit Wmo vervoer en Leerlingenvervoer. Het verzoek van gemeente Veendam richt zich op de Wmo reiziger. Door inzet van het data-dashboard van Publiek Vervoer is er een reizigersprofiel gemaakt van de Wmo reiziger van de gemeente Veendam. Het dashboard geeft goed inzicht in het gebruik van het Wmo vervoer en heeft ook een aantal bijzondere zaken getoond. Op verzoek van de gemeente Veendam is een document opgesteld met een beknopt overzicht van de bijzonderheden.
Wie is deze reiziger? Waar reist hij veel naar toe? Daarnaast is ook gekeken naar de mogelijkheden voor doorontwikkeling en beleidsaanpassing welke de kwaliteit van het Wmo-vervoer ten goede kunnen komen.

Het reizigersprofiel is in november 2022 gepresenteerd aan de gemeente Veendam. Naar aanleiding van deze presentatie heeft gemeente Veendam een tweede opdracht gegeven aan Publiek Vervoer. In deze opdracht worden de reisbewegingen van de Wmo pashouder binnen de gemeentegrenzen verder onderzocht.

Vlootschouwen

Voor de consulenten (en beleidsmedewerkers en wethouders) van gemeenten worden Vlootschouwen georganiseerd. In deze Vlootschouwen wordt het wagenpark van de vervoerder gepresenteerd, de mogelijkheden van de wagens besproken en wordt een presentatie door Publiek Vervoer gegeven over het indiceren (wat kun je indiceren, mogelijkheden, kosten etc.) Het doel van de Vlootschouwen is om bij de uitvoering bewustwording te creëren. In 2022 is er een Vlootschouw gegeven aan het perceel Zuid Oost Drenthe, gemeente Westerkwartier en gemeente Veendam.

Voor 2023 hebben gemeente Stadskanaal, Het Hogeland, Oldambt en heel perceel Noord Midden Drenthe een opdracht gegeven aan Publiek Vervoer voor het maken van een reizigersprofiel.

3.2.6 Bedrijfsvoering

Naast de kerntaken zoals benoemd, hebben we ook de taak dat de organisatie (GR) voldoet aan de wet- & regelgeving. We constateren dat er steeds meer regelgeving komt en deze complexer wordt. Dit betreft vooral specialistische werkzaamheden. Hiervoor huren we personeel in met als gevolg dat we afhankelijk zijn van derden en hierin kwetsbaar zijn. Onze organisatie heeft een te kleine omvang en niet de kennis om dit zelf te organiseren. In de managementletter 2022 heeft de accountant deze kwetsbaarheid ook benoemd. We gaan verder met het onderzoeken van opties hoe hiermee om te gaan.

Personeelsbestand

Ook in het primaire proces zelf is de geringe omvang van de organisatie een aandachtspunt. Er is verloop binnen de medewerkers. Enerzijds door vertrek naar andere banen en anderzijds door vervroegde pensionering. Omdat dit tijdig bekend was, kon hier op worden ingespeeld door vacatures te plaatsen. Maar door de samenloop van het vertrek van ervaren personeel, werd de kwetsbaarheid van de organisatie weer duidelijk.

Het personeelsbestand is als volgt samengesteld:

Overzicht team Publiek Vervoer (per 31 dec 2022):

Functie	Formatieomvang	Soort dienst verband	Organisatie
directeur	1,0 fte	vast	Publiek Vervoer
manager projecten	0,9 fte	vast	Publiek Vervoer
project assistent	0,7 fte	vast	Publiek Vervoer
medewerker ontwikkeling	0,4 fte	tijdelijk	Publiek Vervoer
relatiemanager*	1,0 fte	tijdelijk	Publiek Vervoer
medewerker bedrijfsbureau*	0,8 fte	tijdelijk	Publiek Vervoer
relatiemanager	0,9 fte	gedetacheerd	Gemeente Groningen
bureaumanager	0,6 fte	gedetacheerd	OV-bureau
dataspecialist	0,2 fte	gedetacheerd	OV-bureau
financieel medewerker	0,2 fte	gedetacheerd	OV- bureau
jurist	0,2 fte		ZZP-er
controller	0,2 fte		ZZP-er
adviseur doorontwikkeling en landelijke contacten	0,2 fte		ZZP-er
functionaris gegevensbescherming			Extern bureau (Waker Cybersecurity)

