Publiek Vervoer
GROONINGEN DRENTHE



JAARSTUKKEN 2021



Hofsteenge Zeeman Groep B.V.
Voor waarmerkingsdoeleinden
behorend bij controleverklaring
d.d. 16 februari 2022

Aanbiedingsbrief

Beste lezer,

Voor u ligt de jaarrekening van Publiek Vervoer Groningen Drenthe over het jaar 2021.
Het jaar 2021 kenmerkt zich net als 2020 weer opnieuw als een jaar met veel aandacht voor onderwerpen die gerelateerd zijn aan de pandemie.

Echter aan de andere kant zijn er toch ook een aantal projecten gestart die gericht zijn op doorontwikkeling. In deze jaarstukken zal daar kort op ingegaan worden.

Daarbij moet wel worden opgemerkt dat een aantal projecten niet of later zijn gestart en dat de middelen die van de EU verkregen zijn voor het uitvoeren van projecten op de balans in de vooruit ontvangen bedragen geplaatst zijn zodat ze gebruikt kunnen worden voor de uitvoering van de projecten in het jaar 2022.

In deze onzekere omstandigheden is het goed om te constateren dat het mogelijk is gebleken om het jaar binnen de begrotingsruimte af te sluiten.

Jan Bos,
directeur Samenwerkingsorganisatie Publiek Vervoer
Groningen Drenthe

Hofsteenge Zeeman Groep B.V.
Voor waarmerkingsdoeleinden
behorend bij controleverklaring
d.d. 16 februari 2022

INHOUDSOPGAVE

1. Samenvatting / Kerngegevens 5

2. Algemene gegevens 10

3. Ontwikkeling, inzicht en opgaven 12

3.1 Rollen 12

3.2 Activiteiten en opgaven Publiek Vervoer Groningen Drenthe 12

3.2.1 Complimenten en klachten 12

3.2.2 AVG (privacy wetgeving) 13

3.2.3 Diensten en ondersteuning 13

3.2.4 Doorontwikkeling 14

3.2.5 Aanvullende onderwerpen 15

3.2.6 Overzicht landelijke activiteiten: 15

3.3 Financieel overzicht 17

3.3.1 Analyse op hoofdlijnen 18

4. Paragrafen 20

4.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing 20

4.2 Financiering 22

4.3 Bedrijfsvoering 23

5. Grondslagen 25

6. Overzicht baten en lasten 27

6.1 Toelichting 27

6.2 Incidentele baten en lasten 28

6.3 Verschil begroting en jaarrekening 28

7. Balans 29

7.1 Balans 29

7.2 Toelichting 31

Bijlage 1 Verantwoording specifieke uitkeringen
Bijlage 2 Overzicht gerealiseerde baten en lasten per taakveld
Bijlage 3 Beleidsindicatoren
Bijlage 4 Wet Normering Topinkomens (WNT)
Bijlage 5 Begrotingsrechtmatigheid

Hofsteenge Zeeman Groep B.V.
Voor waarmerkingsdoeleinden
behorend bij controleverklaring
d.d. 16 februari 2022

JAARVERSLAG 2021



1. Samenvatting / Kerngegevens

Het jaar 2021 is gedomineerd door de activiteiten die nodig waren als gevolg van de maatregelen die werden getroffen ten gevolge van de pandemie.

Er is veel aandacht geweest voor de bevoorschotting van de vervoerders vanuit de deelnemers en de bepaling van de definitieve hoogte van deze voorschotten in het licht van de ruimte die de Europese commissie daarvoor biedt in het kader van staatssteunregels. Ook is er veel aandacht voor het achterhalen van wat nu feitelijk de richtlijnen zijn die gevolgd moeten worden. Deze blijken namelijk onduidelijk te zijn.

Als gevolg van de pandemie zijn sommige zaken op een lager pitje gezet. Denk aan reizigersinspraak. De klankbordgroep en ook de reiziger gebruikersgroepen per perceel hebben in het afgelopen jaar niet bij elkaar kunnen komen.

Daarnaast is er in het voorjaar van 2021 een Smart plan vastgesteld door het bestuur. De uitvoering daarvan is ter hand genomen en een aantal projecten uit dat Smartplan zijn in uitvoering. Hiermee wordt er weer aandacht gegeven aan inhoudelijke doorontwikkeling van het vervoersconcept.

Deze projecten dragen bouwstenen aan voor de verdere doorontwikkeling van het beleid, maar ook voor de implementatie van de MaaS pilot die uitgevoerd wordt in Groningen en Drenthe. Daarover is in het voorjaar samen met Arriva (de MaaS provider) een voorjaarsbijeenkomst georganiseerd. Niet alleen het MaaS concept is daarbij uiteengezet, maar ook de betekenis daarvan voor de integratie van het OV en het doelgroepenvervoer. We hebben daarna de deelnemers van de Samenwerkingsorganisatie geïnterviewd over de bereidheid deel te nemen aan een aantal pilots die wij in dit kader willen uitvoeren. De respons daarop was positief, waardoor ingezet is op uitvoering daarvan. Deze pilots waren reeds benoemd in ons Smartplan. Er is daarom sprake van een win-win situatie.

De herijking en verlenging van de vervoerscontracten heeft lang geduurd, veel langer dan was voorzien. Met name de herijking heeft meer tijd gevraagd. De reden is dat het lang geduurd heeft om consensus te bereiken tussen de 23 deelnemers over de tekst van de documenten. Het bestuur heeft namelijk niet het mandaat om deze teksten vast te leggen. Elke afzonderlijke deelnemer dient daarover besluiten te nemen in het eigen bestuursorgaan en dat vraagt zorgvuldig overleg om een formulering te vinden die passend is voor deze veelheid aan situaties.

In het kader van de deelname aan de MaaS-pilot is er (vanuit de pilot) flink geïnvesteerd in het ontwikkelen van een spelregeldatabase Publiek Vervoer waarin alle spelregels die door de afzonderlijke deelnemers worden gehanteerd opgeslagen kunnen worden en gebruikt kunnen worden voor het plannen en controleren van ritten.

We merken dat in het kader van de AVG de regels steeds strikter worden. Dit heeft geleid tot het instellen van een multifactorautorisatie voor gebruikers van het Dashboard. Ook is er een contract afgesloten met bureau Waker om meer grip te krijgen op het voldoen aan de AVG regels.

Hofsteenge Zeeman Groep B.V.
Voor waarmerkingsdoeleinden
behorend bij controleverklaring
d.d. 16 februari 2022

Begroting en gerealiseerde cijfers

In de onderstaande tabel staan de baten en lasten in 2021 overzichtelijk weergegeven.

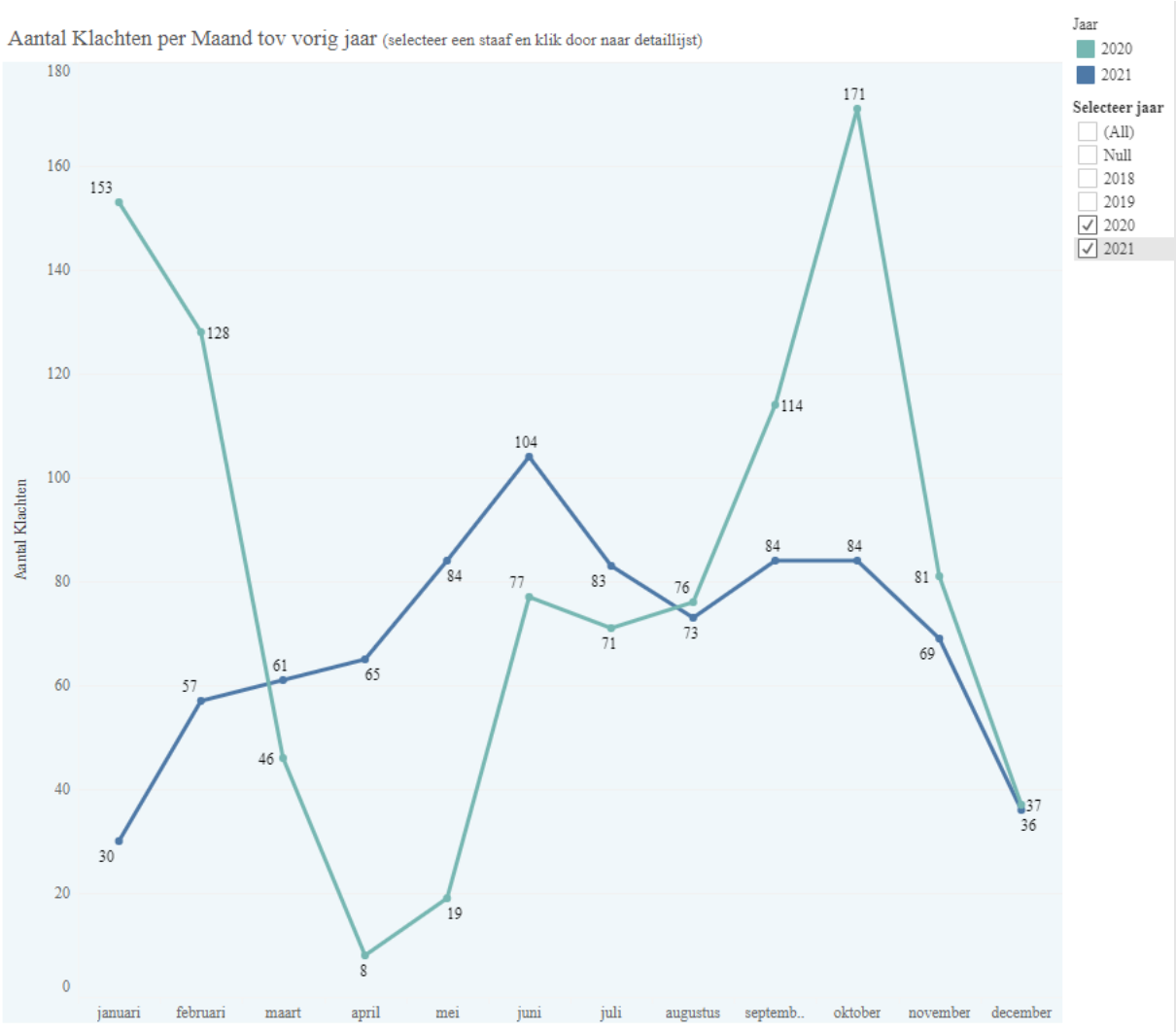
Omschrijving baten	Begroting na wijziging 2021	Realisatie 2021	Verschil begroting /realisatie
Bijdrage deelnemers	€ 902.546	€ 902.546	€ -0
Extra inkomsten doorontwikkeling	€ 145.051	€ 40.879	€ 104.172
Extra inkomsten individuele opdrachten	€ 4.400	€ 11.138	€ -6.738
Overige baten	€ -	€ 6.219	€ -6.219
Totaal	**€ 1.051.997**	**€ 960.782**	***€ 91.215***
Omschrijving lasten			
Personeel	€ 337.534	€ 303.720	€ 33.814
Inhuur	€ 284.641	€ 308.615	€ -23.974
DVO OV-Bureau	€ 46.085	€ 44.410	€ 1.675
DVO Gemeenten	€ 2.100	€ 1.596	€ 504
Bedrijfsvoeringskosten	€ 129.403	€ 96.656	€ 32.747
Projectkosten	€ 169.046	€ 81.758	€ 87.288
Onvoorzien	€ 25.000	€ -	€ 25.000
Totaal	**€ 993.809**	**€ 836.756**	**€ 157.053**
Saldo	**€ 58.188**	**€ 124.026**	**€ -65.838**
Saldo mutatie reserves	**€ -**	**€ -**	**€ -**
Saldo	**€ 58.188**	**€ 124.026**	**€ -65.838**

