



“ONTWERP” MEERJAREN- BEGROTING 2020 - 2023

Samenwerkingsorganisatie
Publiek Vervoer Groningen Drenthe

Inhoudsopgave

Voorwoord / Aanbiedingsbrief.....	2
Begrotingsverslag	3
1. Samenvatting/Kerngegevens	4
2. Algemene gegevens.....	5
3. Ontwikkeling, inzicht en opgaven	7
3.1 Rollen.....	7
3.2 Activiteiten en opgaven Publiek Vervoer Groningen Drenthe	7
3.3 Financieel inzicht	10
3.3.1 Algemene beeld begroting Inkomsten.....	10
3.3.2 Analyse op hoofdlijnen	11
4. Paragrafen	12
4.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing.....	12
4.2 Financiering	16
4.3 Bedrijfsvoering.....	16
Financieel	17
5. Grondslagen	18
6. Overzicht baten en lasten.....	20
6.1 Toelichting	21
6.2 Incidentele baten en lasten.....	21
6.3 Mutaties in reserves en voorzieningen	21
6.4 Mutaties in onvoorzien	21
7. Balans	22
7.1 Balans	22
7.2 Toelichting	22
Bijlagen.....	24
1. Overzicht gerealiseerde baten en lasten per taakveld.....	25
2. Beleidsindicatoren.....	27
3. Bijdrage deelnemers en OV-bureau	28



Voorwoord / Aanbiedingsbrief

Hierbij bieden wij u de meerjarenbegroting 2020-2023 van Publiek Vervoer Groningen Drenthe (PVGD) aan.

De gemeenschappelijke regeling Publiek Vervoer is opgericht eind maart 2018. Het eerste boekjaar 2018 stond in het teken van het inrichten van de Gemeenschappelijke Regeling en het opstarten van het vervoer zelf. In 2019 lag de nadruk op het afhechten, borgen en inslijpen van de daadwerkelijke uitvoering. Daarmee is in die jaren de basis gelegd voor de verdere doorontwikkeling in 2020.

Het jaar 2020 zal dan ook in het teken staan van enerzijds going concern in de uitvoering en anderzijds het door ontwikkelen van het vervoerssysteem tot een meer integraal systeem waarbij openbaar vervoer en publiek vervoer meer met elkaar verweven zullen zijn.

Deze doorontwikkeling zal niet alleen vorm krijgen in het ontwikkelen van ICT-toepassingen om de reiziger beter te bedienen, maar zal ook vorm krijgen in het integreren van verschillende vervoersvormen. Hiermee bedoelen we niet alleen integratie binnen publiek vervoer maar ook integratie tussen publiek vervoer en openbaar vervoer.

Het bovenstaande betekent dat de samenwerkingsorganisatie Publiek Vervoer volledig beantwoordt aan het doel waarvoor het is opgericht.

Jan Bos,

directeur Publiek Vervoer Groningen Drenthe





1. Samenvatting/Kerngegevens

De begroting geeft inzicht in de plannen, ontwikkeling en financiële gezondheid over 2020 met een meerjarenperspectief tot en met 2023. Publiek Vervoer Groningen Drenthe is nog volop in ontwikkeling. Dit zal de komende jaren doorgaan. De opstartfase is inmiddels voorbij. De komende jaren zal er voornamelijk oog zijn voor het professionaliseren van de organisatie en de uitvoering van haar taken.

Begroting incl. meerjarenperspectief cijfers

Omschrijving baten	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023
Bijdrage deelnemers	€ 702.440	€ 722.389	€ 746.878	€ 772.198
Bijdrage OV-bureau	€ 123.960	€ 127.480	€ 131.802	€ 136.270
Extra inkomsten doorontwikkeling	€ -	€ -	€ -	€ -
Extra inkomsten individuele opdrachten	€ -	€ -	€ -	€ -
Totaal	€ 826.400	€ 849.870	€ 878.680	€ 908.468
Omschrijving lasten	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023
Personeel	€ 221.187	€ 227.822	€ 236.024	€ 244.521
Inhuur	€ 380.880	€ 392.306	€ 406.429	€ 421.061
Complimenten & klachtenafhandeling	€ 51.750	€ 53.303	€ 55.221	€ 57.209
DVO OV-Bureau	€ 40.600	€ 41.168	€ 41.786	€ 42.413
DVO Gemeenten	€ -	€ -	€ -	€ -
Bedrijfsvoeringskosten	€ 85.260	€ 86.454	€ 87.750	€ 89.067
Projectkosten	€ -	€ -	€ -	€ -
Incidentele lasten	€ -	€ -	€ -	€ -
Onvoorzien	€ 40.000	€ 40.000	€ 40.000	€ 40.000
Totaal	€ 819.677	€ 841.053	€ 867.211	€ 894.270
Saldo	€ 6.723	€ 8.817	€ 11.469	€ 14.197

Korte analyse op hoofdlijnen

Baten

De begroting is gebaseerd op de structurele baten zoals bij de oprichting is vastgesteld. Gedurende het boekjaar kunnen er aanvragen gedaan worden voor het uitvoeren van eventuele extra taken. Voor deze incidentele uitgaven worden er incidentele inkomsten verwacht. De uitgaven worden altijd kostendekkend gefinancierd door de opdrachtgever.

Lasten

De begroting is gebaseerd op de lasten voor het primaire proces van Publiek Vervoer. Een onderdeel hiervan, welke niet is benoemd in de voorgaande begroting is de complimenten en klachtenafhandeling. Op basis van de gerealiseerde cijfers in de jaarstukken 2018 is er een verder uitsplitsing gemaakt van de lasten.

De begrotingspost voor de dienstverleningsovereenkomsten (DVO) gemeenten is nog niet ingevuld. Tijdens het schrijven van deze begroting is Publiek Vervoer in overleg met twee gemeenten voor de ondersteuning op het gebied van personeelszaken en de communicatie. Hiervoor heeft Publiek Vervoer nog geen kostenopgave. Deze lasten zijn in deze begroting opgenomen in de post Inhuur en bedrijfsvoeringskosten.

De begroting is kostendekkend opgesteld op basis van het primaire proces en de taken van de gemeenschappelijke regeling.



2. Algemene gegevens

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 kunnen gaan en/of deel kunnen nemen aan het sociale leven en bezoekers aan onze provincies hun reisdoelen kunnen bereiken.

Publiek Vervoer is de bundeling en integratie van allerlei vervoersvormen:

- Vervoersvormen waar alle inwoners en bezoekers van Groningen en Drenthe gebruik van kunnen maken zoals hub-taxi, buurtbus, lokaal vervoer en diverse vormen van vrijwilligersvervoer;
- Het doelgroepenvervoer zoals Wmo-vervoer, Leerlingenvervoer en vervoer in het kader van de Participatiewet.