Mutaties: *relatiemanager en medewerker bedrijfsbureau zijn najaar 2022 in dienst getreden bij Publiek Vervoer om ingewerkt te worden door de (gedetacheerde) relatiemanager en bureaumanager, die in 2023 met vervroegd pensioen gaan.
Eén relatiemanager is vertrokken naar een functie bij een andere gemeente.

Formele formatie bij team Publiek Vervoer per 31 december 2022 is 4,8 fte.

Juridische werkzaamheden en data

Door een verandering in de wet gemeenschappelijke regelingen moeten de tekst aangepast worden. Het voorbereidend werk is klaar en kan in het voorjaar van 2023 afgerond worden. Dit werk is uitgevoerd door een werkgroep van juristen vanuit de gemeenten.

Uit de projecten is naar voren gekomen dat de AVG-wetgeving veel extra werk met zich meebrengt. Bijvoorbeeld bij het project inclusief reizen werd data gebruikt van drie vervoersorganisaties, van het OV-bureau en van gemeenten. Niet alleen de Wmo-reizigers die deelnamen moesten toestemming geven voor het gebruik van hun data maar ook met de gemeenten, de vervoersorganisaties en de data beherende organisaties moesten verwerkersovereenkomsten worden afgesloten om de privacy van de gebruikers te beschermen.

Met middelen vanuit het EU project G-Patra dat door de provincie Groningen ter beschikking is gesteld is het dashboard waarmee allerlei gegevens uit de databases geraadpleegd konden worden aangepast. Dit dashboard is gebaseerd op Tableau die krachtige geografische functionaliteiten had maar we merkten dat die amper gebruikt worden terwijl veel gemeenten, het OV-bureau en de provincies werken met Power BI. Er is daarom met die middelen een nieuwe opzet gemaakt gebaseerd op Power BI. Deze zal in de komende tijd uitgebreid worden zodat er meer samengewerkt kan worden op het gebied van data.

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 2022 weergegeven.

Bijdragen	%	2022	
Deelnemers			
Provincie Groningen		***excl btw***	***totaal incl btw***
Eemsdelta	4,83	€ 42.003	€ 50.823
Groningen	13,21	€ 114.840	€ 138.957
Het Hogeland	3,95	€ 34.346	€ 41.559
Midden-Groningen	5,43	€ 47.226	€ 57.143
Oldambt	4,19	€ 36.432	€ 44.082
Pekela	1,32	€ 11.472	€ 13.881
Stadskanaal	3,65	€ 31.721	€ 38.383
Veendam	2,56	€ 22.257	€ 26.931
Westerkwartier	4,23	€ 36.797	€ 44.524
Westerwolde	2,60	€ 22.596	€ 27.341
Provincie Drenthe			
Aa en Hunze	1,84	€ 15.991	€ 19.349
Assen	4,96	€ 43.132	€ 52.190
Borger-Odoorn	1,95	€ 16.947	€ 20.506
Coevorden	2,93	€ 25.464	€ 30.811
De Wolden	1,72	€ 14.948	€ 18.087
Emmen	9,63	€ 83.718	€ 101.299
Hoogeveen	4,85	€ 42.185	€ 51.044
Meppel	2,37	€ 20.597	€ 24.923
Midden Drenthe	2,36	€ 20.510	€ 24.817
Noordenveld	2,50	€ 21.727	€ 26.290
Tynaarlo	2,31	€ 20.076	€ 24.292
Westerveld	1,58	€ 13.731	€ 16.615
OV-bureau Groningen Drenthe	15,00	€ 130.362	€ 157.738
totaal	**100**	**€ 869.079**	**€ 1.051.586**

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 2022	Realisatie 2022	Verschil begroting /realisatie
Bijdrage deelnemers	€ 869.079	€ 869.078	€ -1
Extra inkomsten doorontwikkeling	€ -	€ 235.943	€ 235.943
Bijdrage licentiekosten dashboard	€ -	€ 56.452	€ 56.452
Overige baten	€ -	€ 984	€ 984
Totaal	**€ 869.079**	**€ 1.162.457**	**€ 293.378**

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.