In deze onzekere omstandigheden is het goed om te constateren dat het mogelijk is gebleken om het jaar binnen de begrotingsruimte af te sluiten. Door de pandemie was 2021 ook een jaar dat onze werkzaamheden anders werden dan we hadden gepland. Hierdoor zijn een aantal projecten niet of later gestart.
De uitdaging in 2022 wordt om deze achterstand weg te werken en hiervoor hebben we tijdelijke extra capaciteit nodig.

Hofsteenge Zeeman Groep B.V.
Voor waarmerkingsdoeleinden
behorend bij controleverklaring
d.d. 16 februari 2022

Kerngegevens aantal klachten per maand

Onderstaande tabel is een overzicht van het aantal klachten per maand. Door de pandemie zijn ze niet representatief, maar de grafiek geeft de effecten van de diverse maatregelen duidelijk weer.



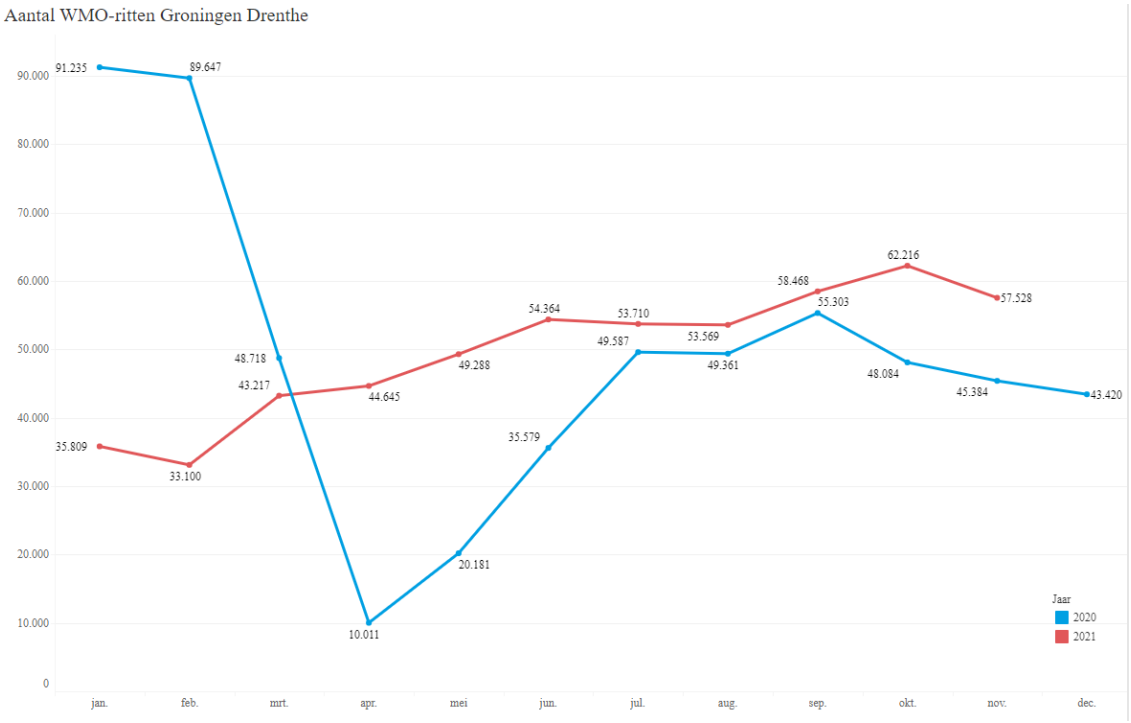
Hofsteenge Zeeman Groep B.V.
Voor waarmerkingsdoeleinden
behorend bij controleverklaring
d.d. 16 februari 2022

Kerngegevens Wmo-vervoer

De onderstaande tabel geeft een totaalbeeld van het aantal ritten, reizigers, kilometers en de kosten voor het Wmo-vervoer 2021.

Kerngegeven WMO vervoer 2021	centraal Groningen	Noord Groningen	Noordmidden Drenthe	Oost Groningen	Zuidoost Drenthe	Zuidwest Drenthe	Zuidwest Groningen	Totaal
Uitgevoerde ritten	109.481	78.096	65.665	88.995	142.978	62.855	45.105	593.175
Unieke Reizigers	3.855	3.546	3.467	5.012	5.095	2.098	2.108	25.181
gemiddelde aantal ritten per reiziger	28	22	19	18	28	30	21	24
Gereisde kilometers	472.676	1.028.726	627.178	948.564	1.280.417	486.153	596.862	5.440.576
Gemiddelde ritlengte	4,3	13,2	9,6	10,7	9	7,7	13,2	
kosten Totaal	€ 1.451.328	€ 1.608.992	€ 1.401.524	€ 1.966.004	€ 2.399.406	€ 991.335	€ 946.041	€ 10.764.630
waarvan eigenbijdrage	€ 191.042	€ 237.806	€ 160.657	€ 330.451	€ 365.746	€ 147.270	€ 139.160	€ 1.572.132
Vervoerder	Connexxion	UVO	Connexxion	Connexxion	DVG	DVG	Taxi Nuis	