De samenwerkingsorganisatie Publiek Vervoer Groningen Drenthe wordt gevormd door alle gemeenten in de provincies Groningen en Drenthe en het OV-bureau Groningen Drenthe. Het is een zogeheten Gemeenschappelijke Regeling (GR). Dit betekent dat bepaalde taken van de gemeenten en het OV-bureau zijn overgedragen aan het uitvoerend team Publiek Vervoer. Het zijn de taken: contractbeheer, beleidsadvisering, monitoring en doorontwikkeling.

Visie

Wij – alle samenwerkende overheden willen in Groningen en Drenthe toekomstbestendig publiek gefinancierd vervoer voor iedereen. Het moet betaalbaar zijn, beschikbaar en duurzaam. Dit is mogelijk door koppeling van verschillende vervoerstromen binnen publiek vervoer en tussen publiek vervoer en openbaar vervoer, maar ook door de inzet van hubs, van ICT toepassingen, nieuwe technologieën en verbetering van het beleid van gemeenten (zoals meer adequate indicaties).

Wij staan voor een inclusieve samenleving, waaraan iedereen kan deelnemen die dat wil. Ongeacht of men woont op het platteland of in stedelijk gebied en ongeacht welke ondersteuning men nodig heeft. Voorwaarde hiervoor is dat reizigers -jong en oud- veilig, flexibel en zelfstandig kunnen reizen, er altijd vervoersondersteuning-op-maat (of passend vervoersondersteuning) geboden kan worden aan hen die dat nodig hebben, waarbij aanbieders van vervoer een gezonde bedrijfsvoering kunnen hebben met goed werkgeverschap en 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 wordt aangestuurd door de directeur. De directeur legt verantwoording af aan het bestuur en de gemeenten. Het bestuur bestaat uit een afgevaardigde per regio, dat uit het midden een voorzitter kiest. Door de gemeentelijke herindeling in de provincie Groningen per 1 januari 2019 zal het bestuur in de loop van 2019 mogelijk aangepast worden.

Bestuur	
Wethouder gemeente Groningen / Centraal Groningen	vacant
Wethouder gemeente Het Hogeland/ Noord-Groningen	H. Bouman
Wethouder gemeente Westerkwartier / Zuidwest-Groningen	vacant
Wethouder gemeente Stadskanaal / Oost-Groningen	G. Brongers
Wethouder gemeente Noordenveld / Noordmidden-Drenthe	K. Ipema
Wethouder gemeente Meppel / Zuidwest-Drenthe	H. ten Hulscher
Wethouder gemeente Emmen / Zuidoost-Drenthe	R. Wanders



3. Ontwikkeling, inzicht en opgaven

3.1 Rollen

De gemeenten in de provincies Groningen en Drenthe en het OV-bureau zijn verantwoordelijk voor het beleid en zijn de opdrachtgevers. Publiek Vervoer voert namens de opdrachtgevers het contractmanagement uit, zorgt voor een onafhankelijk klachtenloket en is een kennis en adviescentrum inzake publiek vervoer en de doorontwikkeling daarvan. De uitvoering van de ritten ligt bij de gecontracteerde vervoerders die de opdrachtnemers zijn.



3.2 Activiteiten en opgaven Publiek Vervoer Groningen Drenthe

De samenwerkingsorganisatie Publiek Vervoer Groningen Drenthe is een gemeenschappelijke regeling die gericht is op uitvoering: een bedrijfsvoeringsorganisatie. Er vindt geen beleidsvorming plaats. Dat is uitsluitend aan de gemeenten en de provincies voorbehouden. Publiek Vervoer Groningen Drenthe is daarmee een uitvoeringsorganisatie.

Publiek Vervoer Groningen Drenthe heeft drie taken:

- Contractbeheer
- Onafhankelijk klachtenloket
- Kennis en advies centrum en Doorontwikkeling

Contractbeheer

De GR Publiek Vervoer beheert namens de gemeenten en de provincies c.q. OV-bureau de contracten inzake het WMO vervoer, leerlingenvervoer, hub-taxi, vervoer sociale werkplaats en lokale vervoersoplossingen zoals sommige stadsdiensten en buurtbussen. Totaal gaat het hier om contracten met een waarde van ongeveer 35 miljoen. Onder contractbeheer moet u verstaan dat we erop toezien dat de vervoerders de contracten conform bestek uitvoeren. In het verlengde hiervan wordt ook ingezet op het verzamelen en beheren van data die hiervoor nodig is, betere monitoring en het door ontwikkelen van het vervoer naar een hoger kwaliteitslevel. Dit gebeurt in goede samenwerking met de gecontracteerde vervoerders. Juist in die samenwerking kan men elkaar stimuleren en inspireren. Contractbeheer is dus geen eenzijdige benadering vanuit het contract. Tevens houdt contractbeheer in dat er relatiemanagement is met de gemeenten.

Het contractbeheer zal onder meer vormgegeven worden door veelvuldig bilateraal overleg met vervoersbedrijven en gemeenten en per kwartaal een contractbeheer bespreking met elk vervoersbedrijf afzonderlijk, door maandelijkse maraps via de ontwikkelde BI-tool (BI staat voor Business Intelligence), door maandelijkse factuuranalyses via de ontwikkelde BI-tool (zie ook verderop). Ook zullen er een aantal overleggen tussen gemeenten en vervoerder worden gepland door Publiek Vervoer om de algemene gang van zaken en actualiteiten af te stemmen.

Compliment en klacht: klachtenmanagement

Naast het beheren van de contracten vormt Publiek Vervoer het klachtenloket voor klachten en complimenten aangaande publiek vervoer. Publiek Vervoer neemt via het klachten en complimenten systeem Smile de klacht



aan, bekijkt naar wie deze moet worden doorgezet (gemeente of vervoerder) en verwerkt de reactie tot een antwoord aan de klant.

Publiek Vervoer zal er voor zorgdragen dat vervoersbedrijven en gemeenten uit de BI-tool periodiek en op verzoek real time informatie hebben over de stand van zaken ten aanzien van de klachten.

Voor dit min of meer onafhankelijk klachtenloket is gekozen in overleg met de klankbord van vertegenwoordigers van reizigers. Op grond van een analyse van de klachten kan inzicht ontstaan in hoe het gaat met het vervoer en waar de verbeterpunten liggen. Klachtenmanagement is dus in eerste instantie gericht op het afhandelen van klachten, maar genereert tegelijkertijd een schat aan informatie over waar verbeterpunten liggen. Dit kunnen punten zijn die te maken hebben met de uitvoering van het vervoer, maar ook met het beleid van de gemeente.

In 2019 is het klachtensysteem, waarin een aantal tekortkomingen werden geconstateerd, aangepast en is het proces rondom de klachtafhandeling waarvoor hetzelfde gold ook verbeterd. Tot halverwege 2019 beperkte het klachtenloket zich tot WMO-vervoer en hubtaxi. In 2019 zal een besluit worden genomen om ook de klachtafhandeling ten aanzien van het leerlingenvervoer te registreren in het klachtensysteem.

