

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 vervoerssysteem 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 | Vershil 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 | Vershil 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 bevologenheid 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.

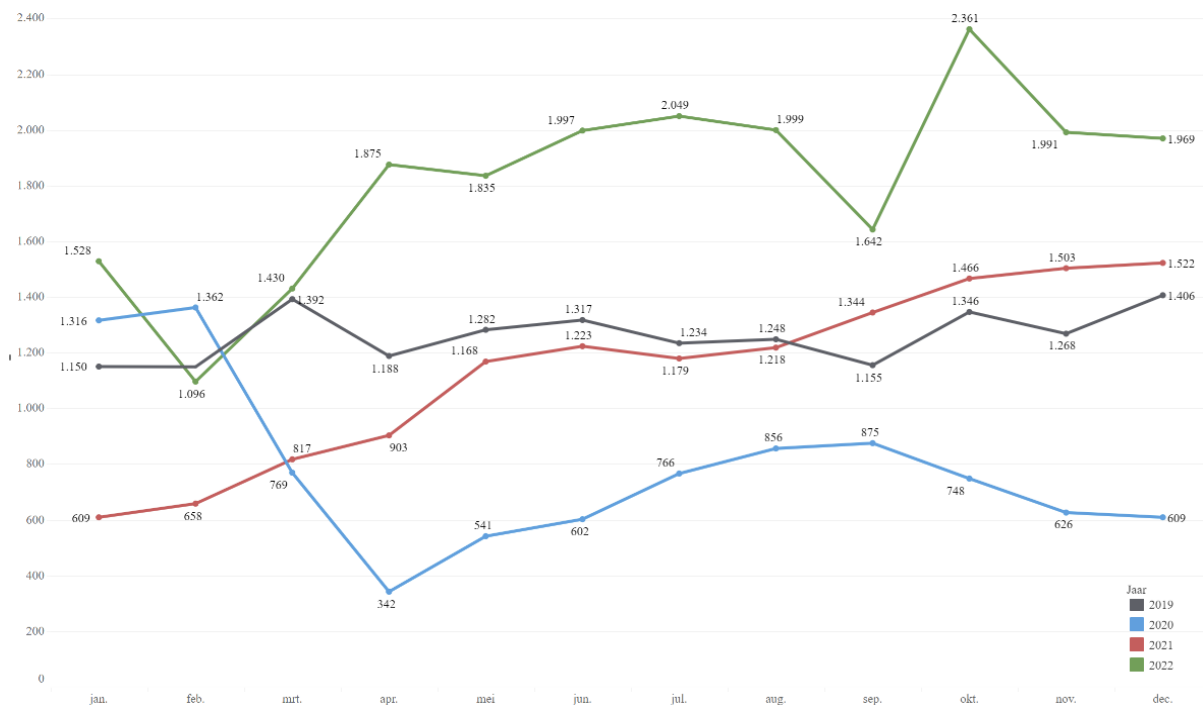
Kerngegevens aantal klachten per maand

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

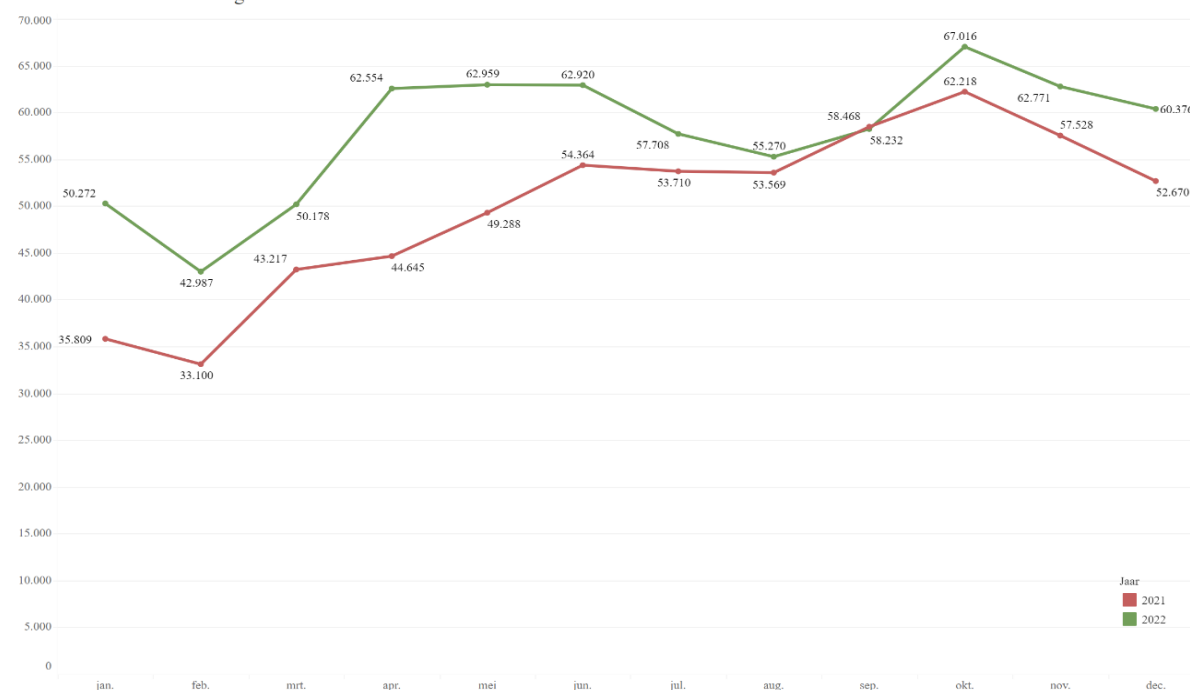
In de onderstaande tabel geeft een totaalbeeld van het aantal ritten, reizigers, kilometers en de kosten voor het Wmo-vervoer 2022

| 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 |
| Gereide 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 | Connexion | UVO | DVG | Connexion | DVG | Taxi Nuis (*) | Connexion | |

(*) 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).