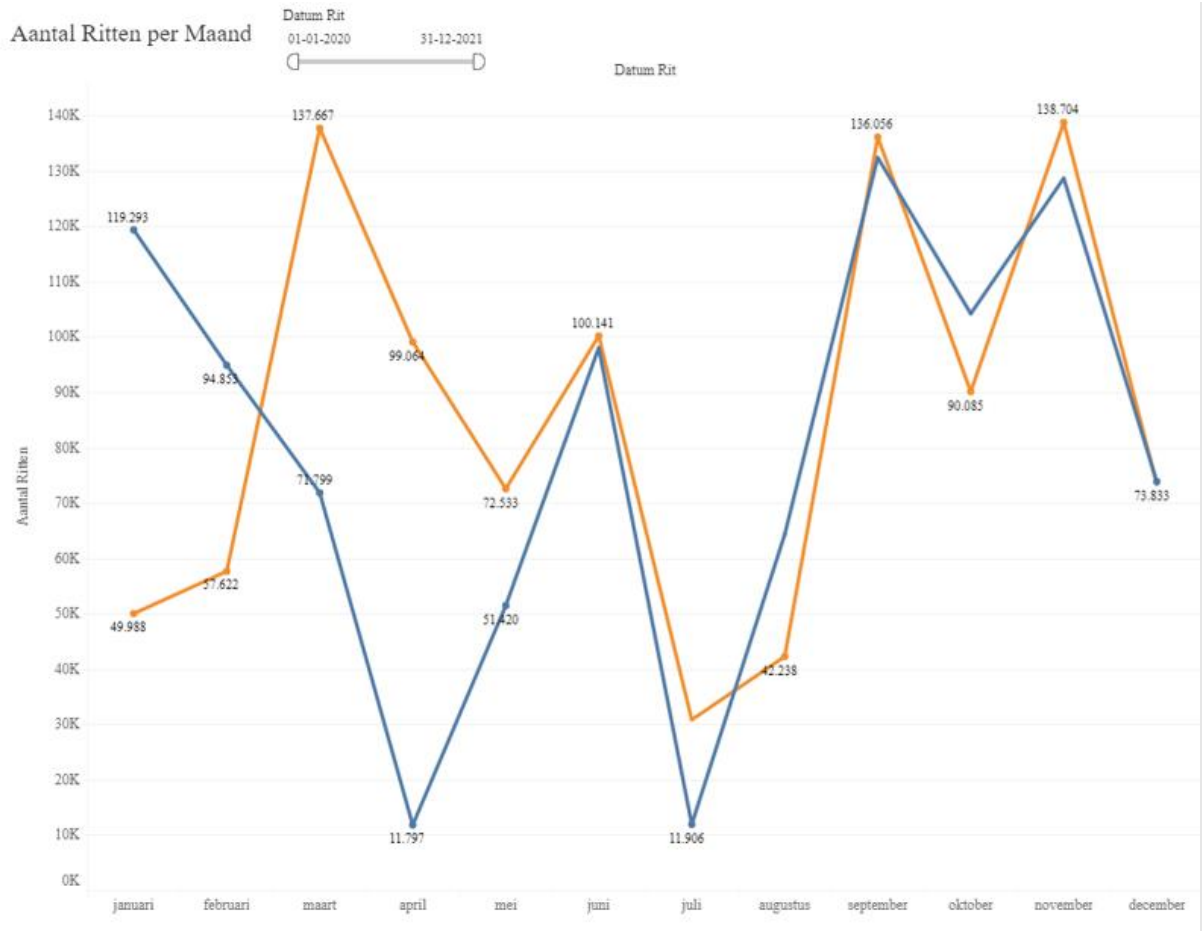
In onderstaande grafiek zijn het aantal Wmo-ritten van 2021 vergeleken met het aantal ritten van 2020.



Hofsteenge Zeeman Groep B.V.
Voor waarmerkingsdoeleinden
behorend bij controleverklaring
d.d. 16 februari 2022

Kerngegevens Leerlingenvervoer

In onderstaande grafiek zijn het aantal ritten voor leerlingenvervoer van 2021 (oranje) vergeleken met het aantal ritten van 2020 (blauw). Door de pandemie zijn ze niet representatief, maar ook deze grafiek geeft de effecten van de diverse maatregelen duidelijk weer.



Hofsteenge Zeeman Groep B.V.
Voor waarmerkingsdoeleinden
behorend bij controleverklaring
d.d. 16 februari 2022

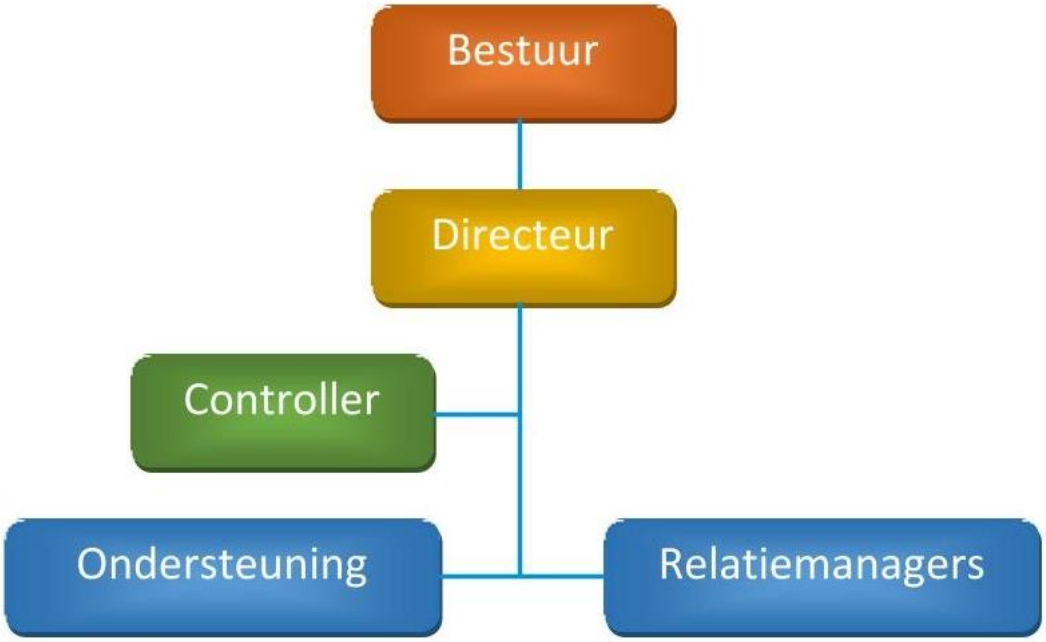
2. Algemene gegevens

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 bestaat uit alle gemeenten (22) 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 gemeenten 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

Hofsteenge Zeeman Groep B.V.
Voor waarmerkingsdoeleinden
behorend bij controleverklaring
d.d. 16 februari 2022

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 gemeenten en het OV-bureau Groningen Drenthe. Zij zijn vertegenwoordigd in een bestuur. Dit bestuur bestaat uit een afgevaardigde per regio en een afgevaardigde van het OV-bureau.
In 2021 zijn er 4 geplande bestuursvergaderingen en 1 ingelaste bestuursvergadering geweest.

Samenstelling bestuur 31 dec 2021	
Wethouder gemeente Groningen	I. Jongman
Wethouder gemeente Westerkwartier	P. van der Zwan v.v. B. Nederveen
Wethouder gemeente het Hogeland	M. de Visser
Wethouder gemeente Stadskanaal	G. Brongers-Roffel
Wethouder gemeente Noordenveld	K. Ipema
Wethouder gemeente Meppel	H. ten Hulscher
Wethouder gemeente Emmen	G. Rink
Directeur OV-bureau Groningen Drenthe	W. Mol en E. Stoker (waarnemend)

Hofsteenge Zeeman Groep B.V.
Voor waarmerkingsdoeleinden
behorend bij controleverklaring
d.d. 16 februari 2022

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 en zijn de opdrachtgevers van de vervoerders. 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 Groningen Drenthe

3.2.1 Complimenten en klachten

Een klacht indienen bij Publiek Vervoer kan op drie verschillende manieren: reizigers kunnen online een klachtenformulier invullen, zij kunnen (gratis) bellen met het klachtenloket of op de website het klachtenformulier downloaden en per post naar Publiek Vervoer sturen.
Per telefoon is het meest laagdrempelig maar online is voor veel reizigers een goed alternatief.
Van de mogelijkheid om per post een klacht in te dienen wordt het minst gebruik gemaakt!

In 2021 hebben we veel aanpassingen gedaan in het klachtenregistratiesysteem. De voornaamste wijzigingen die hebben plaatsgevonden zijn:

- De cockpit is nu dusdanig ingericht dat een koppeling met de BI-tool is gerealiseerd. De lijst met categorien klachten is korter gemaakt en de lijst met oorzaken langer. Op basis hiervan kunnen de bonussen en malussen voor de vervoerders worden berekend.
- Ook is een koppeling tot stand gebracht met de klantendatabase. Na registratie van het pasnummer en de geboortedatum van de pashouder worden de adresgegevens uit de klantendatabase automatisch overgenomen in het klachtenregistratiesysteem.
- De afhandelingsbrieven zijn in aantal uitgebreid en tekstueel aangepast. Bij afhandeling via de mail wordt de brief niet meer als bijlage verstuurd; de tekst staat nu direct in de mail. Indieners van klachten kunnen we nu doorverwijzen naar de juiste kanalen, bijv. zittend ziekenvervoer of leerlingenvervoer.
- Volgens artikel 3 van de Klachtenregeling Publiek Vervoer Groningen Drenthe, moeten klachten binnen 15 werkdagen na de bestelde en/of verreden rit worden ingediend. De mogelijkheid om klachten ouder dan 15 werkdagen in te dienen is niet meer mogelijk. Klagers krijgen dan een melding te zien. Daarnaast is er direct een link zichtbaar naar de klachtenregeling.

Hofsteenge Zeeman Groep B.V.
Voor waarmerkingsdoeleinden
behorend bij controleverklaring
d.d. 16 februari 2022

3.2.2 AVG (privacy wetgeving)

We merken dat in het kader van de AVG de regels steeds strikter worden. Dit heeft geleid tot het moeten instellen van een multifactorautorisatie voor gebruikers van het Dashboard. Deze zal begin 2022 daadwerkelijk ingaan.
Er is inzet geweest van The Privacy Factory die een inventarisatie heeft gemaakt van de opgaven die we hebben in het kader van het voldoen aan de AVG. Om hier meer structureel aandacht aan te kunnen geven is er een contract afgesloten met het bureau Waker die voor ons de rol van privacy officer zal vervullen.