Het klachtensysteem wordt in 2020 gebruikt om het klanttevredenheidsonderzoek toe te spitsen op doorvragen over patronen die in de klachtenoverzichten naar voren komen.

Kennis en advies centrum en doorontwikkeling

Als derde taak heeft Publiek Vervoer een kennis en adviesfunctie.

Binnen deze taak is het adviseren over doorontwikkeling van belang. Onder doorontwikkeling kan men bevatten het verbeteren van de huidige werkwijze, het verbeteren van het beleid van gemeenten, maar ook het uitbreiden bijvoorbeeld met vervoer van en naar zorglocaties die tot nog toe door zorgorganisaties zelf worden uitgevoerd.

In 2019 is een start gemaakt met overleggen met diverse zorginstanties in Groningen en Drenthe om te verkennen of er mogelijkheden zijn om samen te werken in mobiliteitsoplossingen. De zorginstellingen en Publiek Vervoer hebben allemaal te maken met doelgroepen vervoer en maken daarbij in sommige gevallen gebruik van dezelfde vervoersbedrijven. Er is in 2019 een proces gestart om samenwerkingsmogelijkheden te verkennen. De uitwerking van deze samenwerkingsmogelijkheden en daadwerkelijke implementatie zal in 2020 plaatsvinden.

In 2019 is een plan van aanpak opgesteld samen met het OV-bureau om tot een verdere integratie van vervoerstromen te komen. Dit plan is in 2020 nog volop in uitvoering.

In het voorjaar van 2019 is een BI-tool ontwikkeld waarin op grond van gegevens uit de database, de rittenadministratie en het klachtensysteem dwarsverbanden tussen gegevens gelegd kunnen worden. Deze gegevens worden en zijn verzameld in de andere taakvelden van Publiek Vervoer en kunnen via de BI-tool bijdragen aan beleidsadviezen ten behoeve van het verder optimaliseren van beleid van gemeenten, OV-bureau en provincies. In 2020 zullen op grond van deze BI-tool beleidsadviezen worden gegeven.

In 2019 is het Europese Interreg programma Stronger Combined gestart. Publiek Vervoer Groningen Drenthe neemt deel aan dit programma. Partners in dit programma zijn regio's, steden en samenwerkingsverbanden in de Noordzeeregio in Duitsland, België, Zweden, Noorwegen, Denemarken en Engeland. Voor Publiek Vervoer Groningen Drenthe bevat het programma (voor de gehele looptijd van 2019 tot en met 2021) een omvang van ongeveer € 570.000. Hiervan wordt de helft gefinancierd door Europa, mits er cofinanciering voor de andere helft wordt geregeld. Het gezamenlijk doel in het programma Stronger Combined is het oplossen van het sociaal isolement door gezamenlijk mobiliteit en bereikbaarheid voorzieningen, beschikbaarheid diensten in landelijke gebieden verbeteren. In de loop van 2019 zullen er voorstellen vanuit Publiek Vervoer Groningen Drenthe gedaan worden om invulling te geven aan dit programma.



In 2019 is in het kader van de implementatie van de consessie Groningen Drenthe door het OV-bureau en Qbuzz samen met Qbuzz en het OV-bureau gewerkt aan een verdere ondersteuning van multimodaal reizen binnen Groningen en Drenthe. Hierbij is ingezet op een verdere ontwikkeling van een app die Qbuzz reeds eerder heeft ontwikkeld naar een app die geschikt is ter ondersteuning van reizigers in Groningen en Drenthe die gebruik willen maken van zowel het openbaar vervoer als het doelgroepenvervoer. De afronding en uitrol daarvan zal in 2020 plaatsvinden.

Tevens is in 2019 overleg geweest met de projectorganisatie MaaS (Mobility as a Service) waarbij door Groningen en Drenthe een voorstel is gedaan voor invulling van de Maas pilot Groningen Drenthe. Hierbij zal ingezet worden op (co-)financiering vanuit het rijk. De daaruit voortvloeiende werkzaamheden zullen plaatsvinden in 2020.

De producten en activiteiten worden verder uitgewerkt in het op te stellen werkplan 2020.



3.3 Financieel inzicht

3.3.1 Algemene beeld begroting Inkomsten

De bijdragen per gemeente/partner zijn hieronder weergegeven voor de periode 2019 tot en met 2023.

In het overzicht zijn de bijdragen in de kolom begroting excl. BTW weergegeven. Door de uitspraak van de belastingdienst d.d. 16 oktober 2018 valt Publiek Vervoer niet onder de koepelvrijstelling. Concreet houdt dit in dat zowel de uitgaven als de inkomsten met BTW belast zijn. Echter worden alle bedragen in de begroting excl. BTW gepresenteerd. In bijlage 3 zijn de bedragen voor 2020 opgenomen inclusief de te betalen BTW.

Bijdragen	%	2019	2020	2021	2022	2023
Deelnemers						
<i>Provincie Groningen</i>						
Appingedam	1,39	€ 11.145	€ 11.513	€ 11.840	€ 12.241	€ 12.656
Delfzijl	2,61	€ 20.871	€ 21.560	€ 22.172	€ 22.923	€ 23.701
Groningen	13,21	€ 105.731	€ 109.220	€ 112.322	€ 116.130	€ 120.067
Het Hogeland	3,95	€ 31.691	€ 32.737	€ 33.666	€ 34.808	€ 35.988
Loppersum	0,83	€ 6.665	€ 6.885	€ 7.081	€ 7.321	€ 7.569
Midden-Groningen	5,43	€ 43.458	€ 44.892	€ 46.167	€ 47.732	€ 49.350
Oldambt	4,19	€ 33.512	€ 34.618	€ 35.601	€ 36.808	€ 38.056
Pekela	1,32	€ 10.589	€ 10.938	€ 11.249	€ 11.630	€ 12.024
Stadskanaal	3,65	€ 29.232	€ 30.197	€ 31.055	€ 32.107	€ 33.196
Veendam	2,56	€ 20.464	€ 21.140	€ 21.740	€ 22.477	€ 23.239
Westerkwartier	4,23	€ 33.841	€ 34.958	€ 35.951	€ 37.170	€ 38.430
Westerwolde	2,6	€ 20.800	€ 21.486	€ 22.096	€ 22.845	€ 23.620
<i>Provincie Drenthe</i>						
Aa en Hunze	1,84	€ 14.690	€ 15.174	€ 15.605	€ 16.134	€ 16.681
Assen	4,96	€ 39.648	€ 40.957	€ 42.120	€ 43.548	€ 45.024
Borger-Odoorn	1,95	€ 15.631	€ 16.147	€ 16.606	€ 17.169	€ 17.751
Coevorden	2,93	€ 23.427	€ 24.201	€ 24.888	€ 25.732	€ 26.604
De Wolden	1,72	€ 13.722	€ 14.175	€ 14.577	€ 15.071	€ 15.582
Emmen	9,63	€ 77.078	€ 79.622	€ 81.883	€ 84.659	€ 87.529
Hoogeveen	4,85	€ 38.823	€ 40.104	€ 41.243	€ 42.641	€ 44.087
Meppel	2,37	€ 18.965	€ 19.591	€ 20.148	€ 20.831	€ 21.537
Midden Drenthe	2,36	€ 18.904	€ 19.528	€ 20.082	€ 20.763	€ 21.467
Noordenveld	2,5	€ 19.996	€ 20.656	€ 21.243	€ 21.963	€ 22.707
Tynaarlo	2,31	€ 18.489	€ 19.099	€ 19.641	€ 20.307	€ 20.996
Westerveld	1,58	€ 12.627	€ 13.043	€ 13.414	€ 13.869	€ 14.339
Overige bijdragen						
OV-bureau Groningen Drenthe	15	€ 120.000	€ 123.960	€ 127.480	€ 131.802	€ 136.270
totaal	100	€ 800.000	€ 826.400	€ 849.870	€ 878.680	€ 908.468