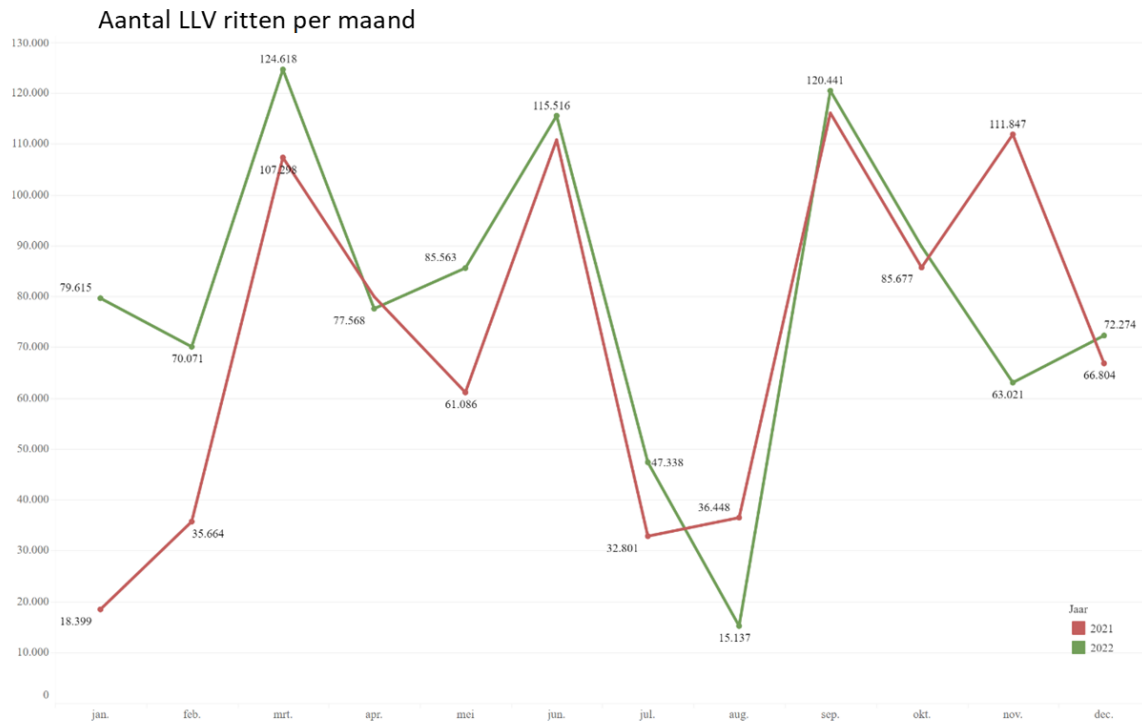
Aantal WMO-ritten Groningen Drenthe



In 2022 zijn er meer Wmo-ritten uitgevoerd dan in 2021. Dit heeft mogelijk te maken met de lockdown als gevolg van de coronapandemie. 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).



Vooraf 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.

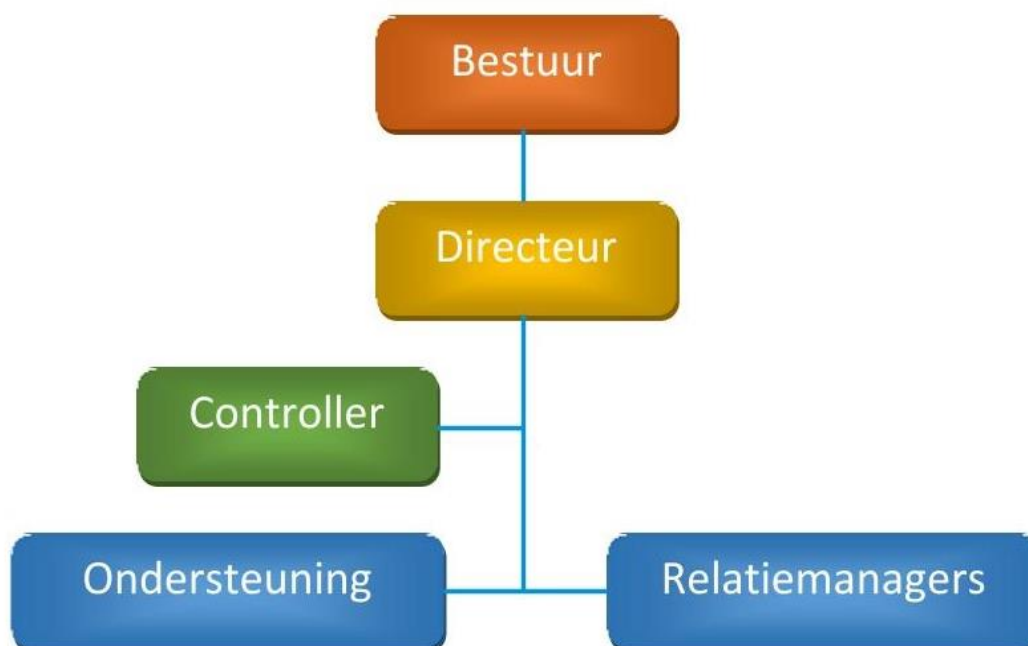
2. Algemene informatie

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.

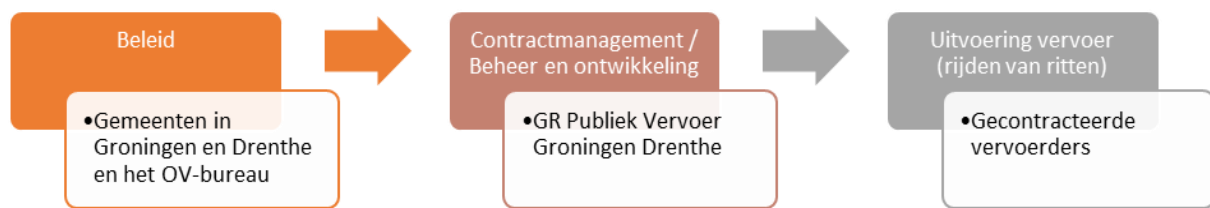
In het jaar 2022 zijn er 4 geplande bestuursvergaderingen en 1 ingelaste bestuursvergadering geweest. Daarnaast hebben er twee bijeenkomsten voor alle betrokken bestuurders en ambtenaren van alle deelnemende gemeenten plaatsgevonden. De eerste bijeenkomst was in het voorjaar. De andere bijeenkomst in 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 Hogeveen namens perceel Zuidwest Drenthe | Dhr. R. Bisschop |
| Wethouder gemeente Emmen namens perceel Zuidoost Drenthe | Dhr. G. Rink (voorzitter) |
| Directeur OV-bureau Groningen Drenthe | Mw. R. Hoorweg |