3.2.3 Diensten en ondersteuning

Relatiemanagement

In 2021 zijn de contacten tussen Publiek Vervoer, gemeenten en vervoerders nog intensiever geworden dan dat ze al waren. Het reguliere contractmanagement voorziet in de relatiegesprekken tussen gemeenten en vervoerders, de klachtenafhandeling Wmo, doorontwikkeling en de facturatiecontrole.
Voor alle 7 percelen zijn er meerdere gesprekken per jaar tussen Publiek Vervoer, alle perceelgemeenten en de vervoerder. Er vinden gesprekken plaats tussen Publiek Vervoer en gemeenten en Publiek Vervoer en de vervoerder(s).
Daarnaast vindt iedere twee weken overleg plaats tussen Publiek Vervoer en het kernteam (met een vertegenwoordiger van de gemeenten uit elk perceel) en Publiek Vervoer en de gezamenlijke vervoerders.
Heel veel aandacht was er voor het afstemmen van de herijking van het bestek, de verlenging van de overeenkomst en de continuïteitsbijdrage.
Ook onderwerpen als de nieuwe verordening leerlingenvervoer, invloed van de indicatiestelling op het doelgroepenvervoer, stimulering zelfredzaamheid in het leerlingenvervoer, stimulering van het gebruik regulier OV en de gemaakte video over het doelgroepenvervoer kwamen voorbij.

Impact Corona

Continuïteitsbijdrage

De gevolgen van de Covid pandemie bleven niet beperkt tot 2020. De vervoersvolumes in het publiek vervoer zijn drastisch gedaald. Dit is grotendeels te verklaren door de periode lockdown maar ook door de beperkende maatregelen zoals 1,5 meter afstand houden en verplicht een mondkapje dragen. Dit resulteerde, evenals 2020 in (financiële) gevolgen voor de vervoerders. Voor het jaar 2021 is dan ook door de deelnemers besloten om de Continuïteitsbijdrage (CB) te verlengen tot 1 januari 2022. Er is gekozen voor een scenario waarbij het percentage “vergoeding derving omzet” van 80% is afgebouwd naar 70%. De definitieve afrekening van de CB is onderdeel van de jaarrekening van de individuele vervoerders en gemeenten (opdrachtgever). Dit komt financieel niet tot uitdrukking in de jaarrekening van Publiek Vervoer.

Europese Staatsteun

Om gemeenten te ondersteunen heeft het Rijk naar aanleiding van de landelijke oproep om regionale en lokale doorbetalingsafspraken in het doelgroepenvervoer te maken een gecoördineerde melding van staatssteun bij de Europese Commissie gedaan. De Commissie heeft aan deze melding haar goedkeuring verleend tot 1 oktober 2021. De afzonderlijke deelnemers van Publiek Vervoer zijn verplicht om over 2020 en 2021 een opgave te doen.

Situatie Covid 2021

In 2021 heeft dit geleid tot veel inzet voor afstemming op nationaal niveau en met de vervoerders en deelnemers over bijvoorbeeld continuïteitsbijdragen. Daarnaast zijn er berekeningen gemaakt voor de continuïteitsbijdrage en het adviseren over de daarbij gelden regelgeving. De fluctuatie in het vervoervolume geeft een verstoring in de data voor de trend analyses en heeft effect op de doorontwikkeling.

Hofsteenge Zeeman Groep B.V.
Voor waarmerkingsdoeleinden
behorend bij controleverklaring
d.d. 16 februari 2022

3.2.4 Doorontwikkeling

We hebben na de voorjaarsbijeenkomst de deelnemers van de Samenwerkingsorganisatie geïnterviewd over de bereidheid deel te nemen aan een aantal pilots zoals beschreven in het Smartplan.. De respons daarop was positief, waardoor ingezet is op uitvoering daarvan. Deze pilots zijn niet alleen benoemd in ons Smartplan maar ook opgenomen als bijdrage in de MaaS pilot. Tevens dienen ze als input voor het Europese project Stronger Combined. Er is daarom sprake van een win-win situatie. Het project inclusief reizen is daarbij als eerste ter hand genomen.

Project Inclusief Reizen - mobiliteitsvrijheid

In augustus 2021 is het project Inclusief Reizen gestart met zeven deelnemende gemeenten. De hoofdlijn is dat de Wmo-reiziger niet alleen een pas voor het Wmo-vervoer wordt aangeboden, maar tevens een pas voor het Openbaar Vervoer krijgt. Door de drempel van gebruikmaken van het Openbaar Vervoer te verlagen zal er bewustwording optreden, waardoor Wmo-pashouders onder andere ontdekken dat het Openbaar Vervoer zeer goed toegankelijk is en dat men op deze manier langer zelfstandig mobiel kan blijven. Voor gemeenten is het een mogelijkheid om gerichter in te kunnen spelen op de toename van het aantal ritten door de groei van de leeftijdsgroep 80-jarigen de komende jaren.

750 geselecteerde Wmo-pashouders kunnen deelnemen aan het project. In november hebben pashouders een aanmeldingsbrief en vragenlijst gekregen. Degenen die zich hebben aangemeld krijgen per 1 januari een OV-vervoerspas inclusief een OV-begeleiderspas. Data van reizen zal uitwijzen of er tijdens de duur van een half jaar de reizigers toch enkele keren van het OV gebruik maken, waarbij monitoring aan de zachte kant zal uitwijzen waarom er wel of niet met het OV gereisd wordt. Enige kanttekening is dat de Corona nog steeds parten blijft spelen in ons leven en dit het project kan beïnvloeden. Wanneer blijkt dat dit een erg groot effect heeft op het reizen, zullen we de mogelijkheid openhouden het project te verlengen met een aantal maanden. Deelnemende gemeenten zijn: Aa & Hunze, Assen, Noordenveld, Midden-Drenthe, Tynaarlo, Westerkwartier en Groningen.

Stronger Combined

In het kader van het Europese project Stronger Combined bestond onze inzet uit het deelnemen aan de meetings en ook aan het uitwerken van de projecten uit het Smartplan. Als gevolg van Corona zijn alle projecten, inclusief die van ons, vertraagd. Er is daarom bij de Europese Commissie verlenging aangevraagd en die aanvraag is gehonoreerd. Dit betekent dat het project Stronger Combined eind 2022 afgerond moet zijn. Dit geeft ons ruimte om de projecten volgend jaar ook nog uit te voeren en af te ronden en daarover te rapporteren. De middelen die we vanuit Europa hebben ontvangen voor de uitvoering van deze projecten zijn op de balans in de vooruit ontvangen bedragen geplaatst, zodat ze gebruikt kunnen worden voor de uitvoering van de projecten in 2022.

Bijeenkomsten deelnemers

De voorjaarsbijeenkomst 2021 had als thema MaaS en is in samenwerking met de MaaS provider Arriva georganiseerd. In deze bijeenkomst is MaaS in de breedte behandeld en is in workshops ingegaan op de impact en mogelijkheden die het biedt voor de integratie van doelgroepenvervoer en OV. Ook zijn de projecten die we in het kader van het Smartplan hiervoor klaar hadden staan toegelicht. Dit was een digitale bijeenkomst.

De najaarsbijeenkomst was een fysieke bijeenkomst. In deze bijeenkomst is de stand van zaken van het project Inclusief Reizen gedeeld en is door Johannes van der Mei (eigenaar directeur van Taxi Nuis) ingegaan op hoe Taxi Nuis de Corona-periode heeft ervaren en wat de impact is op de bedrijfsresultaten. Ook is door een medewerker van Arriva ingegaan op de stand van zaken in de MaaS pilot overall.

Hofsteenge Zeeman Groep B.V.
Voor waarmerkingsdoeleinden
behorend bij controleverklaring
d.d. 16 februari 2022

3.2.5 Aanvullende onderwerpen

De herijking en verlenging van de vervoerscontracten heeft lang geduurd, veel langer dan was voorzien. Met name de herijking heeft meer tijd gevraagd. De reden is dat het lang geduurd heeft om consensus te bereiken tussen de 23 deelnemers over de tekst van de documenten. Elk afzonderlijke deelnemer dient daarover besluiten te nemen in het eigen bestuursorgaan en dat vraagt zorgvuldig overleg om een formulering te vinden die passend is voor deze veelheid aan situaties.

Herijking

Doelstelling van het project Herijking is de verbetering van de kwaliteit en dienstverlening voor het vervoer. Tevens om te komen tot een doorontwikkeling en samenwerking in het vervoersmodel publiek vervoer. De doorlooptijd van dit project, is mede door Covid, langer geweest dan de planning. De reden hiervan is dat in de Covid periode een aantal landelijke maatregelingen zijn genomen die ook onderdeel zijn geworden van de herijking. Met ingang van 1 september 2021 is het project afgerond met als resultaat dat alle deelnemers instemmen met het addendum waarin afspraken zijn gemaakt over onderstaande onderwerpen:

- Herijking artikel 22 Vervoerovereenkomst
- Continuïteitsbijdrage(n) COVID-19
- Meerkosten COVID-19
- Bonus/malus/boeteregeling COVID-19

Verlenging vervoerovereenkomst

De huidige overeenkomst publiek vervoer heeft een einddatum van 31 juli 2022. De optie is aanwezig tot het tweemaal éénzijdig, door opdrachtgever, te verlengen met twee aaneengesloten jaren. Het bestuur heeft op 25 maart het principebesluit genomen om op grond van artikel 2.2 de vervoersovereenkomst met een aanééngesloten periode van twee jaar te verlengen. Alle deelnemers hebben besloten om de overeenkomst conform het principebesluit te verlengen.

