

Beantwoording schriftelijke vragen Statencommissie OGB 17 juni 2020		<i>provincie</i> Drenthe
Datum	3 juni 2020	
Portefeuillehouder	Cees Bijl	
Onderwerp	Agendapunt 9: OV-bureau Groningen Drenthe: ontwerpbegroting 2021 en Jaarstukken 2019; GS-brief van 14 april 2020	

Algemeen

Bijna alle fracties spreken hun waardering uit over het functioneren van het OV-bureau Groningen Drenthe met begrippen als hoge ambities, innovatief en duurzaam.

Proces

Voorafgaand aan de beantwoording van de vragen is het goed enige duidelijkheid te geven over het proces van de financiële verantwoording.

Het OV-bureau moet de ontwerpbegroting, voor het opvolgende jaar, voor 15 april hebben aangeleverd aan raad en staten van de deelnemers van onze gemeenschappelijke regeling. Dit betekent feitelijk dat het OV-bureau de ontwerpbegroting medio maart al gereed moet hebben in verband met de voorafgaande behandeling in het dagelijks bestuur. Aangezien de maatregelen rond de coronacrisis vanaf medio maart werden ingesteld, maakt dat dit niet is verwerkt in voorliggende ontwerpbegroting 2021. Het OV-bureau levert jaarlijks medio juni een 1e tussenrapportage over de eerste 4-5 maanden aan het algemeen bestuur aan. Hierin is dit jaar de financiële impact meegenomen die de coronacrisis op het OV-bureau heeft.

Financiële ontwikkelingen door corona

Het dagelijks bestuur is in de afgelopen periode met regelmaat geïnformeerd over de financiële ontwikkelingen rondom de coronacrisis. Uiteraard was hierin de teneur van de financiële impact vanwege het wegvallen van een aanzienlijk deel van de reizigersinkomsten negatief, maar is tegelijkertijd in die periode hoop gevestigd op de gesprekken over een financiële compensatie tussen de landelijke afvaardiging van de OV-sector en het Rijk (in deze gesprekken op ambtelijk niveau vertegenwoordigt de directeur van het OV-bureau de provincies).

Eind vorige week (vrijdag 5 juni) is tot een akkoord gekomen met een regeling (beschikbaarheidsvergoeding) voor de OV-sector. Hierover hebben we u geïnformeerd met onze brief van 9 juni 2020. Op hoofdlijnen houdt de beschikbaarheidsvergoeding in dat de OV-bedrijven 93% tot maximaal 95% van hun kosten (minus opbrengsten als overheidssubsidies, SOV-kaart en resterende reizigersopbrengsten) over de periode maart t/m december 2020 door het Rijk gecompenseerd krijgen. De vergoeding wordt berekend over de boekhoudkundige kosten die Qbuzz maakt in 2020 voor het uitvoeren van een volwaardige 100% dienstregeling. Het niet vergoede deel (5% tot 7%) van de gemaakte kosten zijn voor rekening/risico van Qbuzz.

In de begroting 2020 van het OV-bureau werd nog een positief eindresultaat van € 1,1 miljoen begroot, doordat er meer baten werden verwacht dan lasten. Omdat bij de beschikbaarheidsvergoeding niet meer wordt gekeken naar de baten en lasten van het OV-bureau, maar uitgegaan wordt van compensatie van de kosten van Qbuzz, is het te verwachten eindejaar resultaat van het OV-Bureau te stellen op break-even.

Nadere duiding dan het bovenstaande valt op dit moment – moment van opstellen van deze rapportage en beantwoorden van deze vragen- niet te geven. De verdere uitwerking van de beschikbaarheidsregeling zal de komende weken nog worden uitgewerkt, en daarna pas is het effect voor de GD-busconcessie te bepalen.

Accorderen begroting 2021

Wij begrijpen dat u het accorderen van de ontwerpbegroting 2021 wellicht niet zinvol acht, aangezien de cijfers niet actueel zijn. Toch stellen wij voor dat u dit wel doet. Zonder accordering heeft het OV-bureau namelijk geen toestemming voor uitvoering van zijn taak. Voorgesteld wordt het algemeen bestuur eind 2020 een financiële begrotingswijziging voor te leggen over de begroting 2021. Deze begrotingswijziging actualiseert dan de begroting 2021 op basis van de dan geldende actuele inzichten.