3. Ontwikkeling, inzicht en opgaven

3.1 Rollen

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



Rolverdeling Publiek Vervoer Groningen Drenthe

3.2 Activiteiten en opgaven Publiek Vervoer

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

Publiek Vervoer Groningen Drenthe heeft drie taken:

- Contractbeheer en relatiemanagement
- Klachtenloket en klantparticipatie
- Kennis- en adviescentrum (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 brandstofprijzen, 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-dashbord 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 consultants (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 | | | |
| <i>Provincie Groningen</i> | | | |
| | | <i>excl btw</i> | <i>totaal incl btw</i> |
| 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 |
| <i>Provincie Drenthe</i> | | | |
| 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 | Vershil 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 | Vershil 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 |
| | <i>Netto schuld (A-B)</i> | <i>-429.892</i> | <i>-23.000</i> | <i>-165.158</i> |
| 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 |
| | <i>Netto schuld gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen (A-B-C)</i> | <i>-429.892</i> | <i>-23.000</i> | <i>-165.158</i> |
| 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 afroaming 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 | Vershil 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 | Vershil 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 onderverdeeld:

- 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

| <i>(bedragen x € 1.000)</i> | | |
|--|-------------------------|-------------------------|
| Activa | <u>31-dec-21</u> | <u>31-dec-22</u> |
| Vaste activa | | |
| Immateriële vaste activa | 0 | 0 |
| Materiële vaste activa | 0 | 0 |
| Financiële vaste activa | 0 | 0 |
| Totaal vaste activa | 0 | 0 |
| Vlottende activa | | |
| <u>Vorraden</u> | 0 | 0 |
| <i>Uitzettingen met een rentetypische looptijd</i> | | |
| <i>korter dan 1 jaar</i> | <u>97</u> | <u>145</u> |
| Vorderingen op openbare lichamen | 55 | 68 |
| Overige vorderingen | 1 | 18 |
| Uitzettingen in 's Rijks schatkist | 41 | 59 |
| <i>Overlopende activa</i> | <u>9</u> | <u>11</u> |
| Voorschotten overige Nederlandse overheidslichamen | 0 | 0 |
| Overige vooruitbetaalde bedragen | 9 | 11 |
| <u>Liquide middelen</u> | <u>250</u> | <u>501</u> |
| kas- en banksaldi | 250 | 501 |
| Totaal vlottende activa | 347 | 658 |
| <i>Totaal</i> | <i>356</i> | <i>658</i> |

| <i>(bedragen x € 1.000)</i> | | |
|---|-------------------------|-------------------------|
| Passiva | <u>31-dec-21</u> | <u>31-dec-22</u> |
| Eigen vermogen | | |
| Algemene reserve | 16 | 60 |
| Bestemmingsreserve | 25 | 105 |
| Gerealiseerd resultaat | 124 | 265 |
| <i>Totaal eigen vermogen</i> | <i>165</i> | <i>430</i> |
| Voorzieningen | 0 | 0 |
| vaste schulden met een rente-typische looptijd van een \geq 1 jaar | 0 | 0 |
| Totaal vaste passiva | 165 | 430 |
| Vlottende passiva | | |
| <i>Netto-vlottende schulden</i> | <u>45</u> | <u>212</u> |
| Banksaldi Schatkistbankieren | 0 | 0 |
| Kasgeldleningen | 0 | 0 |
| Overige schulden | 45 | 212 |
| <i>Overlopende passiva</i> | <u>146</u> | <u>16</u> |
| 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 |
| <i>Totaal</i> | <i>356</i> | <i>658</i> |

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 afroaming 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 blijvende verplichtingen en rechten

De niet uit de balans blijvende 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 Sportaccommodaties | | | € - |
| 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 C 1 | Jan Bos |
| Functiegegevens⁵ | 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] |
| Bezoldiging⁹ | |
| Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen | 112.292 |
| Beloningen betaalbaar op termijn | 20.258 |
| <i>Subtotaal</i> | <i>132.550</i> |
| 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 | |
| Functiegegevens⁵ | Algemeen directeur |
| Aanvang en einde functievervulling in 2021 | [01/01] - [31/12] |
| Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte) ⁷ | [1,0] |
| Dienstbetrekking ⁸ | [ja] |
| Bezoldiging⁹ | |
| Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen | 107.971 |
| Beloningen betaalbaar op termijn | 20.375 |
| <i>Subtotaal</i> | <i>128.346</i> |
| 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.



CONTROLEVERKLARING VAN DE ONAFHANKELIJKE ACCOUNTANT

Aan het bestuur van de gemeenschappelijke regeling Samenwerkingsorganisatie Publiek Vervoer Groningen Drenthe

Verklaring over de in de jaarstukken opgenomen jaarrekening 2022

Ons oordeel

Wij hebben de jaarrekening 2022 van de gemeenschappelijke regeling Samenwerkingsorganisatie Publiek Vervoer Groningen Drenthe te Assen gecontroleerd.

Naar ons oordeel:

- Geeft de in de jaarstukken opgenomen jaarrekening een getrouw beeld van de grootte en de samenstelling van zowel de baten en lasten over 2022 als van de activa en passiva van de gemeenschappelijke regeling Samenwerkingsorganisatie Publiek Vervoer Groningen Drenthe op 31 december 2022 in overeenstemming met het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV).
- Zijn de in deze jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties over 2022 in alle van materieel belang zijnde aspecten rechtmatig tot stand gekomen in overeenstemming met de begroting en met de in de relevante wet- en regelgeving, waaronder eigen verordeningen, opgenomen bepalingen, zoals opgenomen in het normenkader dat is vastgesteld door het bestuur op 30 jun 2022.