MaaS-pilot

In het kader van de deelname aan de MaaS-pilot is er (vanuit de pilot) flink geïnvesteerd in het ontwikkelen van een spelregeldatabase Publiek Vervoer waarin alle spelregels die door de afzonderlijke gemeenten worden gehanteerd opgeslagen kunnen worden en gebruikt kunnen worden voor het plannen en controleren van ritten. Er is een koppeling tot stand gebracht met de MaaS app waar reizigers hun reizen kunnen plannen. Ook is in dit kader de koppeling met de vervoerders onder handen genomen en is de inzet dat het oversturen van data over de verreden ritten nu grotendeels automatisch kan gebeuren. Het is dan mogelijk om de data vaker te versturen waardoor er een veel adequater inzicht ontstaat (dagelijkse update in plaats van maandelijkse update is de inzet).
Al deze activiteiten worden gefinancierd vanuit middelen die de provincies in de MaaS pilot beschikbaar hebben gesteld en hebben, afgezien van personele inzet, niet op de begroting van Publiek Vervoer gedrukt.

3.2.6 Overzicht landelijke activiteiten:

Landelijke inclusie-trajecten

Vanuit Publiek Vervoer zijn we direct en actief betrokken bij een aantal landelijke netwerken. Dit jaar is als gevolg van de COVID-pandemie er wel minder gewerkt in het kader van de landelijke Inclusie-trajecten, al speelt inclusie uiteraard wel overal in door. Denk bijvoorbeeld aan de participatie in de MaaS-pilot Groningen Drenthe waarin wij, zeker waar het gaat om het kleinschalig vervoer en het vervoer van mensen met een beperking een belangrijke rol spelen. Als we erin slagen om een goede koppeling in bestanden te maken, waardoor het gebruik van andere vervoersmodaliteiten sterk wordt vereenvoudigd, dan is dit een grote stap. In de eerste plaats voor mensen met een beperking. Deze groep wordt beter in staat gesteld om ketenreizen te maken, toegespitst op de eigen mogelijkheden.

Hofsteenge Zeeman Groep B.V.
Voor waarmerkingsdoeleinden
behorend bij controleverklaring
d.d. 16 februari 2022

Ook voor gemeenten biedt MaaS kansen. De instroom in het Wmo-vervoer zal voor een kleinere groep noodzaak worden als zelfstandig reizen met aangepast vervoer steeds makkelijker planbaar en betaalbaar is. Dit zou betekenen dat het speciaal vervoer voor een steeds kleinere groep echt de enige manier voor vervoer zal zijn. Hiermee komt het behalen van de doelstelling van inclusie en integratie een stap dichterbij.

Zero-Emissie

Wij participeren in diverse landelijke werkgroepen, waarin ook de Ministeries actief zijn. Dit is noodzakelijk om onze groene doelstellingen: ''Zero Emissie in 2025'' te behalen. Technische en praktische zaken moeten hiervoor landelijk en soms in Europees verband worden geregeld. Denk hierbij aan zaken als laadinfra, maar ook de beschikbaarheid van voertuig en accucapaciteit.
Een rolstoelbus met grotere accucapaciteit betekent dat de chauffeur een groot-rijbewijs moet hebben. Dit heeft ook CAO-technisch gevolgen. Hiertoe kan op Europees-niveau een oplossing worden gevonden. Voor wat betreft de BPM voor het personentransport, praten we met de landelijke overheid.

Daarnaast moeten we kijken naar de toekomst. Als elektrisch rijden een tussenfase is voor de overstap naar waterstof, dan is het verstandig om ook daarnaar te kijken. Voor nu wordt elders reeds op bescheiden schaal gereden met waterstofvoertuigen, maar we moeten ook kijken naar de langere termijn. Experimenten met midi-bussen kunnen bijvoorbeeld interessant zijn voor het vervoer van en naar ziekenhuizen en zorginstellingen.

Landelijk opdrachtgeversplatform

We zijn al lange tijd gesprekspartner voor diverse landelijke overheden en andere partijen. Zeker sinds de start van de pandemie hebben we voor diverse overleggen input geleverd. We zien echter ook het belang om de rol als adviseur verder te versterken en te borgen. Mede in dit kader is samen met een aantal andere opdrachtgevers het initiatief genomen om te komen tot een landelijk opdrachtgeversplatform. Het formaliseren van het platform komt steeds dichterbij, waarbij invulling wordt gegeven aan de rol en taak die de VNG vroeger had, maar in steeds mindere mate vervult. Bestuurlijk kunnen we voor de VNG input leveren aan ons bestuurslid, wethouder Inge Jongman van de Stad Groningen.

COVID-19

Vanaf het begin van de pandemie vervullen we een rol in de advisering voor de Ministeries, VNG, OMT en andere partijen waar het gaat om het doelgroepenvervoer. Hierdoor zijn we ook rechtstreeks betrokken bij het opstellen van vervoerprotocollen, de steunmaatregelen en bij het Europees overleg inzake staatssteun. Uiteraard geldt ook dat we kunnen beïnvloeden, maar niet rechtstreeks verantwoordelijk zijn voor de besluitvorming. Nu de pandemie aanhoudt, blijft het ook noodzakelijk om hierin actief betrokken te zijn.

TX-keurmerk

Publiek Vervoer is als expert aangesloten bij de Commissie van Experts voor TX-keur. Hierdoor zijn we rechtstreeks betrokken bij alle besluiten rondom dit kwaliteitskeurmerk dat door al onze gecontracteerde aanbieders wordt gedragen. Het is binnen de branche een zeer belangrijk keurmerk, dat toeziet op kwaliteit van voertuigen, dienstverlening en opleidingen.

NEA-index

De VNG is niet langer actief in het traject rondom de NEA-index. Vanuit Publiek Vervoer zijn wij mede namens het opdrachtgeversplatform als deelnemer bij dit traject betrokken. Deze index is gekoppeld aan onze overeenkomsten. Het financieel belang van ons is dan ook groot. Door deelname in dit overleg, bieden we tegenwicht aan SFM, de vervoerders en KNV.

Hofsteenge Zeeman Groep B.V.
Voor waarmerkingsdoeleinden
behorend bij controleverklaring
d.d. 16 februari 2022

Overige overlegstructuren

Verder zijn en blijven we actief in diverse andere overlegstructuren. Denk hierbij aan periodieke overleggen met KNV, VNG, de Ministeries, Provincies, AIM, CROW en diverse kennisplatformen. We zien dat onze inbreng daadwerkelijk verandering teweegbrengt, hetgeen ons als Groningen en Drenthe positief in beeld brengt, nieuwe mogelijkheden biedt voor onze inwoners en ruimte biedt voor innovatie.

3.3 Financieel overzicht

Publiek Vervoer heeft geen specifieke programma's, als bedrijfsvoeringsorganisatie zijn alle baten en lasten onder het taakveld Overhead verantwoord.

Algemeen beeld

Hieronder zijn de reguliere bijdragen van alle deelnemers volgens de begroting en realisatie 2021 weergegeven. De bedragen zijn exclusief Btw. De aanvullende bijdragen zijn niet in onderstaande tabel opgenomen.

Bijdragen		Begroting na wijziging 2021	Realisatie 2021	Realisatie 2021 btw
Deelnemers				
Provincie Groningen				
Eemsdelta	4,83%	€ 41.073,00	€ 41.073,00	€ 8.625,33
Groningen	13,22%	€ 112.267,00	€ 112.267,00	€ 23.576,07
Het Hogeland	3,96%	€ 33.650,00	€ 33.650,00	€ 7.066,50
Midden-Groningen	5,43%	€ 46.144,00	€ 46.144,00	€ 9.690,24
Oldambt	4,19%	€ 35.584,00	€ 35.584,00	€ 7.472,64
Pekela	1,32%	€ 11.243,00	€ 11.243,00	€ 2.361,03
Stadskanaal	3,65%	€ 31.039,00	€ 31.039,00	€ 6.518,19
Veendam	2,56%	€ 21.729,00	€ 21.729,00	€ 4.563,09
Westerkwartier	4,23%	€ 35.933,00	€ 35.933,00	€ 7.545,93
Westerwolde	2,60%	€ 22.086,00	€ 22.086,00	€ 4.638,06
Provincie Drenthe				€ -
Aa en Hunze	1,84%	€ 15.598,00	€ 15.598,00	€ 3.275,58
Assen	4,96%	€ 42.100,00	€ 42.100,00	€ 8.841,00
Borger-Odoorn	1,95%	€ 16.598,00	€ 16.598,00	€ 3.485,58
Coevorden	2,93%	€ 24.876,00	€ 24.876,00	€ 5.223,96
De Wolden	1,72%	€ 14.570,00	€ 14.570,00	€ 3.059,70
Emmen	9,63%	€ 81.843,00	€ 81.843,00	€ 17.187,03
Hoogeveen	4,85%	€ 41.223,00	€ 41.223,00	€ 8.656,83
Meppel	2,37%	€ 20.138,00	€ 20.138,00	€ 4.228,98
Midden Drenthe	2,36%	€ 20.073,00	€ 20.073,00	€ 4.215,33
Noordenveld	2,50%	€ 21.232,00	€ 21.232,00	€ 4.458,72
Tynaarlo	2,31%	€ 19.632,00	€ 19.632,00	€ 4.122,72
Westerveld	1,58%	€ 13.407,00	€ 13.407,00	€ 2.815,47
overige bijdragen				
OV-bureau Groningen Drenthe	15,00%	€ 127.418,00	€ 127.418,00	€ 26.757,78
Totaal	*100,0%*	***€ 849.456,00***	***€ 849.456,00***	***€ 178.385,76***

Hofsteenge Zeeman Groep B.V.
Voor waarmerkingsdoeleinden
behorend bij controleverklaring
d.d. 16 februari 2022

3.3.1 Analyse op hoofdlijnen

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

Baten

In het onderstaande overzicht zijn de baten opgenomen.