3.3.2 Analyse op hoofdlijnen

De kosten voor Publiek Vervoer Groningen Drenthe stabiliseren zich in het boekjaar 2019. Er is gerekend met een indexcijfer zoals hieronder weergegeven. Deze indexering is gebaseerd op Macro Economische Verkenning 2018 van het Centraal Economisch Plan (CPB).

Index	indexering 2020	indexering 2021	indexering 2022	indexering 2023
Loonvoet sector overheid	3,5%	3,0%	3,6%	3,6%
Prijs netto materiële overheidsconsumptie	1,5%	1,4%	1,5%	1,5%
Gewogen index (90% loonvoet / 10 materiële overheidsconsumptie)	3,30%	2,84%	3,39%	3,39%

In het onderstaande overzicht is op hoofdlijnen de lasten in kaart gebracht.

Omschrijving lasten	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023
Personeel	€ 221.187	€ 227.822	€ 236.024	€ 244.521
Inhuur	€ 380.880	€ 392.306	€ 406.429	€ 421.061
Complimenten & klachtenafhandeling	€ 51.750	€ 53.303	€ 55.221	€ 57.209
DVO OV-Bureau	€ 40.600	€ 41.168	€ 41.786	€ 42.413
DVO Gemeenten	€ -	€ -	€ -	€ -
Bedrijfsvoeringskosten	€ 85.260	€ 86.454	€ 87.750	€ 89.067
Projectkosten				
Incidentele lasten				
Onvoorzien	40.000	40.000	40.000	40.000
Totaal	€ 819.677	€ 841.053	€ 867.211	€ 894.270

Bovenstaand overzicht is exclusief BTW. De BTW wordt door middel van een belastingopgave teruggevraagd bij de Belastingdienst conform de wet- en regelgeving.

Publiek Vervoer Groningen-Drenthe beschikt niet over algemene dekkingsmiddelen. Om enige armslag te kunnen hebben wordt het jaarresultaat toegevoegd aan de algemene reserve.

Overhead

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

Vennootschapsbelasting

De gemeenschappelijke regeling is beoordeeld als ondernemer zonder vrijstelling. De organisatie heeft geen winstoogmerk. Na verwachting zal er geen winst gemaakt worden op een individueel onderdeel en/of op het totaalsaldo. Het bedrag voor vennootschapsbelasting is in dat geval € 0.

Onvoorzien

In de begroting is jaarlijks een bedrag van € 40.000 opgenomen voor onvoorziene kosten. Het deel van de post onvoorzien wat niet gebruikt wordt valt daarmee in het resultaat van het boekjaar.



4. Paragrafen

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

De verplichte paragrafen die van toepassing zijn op het Publiek Vervoer en opgenomen in de begroting zijn:

- Weerstandsvermogen en risicobeheersing
- Financiering
- Bedrijfsvoering

4.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Weerstandscapaciteit

Op het moment van schrijven beschikt Publiek Vervoer niet over een eigen vermogen en bouwt geen weerstandsvermogen op. De onvoorziene kosten die niet gedekt kunnen worden uit de huidige budgetten of het resultaat van het boekjaar worden ten laste van de deelnemers gebracht. In de toekomst wil het Publiek Vervoer over een eigen vermogen van 5% over de totale begrote lasten met ingang van 2019 beschikken. Concreet komt dit neer op een bedrag van € 40.000.

Risico's

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

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

a. Ziekteverzuim

Algemeen: Publiek Vervoer heeft een kleine vaste formatie en is hierdoor erg kwetsbaar. Bij uitval van een medewerker heeft dit meteen gevolgen voor het ziekteverzuim en zullen er extra inhuurkosten ontstaan.

In de CAR/UWO, de CAO voor de sector gemeenten en gemeenschappelijke regelingen, is bepaald dat een zieke medewerker gedurende de eerste zes maanden recht heeft op 100% doorbetaling. In de zevende tot en met de twaalfde maand 90% en in het tweede ziektejaar 75%. Na deze 24 maanden moet bij voortdurende arbeidsongeschiktheid tot aan het eind van het dienstverband 70% van het loon worden doorbetaald.

Beheersmaatregel: Maatregelen gericht op preventie zoals coaching, stimuleren van een gezonde leefstijl, aanbied van een preventief medisch onderzoek.



Calculatie maximaal financieel risico: 0,25 FTE inhuur

Max. financieel risico	Kans	%	Financiële impact
€ 20.000	Hoog	75%	€ 15.000

b. Dataveiligheid en IT omgeving (AVG)

Algemeen: De Europese privacy verordening Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG) gaat over de 'bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens'. De AVG is op 25 mei 2018 in werking getreden. Van organisaties wordt verwacht dat zij vanaf die tijd hun bedrijfsvoering met de AVG in overeenstemming brengen. Daarna mag iedereen organisaties op de naleving van de AVG aanspreken. Publiek Vervoer moet kunnen aantonen dat zij de juiste organisatorische en technische maatregelen heeft genomen om aan de AVG te voldoen. Tevens moet Publiek Vervoer bewijzen dat zij geldige toestemming heeft gekregen voor het verwerken van persoonsgegevens.

Beheersmaatregel: Publiek Vervoer heeft met haar opdrachtgevers verwerkersovereenkomsten afgesloten en heeft hiermee geldige toestemming gekregen voor het verwerken van persoonsgegevens. Daarnaast zijn er intern afspraken over hoe om te gaan met persoonsgegevens.

Calculatie financieel: De maximale boete is 4% van de jaarlijkse omzet als blijkt dat Publiek Vervoer niet kan aantonen dat zij voldoet aan het naleven van de AVG.