De jaarrekening bestaat uit:

1. Het overzicht van baten en lasten over 2022.
2. De balans per 31 december 2022.
3. De toelichting met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen.
4. De bijlage met het overzicht van de gerealiseerde baten en lasten per taakveld.

De basis voor ons oordeel

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens Nederlands recht, waaronder ook de Nederlandse controlestandaarden, het Besluit accountantscontrole decentrale overheden (Bado), het controleprotocol dat is vastgesteld door het bestuur op 30 juni 2022 en de Regeling Controleprotocol WNT 2022 vallen. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie 'Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening'.

Wij zijn onafhankelijk van de gemeenschappelijke regeling Samenwerkingsorganisatie Publiek Vervoer Groningen Drenthe, zoals vereist in de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten (ViO) en andere voor de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA).

Wij vinden dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

Naleving anticumulatiebepaling WNT niet gecontroleerd

In overeenstemming met de Regeling Controleprotocol WNT 2022 hebben wij de anticumulatiebepaling, bedoeld in artikel 1.6a WNT en artikel 5, lid 1, sub n en o Uitvoeringsregeling WNT, niet gecontroleerd. Dit betekent dat wij niet hebben gecontroleerd of er wel of niet sprake is van een normoverschrijding door een leidinggevende topfunctionaris vanwege eventuele dienstbetrekkingen als leidinggevende topfunctionaris bij andere WNT-plichtige instellingen, alsmede of de in dit kader vereiste toelichting juist en volledig is.



Materialiteit

Op basis van onze professionele oordeelsvorming hebben wij de materialiteit voor de jaarrekening als geheel bepaald op € 8.900. De bij onze controle toegepaste goedkeuringstolerantie bedraagt voor fouten 1% en voor onzekerheden 3% van de totale lasten inclusief toevoegingen aan reserves, zoals voorgeschreven in artikel 2 lid 1 Bado.

Daarbij zijn voor de controle van de in de jaarrekening opgenomen WNT-informatie de materialiteitsvoorschriften gehanteerd zoals vastgelegd in de Regeling Controleprotocol WNT 2022. Wij houden ook rekening met afwijkingen en/of mogelijke afwijkingen die naar onze mening voor de gebruikers van de jaarrekening om kwalitatieve redenen materieel zijn, zoals ook bedoeld in artikel 3 Bado.

Wij zijn met het bestuur overeengekomen dat wij aan het bestuur tijdens onze controle geconstateerde afwijkingen boven de € 445 rapporteren alsmede kleinere afwijkingen die naar onze mening om kwalitatieve, of WNT-redenen relevant zijn.

Verklaring over de in de jaarstukken opgenomen andere informatie

Naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij, omvatten de jaarstukken andere informatie, die bestaat uit:

- Het jaarverslag, waaronder de programmaverantwoording en de paragrafen.

Op grond van onderstaande werkzaamheden zijn wij van mening dat de andere informatie met de jaarrekening verenigbaar is en geen materiële afwijkingen bevat.

Wij hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekeningcontrole of anderszins, overwogen of de andere informatie materiële afwijkingen bevat. Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten in de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

Het bestuur is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie, waaronder het jaarverslag in overeenstemming met het BBV.

Beschrijving van verantwoordelijkheden met betrekking tot de jaarrekening

Verantwoordelijkheden van het bestuur voor de jaarrekening

Het bestuur is verantwoordelijk voor het opmaken en getrouw weergeven van de jaarrekening, in overeenstemming met het BBV. Het bestuur is ook verantwoordelijk voor het rechtmatig tot stand komen van de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties, in overeenstemming met de begroting en met de in de relevante wet- en regelgeving opgenomen bepalingen, waaronder eigen verordeningen, zoals opgenomen in het normenkader dat is vastgesteld door het bestuur op 30 juni 2022.

In dit kader is het bestuur tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die het bestuur noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening en de naleving van die relevante wet- en regelgeving mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

Bij het opmaken van de jaarrekening moet het bestuur afwegen of de financiële positie voldoende is om de gemeenschappelijke regeling in staat te stellen de risico's vanuit de reguliere bedrijfsvoering financieel op te vangen. Het bestuur moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de risico's kunnen worden opgevangen toelichten in de jaarrekening.



Het bestuur is verantwoordelijk voor het uitoefenen van toezicht op het proces van financiële verslaggeving van de gemeenschappelijke regeling.

Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een controleopdracht, dat wij daarmee voldoende en geschikte controle-informatie verkrijgen voor het door ons af te geven oordeel.

Onze controle is uitgevoerd met een hoge mate, maar geen absolute mate van zekerheid, waardoor het mogelijk is dat wij tijdens onze controle niet alle materiële fouten en fraude ontdekken.

Afwijkingen kunnen ontstaan als gevolg van fraude of fouten en zijn materieel indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze, afzonderlijk of gezamenlijk, van invloed kunnen zijn op de economische beslissingen die gebruikers op basis van deze jaarrekening nemen. De materialiteit beïnvloedt de aard, timing en omvang van onze controlewerkzaamheden en de evaluatie van het effect van onderkende afwijkingen op ons oordeel.

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, het Bado, het controleprotocol dat is vastgesteld door het bestuur op 30 juni 2022, de Regeling Controleprotocol WNT 2022, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen. Onze controle bestond onder andere uit:

- Het identificeren en inschatten van de risico's
 - dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude;
 - dat baten en lasten alsmede de balansmutaties als gevolg van fouten of fraude niet in alle van materieel belang zijnde aspecten rechtmatig tot stand zijn gekomen, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing.
- Het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van de gemeenschappelijke regeling.
- Het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving, de gebruikte financiële rechtmatigheidscriteria en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door het bestuur en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan.
- Het vaststellen dat de door het bestuur gehanteerde afweging dat de gemeenschappelijke regeling in staat is de risico's vanuit de reguliere bedrijfsvoering financieel op te vangen aanvaardbaar is. Tevens het op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of gemeenschappelijke regeling haar financiële risico's kan opvangen. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen er echter toe leiden dat de gemeenschappelijke regeling de financiële risico's niet kan opvangen;
- Het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen.
- Het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen en of de in deze jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties in alle van materieel belang zijnde aspecten rechtmatig tot stand zijn gekomen.