In het najaar zullen wij het algemeen bestuur de 2e tussenrapportage sturen (over de eerste 8 maanden 2020). Hierin zal naar verwachting het financiële effect van de beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk zijn verwerkt en is er een beeld over de reizigerstrend van deze maanden (en reizigersopbrengsten).

Ook zal het OV-bureau in het najaar in overleg met haar deelnemers zoeken naar oplossingen voor de betaalbaarheid van het OV-busvervoer voor de middellange en lange termijn. Het voornemen voor dit gesprek was met het opstellen van de begroting 2021 reeds ingezet, de coronacrisis heeft de noodzaak tot dit gesprek verder onderstreept.

Vragen fracties PvdA, FvD, VVD, PVV, D66 en CU

Veel fracties vragen naar de financiële impact van de coronacrisis op de nieuwe begroting.

PvdA

- In welke mate is zicht op de voortgang van de besprekingen over compensatie van de NOW-regeling en op welke wijze wordt u hierin betrokken?

Antwoord:

Met de beschikbaarheidsvergoeding voor de OV-sector, vervalt de aanspraak op de NOW-regeling. Dit is per saldo een positief effect omdat de NOW en de beschikbaarheidsvergoeding - als ze allebei van toepassing zouden zijn - negatief op elkaar zouden ingrijpen.

- Zal deze vergoeding de geleden schade volledig dekken, en zo niet: welke gevolgen heeft dit op het meerjarige financiële perspectief van het OV-bureau?

Antwoord:

De regeling vergoedt 93-95% van de kosten die Qbuzz maakt voor het uitvoeren van een volwaardige dienstregeling. Landelijk is met de OV-sector afgesproken dat de vervoerders het verdere restrisico dragen (5-7%).

Aangezien de regeling vooralsnog alleen geldt voor 2020, is het moeilijk om aan te geven wat het effect van de coronacrisis op het meerjarige financiële perspectief van het OV-bureau is. Daarbij geldt dat ook los van de coronacrisis de betaalbaarheid van het busvervoer onder druk zal staan.

VVD / D66

- Graag zien wij dat de toezegging over het informeren van de corona-effecten op de liquiditeit van het OV iets concreter gemaakt wordt, m.a.w. wanneer verwacht u deze nadere informatie te kunnen opleveren?

Antwoord:

Het is vooralsnog te vroeg om hier iets over te kunnen zeggen. Qbuzz krijgt als vervoerder 93-95% van haar kosten vergoed voor het uitvoeren van een volwaardige dienstregeling. Of dit

voor Qbuzz als vervoersbedrijf in Nederland zal leiden tot liquiditeitsproblemen, kunnen wij nu niet inschatten.

CDA

- Wat is de impact van de gevolgen van de zogenaamde Coronacrisis?
- Heeft die impact een nieuwe financieringsbehoefte opgeleverd en zo ja, hoe wordt die behoefte gedekt?

Antwoord:

De coronacrisis heeft impact op de uitvoering van de dienstregeling, reizigersbezetting en financiering van de uitvoering. In de maanden april en mei is gereden met de zaterdagsdienstregeling plus aanvullingen. Deze periode heeft niet geleid tot een capaciteitstekort. Vanaf juni rijdt men weer conform de reguliere (100%) dienstregeling. Doordat vanaf medio maart tot heden de opbrengsten naar minder dan 10% zijn teruggevallen met weer enig herstel in de afgelopen weken (nu ca. 25% van regulier), is er een verschil tussen kosten en opbrengsten. In principe dekt de door het Rijk ingestelde Beschikbaarheidsvergoeding de meerkosten af (zie boven).

PVV

- Wat met de huidige plannen van het OV-bureau, in de wetenschap dat de bezettingsgraad nu nog maar maximaal 20% is en in de wetenschap dat veel mensen nu liever in de eigen auto dan in het OV gaan (of helemaal niet) zou het OV-bureau met SPOED een nieuw Corona-concept geschreven moeten hebben.

Antwoord:

Onduidelijk is, wat bedoeld wordt met 'een nieuw corona-concept'.