Max. financieel risico	Kans	%	Financiële impact
€ 32.000	Gemiddeld	50%	€ 16.000

Totaal overzicht risico's

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

Risico	Omschrijving	Financieel risico	Kans op voordoen	Financiële impact
A	Ziekteverzuim	€ 20.000	75%	€ 15.000
B	AVG	€ 32.000	50%	€ 16.000
		€ 52.000		€ 31.000

Publiek Vervoer bezit op dit moment niet over een algemene reserve die ingezet kan worden met een bufferfunctie als de risico's zoals hiervoor aangegeven zich voordoen. In de begroting is wel een post onvoorzien opgenomen om onvoorziene uitgaven te kunnen dekken.

Aanwezige weerstandscapaciteit	
Algemene Reserve 2018	€ -
Onvoorzien	€ 40.000
Totaal weerstandscapaciteit	€ 40.000



In het overzicht richtlijnen weerstandscapaciteit is de ratio en de betekenis hiervan weergegeven.

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

De bovengenoemde ratio/ factor voor Publiek Vervoer is als volgt:

factor aanwezig / benodigd weerstandsvermogen	
(a) Minimale benodigde capaciteit	€ 31.000
(b) Weerstandscapaciteit	€ 40.000
factor: a/b	1,29
oordeel:	Voldoende

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 begroting zijn alleen de kengetallen opgenomen die relevant zijn voor Publiek Vervoer. De kengetallen grondexploitatie en belastingcapaciteit komen daarom in deze begroting niet voor.

Doordat alle baten en lasten op dit moment worden afgerekend met de deelnemers en er geen vermogen wordt opgebouwd hebben de kengetallen een beperkte waarde.

1.a netto schuldquote

De netto schuldquote heeft inzicht in het niveau van de schuldenlast ten opzichte van de omzet. Dit cijfer geeft inzicht in het niveau van de schuldenlast ten opzichte van de eigen middelen. Het geeft een indicatie van de mate waarin de rentelasten en de aflossingen op de exploitatie drukken. Een laag percentage is gunstig. De VNG adviseert om 130% als 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 2018 is het kengetal 25% en voldoet daarmee aan de gestelde norm.

		Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023
A	Langlopende schulden en vlottende passiva	0	0	0	0
B	Uitzettingen looptijd < 1 jaar en liquide middelen	4.293	6.723	8.817	11.469
	<i>Netto schuld (A-B)</i>	<i>-4.293</i>	<i>-6.723</i>	<i>-8.817</i>	<i>-11.469</i>
C	Totale baten (cf. art. 17 lid c BBV (dus excl. mutaties reserves)	826.400	849.870	878.680	908.468
	Netto schuldquote (A-B)/C x 100 %	-1 %	-1 %	-1 %	-1 %



1.b netto schuldquote voor alle leningen

		Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023
A	Langlopende schulden en vlottende passiva	0	0	0	0
B	Verstrekte leningen	0	0	0	0
C	Uitzettingen looptijd < 1 jaar en liquide middelen	4.293	6.723	8.817	11.469
	<i>Netto schuld gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen (A-B-C)</i>	<i>-4.293</i>	<i>-6.723</i>	<i>-8.817</i>	<i>-11.469</i>
D	Totale baten (cf. art. 17 lid c BBV (dus excl. mutaties reserves)	826.400	849.870	878.680	908.468
	Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen (A-B-C) / D x 100%	-1%	-1%	-1%	-1%

2. Solvabiliteitsratio

De solvabiliteitsratio geeft inzicht in de mate waarin Publiek Vervoer in staat is om aan de financiële verplichtingen te kunnen voldoen. Dit kengetal is 0 omdat de organisatie geen eigen vermogen heeft. Hoe hoger dit percentage, hoe gunstiger dit is voor de financiële weerbaarheid. Dit cijfer geeft dus een soort toekomstperspectief weer. Het betreft het aandeel van het eigen vermogen in het totale vermogen. De VNG geeft aan dat bij een ratio lager dan 20% er vraagtekens gezet kunnen worden bij de financiële weerbaarheid van de organisatie. De norm voor Publiek Vervoer is daarom minimaal 20%. De solvabiliteitsratio van Publiek Vervoer is 0%, waardoor de solvabiliteit onder de norm ligt. Het percentage 0 wordt veroorzaakt door de startende organisatie en het gebrek aan eigen vermogen. De gemeenschappelijke regeling werkt met voorschotfinanciering waardoor deze ratio niet van een directe invloed is op de exploitatie.

		Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023
A	Eigen vermogen (cf. art. 42 BBV)	4.293	6.723	8.817	11.469
B	Balanstotaal	4.293	6.723	8.817	11.469
	Solvabiliteit (A/B) x 100%	100%	100%	100%	100%

3. Structurele exploitatieruimte

De structurele exploitatieruimte geeft inzicht in de mate van het kunnen dragen van de eigen lasten. Alle incidentele baten en lasten worden afgerekend met de deelnemers. Wanneer dit cijfer negatief is, betekent het dat het structurele deel van de begroting onvoldoende ruimte biedt om de lasten te blijven dragen. De norm voor Publiek Vervoer is 0% of hoger. Op basis van de huidige cijfers en met het oog op de begroting is de Gemeenschappelijke regeling structureel in evenwicht.

		Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023
A	Totale structurele lasten	819.677	841.053	867.211	894.270
B	Totale structurele baten	826.400	849.870	878.680	908.468
C	Totale structurele toevoegingen aan de reserves	0	0	0	0
D	Totale structurele onttrekkingen aan de reserves	0	0	0	0
E	Totale baten (cf. art. 17 lid c BBV (dus excl. mutaties reserves)	826.400	849.870	878.680	908.468
	Structurele exploitatieruimte ((B-A) + (D-C)) / (E) x 100%	1%	1%	1%	2%



Totaal overzicht

	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023
Netto schuldquote	-1%	-1%	-1%	-1%
Netto schuldquote gecorr. voor alle verstrekte leningen	-1%	-1%	-1%	-1%
Solvabiliteitsratio	100%	100%	100%	100%
Structurele exploitatieruimte	1%	1%	1%	2%

4.2 Financiering

Onder de financieringsfunctie worden alle activiteiten gerekend, gericht op het afstemmen en optimaliseren van de inkomende en uitgaande geldstroom. Met uitvoering van de financieringsfunctie worden de middelen verschaft die voor het OV-bureau nodig zijn voor de uitvoering van de taken, genoemd in de gemeenschappelijke regeling, worden tijdelijke overschotten van liquide middelen uitgezet en worden voor tijdelijke tekorten middelen aangetrokken.

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. Dit heeft tot gevolg dat uitgaven budgettair snel worden verwerkt maar dat er beperkt zicht is op het betalingsmoment.

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 gemeentelijke financiering.

Schatkistbankieren

Voor zover de gemeenschappelijke regeling overtollige middelen heeft worden die afgeroomd ten gunste van de schatkist vanaf een drempelbedrag. Het drempelbedrag wordt als volgt bepaald:

Voor overheidsinstellingen met een begrotingstotaal kleiner of gelijk aan € 500 miljoen is het drempelbedrag gelijk aan 0,75% van het begrotingstotaal, waarbij het drempelbedrag minimaal € 250.000 bedraagt.