Wij communiceren met het bestuur onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante bevindingen die uit onze controle naar voren zijn gekomen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing.

Groningen, 23 maart 2023

Eshuis Registeraccountants B.V.
Was getekend: drs. S. Hofsteenge RA



Aan het bestuur van de gemeenschappelijke regeling
Samenwerkingsorganisatie Publiek Vervoer Groningen Drenthe
T.a.v. de heer G. Rink, voorzitter
Postbus 189
9400 AD ASSEN

Laan Corpus den Hoorn 200

9728 JS Groningen

Postbus 8006

9702 KA Groningen

Tel. 088-500 95 00

E-mail info@eshuis.com

Ons kenmerk: 2023.056
Datum: 16 februari 2023
Betreft: Controle jaarrekening 2022

Geachte leden van de raad van het bestuur,

Hierbij ontvangt u de controleverklaring bij de jaarrekening 2022 van uw organisatie alsmede een exemplaar van de gewaarmerkte jaarstukken. Onze controleverklaring hebben wij gedateerd op 23 maart 2023.

In deze brief gaan wij in op de strekking van onze controleverklaring, mogelijke geconstateerde afwijkingen, de bestuurlijke afhandeling van de jaarstukken en rapporteren wij, voor zover dit noodzakelijk of vereist is, over onze bevindingen en adviezen.

Onze bevindingen en opmerkingen daarbij zijn bedoeld om de raad van toezicht te ondersteunen in de controlerende taak.

De indeling van dit rapport is als volgt:

1. De hoofdlijnen van onze controle
2. Bestuurlijke afhandeling en publicatie
3. Resultaat en weerstandsvermogen
4. Controlebevindingen
5. Overzicht van niet-gecorrigeerde controleverschillen
6. Automatiseringsomgeving
7. Onafhankelijkheid gewaarborgd
8. Afsluiting

Wij benadrukken dat verspreiding van de controleverklaring met handtekening en de gewaarmerkte jaarrekening niet is toegestaan. In hoofdstuk 2 leggen wij uit waarom dat belangrijk is en hoe u aan de publicatieverplichtingen kunt voldoen.



1. DE HOOFDLIJNEN VAN ONZE CONTROLE

| Onderwerp | Bevindingen |
|--|--|
| Strekking van de controleverklaring | Wij verstrekken een goedkeurende controleverklaring. Dit betreft zowel de getrouwheid van de jaarrekening als de rechtmatige totstandkoming van de baten, lasten en balansmutaties (financiële rechtmatigheid). |
| Resultaat 2022 en vermogenspositie | Publiek Vervoer is een bedrijfsvoeringsorganisatie zonder winstoogmerk. Uw resultaat over 2022 bedraagt € 265.000. Dat is in belangrijke mate verantwoord door de extra inkomsten doorontwikkeling vanuit het project Stronger Combined. Het eigen vermogen bedraagt ultimo 2022 € 430.000. Uw solvabiliteit bedraagt eind 2022 ruim 65% en de liquiditeitsratio's zijn ruim voldoende. Op basis van de begroting voor de komende periode, uw weerstandsvermogen en de aard van de rechtspersoon gemeenschappelijke regeling, concludeert u dat er geen reden is om te twijfelen aan de continuïteit van uw organisatie. |
| Verslaggeving en WNT | Uit onze controle blijkt dat de jaarrekening overeenkomstig de verslaggevingsvoorschriften is opgesteld. Wij hebben verder geconcludeerd dat de overige informatie die in de jaarverslaggeving is opgenomen niet inconsistent is met de informatie in de jaarrekening en de door ons verkregen controle-informatie. Tevens hebben wij vastgesteld dat is voldaan aan de WNT. |
| Controleverschillen | Er zijn geen ongecorrigeerde controleverschillen geïdentificeerd. |
| Kwaliteit van de interne beheersing | De complexiteit in uw omgeving neemt toe en van daaruit moet u keuzes te maken bij het inrichten van de interne beheersing. De afweging die gemaakt wordt tussen risico's en beschikbare middelen wordt steeds explicieter ook bestuurlijk gemaakt. U hebt voldoende zicht op risico's in kwetsbare processen zoals de controles in de betaalorganisatie, de inkoopstroom en verwerking van schattingen en correcties via memoriaalboekingen. Mede omdat op onderdelen kan worden gesteund op diensten van deelnemers concluderen wij dat de gemaakte proces- en procedureafspraken in opzet voldoen aan de eisen die daaraan gesteld kunnen worden. Uit onze controles blijken geen tekortkomingen. |
| Signalen van fraude, misbruik en oneigenlijk gebruik | U heeft ons bevestigd dat er in de organisatie geen gevallen zijn gemeld van fraude misbruik en oneigenlijk gebruik. Wij hebben tijdens de controle geen aanwijzingen verkregen dat bij u sprake is van fraude, misbruik of oneigenlijk gebruik. De algemeen geldende verslaggevingsregels vereisen dat hierover uitgebreider gerapporteerd wordt dan voorheen. Bij u gebeurt dit summier en dit vraagt de komende periode meer aandacht. |
| Inkopen en aanbesteden | Wij hebben geen afwijkingen van de geldende aanbestedingsregels geconstateerd. |
| Dataveiligheid en IT | Uw IT-omgeving vraagt steeds meer aandacht en krijgt die ook. De eisen nemen toe maar op alle fronten de norm halen is gelet op uw schaalgrootte uitdagend geworden. U maakt, zoals eerder aangegeven gebruik van de diensten van deelnemers en een externe partij. Wij hebben geen constatering die we in dit verslag onder uw aandacht moeten brengen. |
| Belangrijke schattingen in de jaarrekening | Iedere jaarrekening bevat schattingen bijvoorbeeld in de waardering van vaste activa, vorderingen en het afgrenzen van verplichtingen. De schattingsmethoden zijn ongewijzigd ten opzichte van voorgaand jaar en wij aanvaarden de door u gekozen methoden. |



2. BESTUURLIJKE AFHANDELING EN PUBLICATIE

De bestuurlijke afhandeling van de jaarstukken bestaat uit een aantal stappen. Het bestuur behandelt in de vergadering de jaarstukken, met inbegrip van de jaarrekening en stelt deze vervolgens voorlopig vast. Ter afronding ondertekenen alle leden van het bestuur de jaarrekening. De definitieve vaststelling volgt later dit jaar nadat de jaarrekening door de gemeenten is beoordeeld. Formeel hebben zij echter niet de mogelijkheid om wijzigingen voor te stellen of aan te brengen.