Extra inkomsten doorontwikkeling

De afrekening van de Stronger Combined bijdrage Interreg heeft plaatsgevonden. De bijdragen stonden verantwoord als vooruit ontvangen bedragen op de balans. Er vindt nog een finale toets in 2023 plaats, maar we verwachten te voldoen aan de gestelde uitgangspunten. Daarom hebben we deze als baten opgevoerd.

Bijdrage licentiekosten

Publiek vervoer heeft naast de deelnemersbijdrage een incidentele vergoeding ontvangen voor de licenties en het onderhoud van het dashboard.

Overige baten

De overige baten betreft de doorbelasting van de kosten van de workshop voor de gemeente Emmen, Borger Odoorn en Coevorden.

Lasten

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

In het onderstaande overzicht staan op hoofdlijnen de lasten omschreven.

Omschrijving lasten	Begroting na wijziging 2022	Realisatie 2022	Verschil begroting /realisatie
Personeel	€ 388.469	€ 404.100	€ -15.631
Inhuur	€ 301.128	€ 275.616	€ 25.512
DVO OV-Bureau	€ 46.528	€ 47.648	€ -1.120
DVO Gemeenten Emmen	€ 2.100	€ 1.807	€ 293
Bedrijfsvoeringskosten	€ 109.500	€ 123.522	€ -14.022
Projectkosten	€ -	€ 45.031	€ -45.031
Onvoorzien	€ 20.000	€ -	€ 20.000
Totaal	**€ 867.725**	**€ 897.723**	**€ -29.998**

Personeel

Dit zijn de loonkosten van het personeel en overige kleine algemene personele kosten waaronder opleidingen en reiskosten. Het verschil komt doordat we het afgelopen jaar een deel van de inhuur hebben omgezet naar personeel in dienst bij Publiek Vervoer

Inhuur

De omvang van de organisatie is beperkt. 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 hebben we vooral ingehuurd voor ondersteuning bij reguliere taken en advisering voor inkoop & aanbesteding, AVG, financiën en ICT.

Packagedeal (DVO) OV-bureau en de gemeente Emmen

Het gaat hier om kosten voor huisvesting en een deel ICT-kosten en ondersteuning voor personeelszaken. Deze ondersteuning levert het OV-bureau. De ondersteuning in personeels- en salarisadministratie wordt verzorgd door de gemeente Emmen. In de DVO is een variabel deel opgenomen en dit verklaart de afwijking.

Kosten overige bedrijfsvoering

Onder deze post zijn de kosten voor IT, complimenten en het klachtenloket, accountant, verzekeringen etc. opgenomen. Deel van het ICT-beheer is betaald via de projectkosten en enkele posten zijn hierdoor lager uitgevallen.

Projectenkosten

Dit zijn de kosten voor de doorontwikkeling en staan in relatie met het project Stronger Combined. Deze kosten worden gedekt vanuit het project.

Onvoorzien:

In 2022 hebben geen onvoorziene gebeurtenissen plaatsgevonden, derhalve zijn er geen onvoorziene kosten gemaakt.