Omschrijving baten	Begroting na wijziging 2021	Realisatie 2021	Verschil begroting /realisatie
Bijdrage deelnemers	€ 902.546	€ 902.546	€ 0
Extra inkomsten doorontwikkeling	€ 145.051	€ 40.879	€ -104.172
Extra inkomsten individuele opdrachten	€ 4.400	€ 11.138	€ 6.738
Overige baten	€ -	€ 6.219	€ 6.219
Totaal	**€ 1.051.997**	**€ 960.782**	***€ -91.215***

Bijdrage deelnemers

Naast de deelnemersbijdrage zoals deze in de voorgaande tabel staan, hebben wij incidente vergoeding ontvangen voor aanvullende werkzaamheden in het kader van de Corona en voor de licentie van het dashboard .

Stronger Combined

In 2021 is vanuit Stronger Combines een bijdrage toegekend op basis van door ons opgegeven inzet vanuit reguliere formatie. Een deel van deze middelen hebben we nog niet besteed. Deze opbrengst is verantwoord als vooruitontvangen bedragen op de balans.

Overige bijdragen

Betreft een incidentele vergoeding voor projectondersteuning.

Overige baten

Uitbetaling van een belastingrente en bijdrage voor personeelskosten.

Lasten

De lasten bestaan grotendeels uit personele lasten en algehele bedrijfsvoering waaronder huisvesting, IT en algemene kosten vallen. De applicatiekosten voor de complimenten- en klachtenloket zijn met ingang van 2021 ondergebracht onder de bedrijfsvoeringskosten.

In het onderstaande overzicht staan op hoofdlijnen de lasten omschreven.

Omschrijving lasten	Begroting na wijziging 2021	Realisatie 2021	Verschil begroting /realisatie
Personeel	€ 337.534	€ 303.720	*€ 33.814*
Inhuur	€ 284.641	€ 308.615	*€ -23.974*
DVO OV-Bureau	€ 46.085	€ 44.410	*€ 1.675*
DVO Gemeenten	€ 2.100	€ 1.596	*€ 504*
Bedrijfsvoeringskosten	€ 129.403	€ 96.656	*€ 32.747*
Projectkosten	€ 169.046	€ 81.758	*€ 87.288*
Onvoorzien	€ 25.000	€ -	*€ 25.000*
Totaal	**€ 993.809**	**€ 836.756**	**€ 157.053**

Hofsteenge Zeeman Groep B.V.
Voor waarmerkingsdoeleinden
behorend bij controleverklaring
d.d. 16 februari 2022

Personeel

Dit zijn de loonkosten van het personeel en overige kleine algemene personele kosten waaronder opleidingen en reiskosten. Het verschil komt door een openstaande vacature die pas in juli 2021 is ingevuld en minder reiskosten.

Inhuur

We zijn een kleine organisatie en huren voor bepaalde reguliere werkzaamheden en voor specifieke (bedrijfsvoerings-) taken en projecten personeel in. Het afgelopen jaar hebben we naast de reguliere taken, extra inhuur gedaan voor het adviseren bij de continuïteitsbijdrage en voor de AVG.

Packagedeal (DVO) OV-bureau en de gemeente Emmen

Het gaat hier om kosten voor personele ondersteuning, huisvesting en een deel ICT-kosten. Deze ondersteuning levert het OV-bureau en de ondersteuning in personeels- en salarisadministratie wordt verzorgd door de gemeente Emmen. In de DVO is een variabel deel opgenomen en deze is iets lager uitgevallen.

Kosten overige bedrijfsvoering:

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

Projecten:

Dit zijn de kosten (cofinanciering) voor het project Stronger Combined. Vijftig procent van deze kosten worden gedekt vanuit het project. We hebben niet alle taken in 2021 kunnen uitvoeren en dit zullen we doorschuiven.

Onvoorzien :

Bij de begrotingswijziging is een uitvraag gedaan voor extra inzet voor de uitvoering van het Smartplan. Doordat wij onderdelen van het Smartplan hebben uitgevoerd met de middelen van Stronger Combined zijn de middelen van onvoorzien niet ingezet.

Vennootschapsbelasting

In 2019 hebben we afstemming gehad met de Belastingdienst. Er is tot overeenstemming gekomen dat Publiek Vervoer met de huidige activiteiten is vrijgesteld van vennootschapsbelasting. Deze uitspraak is ook voor het jaar 2021 van toepassing.

Hofsteenge Zeeman Groep B.V.
Voor waarmerkingsdoeleinden
behorend bij controleverklaring
d.d. 16 februari 2022

4. Paragrafen

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

- weerstandsvermogen en risicobeheersing
- financiering
- bedrijfsvoering

4.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Weerstandscapaciteit

Op dit moment beschikken we over een beperkt eigen vermogen en bouwen we daardoor geen weerstandsvermogen op. De onvoorziene kosten die niet gedekt kunnen worden uit de huidige budgetten of het resultaat van het boekjaar worden ten laste van de gemeenten en het OV-bureau 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.
- De effecten van de pandemie Covid-19 heeft zijn weerslag op de vraag naar vervoer. De vraag naar speciaal vervoer is ons bestaansrecht.

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.
Doordat alle baten en lasten op dit moment worden afgerekend met de gemeenten en het OV-bureau, bouwen we geen tot een beperkt vermogen op. Het eventueel 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.

<u>Netto schuldquote</u>

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 2021 is het kengetal 17% en voldoet daarmee aan de gestelde norm.

Hofsteenge Zeeman Groep B.V.
Voor waarmerkingsdoeleinden
behorend bij controleverklaring
d.d. 16 februari 2022

Netto Schuldquote

		Realisatie 2021	Begroting 2021	Realisatie 2020
A	Langlopende schulden en vlottende passiva	190.762	50.000	351.785
B	Uitzettingen looptijd < 1 jaar en liquide middelen	355.920	56.000	392.916
	Netto schuld (A-B)	*-165.158*	*-6.000*	*-41.132*
C	Totale baten (cf. art. 17 lid c BBV (dus excl. mutaties reserves)	960.782	1.047.597	980.072
	Netto schuldquote (A-B)/C x 100%	**-17%**	**-1%**	**-4%**

Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen

		Realisatie 2021	Begroting 2021	Realisatie 2020
A	Langlopende schulden en vlottende passiva	190.762	50.000	351.785
B	Verstrekte leningen	0	0	0
C	Uitzettingen looptijd < 1 jaar en liquide middelen	355.920	56.000	392.916
	Netto schuld gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen (A-B-C)	*-165.158*	*-6.000*	*-41.132*
D	Totale baten (cf. art. 17 lid c BBV (dus excl. mutaties reserves)	960.782	1.047.597	980.072
	Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen (A-B-C) / D x 100%	**-17%**	**-1%**	**-4%**

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 46%, 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.

		Realisatie 2021	Begroting 2021	Realisatie 2020
A	Eigen vermogen (cf. art. 42 BBV)	165.158	46.859	41.132
B	Balanstotaal	355.920	392.916	392.916
	Solvabiliteit (A/B) x 100%	46%	12%	**10%**

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 gemeenten en het OV-bureau. 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 2021 is Publiek Vervoer structureel in evenwicht.

Hofsteenge Zeeman Groep B.V.
Voor waarmerkingsdoeleinden
behorend bij controleverklaring
d.d. 16 februari 2022

		Realisatie 2021	Begroting 2021	Realisatie 2020
A	Totale structurele lasten	843.729	843.729	819.677
B	Totale structurele baten	849.456	849.456	826.400
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)	960.782	1.047.597	980.072
	Structurele exploitatieruimte ((B-A) + (D-C))/(E) x 100%	**1%**	**1%**	**1%**

Totaal overzicht

	Realisatie 2021	Begroting 2021	Realisatie 2020
Netto schuldquote	-17%	-1%	-4%
Netto schuldquote gecorr. voor alle verstrekte leningen	-17%	-1%	-4%
Solvabiliteitsratio	46%	12%	10%
Structurele exploitatieruimte	1%	1%	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. Het drempelbedrag wordt als volgt bepaald:

- voor overheidsinstellingen met een begrotingstotaal kleiner of gelijk aan € 500 miljoen is het drempelbedrag gelijk aan 0,75% van het begrotingstotaal, waarbij het drempelbedrag tot 1 juli minimaal € 250.000 bedraagt en vanaf 1 juli 2021 € 1.000.000.
- voor Publiek Vervoer betekent dat een saldo groter dan € 250.000 tot 1 juli en een saldo groter dan € 1.000.000 vanaf 1 juli 2021 moet worden afgeroomd. In het gehele jaar is het saldo op de bankrekening niet hoger geweest dan de gestelde normen.