Er zit enige tijd tussen de verzending van de conceptstukken aan het bestuur en de vergadering waarin de vaststelling plaatsvindt. Mochten in die periode omstandigheden blijken die aanpassing van de jaarrekening noodzakelijk maken, dan moet een dergelijke aanpassing nog worden gemaakt. Dat kan ook een gebeurtenis zijn, die effect heeft op uw inschattingen met betrekking tot de continuïteit van de organisatie.

Uiteraard vervalt in die situatie onze toestemming tot openbaarmaking. Dat geldt ook in geval de jaarrekening om andere redenen gewijzigd wordt alvorens tot goedkeuring en vaststelling wordt overgegaan. Wij verzoeken u in deze gevallen met ons in contact te treden om gezamenlijk de noodzakelijke vervolgstappen met u te bespreken.

Wij hebben één exemplaar van de controleverklaring voorzien van een originele handtekening. Dit exemplaar is uitsluitend bedoeld om in uw eigen archief opgenomen te worden. Dit exemplaar mag op geen enkele wijze worden verspreid. Publicatie van deze verklaring op de website of toezending aan subsidiegevers is niet toegestaan.

Deze werkwijze is van belang om misbruik van onze handtekening te voorkomen. Indien wij constateren dat toch gebruik gemaakt is van een controleverklaring met onze handtekening zullen wij u verzoeken deze van de website te verwijderen of uw indiening bij subsidiegevers ongedaan te maken. Vanzelfsprekend treden wij in die situaties met u in overleg over de manier waarop dit moet plaatsvinden.

Het andere exemplaar van de controleverklaring is voorzien van de naam van onze accountantspraktijk en de naam van de accountant, echter zonder persoonlijke handtekening.

Bij openbaarmaking van de controleverklaring dient u gebruik te maken van het exemplaar van de controleverklaring dat niet is voorzien van een persoonlijke handtekening.

Wij bevestigen u ermee akkoord te gaan dat het afschrift van onze controleverklaring zonder persoonlijke handtekening, wordt openbaar gemaakt, mits de opgemaakte jaarrekening tijdens de bestuurlijke afhandeling ongewijzigd blijft en wordt vastgesteld.

Openbaarmaking van de controleverklaring is slechts toegestaan tezamen met de jaarstukken. Hiervoor gebruikt u een exemplaar zonder ons waarmerk. De gewaarmerkte versie van de jaarrekening is uitsluitend voor uw eigen archief. Indien u de jaarstukken en de controleverklaring opneemt op internet, dient u te waarborgen dat de jaarstukken goed zijn afgescheiden van andere informatie op de internetsite. Afscheiding kan bijvoorbeeld plaatsvinden door de jaarstukken in niet-bewerkbare vorm als een afzonderlijk bestand op te nemen of door een waarschuwing op te nemen indien de lezer de jaarstukken verlaat ("u verlaat de beveiligde, door de accountant gecontroleerde jaarrekening").

Wij herhalen dat publicatie van de door ons gewaarmerkte jaarrekening en de controleverklaring met originele handtekening op welke wijze dan ook niet is toegestaan.

3. OPTIONEEL: RESULTAAT EN WEERSTANDSVERMOGEN

Het boekjaar 2022 is afgesloten met een positief resultaat van € 265.000, begroot was een resultaat van € 1.000. Het boekjaar 2021 heeft u afgesloten met een positief resultaat van € 124.000. Het resultaat 2022 wordt grotendeels veroorzaakt door de bate inzake het project Stronger Combined. Dit project is inmiddels afgerekend, waardoor er geen sprake meer hoeft te zijn van een vooruitontvangen bijdrage.



Het positieve resultaat is opgenomen onder het eigen vermogen, wat daarmee ultimo 2022 uitkomt op € 430.000. Het is aan het bestuur om een bestemming te geven aan dit resultaat. De algemene reserve heeft ultimo 2022 een omvang van afgerond € 60.000. Dit betekent dat (voor resultaatbestemming) de omvang van het weerstandsvermogen 7% van de totale lasten (bijna € 0,9 miljoen) bedraagt.

De ontwikkeling van uw vermogenspositie hebben we in onderstaande tabel weergegeven in zowel een solvabiliteitspercentage als in een absoluut bedrag. Hoewel het hebben van een stevige vermogenspositie niet uw primaire doelstelling is, heeft eigen vermogen ook een functie als financieringsmiddel voor activa en het genereren van liquiditeit voor transacties. Een minimumbuffer is dan ook wenselijk.

| Vermogenspositie | Realisatie 2022 | Realisatie 2021 | Realisatie 2020 |
|---------------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Eigen vermogen (* 1.000) | 430 | 165 | 41 |
| Solvabiliteit in % | 65 | 46 | 10 |

In de jaarrekening concludeert u zelf dat uw vermogenspositie, uw begroting voor 2023 en de subsidie zekerheid voor de komende tijd, voldoende waarborgen bieden als het gaat om de continuïteit van uw organisatie.

4. CONTROLEBEVINDINGEN

In onze managementletter van 31 oktober 2022 hebben we onze bevindingen en aanbevelingen naar aanleiding van de interimcontrole opgenomen. De hoofdlijn van onze bevindingen bij de interimcontrole was dat de procesinrichting en procedureafspraken in opzet voldoen aan de eisen die daaraan gesteld mogen worden, daarbij de omvang van de beheersorganisatie in acht nemend.