4. Paragrafen

Conform het Besluit Begroting en Verantwoording (BBV) (artikel 9) zijn in dit hoofdstuk de verplichte paragrafen opgenomen. In deze jaarstukken zijn alleen de paragrafen opgenomen die relevant zijn voor Publiek Vervoer. De paragrafen grondbeleid, lokale heffingen. onderhoud kapitaalgoederen en verbonden partijen komen daarom in dit jaarverslag niet voor.
De verplichte paragrafen die van toepassing zijn:

- weerstandsvermogen en risicobeheersing
- financiering
- bedrijfsvoering

4.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Weerstandcapaciteit

Op dit moment beschikken we over een eigen vermogen en bouwen we daardoor weerstandsvermogen op. De onvoorziene kosten die niet gedekt kunnen worden uit de huidige budgetten of het voorgaande resultaten worden ten laste van de deelnemers gebracht door middel van een verzamelfactuur.

Risico's

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

- De kleine omvang van de organisatie en het feit dat er maar één persoon per functiesoort aanwezig is, zorgt ervoor dat er geen vervanging is bij ziekte of afwezigheid. Alle vervanging huren we daarom in. 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 basis set van financiële kengetallen moeten opnemen in de begroting en de jaarrekening. 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 worden afgerekend met de deelnemers. Het beschikbare eigen vermogen zetten we zo efficiënt mogelijk in om onze doelstellingen te behalen. Ook is er nog steeds sprake van een jonge organisatie, daarom hebben de kengetallen beperkte waarde.

Netto schuldquote

De netto schuldquote heeft 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 maximum norm 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 2022 is het kengetal 37% en voldoet daarmee aan de gestelde norm.

1. Netto schuldquote

		Realisatie 2022	Begroting 2022	Realisatie 2021
A	Langlopende schulden en vlottende passiva	227.921	344.000	190.762
B	Uitzettingen looptijd < 1 jaar en liquide middelen	657.814	367.000	355.920
	Netto schuld (A-B)	*-429.892*	*-23.000*	*-165.158*
C	Totale baten (cf. art. 17 lid c BBV (dus excl. mutaties reserves)	1.162.457	869.079	960.782
	Netto schuldquote (A-B)/C x 100%	**-37%**	**-3%**	**-17%**

1B. Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen

		Realisatie 2022	Begroting 2022	Realisatie 2021
A	Langlopende schulden en vlottende passiva	227.921	344.000	190.762
B	Verstrekte leningen	0	0	0
C	Uitzettingen looptijd < 1 jaar en liquide middelen	657.814	367.000	355.920
	Netto schuld gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen (A-B-C)	*-429.892*	*-23.000*	*-165.158*
D	Totale baten (cf. art. 17 lid c BBV (dus excl. mutaties reserves)	1.162.457	869.079	960.782
	Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen (A-B-C) / D x 100%	**-37%**	**-3%**	**-17%**

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 65%, na mutatie in de reserves, waardoor de solvabiliteit boven de norm ligt. Publiek Vervoer werkt met voorschotfinanciering waardoor de ratio niet een directe invloed heeft op het weerstandsvermogen.

2. Solvabiliteitsratio

		Realisatie 2022	Begroting 2022	Realisatie 2021
A	Eigen vermogen (cf. art. 42 BBV)	429.892	23.083	165.158
B	Balanstotaal	657.814	367.083	355.919
	Solvabiliteit (A/B) x 100%	65%	6%	**46%**

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. Op basis van de huidige cijfers en met het oog op de begroting 2022 is Publiek Vervoer structureel in evenwicht.

3. Structurele exploitatieruimte

		Realisatie 2022	Begroting 2022	Realisatie 2021
A	Totale structurele lasten	897.723	867.724	843.729
B	Totale structurele baten	925.530	869.079	849.456
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)	925.530	869.079	960.782
	Structurele exploitatieruimte ((B-A) + (D-C))/(E) x 100%	**3%**	**0%**	**1%**

Totaal kengetallen 2022

	Realisatie 2022	Begroting 2022	Realisatie 2021
Netto schuldquote	-37%	-3%	-17%
Netto schuldquote gecorr. voor alle verstrekte leningen	-37%	-3%	-17%
Solvabiliteitsratio	65%	6%	46%
Structurele exploitatieruimte	3%	0%	1%

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 vanaf 1 juli 2021.
- 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.
- In samenspraak met het Ministerie van Financiën is overeengekomen dat het drempelbedrag voor Publiek Vervoer is gesteld op € 500.000.