Door het Rijk is gevraagd om vanaf 1 juni weer 100% van de dienstregeling te rijden, ondanks het feit dat er maar weinig mensen met het OV (mogen) gaan. Zover nu uitgewerkt, vergoedt de regeling 93-95% van de door Qbuzz gemaakte kosten voor de 100% uitvoering van de dienstregeling. Wat het vervoerskundige effect is voor 2021 en de middellange en lange termijn is nu nog te vroeg om iets over te aan te geven. Het voornemen is om dit najaar als deelnemende partijen van het OV-bureau met het OV-bureau in gesprek te gaan hoe de toekomst (financieel) er uit zal gaan zien.

ChristenUnie

- Welke stappen worden er ondernomen om in de bussen te voldoen aan de corona-maatregelen, zonder alles met rood-witte linten af te zetten? We vragen hierbij ook naar de lange(re) termijn. En wat wordt er vervolgens gedaan om deze maatregelen te handhaven?
- We vragen het college ook om extra aandacht voor de aanvullende voorzieningen, zoals de hubtaxi en belbussen. De ruimte is daar kleiner, waardoor maatregelen moeilijker zijn. Tegelijk is dit een belangrijke vorm van mobiliteit aan de onderkant van het voorzieningenniveau.

Antwoord:

Het ministerie van I&W heeft in samenspraak met de OV-sector en het RIVM het zgn. OV-protocol opgesteld waarbij drie fases zijn te onderscheiden: fase tot 1 juni (reeds gepasseerd), fase 2 vanaf 1 juni en fase 3 voor de langere termijn. Voor nu is fase 2 van belang waarbij wordt uitgegaan van maximale inzet van materieel en personeel. De maximale capaciteit aan reizigers zal rond de 30-35% per bus zijn waarbij een beroep wordt gedaan op de verantwoordelijkheid van de reiziger om dit te bewaken en zo nodig een bus later te nemen.

Een mondkapje in het OV is verplicht. BOA's gaan niet actief handhaven maar houden toezicht, informeren reizigers over de regels en kunnen in voorkomende gevallen toch besluiten een boete à € 95,- op te leggen.

Voor de langere termijn worden oplossingen gezocht voor de werkplek van de chauffeur, bijvoorbeeld een glazen afzetwand. Als de veiligheid van de werkplek van de chauffeur voldoende is gegarandeerd, kan ook weer voor worden ingestapt en zal nog meer worden ingezet op de juiste looproutes (voor in, achter uit).

Voor de aanvullende voorzieningen, zoals hubtaxi, geldt dat vervoerders zich zullen houden aan het protocol taxivervoer. Daarin is o.a. opgenomen dat in taxi's naast de chauffeur met maximaal twee personen gereden mag worden, in kleine busjes met maximaal vier personen. Ook hier zijn mondkapjes verplicht.

De hiervoor genoemde maatregelen zijn zaken die op dit moment worden uitgevoerd of in gang worden gezet. Het kan zijn dat binnen afzienbare tijd het RIVM / OMT met nieuwe richtlijnen komt die maken dat er aanpassingen, aanscherpingen of juist versoepeling kan plaatsvinden. Voor meer informatie wordt verwezen naar het "Protocol verantwoord reizen in het Openbaar Vervoer" en naar het "Sectorprotocol Veilig Taxivervoer".

Vragen fracties PvdA, FvD, CDA, CU en Partij voor de Dieren

Financiering van het OV op langere termijn

PvdA

- Zal een vergoeding van het Rijk de geleden schade volledig dekken, en zo niet: welke gevolgen heeft dit op het meerjarige financiële perspectief van het OV-bureau?

Antwoord:

Zie de toelichting in de paragraaf Financiële ontwikkelingen door corona op blz. 1.

- Het weerstandsvermogen ligt in de huidige begroting ruim boven het minimum en wordt langzaam lager; wordt een deel van dit weerstandsvermogen aangesproken om de impact van de coronacrisis te dempen?

Antwoord:

Voor 2020 verwachten wij op basis van de beschikbaarheidsregeling van het Rijk, dat vooralsnog het OV-bureau haar positief begrootte saldo voor 2020 niet zal realiseren en dus niet kan toevoegen aan haar weerstandsvermogen. Of na 2020 het weerstandsvermogen moet worden aangesproken hangt af van hoe een eventuele vervolgregeling uitpakt en of de reizigersopbrengsten weer naar 'normaal' stijgen.