Aandachtspunten uit deze managementletter waren het naleven van de Europese Aanbestedingsregels, voornamelijk bij de inhuur van personeel. Onze interimcontrole voeren we uit om een beeld te krijgen van de, voor de accountantscontrole relevante processen en de daarin opgenomen interne beheersmaatregelen. We doen geen uitspraken over de effectiviteit van dit stelsel anders dan voor het doen van de controle van de jaarrekening. Wij concluderen dat uw interne beheersingsmodel, gelet op de omvang van de organisatie, bijdraagt aan een betrouwbare procesgang en betrouwbare informatievoorziening mogelijk maakt. De jaarrekeningcontrole heeft die hoofdconclusie onveranderd gelaten.

4.1 Invoering rechtmatigheidsverantwoording met ingang van jaarrekening 2023

Zoals in hoofdstuk 1 al is gemeld constateren wij dat Publiek Vervoer leunt op dienstverlening door deelnemers, hetgeen mede nodig is om alle functiescheidingen en interne controlehandelingen blijvend, gestructureerd uit te voeren en te documenteren. De eisen op dat vlak nemen zowel maatschappelijk gezien als vanuit het accountantsvak steeds verder toe. Met ingang van de jaarrekening 2023 moet het bestuur zelf in de jaarrekening een rechtmatigheidsverantwoording opnemen en in de paragraaf bedrijfsvoering de onderbouwing daarvan weergeven. Er wordt gewerkt aan de voorbereidingen hierop, aan het vergroten van het risicobewustzijn in de organisatie en het belang van documentatie alsmede aan slimme, risicogerichte werkafspraken.

4.2 Rapporteren over fraude

Van de accountant wordt op grond van de regels van de beroepsorganisatie (NBA) een professioneel-kritische houding verwacht ten aanzien van afwijkingen van materieel belang als gevolg van fraude in de jaarrekening maar ook met betrekking tot omkoping, corruptie, ondermijning en de naleving van andere wet- en regelgeving. De aandacht voor het thema fraude en integriteit neemt de laatste jaren steeds verder toe. Het zorgt ervoor dat organisaties steeds vaker gevraagd wordt transparant te zijn in de visie, het beleid en het toezicht op het integer handelen in alle geledingen van de organisatie.



Dat gaat dus niet alleen over fraude maar ook over misbruik en oneigenlijk gebruik, het hanteren van gedragscodes en de naleving van andere regelgeving bijvoorbeeld op het gebied van arbeidsomstandigheden en milieu. Dit geldt niet alleen op de werkvloer, maar vraagt ook iets van directie en bestuur.

Met ingang van 2022 is het op grond van de verslaggevingsregels voor gemeenschappelijke regelingen, en dus ook voor u, verplicht om in de paragraaf bedrijfsvoering melding te maken van eventueel geconstateerde werknemersfraude. Dat is niet aan de orde geweest. Verder gaande rapportage over de fraudegevoeligheid, risico's en beheersmaatregelen is nog niet verplicht, maar dat zal er in de nabije toekomst wel van gaan komen.

Dat voelt in veel gevallen als een spannend onderwerp, zeker voor toezichthouders. De afgelopen jaren hebben we steeds aandacht gevraagd voor het opstellen en actueel houden van een (fraude) risicoanalyse en een expliciete rapportageverplichting is een volgende stap in dit proces. Een dergelijke rapportageverplichting draagt bij aan bewustwording over frauderisico's, de genomen maatregelen en uw oordeel over de aanvaardbaarheid van restrisico's.

De accountant maakt zelf ook een inschatting van de frauderisico's binnen een organisatie, en vormt zich een beeld van de maatregelen van interne beheersing die de organisatie heeft getroffen om mogelijke fraudes van materieel belang te voorkomen en te bezien of deze maatregelen effectief zijn. Datzelfde geldt ook voor integriteitsrisico's en mogelijke niet-naleving van andere regelgeving.

In iedere organisatie bestaat een risico op het doorbreken van de interne beheersing door het management bij de totstandkoming van schattingen. We beoordelen in het kader van onze controle de interne processen op deze schattingen en doen detailcontroles op de uitgangspunten en aannames die aan significante schattingen ten grondslag liggen. Ook zijn we alert op ongebruikelijke transacties, samenwerkingsrelaties en de naleving van procedures die mede tot doel hebben transparantie en integer handelen te bevorderen. Elementen daaruit zijn controles op de prestatielevering bij inkooptransacties, het naleven van het inkoopbeleid en aanbestedingsregels.

Wanneer sprake is van een aanwijzing voor fraude, dan communiceren wij dit, afhankelijk van de aard van de fraude, met de directie en, in sommige gevallen, bij fraude in de top van de organisatie, of wanneer onvoldoende herstelwerkzaamheden worden ondernomen, met de toezichthouder. In dat geval rapporteren wij daar veelal separaat over. Tijdens onze werkzaamheden besteden wij ook aandacht aan elementen van beïnvloeding en druk die kunnen leiden tot een aantasting van het bestuurlijk handelen binnen de organisatie.

Tijdens de controle hebben wij een professioneel-kritische houding betracht ten opzichte van risico's van fraude in de jaarrekening, maar daarbij merken wij op dat onze controle niet specifiek gericht is op het ontdekken van fraude. Tijdens de uitvoering van onze controle van de jaarrekening 2022 hebben wij geen aanwijzingen verkregen dat er sprake is geweest van materiële fraude.

4.3 Continuïteitsbeoordeling

In het kader van de jaarrekeningcontrole beoordelen wij ook het vermogen van de organisatie om de activiteiten in de komende twaalf maanden voort te zetten. Elementen die we in deze beoordeling betrekken zijn onder meer de vermogenspositie, de begroting voor het komende boekjaar, de afhankelijkheid van eigen inkomsten, de risico's die u zelf identificeert en uiteraard ook de risico's die wij als uw accountant signaleren. Vanwege de coronapandemie, de energieprijzontwikkeling en ontwikkelingen in de regelgeving voor accountants is, net als bij het onderwerp fraude, steeds vaker informatie in de controleverklaring opgenomen over de continuïteitsbeoordeling die wij uitvoeren. Zolang er bij een gemeenschappelijke regeling geen bestuursbesluit ligt tot opheffing, is van rechtswege de continuïteit niet in het geding.