Liquiditeitenbeheer

Er is binnen de organisatie aandacht voor de liquiditeitsstatus en in 2022 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, dat doen de deelnemers.
Onze taken zijn:

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

Binnen de kennis- en adviesfunctie ligt een belangrijke taak over het adviseren en daadwerkelijk ter hand nemen van de doorontwikkeling van het vervoerssysteem. Er is een schat aan kennis, data en ervaring aanwezig om te 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 aan alle inwoners en bezoekers van Groningen en Drenthe.

Naast de kerntaken zoals juist benoemd, hebben we ook de taak dat de organisatie (GR) voldoet aan de wet- & regelgeving. We constateren dat er meer regelgeving komt en de regels complexer worden en dit zijn specialistische werkzaamheden. Hiervoor huren we personeel in met als gevolg dat we afhankelijk zijn van derden en hier kwetsbaar zijn. Onze organisatie heeft een te kleine omvang en niet de kennis om dit zelf te organiseren. In de managementletter 2022 heeft de accountant deze kwetsbaarheid ook benoemd. We gaan verder met opties te onderzoeken hoe we hiermee om moeten gaan.

Afgelopen jaar hebben we een aantal zaken t.b.v. de bedrijfsvoering onder handen gehad, waaronder:

- Het OV-bureau heeft aangegeven om met ingang van 2023 te stoppen met de ondersteuning voor de financiële administratie. Het Shared Service Center van de gemeente Groningen gaat dit overnemen en we zijn begonnen om de administratie over te plaatsen.
- We zijn de discussie over de kwetsbaarheid van Publiek Vervoer gestart. Met name op het gebied van bedrijfsvoering wordt veel van ons verwacht om aan de gestelde eisen van een gemeenschappelijke regeling te voldoen. De eisen die aan een bedrijfsvoeringsorganisatie worden gesteld komen overeen met die van een gemeente. Onze organisatie heeft een te kleine omvang en niet de kennis om dit zelf te organiseren. We gaan verder met opties te onderzoeken hoe we hiermee om moeten gaan.
- De koppelingen met betrekking tot de BI-tool zijn verder geoptimaliseerd.
- Onze website heeft een nieuwe lay-out gekregen en is beter toegankelijk gemaakt voor onze doelgroep.
- Een vervolgstap gemaakt in het kader van het voldoen aan de AVG.
    - Er is een privacy- en informatiebeveiligingsbeleid opgesteld en vastgesteld waarin de uitgangspunten zijn opgenomen hoe Publiek Vervoer met haar informatie omgaat en deze beschermt. De medewerkers van Publiek Vervoer zijn tijdens een werkoverleg meegenomen in de inhoud van het beleid zodat zij het beleid kennen en de uitgangspunten naleven.
    - Het privacy statement op de website is geüpdatet om betrokkenen op duidelijke wijze en in begrijpelijke taal te informeren over de persoonsgegevens die Publiek Vervoer verwerkt en hoe zij deze beschermt.

- Het verwerkingsregister is geüpdatet naar de laatste stand van zaken en we zijn overgegaan van de tool Privacy manager naar een Excelbestand. De redenen voor deze wijziging zijn opgenomen in een advies over het gebruik van de Privacy manager.
- Alle verwerkersovereenkomsten die afgelopen jaar zijn afgesloten, zijn gecontroleerd. Er is gecontroleerd of de juiste afspraken werden gemaakt om persoonsgegevens zo goed mogelijk te beschermen. Daarnaast is de standaard verwerkersovereenkomst die Publiek Vervoer gebruikt, geüpdatet aan de hand van de laatste inzichten.
- Publiek Vervoer heeft afgelopen jaar geen datalekken gehad, alleen een aantal meldingen die geen datalek bleken te zijn. Zo was er begin dit jaar het log4j incident, maar dit bleek na onderzoek geen gevolgen te hebben voor Publiek Vervoer. Daarnaast was er eind dit jaar een vreemd mailtje van Salesforce die we hebben geanalyseerd maar uiteindelijk geen phishingmail bleek te zijn.