Liquiditeitenbeheer

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

Rentelasten

De rente wordt berekend aan de hand van het rente percentage op de langlopende geldleningen. Publiek Vervoer heeft geen langlopende geldleningen. Het rentepercentage is daarom 0 %.

Hofsteenge Zeeman Groep B.V.
Voor waarmerkingsdoeleinden
behorend bij controleverklaring
d.d. 16 februari 2022

4.3 Bedrijfsvoering

De paragraaf bedrijfsvoering geeft ten minste inzicht in de stand van zaken en de beleidsvoornemens over de bedrijfsvoering. Publiek Vervoer heeft de ambitie om een organisatie te zijn die een goede invulling geeft aan haar missie en visie.

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

- Een vervolgstap gemaakt in het kader van het voldoen aan de AVG. Er is een herinventarisatie geweest en een werkplan gemaakt. Om hier meer structureel aandacht aan te kunnen geven is er een contract afgesloten met een extern bureau. Zij vervullen voor ons de rol van privacy officer en ondersteunen bij de uitvoering van het werkplan.
- 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 aan een organisatie te voldoen. Deze eisen die aan een bedrijfsvoeringsorganisatie worden gesteld komen overeen aan die van een gemeente.
- De koppelingen met betrekking tot de BI-tool zijn verder geoptimaliseerd.
- Website heeft een nieuwe lay-out gekregen en is beter toegankelijk gemaakt voor onze doelgroep.

Hofsteenge Zeeman Groep B.V.
Voor waarmerkingsdoeleinden
behorend bij controleverklaring
d.d. 16 februari 2022

JAARREKENING





5. Grondslagen

De jaarrekening is opgemaakt met inachtneming van de voorschriften die het Besluit begroting en verantwoording 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

De wetgeving Besluit Begroten en Verantwoorden (BBV) wordt in acht genomen. 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.

Hofsteenge Zeeman Groep B.V.
Voor waarmerkingsdoeleinden
behorend bij controleverklaring
d.d. 16 februari 2022

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 2021 geen stelselwijzigingen voorgedaan.

Consolidatie

In het jaar 2021 is er geen sprake van consolidatie.

Verbonden Partijen

Publiek Vervoer heeft geen verbonden partijen zoals bedoeld in de 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 het Besluit Begroten en Verantwoorden 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.

COVID 19

Het jaar 2021 stond voor het tweede jaar op rij grotendeels in het teken van de pandemie. De vooruitzichten zijn dat de effecten van de pandemie in de komende jaren in meer of mindere mate zichtbaar zullen zijn. Dit heeft door de aard van de organisatie Publiek Vervoer geen directe gevolgen voor de continuïteit. De extra kosten die gemaakt zijn in het kader van Corona hebben geen effect op de cijfers door de doorbelasting aan de deelnemers middels een verzamelfactuur.

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.

Hofsteenge Zeeman Groep B.V.
Voor waarmerkingsdoeleinden
behorend bij controleverklaring
d.d. 16 februari 2022

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	2020 (realisatie)	2021 (begroting primitief)	2021 (begroting na wijziging	2021 (realisatie)
Deelnemersbijdragen	€ 988.689	€ 849.456	€ 902.546	€ 902.546
Extra inkomsten doorontwikkeling	€ 16.985	€ -	€ 145.051	€ 40.879
Extra inkomsten individuele opdrachten			€ 4.400	€ 11.138
Overige opbrengsten	€ 799	€ -		€ 6.219
Totale baten	**€ 1.006.473**	**€ 849.456**	**€ 1.051.997**	**€ 960.782**
Loonsom	€ 234.585	€ 338.703	€ 313.934	€ 291.185
Inhuur	€ 405.899	€ 293.241	€ 284.641	€ 308.615
Reiskosten	€ 545	€ 10.000	€ 10.000	€ 373
Opleidingen	€ 2.117	€ 6.800	€ 6.800	€ 5.422
Algemene personele kosten	€ 657	€ 6.800	€ 6.800	€ 6.740
Personeelslasten	**€ 643.802**	**€ 655.544**	**€ 622.175**	**€ 612.335**
DVO OV-bureau	€ 44.440	€ 46.085	€ 46.085	**€ 44.410**
DVO Emmen	€ 1.521	€ 2.100,00	€ 2.100,00	**€ 1.596**
Dienstverlening overeenkomsten	**€ 45.961**	**€ 48.185**	**€ 48.185**	**€ 46.006**
ICT kosten	€ 59.571	€ 81.000	€ 110.403	€ 33.594
Diensten	€ 14.278	€ 11.000	€ 11.000	€ 9.100
Bedrijfsvoeringskosten	€ 104.472	€ 8.000	€ 8.000	€ 53.962
Bedrijfsvoeringskosten	**€ 178.321**	**€ 100.000**	**€ 129.403**	**€ 96.656**
Projecten	€ 102.315	€ -	€ 169.046	€ 81.758
Overige kosten	**€ -**	**€ 40.000**	**€ 25.000**	**€ -**
Overige kosten	**€ 102.315**	**€ 40.000**	**€ 194.046**	**€ 81.758**
Totale lasten	**€ 970.399**	**€ 843.729**	**€ 993.809**	**€ 836.756**
Saldo van baten en lasten vóór mutatie reserves	**€ 36.074**	**€ 5.727**	**€ 58.188**	**€ 124.026**
Toevoeging en onttrekking reserves				
Toevoeging reserves	€ -	€ -	€ -	€ -
Onttrekkingen reserves	€ -	€ -	€ -	€ -
Saldo van baten en lasten na mutatie reserves	**€ 36.074**	**€ 5.727**	**€ 58.188**	**€ 124.026**

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. Met ingang van 2021 worden de deelnemersbijdragen als één post verantwoord. De lasten zijn onderverdeeld in drie hoofd categorieën: Personeelslasten, Dienstverleningsovereenkomsten, Bedrijfsvoeringskosten en Overige kosten. In 2021 heeft er één begrotingswijziging plaatsgevonden.

Personeelslasten

De categorie Personeel is als volgt onderverdeeld:

- loonsom
- inhuur
- overige personeelskosten
    - De kosten voor de nieuwe CAO 2021 (€ 4.923) worden in 2022 uitbetaald en zijn verantwoord bij de algemene personele kosten.

Hofsteenge Zeeman Groep B.V.
Voor waarmerkingsdoeleinden
behorend bij controleverklaring
d.d. 16 februari 2022

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

- onvoorzien
- projecten

6.2 Incidentele baten en lasten

Incidentele baten

Voor het boekjaar 2021 zijn de incidentele baten als volgt te rubriceren:

• aanvullende werkzaamheden ivm Corona en licentie dashboard	€ 53.000.
• Voor Stronger Combined	€ 40.879
• Extra projectondersteuning	€ 11.138
• Belastingrente	€ 6.219

Incidentele lasten

Voor het boekjaar 2021 zijn de incidentele lasten als volgt te rubriceren:

• Project Stronger Combined	€ 81.758
• Extra inzet mbt Corona	€ 41.189
• Licentie Dashboard	€ 11.904

Mutaties in Onvoorzien

Publiek Vervoer heeft voor 2021 een bedrag van € 40.000 opgenomen voor onvoorziene kosten. Bij de begrotingswijziging is een uitvraag gedaan om hiervan € 25.000 in te zetten voor het Smartplan. In 2021 konden we niet alle punten uitvoeren, maar de punten die we hebben uitgevoerd, konden we combineren met Stronger Combined. De uitgaven voor deze onderdelen pasten binnen de kaders van het project Stronger Combined en daarom zijn de middelen van onvoorzien niet ingezet.

6.3 Verschil begroting en jaarrekening

Omdat de begroting klein van omvang is, hebben we in de paragraaf 3.3.1 “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.

Hofsteenge Zeeman Groep B.V.
Voor waarmerkingsdoeleinden
behorend bij controleverklaring
d.d. 16 februari 2022

7. Balans

7.1 Balans

Activa		*(bedragen x € 1.000)*
	31-dec-21	**31-dec-20**
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*	*125*
Vorderingen op openbare lichamen	55	125
Overige vorderingen	1	0
Uitzettingen in 's Rijks schatkist	41	
Overlopende activa	*9*	*18*
Voorschotten overige Nederlandse overheidslichamen	0	0
Overige vooruitbetaalde bedragen	9	18
Liquide middelen	*250*	*250*
kas- en banksaldi	250	250
Totaal vlottende activa	**356**	**393**
Totaal	***356***	***393***

Hofsteenge Zeeman Groep B.V.
Voor waarmerkingsdoeleinden
behorend bij controleverklaring
d.d. 16 februari 2022

Passiva

(bedragen x € 1.000)

	31-dec-21	31-dec-20
Eigen vermogen		
Algemene reserve	16	5
Bestemmingsreserve	25	0
Gerealiseerd resultaat	124	36
Totaal eigen vermogen	***165***	***41***
Voorzieningen	0	0
vaste schulden met een rente-typische looptijd van een ≥ 1 jaar	0	0
Totaal vaste passiva	**165**	**41**
Vlottende passiva		
Netto-vlottende schulden	*45*	*248*
Banksaldi Schatkistbankieren	0	76
Kasgeldleningen	0	0
Overige schulden	45	172
Overlopende passiva	*146*	*104*
Voorschotten overige Nederlandse overheidslichamen	105	26
Verplichtingen die in het begrotings-jaar zijn opgebouwd en die in het volgende jaar tot betaling komen	41	78
Totaal vlottende passiva	**191**	**352**
Totaal	***356***	***393***

Hofsteenge Zeeman Groep B.V.
Voor waarmerkingsdoeleinden
behorend bij controleverklaring
d.d. 16 februari 2022

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. Het betreft debiteuren voor een saldo van € 982, vooruit ontvangen facturen voor een saldo van € 9.404, vorderingen op openbare lichamen van € 54.898 en saldo schatkistbankieren van € 40.676.