4.4 Verslaggevingsregels nageleefd

De jaarstukken 2022 van Publiek Vervoer voldoen aan de formele uitgangspunten van het Besluit Begroting en Verantwoording Provincies en Gemeenten (BBV). Er wordt inhoudelijk verslag gedaan van de uitkomsten van beleid en de financiële uitkomsten en aandachtspunten in het verslagjaar.

Wij hebben ten aanzien van de inhoud van de jaarstukken en de presentatie van de cijfers in relatie tot de verslaggevingsregels geen significante tekortkomingen geconstateerd.

Het jaarverslag, bestaande uit de programmaverantwoording en de paragrafen, verbindt de inhoudelijke prestaties met de baten en de lasten. Het jaarverslag bevat de op grond van het BBV voorgeschreven onderdelen.

5. OVERZICHT VAN NIET-GE CorrIGEERDE CONTROLEVERSCHILLEN

De jaarrekeningcontrole voeren wij uit met een bepaalde marge. Deze marge noemen we de materialiteit. De materialiteit is voorgeschreven in het Besluit Accountantscontrole Decentrale Overheden (BADO). Daarbij kan rekening worden gehouden met specifieke factoren of risico's, de zogenaamde "kwantitatieve materialiteit". Tevens gelden scherpere grenzen voor de naleving van de WNT.

Het Bado stelt dat de maximaal te hanteren materialiteit 1% bedraagt van het totaal van de lasten (inclusief toevoegingen aan de reserves). Het totaal van deze lasten over 2022 bij Publiek Vervoer is € 897.000. De bij u te hanteren materialiteit bedraagt derhalve (afgerond naar beneden) € 8.900. Mochten we niet-gecorrigeerde fouten onderkennen die dit bedrag overschrijden dan kunnen we geen goedkeurende verklaring afgeven. Voor onzekerheden bedraagt de grens 3%, derhalve € 26.700

In het kader van de bestuurlijke afhandeling en het dechargeproces melden wij eventuele geconstateerde afwijkingen die niet meer gecorrigeerd zijn in de jaarrekening. Deze zijn vanaf een lager bedrag dan de materialiteit mogelijk voor u relevant. Wij melden alleen afwijkingen boven een bepaalde grens. Deze bedraagt 5% van de materialiteit, bij u dus 5% van € 8.900, te weten € 445.

| Niet gecorrigeerde controleverschillen | Bedrag | Invloed eigen vermogen ultimo jaar | Invloed resultaat |
|--|----------|------------------------------------|-------------------|
| Totaal verschillen getrouwheid | NVT | NVT | NVT |
| Totaal onzekerheden getrouwheid | NVT | NVT | NVT |
| Totaal verschillen rechtmatigheid | NVT | NVT | NVT |
| Totaal onzekerheden rechtmatigheid | NVT | NVT | NVT |
| Totaal | 0 | 0 | 0 |

Daarnaast informeren wij u over gecorrigeerde controleverschillen of andersoortige afwijkingen die het gevolg zijn van significante tekortkomingen in de interne beheersing, frauderisico's met zich meebrengen of naar onze mening onder uw aandacht zouden moeten worden gebracht.

Er zijn in het controleproces geen afwijkingen geconstateerd die op grond van het bovenstaande gerapporteerd zouden moeten worden.



6. AUTOMATISERINGSOMGEVING

In overeenstemming met artikel 2:393 van het Burgerlijk Wetboek delen wij u mee dat er naar aanleiding van de controle van de jaarrekening geen zaken betreffende de betrouwbaarheid en de continuïteit van de geautomatiseerde gegevensverwerking zijn op te merken.

Onze jaarrekeningcontrole is gericht op het geven van een oordeel omtrent de jaarrekening zelf en is niet primair gericht op het doen van uitspraken omtrent de betrouwbaarheid en de continuïteit van de geautomatiseerde gegevensverwerking als geheel of van onderdelen daarvan.

Onze bevindingen daaromtrent raken dan ook slechts die onderdelen die wij onderzocht hebben in het kader van de jaarrekening, wat wil zeggen dat wij ter zake geen volledigheid pretenderen. Hiervoor is een specifiek daarop gericht onderzoek noodzakelijk.

Gelet op de beperkte mate van geautomatiseerde beheersmaatregelen in uw organisatie is een dergelijk onderzoek niet noodzakelijk voor de uitvoering van onze werkzaamheden. Uit onze controle zijn geen bijzonderheden gebleken waarop wij u via deze rapportage willen attenderen.

7. ONAFHANKELIJKHEID GEWAARBORGD

De beroepsorganisatie van accountants NBA heeft de voorschriften in het kader van de onafhankelijkheid opgenomen in de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten (ViO). De naleving van de beroepsregels, waaronder de ViO is in de organisatie van Eshuis Registeraccountants ingebed. Op basis van onze toetsing aan deze verordening concluderen wij dat onze onafhankelijkheid als certificerend accountant bij Publiek Vervoer voldoende is gewaarborgd. Wij hebben het afgelopen jaar geen andere opdrachten voor u uitgevoerd dan de controle van de jaarrekening en de direct daarmee samenhangende werkzaamheden.

8. AFSLUITING

Wij danken de medewerkers van Publiek Vervoer voor de samenwerking in de afgelopen periode. Wij vertrouwen er op u met dit rapport voldoende te hebben geïnformeerd. Natuurlijk zijn wij graag bereid tot het verstrekken van nadere toelichting en het beantwoorden van vragen.

Hoogachtend,
Eshuis Registeraccountants B.V.

Was getekend: drs. S. Hofsteenge RA

Bijlagen:

1. Getekende controleverklaring
2. Ongetekende controleverklaring in enkelvoud
3. Gewaarmerkte jaarrekening in enkelvoud