JAARREKENING





5. 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 gevormd, 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 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
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 2022 geen stelselwijzigingen voorgedaan.

Consolidatie
In het jaar 2022 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 over verschillende zaken zich een oordeel vormt, en dat de leiding schattingen maakt die essentieel kunnen zijn voor de in de jaarrekening opgenomen bedragen. Indien dit voor het 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.

6. 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 2022	Realisatie 2022	Verschil begroting /realisatie
Bijdrage deelnemers	€ 869.079	€ 869.078	€ -1
Extra inkomsten doorontwikkeling	€ -	€ 235.943	€ 235.943
Bijdrage licentiekosten dashboard	€ -	€ 56.452	€ 56.452
Overige baten	€ -	€ 984	€ 984
Totaal	**€ 869.079**	**€ 1.162.457**	**€ 293.378**
Omschrijving lasten	**Begroting na wijziging 2022**	**Realisatie 2022**	**Verschil begroting /realisatie**
Personeel	€ 388.469	€ 404.100	€ -15.631
Inhuur	€ 301.128	€ 275.616	€ 25.512
DVO OV-Bureau	€ 46.528	€ 47.648	€ -1.120
DVO Gemeenten	€ 2.100	€ 1.807	€ 293
Bedrijfsvoeringskosten	€ 109.500	€ 123.522	€ -14.022
Projectkosten	€ -	€ 45.031	€ -45.031
Onvoorzien	€ 20.000	€ -	€ 20.000
Totaal	**€ 867.725**	**€ 897.723**	**€ -29.998**
Saldo	**€ 1.354**	**€ 264.734**	**€ -263.380**
Saldo mutatie reserves	**€ -**	**€ -**	**€ -**
Saldo	**€ 1.354**	**€ 264.734**	**€ -263.380**

6.1 Toelichting

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

Personeelslasten

De categorie personeel is als volgt onderverdeeld:

- Loonsom
    - *De kosten voor de nieuwe CAO 2021 (€ 4.723) zijn in 2022 uitbetaald en deze zijn verantwoord bij de algemene personele kosten.*
- Reiskosten
- Opleidingen
- Algemene personeelskosten

De categorie inhuur is als volgt onderverdeel:

- Inhuur personeel
- Inhuur DVO OV-bureau

Bedrijfskosten

De categorie Bedrijfskosten is vervolgens gesplitst in vier onderdelen:

- DVO OV-bureau
- DVO Emmen
- Overige bedrijfsvoeringskosten
- Complimenten/klachtenafhandeling

Met deze verdeling is aangesloten bij de aard van de kosten en de noodzaak van splitsing.

Overige kosten

- Projecten
- Onvoorzien

6.2 Incidentele baten en lasten

Incidentele baten

Voor het boekjaar 2022 zijn de incidentele baten als volgt te rubriceren:

• Voor Stronger Combined	€ 235.943
• Bijdrage licentiekosten dashboard	€ 56.452
• Extra projectondersteuning	€ 984

Incidentele lasten

Voor het boekjaar 2022 zijn de incidentele lasten als volgt te rubriceren:

• Project kosten	€ 45.031

Mutaties in Onvoorzien

Publiek Vervoer heeft voor 2022 een bedrag van € 20.000 opgenomen voor onvoorziene kosten. In 2022 hebben geen onvoorziene gebeurtenissen plaatsgevonden, derhalve zijn er geen onvoorziene kosten gemaakt.

6.3 Verschil begroting en jaarrekening

Omdat de begroting klein van omvang is, hebben we in de paragraaf 3.3.2 “analyse op hoofdlijnen” de incidentele baten en lasten nader toegelicht en zichtbaar op detailniveau.
Ten opzichte van de paragraaf “analyse op hoofdlijnen” is er geen verdieping die nieuwe informatie geeft voor deze paragraaf. Daarom en stellen dat de verschillen in de paragraaf “analyse op hoofdlijnen” voldoende zijn toegelicht.

