

Geachte leden van de Groningse en Drentse colleges en gemeenteraden.

Hierbij bieden wij u de kaderbrief 2021 van Publiek Vervoer Groningen Drenthe (PVG D) aan. Met de kaderbrief start de jaarlijkse beleids- en begrotingscyclus voor het jaar 2021. In deze brief schetsen wij de ontwikkelingen die van invloed zijn op de begroting 2021. Wij gaan in op de inhoudelijke ontwikkelingen en reiken u financiële kaders aan, waarmee wij rekening houden bij het opstellen van onze begroting.

Algemeen Publiek Vervoer Groningen Drenthe

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 diverse vormen van vrijwilligersvervoer;
- anderzijds het doelgroepenvervoer zoals Wmo-vervoer, Leerlingenvervoer en vervoer in het kader van de Participatiewet.

Publiek Vervoer is een gemeenschappelijke regeling van de 24¹ gemeenten in Groningen en Drenthe en het OV-bureau Groningen Drenthe.

De Samenwerkingsorganisatie Publiek Vervoer is een gemeenschappelijke regeling die gericht is op uitvoering: een bedrijfsvoering organisatie. Er vindt geen beleidsvorming plaats. Dat is uitsluitend aan de gemeenten en de provincies voorbehouden. Wel is het zo dat de GR een schat aan kennis, data en ervaring verzamelt die gebruikt gaat worden om gemeenten te adviseren over hoe beleid verbeterd en effectiever of efficiënter kan worden.

Doelen en opgaven Publiek Vervoer Groningen Drenthe

Publiek Vervoer is opgericht eind maart 2018. Het doel van Publiek Vervoer 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.

Het Publiek Vervoer neemt de volgende taken voor haar rekening: contractbeheer, klachtenloket en 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.

Realisatie doelen en opgaven

In 2019 lag de nadruk op het fijn slijpen van de daadwerkelijke uitvoering. Daarmee is de basis gelegd voor verdere doorontwikkeling.

In 2020 zal de nadruk liggen op het door ontwikkelen van het vervoerssysteem tot een meer integraal systeem waarbij OV en Publiek Vervoer meer met elkaar verweven zullen zijn. Een belangrijk voertuig hierbij zal de MaaS pilot zijn.

Doorontwikkeling zal niet alleen vorm krijgen in het ontwikkelen van ICT- toepassingen om de reiziger beter te bedienen, maar zal ook vorm krijgen in het integreren van verschillende vervoersvormen. Niet alleen binnen Publiek Vervoer, maar ook tussen Publiek Vervoer en Openbaar Vervoer.

Ook is in 2018, 2019 en 2020 een grote hoeveelheid data verzameld waarin allerlei informatie opgesloten ligt die gemeenten kunnen gebruiken om hun beleid te verbeteren.

¹ Per 1 januari 2021 vindt een herindeling plaats van de gemeenten Appingedam, Delfzijl en Loppersum. De gemeenschappelijk regeling Publiek Vervoer bestaat dan uit 22 gemeenten en het OV-bureau Groningen Drenthe



In 2019 is de BI-tool ontwikkeld. Deze wordt verder ontwikkeld in 2020. In 2021 zal deze tool gebruikt worden als een basis in de kennis en adviesfunctie richting gemeenten. De inzet kan dan gericht worden op ondersteuning van beleidsontwikkeling met niet alleen analyses maar ook prognoses over effecten van beleid. Immers er is dan bijna 3 jaar aan ritgegevens (circa 4 miljoen ritten) opgeslagen in de Bi-tool.

In 2021 lopen de EU programma's G-Patra en Stronger Combined af. Er zal daarom in 2021 inzet gepleegd worden op het binnenhalen van nieuwe subsidies. Deze zullen met name gericht worden op het inzetten op verdere doorontwikkeling van het systeem. Afhankelijk van de vorderingen van de MaaS pilot die in 2020 van start zal gaan en in 2021 doorloopt zal aansluiting gezocht worden bij het Maas concept zoals het zich dan in Groningen en Drenthe ontwikkeld.