Liquiditeitenbeheer

Er is binnen de organisatie aandacht voor de liquiditeitsstatus en de planning voor de komende periode tot een maximale periode van 1 jaar.

4.3 Bedrijfsvoering

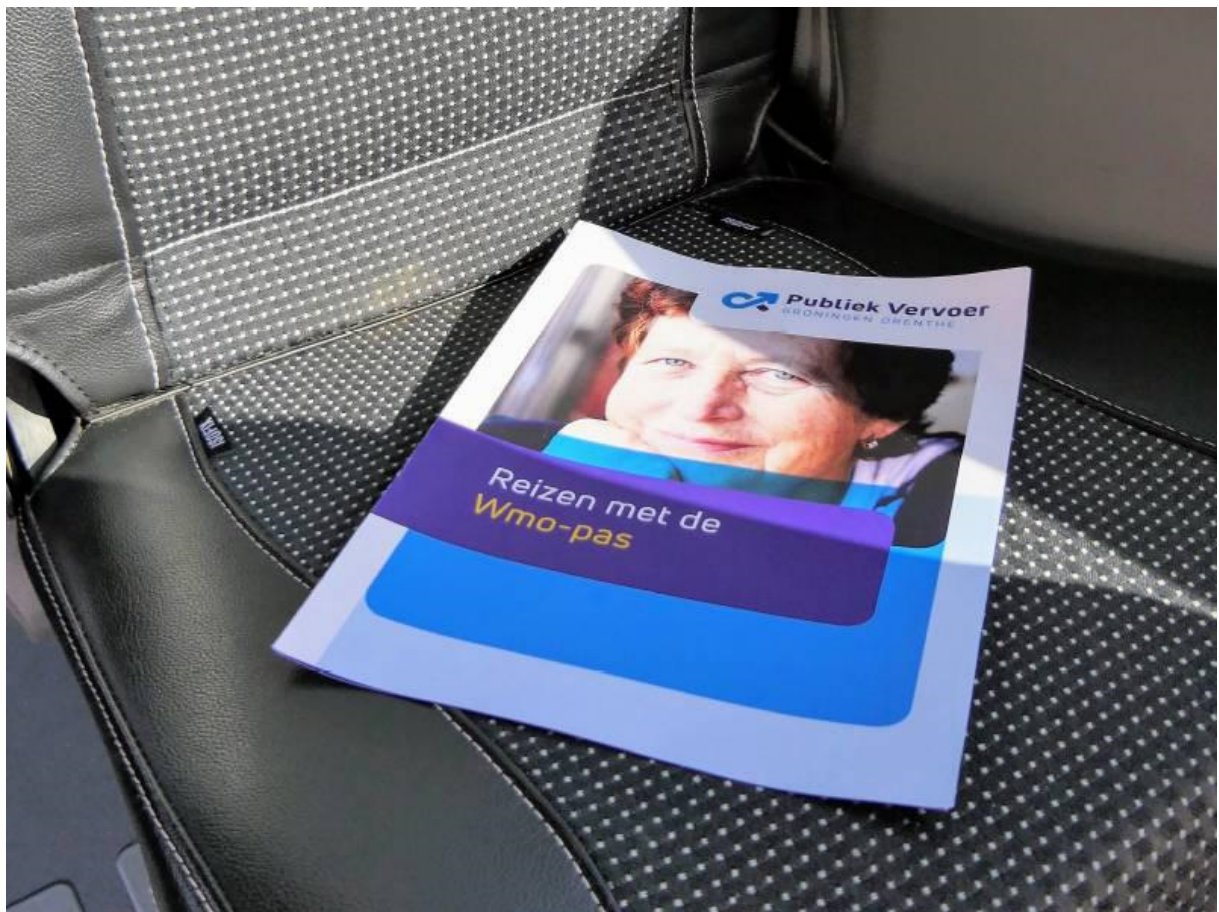
De paragraaf betreffende de bedrijfsvoering geeft ten minste inzicht in de stand van zaken en de beleidsvoornemens ten aanzien van de bedrijfsvoering.

Publiek Vervoer is een gemeenschappelijke regeling die gericht is op uitvoering en hiermee een bedrijfsvoering organisatie waar geen beleidsvorming plaats. Dat is uitsluitend aan de gemeenten en de provincies voorbehouden. Het Publiek Vervoer neemt de volgende taken voor haar rekening: contractbeheer, klachtenloket en kennis en adviesfunctie. Binnen de kennis en adviesfunctie ligt een belangrijke taak over het adviseren en daadwerkelijk ter hand nemen van de doorontwikkeling van het vervoerssysteem.

Publiek Vervoer heeft wel een schat aan kennis, data en ervaring verzamelt die gebruikt gaat worden om gemeenten te adviseren over op welke punten beleid verbeterd en effectiever of efficiënter kan worden. Het doel van Publiek Vervoer is hierbij 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.



Financieel



5. Grondslagen

De begroting is opgemaakt met inachtneming van de voorschriften die het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten daarvoor geeft. De waardering van de activa en de passiva vindt plaats op basis van historische kosten. Tenzij het betreffende balansonderdeel anders vermeldt worden de activa en passiva opgenomen tegen nominale waarden.

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.

Immateriële-, materiële- en financiële vaste activa

De artikelen 59 en 34 van het Besluit Begroten en Verantwoorden worden in acht genomen. Publiek Vervoer beschikt niet over activa daarom zal er niet verder uitgeweken worden over dit onderwerp.

Vorderingen en overlopende activa

De vorderingen worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

De voorgeschreven indeling met betrekking tot de vorderingen is:

- Vorderingen op openbare lichamen (gemeenten, Gemeenschappelijke regelingen, Rijk)
- Rekening-courantverhoudingen met niet-financiële instellingen.
- Overige vorderingen

Wanneer er geen vennootschapsbelasting verschuldigd is wordt dit bedrag niet opgenomen in de balans.

Liquide middelen

Deze activa worden tegen nominale waarde opgenomen.

Eigen vermogen, voorzieningen en vaste schulden

De reserves, voorzieningen en vaste schulden zullen per onderdeel worden beschreven.

Netto-vlottende schulden met een rente typische looptijd korter dan 1 jaar

De vlottende passiva worden gewaardeerd tegen de nominale waarde.

Overlopende passiva

De vlottende passiva worden gewaardeerd tegen de nominale waarde.

Borgstellingen en/of garantstellingen

Bij een bedrag van €0 voor borg- en/of garantstellingen wordt er geen toelichting opgenomen.

Stelselwijzigingen

Er hebben zich geen stelselwijzigingen voorgedaan, doordat de GR Publiek Vervoer pas in 2018 is opgericht.