- Kunt u aangeven hoe GS denkt de bereikbaarheid in Drenthe ook na 2021 te kunnen blijven financieren? Kunt u aangeven in welke fase de gesprekken hierover zich bevinden, welke uitgangspunten GS hanteert en of u al een denkrichting heeft t.a.v. de betaalbaarheid van het OV?

Antwoord:

Los van de financiële impact die de coronacrisis heeft, staat de betaalbaarheid in de vorm van de huidige dienstregeling na 2021 onder druk. Het voornemen is om dit najaar - in voorbereiding op de begroting 2022 - met het OV-bureau in gesprek te gaan.

CDA/D66/CU

- De betaalbaarheid van de bus staat onder druk, hoe gaat het College daar mee om? Welke mogelijkheden ziet het College om een rol te spelen bij het positief bijstellen van de financiële positie? Wordt de partnerbijdrage verhoogd, zodat deze procentueel meestijgt? Kan bij de inrichting van de openbare ruimte (met name wegen) rekening gehouden worden met het OV?
- De kwaliteit van de dienstverlening door het OV-bureau mag niet verminderen. Onze ambities en uitgangspunten uit de Omgevingsvisie ten aanzien van (OV) mobiliteit worden door hen uitgevoerd. Daar mag ook voor betaald worden. Gelet op de argumenten van de tekorten kan een taakstelling op de bedrijfsvoering niet het hele antwoord zijn. Welke mogelijke oplossing ziet het College voor de lange termijn?

Antwoord:

Als deelnemende partijen is het voornemen om in het najaar - voorafgaand aan het opstellen van de OV-bureau begroting 2022 - met het OV-bureau in gesprek te gaan om gezamenlijk te kijken naar de lange termijn betaalbaarheid van het busvervoer. Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt in de huidige situatie rekening gehouden met het OV. Bijvoorbeeld bij de aanpak van knooppunt Gieten wordt nadrukkelijk gekeken naar de gevolgen van de varianten voor het OV.

Het uitgangspunt van de dienstverlening blijft dat de kwaliteit van de dienstverlening ook in de toekomst niet mag verminderen. De bedrijfsvoeringstaakstelling van het OV-bureau is de eerste stap. Eerst naar de eigen organisatie kijken alvorens te snijden in de uitvoering van het busvervoer (overigens moet hierbij wel bedacht worden dat slechts een zeer beperkt deel van de begroting van het OV-bureau wordt besteed aan bedrijfsvoering, het overgrote merendeel van de financiële middelen wordt besteed aan het rijden van bussen). Als volgende stap is het voornemen om als deelnemende partijen met elkaar in gesprek te gaan over de wijze van betaalbaar houden van de busvervoer exploitatie op de lange termijn.

FvD/PvdD

- Is GS het met ons eens dat investeringen in de vloot voorlopig even uitgesteld dienen te worden? Immers, met een teruglopend reizigers-bestand van <90% dunkt het FVD prudent niet een al te grote vlucht naar voren te nemen in vervanging van al dan niet duurzamere bussen.
- Hoe verhoudt zich enerzijds de zorgelijke middeltermijn financiering met de verlaagde prioriteit voor verdere verduurzaming van het OV? En waar zal worden gezocht om structurele oplossingen te vinden voor het financieringsprobleem? Wordt er ook gedacht aan beleggingen?

Antwoord:

Met de nieuwe concessie is een enorme verduurzamingswinst behaald. Hetzelfde OV op straat levert 90% minder CO2 uitstoot. Vervolgstappen om verder te verduurzamen zullen in die zin de komende jaren minder spectaculair zijn. Er is echter nog steeds sprake van een (deels al gecontracteerde en in de aanbesteding betaalde) verduurzaming waar Q-link 5 Annen-Groningen en Q-link 12 Emmen-Klazienaveen geëlektrificeerd zullen worden.

Daarnaast wordt ook de bredere economische en energietransitie agenda ondersteund met het genereren van een basisvraag naar waterstof door het laten rijden van 10 waterstofstreekbussen rond Emmen GZI.