7. Balans

7.1 Balans

(bedragen x € 1.000)		
Activa		
	31-dec-21	**31-dec-22**
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	*97*	*145*
Vorderingen op openbare lichamen	55	68
Overige vorderingen	1	18
Uitzettingen in 's Rijks schatkist	41	59
Overlopende activa	*9*	*11*
Voorschotten overige Nederlandse overheidslichamen	0	0
Overige vooruitbetaalde bedragen	9	11
Liquide middelen	*250*	*501*
kas- en banksaldi	250	501
Totaal vlottende activa	**347**	**658**
Totaal	***356***	***658***

Passiva		(bedragen x € 1.000)
	31-dec-21	**31-dec-22**
Eigen vermogen		
Algemene reserve	16	60
Bestemmingsreserve	25	105
Gerealiseerd resultaat	124	265
Totaal eigen vermogen	***165***	***430***
Voorzieningen	0	0
vaste schulden met een rente-typische looptijd van een ≥ 1 jaar	0	0
Totaal vaste passiva	**165**	**430**
Vlottende passiva		
Netto-vlottende schulden	*45*	*212*
Banksaldi Schatkistbankieren	0	0
Kasgeldleningen	0	0
Overige schulden	45	212
Overlopende passiva	*146*	*16*
Voorschotten overige Nederlandse overheidslichamen	105	0
Verplichtingen die in het begrotings-jaar zijn opgebouwd en die in het volgende jaar tot betaling komen	41	16
Totaal vlottende passiva	**191**	**228**
Totaal	***356***	***658***

7.2 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 € 43.966.
- Nog te ontvangen bedrag van Stronger Combined € 23.954.
- Debiteuren voor een saldo van € 18.442.
- Saldo schatkistbankieren van € 58.787.
- Vooruit ontvangen facturen voor een saldo van € 11.228

Banksaldo en schatkistbankieren

Het banksaldo bedraagt € 501.352 per 31-12-2022.
De berekening van het drempelbedrag betreft 0,75% van het (primitieve) begrotingstotaal (€ 867.725) is € 6.508. Met een minimaal drempelbedrag van € 1.000.000. In samenspraak met het Ministerie van Financiën is overeengekomen dat het drempelbedrag is gesteld op € 500.000. De afroming vindt niet direct na een mutatie op de betaalrekening plaats. Dit leidt ertoe dat het drempelbedrag tijdelijk kan worden overschreden.

Passiva

Eigen vermogen

Het eigen vermogen

- Het saldo € 165.158
    - Per 1/1/2022 bedroeg het saldo van de algemene reserve € 16.132. Het beginsaldo bestaat uit de reeds bestaande reserves uit 2019 en 2020. Het niet bestemde deel van het resultaat van het jaar 2021 is € 44.026. Het eindsaldo van de algemene reserve bedraagt € 60.158.
    - Per 1/1/2022 bedroeg het saldo van de bestemmingsreserve € 25.000. Deze reserve is bedoeld voor de uitvoering van het smartplan. Er is in 2022 € 80.000 toegevoegd aan de bestemmingsreserve voor de extra vervanging van personeel die met pensioen gaan. Ultimo 2022 bedraagt het saldo van de bestemmingsreserve € 105.000.
- Het positieve resultaat 2022 is € 264.734.