Consolidatie en verbonden partijen

In de begrotingsperiode is er geen sprake van consolidatie. Publiek vervoer heeft geen verbonden partijen.



Schattingen

Om de grondslagen en regels voor het opstellen van de begroting te kunnen toepassen, 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 begroting opgenomen bedragen. Indien het voor het geven van het in art. 2:362 lid 1 BW en conform het Besluit Begroten en Verantwoorden vereiste inzicht noodzakelijk is, is de aard van deze oordelen en schattingen inclusief de bijbehorende veronderstellingen opgenomen bij de toelichting op de betreffende posten.

Continuïteit

De begroting is opgesteld op basis van de veronderstelling van continuïteit. Bestuur en directie van GR Publiek Vervoer hebben geen aanleiding te veronderstellen dat de continuïteit op enigerlei wijze in het geding is.



6. Overzicht baten en lasten

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

Bedragen x €1000	Jaarrekening 2018	Begroting 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023
Deelnemersbijdragen	680.000	680.000	702.440	722.389	746.878	772.198
Bijdrage OV-Bureau	120.000	120.000	123.960	127.480	131.802	136.270
Overige baten doorontwikkeling co-financiering	50.000					
Overige baten opdrachten individuele deelnemers						
Totale baten	850.000	800.000	826.400	849.870	878.680	908.468
Loonsom		194.707	201.522	207.567	215.040	222.781
Inhuur		276.000	285.660	294.230	304.822	315.796
Inhuur DVO OV-bureau	183.663	92.000	95.220	98.077	101.607	105.265
Inhuur DVO gemeenten						
Inhuur overig	498.014					
Reiskosten	929	10.000	10.350	10.661	11.044	11.442
Opleidingen		4.000	4.140	4.264	4.418	4.577
Algemene personele kosten	1.848	5.000	5.175	5.330	5.522	5.721
Personeelslasten	684.454	581.707	602.067	620.129	642.453	665.582
Packagedeal OV bureau en gemeenten						
DVO OV-bureau						
huisvesting	25.000	25.000	25.375	25.730	26.116	26.508
faciliteiten	10.000	10.000	10.150	10.292	10.446	10.603
ICT software	4.925	5.000	5.075	5.146	5.223	5.302
Grafische diensten						
Archief/post						
DVO Gemeenten						
Eigen bedrijfsvoeringskosten						
ICT eigen beheer	118.234					
ICT Hardware	13					
ICT Licentie	3.980	57.000	57.855	58.665	59.545	60.438
Communicatie	9.677	5.000	5.075	5.146	5.223	5.302
verzekering		2.000	2.030	2.058	2.089	2.121
accountant	7.500	8.000	8.120	8.234	8.357	8.483
Juridische kosten	36					
Abonnementen		2.000	2.030	2.058	2.089	2.121
Overige bedrijfsvoeringskosten	25.728	10.000	10.150	10.292	10.446	10.603
complimenten & klachten afhandeling	63.920	50.000	51.750	53.303	55.221	57.209
ICT						
Inhuur						
Bedrijfsvoeringskosten	269.013	174.000	177.610	180.925	184.758	188.689
Projectkosten						
Kapitaallasten						
Incidentele lasten						
Onvoorzien		40.000	40.000	40.000	40.000	40.000
Totale lasten	953.467	795.707	819.677	841.053	867.211	894.270
Saldo van baten en lasten vóór mutatie reserves	-103.467	4.293	6.723	8.817	11.469	14.197
Toevoeging en onttrekking reserves						
Toevoeging reserves		50.000				
Onttrekkingen reserves		50.000				
Saldo van baten en lasten na mutatie reserves	-103.467	4.293	6.723	8.817	11.469	14.197



6.1 Toelichting

Baten:

De exploitatie van de gemeenschappelijke regeling is zeer beperkt. De bijdragen van de deelnemende gemeenten en het OV-Bureau zijn volgens een verdeelsleutel vastgesteld en toegezegd.

De baten zijn verdeeld in twee categorieën namelijk structureel en incidenteel, deze sluiten aan op de aard van de inkomsten. Bij de structurele baten is rekening gehouden met het verschil van deelnemende gemeenten en het OV-bureau.

De baten voor doorontwikkeling cofinanciering zijn incidentele inkomsten voor extra inzet op innovatie en doorontwikkeling. Tijdens het opstellen van de begroting zijn er nog geen middelen toegekend. Naar waarschijnlijkheid volgt er door de toekenning van het Interregproject G-PaTra van de provincies Groningen en Drenthe een financiering voor deze taken op het gebied van doorontwikkeling. Daarnaast zijn extra inkomsten aannemelijk vanuit het Rijk door toekenning van Publiek Vervoer als landelijke Maaspilot I&W en andere trajecten. Met de bovengenoemde financiering worden de extra kosten gedekt zoals uren ten behoeve van overleg en kennisdeling en inhuur expertise voor de specifieke projecten. Uitgangspunt is dat cofinanciering geen doel op zich is, maar uitsluitend helpend bij de optimale uitvoering van de gewenste innovaties.

Lasten:

De lasten zijn onderverdeeld in een tweetal categorieën: Personeel en Bedrijfsvoering.

Personeel:

De personeelslasten bestaan uit de loonsom van de medewerkers in dienst bij Publiek Vervoer. Bij de opmaak van deze begroting heeft Publiek Vervoer twee medewerkers in dienst, het betreft de directeur en een relatiemanager. Voor de overige taken huurt Publiek Vervoer personeel in. Ook de reis-, opleiding en algemene personeelskosten zijn hierin opgenomen.

Bedrijfsvoering:

De bedrijfsvoeringskosten bestaan uit twee onderdelen:

- 1) Publiek Vervoer heeft een dienstverleningsovereenkomst met het OV-bureau. Tijdens het schrijven van deze begroting is Publiek Vervoer in overleg met twee gemeenten voor de ondersteuning op het gebied van personeelszaken en de communicatie. Zij verzorgen een groot deel de zogenaamde PIOFACH¹ taken.
- 2) Daarnaast heeft PV ook eigen uitvoeringskosten zoals eigen ICT, externe communicatie, verzekeringen en accountantskosten, etc.

6.2 Incidentele baten en lasten

In 2019 wordt de inrichting van de organisatie afgerond en in 2020 worden hiervoor geen incidentele lasten verwacht. Mogelijk dat er extra (incidentele) taken worden ingebracht en de kosten hiervoor zijn kostendekkend.

6.3 Mutaties in reserves en voorzieningen

Er worden geen mutaties in de reserves en voorzieningen verwacht in de boekjaren 2020 tot en met 2023. Het mogelijke positieve resultaat wordt toegevoegd aan de algemene reserve.

6.4 Mutaties in onvoorzien

Er is voor ieder begrotingsjaar een bedrag van € 40.000 opgenomen als onvoorzien. Gedurende het jaar worden de onttrekkingen in beeld gebracht en de lasten overgeboekt naar de juiste kostensoort.