Voor de structurele financiële oplossingen zal in het najaar overleg plaatsvinden tussen de deelnemende partijen en het OV-bureau om een oplossing te zoeken voor de financiering na

2021. Beleggingen zijn daarbij geen optie. Dit is verboden in de Wet Financiering decentrale overheden.

Vragen fracties PvdA, GL

- Op de website van het OV-consumentenplatform Groningen/Drenthe staan geen adviezen t.a.v. de begroting en de nieuwe dienstregeling, en evenmin bij de ingekomen stukken; heeft u er zicht op of dit advies alsnog komt?

Antwoord:

De beide consumentenplatforms zijn bij het tot stand komen van de voorstellen betrokken, reeds in de voorfase hebben zij mee gepraat over de aard van de voorstellen. Na de behandeling van de dienstregeling in het DB zijn zij formeel om advies gevraagd. We verwachten op enig moment voor de behandeling in het DB van juni een formeel advies van beide Consumentenplatforms, zodat het meegenomen kan worden bij de besluitvorming in het DB. Omdat beide Consumentenplatforms onafhankelijke organen zijn, hebben wij geen directe regie op het (tijdig) beschikbaar komen van de adviezen.

- Hoe verhoudt zich de halvering van de budgetten voor onderzoek (p. 42) tot de aangekondigde ambitie om ook inwonertevredenheid als beleidsindicator op te nemen en middels een inwonerpeiling te meten?

Antwoord:

Voor de input van de nieuwe beleidsindicator inwonerstevredenheid is het de eerste gedachte aan te sluiten bij bestaande onderzoeken die worden gedaan onder de bevolking. Onze voorkeur gaat niet uit naar het uitvoeren van een eigenstandig onderzoek primair gericht op de verkrijging van input voor deze indicator. De inschatting is dat met deze praktische insteek, de financiële kosten beperkt zullen zijn.

- De lasten voor lonen en salarissen (p.20-21) stijgen vanaf 2021 aanzienlijk door formatiegroei; kunt u aangeven bij welke taken is overgeschakeld van inhuur naar formatie-uitbreiding, en in welke mate het hier gaat om vaste contracten?

Antwoord:

Stijging lonen en salarissen door omzetting van externe inhuur naar vaste contracten. Hiervoor was eerder al akkoord op formatie-uitbreiding opgehaald bij het bestuur. Het betreft invulling van vacatures voor medewerkers marktbewerking, communicatie, ontwikkeling en daarnaast formatie op juridische/AVG en financiële expertise. Hiervoor werd voorheen langdurig ingehuurd. Per saldo is er daardoor slechts in beperkte mate sprake van toename van uitgaven aan personeel (het is met name omzetten kosten van flex naar vast).

- Voor dagelijks onderhoud (blz. 28) wordt voor beide remises € 59.000 begroot; voor 'groot onderhoud' aan de remise in Emmen € 19.000. Voor welk groot onderhoud is dit bedoeld, kijkend naar het feit dat deze remise in december 2019 is opgeleverd?

Antwoord:

Het bedrag groot onderhoud voor de remise in Emmen bedraagt € 15.000,- i.p.v. € 19.000. Dit betreft een schatting. Het meerjarenonderhoudsplan (MJOP) voor de remise Emmen wordt nog in de komende maanden opgesteld. De schatting is gebaseerd op MJOP remise Groningen. Op korte termijn zal er inderdaad aan de nieuwe stalling Emmen weinig groot

onderhoud gepleegd worden, maar het is wel van belang om rekening te houden met grotere uitgaven op de langere termijn.

GroenLinks/CDA/PvdD

- Wat vindt het College van de inspanningen die gepleegd zijn om de vindbaarheid van de hubtaxi te verbeteren en de informatie over de hubtaxi in het algemeen?
- Wordt er nu meer gebruik gemaakt van de hubtaxi dan in 2019?
- De banner van de hubtaxi op de website van 9292.nl is niet altijd zichtbaar. Zijn er nog mogelijkheden om de vindbaarheid van de hubtaxi op dat platform te verbeteren?
- Wordt er voor de hubtaxi een gemakkelijke app ontwikkeld die door iedereen te begrijpen is? (p. 19)

Antwoord:

Er is en wordt veel gedaan om de vindbaarheid van de hubtaxi te verbeteren. De informatie over de hubtaxi wordt nu op veel websites weergegeven: van Publiek Vervoer, Qbuzz, een groot aantal gemeenten en de regiovervoerders. Ook zijn er verschillende accommodaties die info over de hubtaxi op hun site hebben geplaatst om hun gasten op deze vervoersvorm te attenderen. Daarnaast heeft Qbuzz op haar website in haar reisplanner "Flexibel Vervoer" als vervoersmogelijkheid opgenomen. Bij het plannen van een reis wordt dan voor het voor- en natransport ook de hubtaxi als mogelijkheid aangeboden. Deze reisplanner is ook omgezet in een app (TURNN-app) waarbij een volgende stap is om naast het plannen te reis ook te kunnen boeken en betalen. De planning was dat deze mogelijkheid in de zomer uitgerold zou worden maar Corona heeft tot enkele maanden vertraging geleid.

Deze ontwikkelingen hebben er ook toe geleid dat de landelijke reisplanner van de vervoerders (9292) bezig is om de mogelijkheid van vraagafhankelijk vervoer mee te nemen in hun reisplanner. De verwachting is dat dit in Q4 van 2020 is gerealiseerd en dan ook de hubtaxi als mogelijkheid kan worden wordt getoond bij het opvragen van een reisadvies. Het gebruik van de hubtaxi in de eerste maanden van 2020 was hoger dan de eerste maanden van 2019. Door corona is het gebruik nu (uiteraard) lager.

GroenLinks

- Hoe verhoudt de groei van het aantal reizigerskilometers zich tot de achterblijvende kostendekkingsgraad? Wij lezen dat de rijksbijdrage voor de studenten OV-kaart dit jaar gekort is en in 2021 weer gekort zal worden. Is dit wellicht een reden waarom de reizigerskilometers stijgen in verhouding tot de kostendekkingsgraad die daalt?

Antwoord:

Ja, de belangrijkste reden is dat de bijdrage voor de SOV aan het OV-bureau Groningen Drenthe is verlaagd.

- Waarom is de uitbreiding van de remise Peizerweg uitgesteld?

Antwoord:

De uitbreiding van de remise Peizerweg is afhankelijk van de uitplaatsing van de sociale werkvoorziening Iederz door de gemeente Groningen. De gemeente Groningen heeft inmiddels het uitgestelde besluit tot herhuisvesting van Iederz genomen, waarmee de uitbreiding van de remise over enkele jaren mogelijk is.

- Waar wordt verzocht om een additionele financiering voor de regionale dekking van de business-case van de waterstofbussen Emmen?

Antwoord:

Voor de financiering van de bussen en de benodigde waterstof kan gebruik gemaakt worden van:

- *Jive2 subsidie verstrekt door de FCH JU (EU)*
 - *Een aanvullende bijdrage van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat*
 - *Een bijdrage uit de Hydrogen Valley subsidie (Heavenn)*
- In hoeverre en waar zijn er bij de hubs OV-fietsen of deelauto's beschikbaar? En indien weinig, wordt hier meer op ingezet?

Antwoord:

Deelauto's zijn nu nog alleen beschikbaar bij treinstation Assen, deelfietsen op alle treinstations. Deze locaties worden de komende tijd uitgebreid, te beginnen met de hubs langs de N34. Hierbij wordt geprobeerd zoveel mogelijk gebruik maken van lokale ondernemers.

- In de brief wordt gesteld dat toenemende verkeersdrukke kostenverhogend werkt. Als GroenLinks zijn wij benieuwd naar welke specifieke verkeersdrukke wordt verwezen. Kan daar inzicht in worden gegeven?

Antwoord:

Toenemende verkeersdrukke werkt kostenverhogend wanneer bussen door toenemende drukke langer over hun reis gaan doen. Het gaat hierbij niet om incidenten, maar om structurele toename van rijtijden. Specifiek voor Drenthe gaat het bijvoorbeeld om de A28 richting Groningen, de rotonde Gieten in de N34 of de doorstroming op de Boermarkeweg en de Hondsrugweg in Emmen.

- Wij lezen over een bijdrage aan een landelijk nieuw laagdrempelig tariefsysteem. Hiernaar zijn wij als GroenLinks benieuwd. Wanneer kunnen wij hier als provinciale staten over worden geïnformeerd?