Onderstaand is het verloop het eigen vermogen weergegeven:

	Saldo 1-1-2022	Toevoeging	Onttrekking	**Saldo 31-12-2022**
Algemene reserve	€ 16.132	€ 44.026	€ -	**€ 60.158**
Bestemmingsreserve	€ 25.000	€ 80.000	€ -	**€ 105.000**
Eigen vermogen	€ 41.132	€ 124.026	€ -	**€ 165.158**

Vlottende passiva

Onder de vlottende passiva bestaat uit de onderstaande posten:

- De post schulden bestaat voornamelijk uit de afrekening van het OV-bureau. Het bedrag voor de afrekening van het OV-bureau ad. € 166.154 is in 2023 voldaan.
- De loonheffing van de maand december ten hoogte van € 27.722.
- Het resterende bedrag heeft betrekking op kosten voor juridische ondersteuning, inhuur, klantcontact en de salarisadministratie. Deze facturen zijn in 2022 ontvangen, maar pas in 2023 afgedragen.

Overlopend 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. Het saldo verloop is onderstaand gepresenteerd:

Onderwerp	Saldo 31-12-2021	Uitgaven	Inkomsten	Vrijval	Saldo 31-12-2022
Stronger Combined	€ 105.328	€ 37.545	€ 106.660	€ 174.443	€ -

Deze middelen zijn ingezet voor de doorontwikkeling van integrale vervoersvormen. Het doel hierbij is om een optimaal vervoersnetwerk te creëren dat betaalbaar en toekomstbestendig is.

- De overige schulden zijn opgenomen in de vlottende passiva.
    - Accountantskosten voor de werkzaamheden die betrekking hebben op 2022 (€ 4.850)
    - Nog enkele andere kosten die betrekking hebben op 2022 maar nog niet zijn voldaan in het boekjaar. De facturen zullen pas na het boekjaar 2022 worden ontvangen.

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. 21-1-2022.

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	€ 1.162.457,15	€ 897.722,95	€ 264.734
0.5	Treasury			€ -
0.61	OZB woningen			€ -
0.62	OZB niet-woningen			€ -
0.63	Parkeerbelasting			€ -
0.64	Belastingen overig			€ -
0.7	Algemene uitkering en overige uitkeringen gemeentefonds			€ -
0.8	Overige baten en lasten			€ -
0.9	Vennootschapsbelasting			€ -
0.10	Mutaties reserves	€ -	€ -	€ -
0.11	Resultaat van de rekening van baten en lasten		€ 264.734	€ -264.734
0.0	**Bestuur en ondersteuning**	**€ 1.162.457**	**€ 1.162.457**	**€ -**
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	**€ 1.162.457**	**€ 1.162.457**	**€ -**

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	45%	Jaarstukken 2022	2022	Peildatum 31-12-2022
0. Bestuur en ondersteuning	Overhead	% van totale lasten	100%	Jaarstukken 2022	2022	Peildatum 31-12-2022

BIJLAGE 4

Wet Normering Topinkomens (WNT)

WNT-verantwoording 2022 Publiek Vervoer Groningen Drenthe

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 2021	
Functiegegevens[5]	Algemeen directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2021	[01/01] – [31/12]
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)[7]	[1,0]
Dienstbetrekking?[8]	[ja]
Bezoldiging[9]	
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	107.971
Beloningen betaalbaar op termijn	20.375
Subtotaal	*128.346*
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum[10]	[209.000]
Bezoldiging	128.346

Topfunctionarissen met een bezoldiging van €1.700 of minder

Naam topfunctionaris	Functie
I. Jongman (*)	Algemeen bestuurslid / Vicevoorzitter
P. van der Zwan	Algemeen bestuurslid
R. Hoorweg (*)	Algemeen bestuurslid
G. Brongers-Roffel	Voorzitter
K. Ipema (*)	Algemeen bestuurslid
H. ten Hulscher	Algemeen bestuurslid
M. de Visser	Algemeen bestuurslid
G. Rink (*)	Algemeen bestuurslid / voorzitter
M. Joostens (*)	Algemeen bestuurslid
H. Stomphorst (*)	Algemeen bestuurslid
L. Kupers (*)	Algemeen bestuurslid
R. Bisschop (*)	Algemeen bestuurslid

(*) her- / benoeming in het bestuur na de gemeenteraadsverkiezing 2022

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 2022 een bezoldiging boven het individueel toepasselijk drempelbedrag hebben ontvangen.