¹ Personeel, Informatievoorziening, Organisatie, Financiën, Automatisering, Communicatie en Huisvesting



7. Balans

7.1 Balans

Geprognosticeerde balans				
Begrotingsjaar				
	31-12-2020	31-12-2021	31-12-2022	31-12-2023
Activa				
Vaste activa	0	0	0	0
Vorraden	0	0	0	0
Vorderingen	0	0	0	0
Overlopende activa	0	0	0	0
Liquide middelen	11.016	19.833	31.302	45.499
Totaal activa	11.016	19.833	31.302	45.499
Passiva				
Resultaat	6.723	8.817	11.469	14.197
Reserves	4.293	11.016	19.833	31.302
Voorzieningen	0	0	0	0
Langlopende schulden	0	0	0	0
Kortlopende schulden	0	0	0	0
Overlopende passiva	0	0	0	0
Totaal passiva	11.016	19.833	31.302	45.499

7.2 Toelichting

Activa

Vaste activa

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

Vorraden

Publiek Vervoer beschikt niet over voorraden.

Vlottende activa

Vorderingen

Onder de vlottende activa zijn de vorderingen opgenomen.

Overlopende activa:

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

Liquide middelen:

Banksaldo en schatkistbankieren

Publiek Vervoer beschikt vanaf 1-1-2019 over haar eigen bankrekening bij de BNG bank. Het saldo van de betreffende bankrekening is opgenomen onder de liquide middelen. Het saldo bestaat uit het rekeningresultaat van de voorgaande jaren.

Passiva

Vaste passiva

Onder de vaste passiva is het begrote resultaat weergegeven welke voortvloeit uit de exploitatie. Publiek Vervoer beschikt niet over bestemmingsreserves of voorzieningen en is op basis van de huidige cijfers niet voornemens om deze te vormen. Het saldo van de jaarrekening wordt gestort in de algemene reserve waardoor er initiatieven gefinancierd kunnen worden.



Vlottende passiva

Onder de vlottende passiva worden de kortlopende schulden en de vooruit ontvangen bedragen dan wel de nog te betalen bedragen. Voor Publiek Vervoer gaat het hierbij om de verhouding met de deelnemende gemeenten en het OV-bureau.

Langlopende financiële verplichtingen en rechten

De gemeenschappelijke regeling heeft op het moment van schrijven geen langlopende financiële verplichtingen of rechten.



Bijlagen



1. Overzicht gerealiseerde baten en lasten per taakveld

Taakveld		Baten	Lasten	Saldo
0.1	Bestuur			€ -
0.2	Burgerzaken			€ -
0.3	Beheer overige gebouwen en gronden			€ -
0.4	Overhead	€ 826.400	€ 819.677	€ 6.723
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		€ 6.723	€ -6.723
0.0	Bestuur en ondersteuning	€ 826.400	€ 826.400	€ -
1.1	Crisisbeheersing en brandweer			€ -
1.2	Openbare orde en veiligheid			€ -
1.0	Veiligheid	€ -	€ -	€ -
2.1	Verkeer en vervoer			€ -
2.2	Parkeren			€ -
2.3	Recreatieve havens			€ -
2.4	Economische havens en waterwegen			€ -
2.5	Openbaar vervoer			€ -
2.0	Verkeer, vervoer en waterstaat	€ -	€ -	€ -
3.1	Economische ontwikkeling			€ -
3.2	Fysieke bedrijfsinfrastructuur			€ -
3.3	Bedrijvenloket en bedrijfsregelingen			€ -
3.4	Economische promotie			€ -
3.0	Economie	€ -	€ -	€ -
4.1	Openbaar basisonderwijs			€ -
4.2	Onderwijshuisvesting			€ -
4.3	Onderwijsbeleid en leerlingzaken			€ -
4.0	Onderwijs	€ -	€ -	€ -
5.1	Sportbeleid en activering			€ -
5.2	Sportaccomodaties			€ -
5.3	Cultuurpresentatie, cultuurproductie en cultuurparticipatie			€ -
5.4	Musea			€ -
5.5	Cultureel erfgoed			€ -
5.6	Media			€ -
5.7	Openbaar groen en (openlucht) recreatie			€ -
5.0	Sport, cultuur en recreatie	€ -	€ -	€ -



Taakveld		Baten	Lasten	Saldo
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		€ 826.400	€ 826.400	€ -



2. Beleidsindicatoren

Taakveld	Indicator	Eenheid	Waarde	Bron	Periode	Beschrijving
0. Bestuur en ondersteuning	Externe inhuur	Kosten als % van totale loonsom + totale kosten inhuur externen	63%	Begroting 2020	2020	Peildatum 15-02-2019
0. Bestuur en ondersteuning	Overhead	% van totale lasten	100%	Begroting 2020	2020	Peildatum 15-02-2019

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



3. Bijdrage deelnemers en OV-bureau

In onderstaande tabel zijn de bijdragen zowel exclusief als inclusief BTW weergegeven. De factuur die de deelnemers en het OV-bureau zullen ontvangen voor de bijdrage 2020 is inclusief BTW.

Bijdragen		%	2020	
Deelnemers				
Provincie Groningen			excl btw	incl btw
Appingedam	1,39	€	11.513	€ 13.930
Delfzijl	2,61	€	21.560	€ 26.087
Groningen	13,21	€	109.220	€ 132.156
Het Hogeland	3,95	€	32.737	€ 39.611
Loppersum	0,83	€	6.885	€ 8.331
Midden-Groningen	5,43	€	44.892	€ 54.319
Oldambt	4,19	€	34.618	€ 41.888
Pekela	1,32	€	10.938	€ 13.235
Stadskanaal	3,65	€	30.197	€ 36.538
Veendam	2,56	€	21.140	€ 25.579
Westerkwartier	4,23	€	34.958	€ 42.299
Westerwolde	2,6	€	21.486	€ 25.998
Provincie Drenthe				€ -
Aa en Hunze	1,84	€	15.174	€ 18.361
Assen	4,96	€	40.957	€ 49.558
Borger-Odoorn	1,95	€	16.147	€ 19.538
Coevorden	2,93	€	24.201	€ 29.283
De Wolden	1,72	€	14.175	€ 17.151
Emmen	9,63	€	79.622	€ 96.342
Hoogeveen	4,85	€	40.104	€ 48.526
Meppel	2,37	€	19.591	€ 23.705
Midden Drenthe	2,36	€	19.528	€ 23.629
Noordenveld	2,5	€	20.656	€ 24.994
Tynaarlo	2,31	€	19.099	€ 23.110
Westerveld	1,58	€	13.043	€ 15.783
				€ -
Overige bijdragen				€ -
OV-bureau Groningen Drenthe	15	€	123.960	€ 149.992
totaal		100	€ 826.400	€ 999.944