Banksaldo en schatkistbankieren

Schatkistbankieren

De berekening van het drempelbedrag betreft 0,75% van het (primitieve) begrotingstotaal (€ 849.457) is € 6.371 . Met een minimaal drempelbedrag van € 250.000 tot 1 juli en een minimaal drempelbedrag van € 1.000.000 vanaf 1 juli 2021.
Gedurende de gehele looptijd heeft er geen overschrijding plaatsgevonden van het drempelbedrag.

Passiva

Eigen vermogen

Het eigen vermogen betreft het saldo van voorgaande boekjaren € 41.132 en het positieve resultaat 2021 € 124.026.
De algemene reserve ad € 16.131 bestaat uit het niet bestemde deel van resultaat van het jaar 2020 € 11.075 en de reeds bestaande reserve uit 2019 van € 5.057. Daarnaast is er met de jaarrekening 2020 een bestemmingsreserve gevormd t.b.v. het Smartplan van € 25.000. Er heeft in 2021 geen mutatie op de reserves plaatsgevonden.

Vlottende passiva

Onder de vlottende passiva worden de kortlopende schulden en de vooruit ontvangen bedragen dan wel de nog te betalen bedragen verantwoord. Daarnaast is het vooruit ontvangen subsidiebedrag van Stronger Combined opgenomen in de vlottende passiva. Dit bedrag is als volgt opgebouwd:

Onderwerp	Saldo 31-12-2020	Uitgaven	Inkomsten	Saldo 31-12-2021
Stronger Combined	€ 25.809	€ 40.879	€ 120.398	€ 105.328

Niet uit de balans blijkende verplichtingen en rechten

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

	Looptijd	Laatste jaar	Bedrag	Opmerkingen
HZG accountants	3 jaar	2024	€ 9.000	
Reeleaf	1 jaar	2022	€ 7.500	
Tableau International U.C.	1 jaar	2022	€ 8.500	bedrag afhankelijk van wisselkoers Amerikaanse dollar

Hofsteenge Zeeman Groep B.V.
Voor waarmerkingsdoeleinden
behorend bij controleverklaring
d.d. 16 februari 2022

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

Hofsteenge Zeeman Groep B.V.
Voor waarmerkingsdoeleinden
behorend bij controleverklaring
d.d. 16 februari 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	€ 960.782,11	€ 836.756,05	€ 124.026
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		€ 124.026	€ -124.026
0.0	**Bestuur en ondersteuning**	**€ 960.782**	**€ 960.782**	**€ -**
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	**€ 960.782**	**€ 960.782**	**€ -**

Hofsteenge Zeeman Groep B.V.
Voor waarmerkingsdoeleinden
behorend bij controleverklaring
d.d. 16 februari 2022

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	57%	Jaarstukken 2021	2021	Peildatum 31-12-2021
0. Bestuur en ondersteuning	Overhead	% van totale lasten	100%	Jaarstukken 2021	2021	Peildatum 31-12-2021

De beleidsindicatoren geven een mogelijkheid tot vergelijking tussen gemeenten en/of gemeenschappelijke regelingen. De overige beleidsindicatoren zijn niet van toepassing op Publiek Vervoer.

Hofsteenge Zeeman Groep B.V.
Voor waarmerkingsdoeleinden
behorend bij controleverklaring
d.d. 16 februari 2022

BIJLAGE 4

Wet Normering Topinkomens (WNT)

WNT-verantwoording 2021 Publiek Vervoer Groningen Drenthe

De WNT is van toepassing op Publiek Vervoer Groningen Drenthe.

Bezoldiging topfunctionarissen

1a. Leidinggevende topfunctionarissen met dienstbetrekking en leidinggevende topfunctionarissen

bedragen x € 1	**Jan Bos**
Functiegegevens[5]	Algemeen directeur
Aanvang[6] 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]
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag[11]	N.v.t.
Bezoldiging	128.346
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 2020	
Functiegegevens[5]	Algemeen directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2020	[01/01] – [31/12]
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)[7]	[1,0]
Dienstbetrekking?[8]	[ja]
Bezoldiging[9]	
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	106.644
Beloningen betaalbaar op termijn	19.230
Subtotaal	*125.874*
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum[10]	[201.000]
Bezoldiging	125.874

Hofsteenge Zeeman Groep B.V.
Voor waarmerkingsdoeleinden
behorend bij controleverklaring
d.d. 16 februari 2022

Topfunctionarissen met een bezoldiging van €1.700 of minder

Naam topfunctionaris	Functie
J. Jongman	Algemeen bestuurslid
B. Nederveen	Algemeen bestuurslid
P. van der Zwan	Algemeen bestuurslid (vervanger)
W. Mol	Algemeen bestuurslid (tot 1-10-21)
E. Stoker	Algemeen bestuurslid a.i.
G. Brongers-Roffel	Voorzitter
K. Ipema	Algemeen bestuurslid
H. ten Hulscher	Algemeen bestuurslid
M. de Visser	Algemeen bestuurslid
G. Rink	Algemeen bestuurslid

Publiek Vervoer Groningen Drenthe verstrekt geen vergoedingen aan haar bestuurders.

Overige rapportageverplichtingen op grond van de WNT

Naast de hierboven vermelde topfunctionarissen zijn er geen overige functionarissen met een dienstbetrekking die in 2021 een bezoldiging boven het individueel toepasselijk drempelbedrag hebben ontvangen.

Hofsteenge Zeeman Groep B.V.
Voor waarmerkingsdoeleinden
behorend bij controleverklaring
d.d. 16 februari 2022

BIJLAGE 5

Begrotingsrechtmatigheid

Bij de toetsing van begrotingsafwijkingen kunnen tenminste de volgende "soorten" begrotingsafwijkingen worden onderkend:	Onrechtmatig, maar telt niet mee voor het oordeel	Onrechtmatig, en telt mee voor het oordeel
Kostenoverschrijdingen betreffende activiteiten die niet passen binnen het bestaande beleid en waarvoor men tegen beter weten in geen voorstel tot begrotingsaanpassing heeft ingediend. Bijvoorbeeld de doelgroep c.q. de activiteiten zijn in de praktijk aantoonbaar ruimer geïnterpreteerd dan in regelgeving (subsidieregeling, -verordening) was gedefinieerd.		x
Kostenoverschrijdingen die passen binnen het bestaande beleid, maar waarbij de accountant ondubbelzinnig vaststelt dat die ten onrechte niet tijdig zijn geautoriseerd. Bijvoorbeeld: de verwachte kostenoverschrijding op jaarbasis was via tussentijdse informatie al wel bekend, maar men heeft geen voorstel tot begrotingsaanpassing ingediend en dit is in strijd met de budgetregels zoals afgesproken met de raad.		x
Kostenoverschrijdingen die geheel of grotendeels worden gecompenseerd door direct gerelateerde opbrengsten, bijvoorbeeld via subsidies of kostendekkende omzet.	x	
Kostenoverschrijdingen bij open einde (subsidie)regelingen. Vaak blijkt vanwege dit open karakter in het kader van het opmaken van de jaarrekening een (niet eerder geconstateerde) overschrijding.	x	
Kostenoverschrijdingen die worden gecompenseerd door extra inkomsten die niet direct gerelateerd zijn. Over de aanwending van deze extra inkomsten heeft de raad nog geen besluit genomen		x
Kostenoverschrijdingen betreffende activiteiten welke achteraf als onrechtmatig moeten worden beschouwd omdat dit bijvoorbeeld bij nader onderzoek van de subsidieverstrekker, belastingdienst of een toezichthouder blijkt (bijvoorbeeld een belastingnaheffing). Het zal hier in de praktijk vaak gaan om interpretatieverschillen bij de uitleg van wet- en regelgeving die na het verantwoordingsjaar aan het licht komen. Er zijn dan geen rechtmatigheidsgevolgen voor dat verantwoordingsjaar. Wel zal de gemeente er voor moeten zorgen dat de overschrijdingen getrouw in de jaarrekening worden weergegeven. Ook kunnen er gevolgen zijn voor het lopende jaar.		
Geconstateerd tijdens verantwoordingsjaar		x
Geconstateerd na verantwoordingsjaar	x	
Kostenoverschrijdingen op activeerbare activiteiten (investeringen ofwel totaal geautoriseerd krediet) waarvan de gevolgen voornamelijk zichtbaar worden via hogere afschrijvings- en financieringslasten in het jaar zelf of pas in de volgende jaren.		
Jaar van investeren		x
Afschrijvings- en financieringslasten in latere jaren	x	

Hofsteenge Zeeman Groep B.V.
Voor waarmerkingsdoeleinden
behorend bij controleverklaring
d.d. 16 februari 2022