Het contract met de vervoerders duurt vier jaar. Daarna zijn er twee opties van verlenging voor elk twee jaar. Dit betekent dat de eerste termijn van vier jaar afloopt eind 2022. In 2021 zal daarom een keuze gemaakt moeten worden om opnieuw aan te besteden of om te verlengen. Indien gekozen wordt voor opnieuw aanbesteden zal er een proces starten van bestek schrijven, aanbesteden, gunnen en implementeren. De doorlooptijd van deze processen is zodanig dat hier in 2021 mee begonnen moet worden willen de nieuwe contracten op 1 januari 2023 ingaan.

Er zal in 2021 een evaluatie naar Publiek Vervoer zelf plaatsvinden en een klanttevredenheidsonderzoek.

Bovenstaande zaken laten natuurlijk onverlet dat er aandacht nodig blijft voor de kwaliteit van het vervoer.

Financiële kaders

Naast deze ontwikkelingen, die we meer concreet uitwerken in onze begroting maken we graag een paar heldere financiële afspraken met u, waarmee wij rekening houden bij het opstellen van onze begroting.

Ons algemeen kader is:

- We vragen compensatie voor stijgingen van lonen en andere prijzen, maar we gebruiken daarvan alleen wat we echt nodig hebben; het verschil verrekenen we met de gemeenten.
- We voeren een sober reservebeleid en zorgen ervoor dat er geen grote hoeveelheden geld op de plank ligt. Voor kleine verschillen in de bedrijfsvoering houden we een algemene reserve aan die niet meer bedraagt dan 5% van de totale begroting.
- Voor onze additionele taken houden wij een risicoreserve aan die gemaximeerd is. De hoogte ervan wordt onderbouwd door een risicoanalyse, die wordt uitgewerkt in onze begroting.



Concreet voor 2021 betekenen bovenstaande kaders het volgende:

Indexering:

Indexering vindt plaats op basis van de indexen die gepubliceerd worden in de Macro Economische Verkenning 2019 van het Centraal Economisch Plan (CPB). De volgende twee indexen zijn relevant voor PVGD voor het jaar 2021:

De loonvoet sector overheid	2.9%
Prijs netto materiële overheidsconsumptie	1.8%
Gewogen indexering	2.8%

De lasten van PVGD zijn voor 90% gerelateerd aan de loonvoet sector overheid en voor 10% aan de prijs netto materiële overheidsconsumptie. Hiermee wordt een gewogen index voor de begroting van 2021 bepaald. Het werkelijke indexcijfer kan aanleiding zijn voor een begrotingswijziging gedurende het jaar.

Reservebeleid

Publiek Vervoer Groningen Drenthe heeft op het moment van schrijven geen reserves om eventuele initiatieven of tegenvaller op te kunnen vangen. Alle kosten die boven het begrotingssaldo stijgen komen direct ten laste van de deelnemers. Om dit risico te verkleinen en een grotere armslag te hebben streeft PVGD naar een reserve van 5%. Op een begrotingstotaal van € 800.000 komt dit neer op € 40.000.

De vennootschapsbelasting (VPB)

Er wordt als uitgangspunt gehanteerd dat onze activiteiten niet of nauwelijks tot VPB heffing leiden. Publiek Vervoer is in overleg met de belastingdienst om hierover een definitieve uitspraak te krijgen.

Onze baten

Publiek Vervoer Groningen Drenthe heeft momenteel alleen de deelnemersbijdrage voor de uitvoering van het contractbeheer, klachtenloket en een sobere invulling van de kennis en adviesfunctie.

Om de doorontwikkeling goed vorm te kunnen geven wordt gebruik gemaakt van aanvullende financiering uit Interreg North Sea Region “Stronger Combined”.

Werkbudget

In de afgelopen jaren worden kleinere uitgaven die buiten de begroting vallen rechtstreeks gefactureerd aan de deelnemers. Bij de opstelling van de begroting voor 2021 is te overwegen om deze bedragen te analyseren en te vertalen in een (klein) werkbudget om op die manier administratieve lasten bij deelnemers en GR te verkleinen.

Namens het bestuur van
Samenwerkingsorganisatie Publiek Vervoer Groningen Drenthe,

G. Brongers-Roffel,
voorzitter

J. Bos,
directeur