Antwoord:

Het nieuwe landelijk tariefsysteem is onderdeel van het project Nieuwe Betaalwijzen dat de vervanger moet worden van de OV-chipkaart. Dit staat gepland voor 2024 en vervoerders en decentrale overheden werken nu, ook in afstemming met de landelijke consumentenorganisaties, aan de eerste contouren van het nieuwe tariefsysteem. De verwachting is echter dat het nieuwe tariefsysteem niet voor eind 2021 is uitgewerkt (met een ingangsdatum die dan enige jaren verder ligt).

FvD / CU

- Kan GS de onverwachte financiële tegenvaller van € 1.000.000 verklaren?

Antwoord:

De tegenvaller van € 1.000.000, - was niet onverwacht. In de tussenrapportage (eind 2019) is aan het dagelijks en algemeen bestuur gemeld dat er een (hogere) overschrijding werd verwacht van ca € 2.900.000, - Het nadeel is uiteindelijk ruim € 1 miljoen hoger geworden dan primair begroot (begroting ca € 900.000, - negatief).

Een belangrijke reden van de lagere reizigersinkomsten in 2019 betreft de teruggave van de (bij de chauffeurs nog in omloop zijnde) papieren eurokaartjes. Deze kaarten waren in eerste instantie als omzet meegerekend, dit heet de 'consignatie-voorraad'. Daarnaast was in de begroting onterecht rekening gehouden met een hogere index in de provinciale bijdrage. Dit leverde een nadeel op van € 600.000, -.

FvD

- Kan GS inzicht verschaffen in de stroomaanschaaf en hoe die stroom is opgewekt?

Antwoord:

De stroom die wordt gebruikt in de bussen in Groningen en Drenthe is afkomstig van Nederlandse windenergie.

- Kan GS toelichting geven of het OV Bureau bewust stroom inkoop en daarbij rekening houdt met daadwerkelijk schone stroom, zoals kernenergie bijv.?

Antwoord:

De vervoerder Qbuzz is de partij die de stroom inkoop. De daaraan gestelde eisen staan vermeld in de Nota van Uitgangspunten en het Programma van Eisen zoals dat in GS en PS is behandeld. Kort gezegd is de eis dat de stroom 100% groen moet zijn, waarbij dat met een garantie van herkomst moet worden aangetoond.

- Wat is de geldelijke invloed voor de consument die de verduurzaming veroorzaakt?

Antwoord:

De verduurzaming van het openbaar vervoer per bus is in de aanbesteding zodanig vormgegeven dat dit binnen het beschikbare budget moest plaatsvinden, zonder dat het ten koste gaat van de dienstregeling. Waar meer duurzame technieken op dit moment nog duurder zijn dan conventionele aandrijftechnieken, wordt als uitgangspunt gehanteerd dat de middelen hiervoor uit andere bronnen dan OV-middelen beschikbaar moeten komen. Zo zijn er voor de waterstofbussen in Groningen en Emmen Europese en Rijkssubsidies beschikbaar gekomen. De inzet voor verduurzaming gaat dus niet ten koste van de reiziger.

CDA/CU/PvdD/GL

Begroting bedrijfsbureau OV-bureau Groningen Drenthe

- Sommige budgetten worden naar beneden bijgesteld tussen de 20 en 25 %, wat betekent dat voor de dienstverlening?

Antwoord:

De bijstelling van budgetten hebben alle betrekking op de bedrijfsvoering van het OV-bureau zelf. Dit zijn forse bijstellingen. Dit zal zeker invloed hebben op de dienstverlening vanuit het OV-bureau richting haar deelnemers en derden. Het OV-bureau streeft ernaar om te zorgen dat deze bijstelling niet ten koste gaat van de kwaliteit van de uitvoering van het busvervoer.

- Om kosten op te vangen heeft het OV-bureau een taakstelling op haar eigen budgetten doorgevoerd. De veronderstelling is dat kosten bespaard worden door taken zelf uit te voeren in plaats van uitbesteding. Waarop is dit gebaseerd?

Antwoord:

Een deel van de werkzaamheden, die thans worden uitgevoerd door marketing & communicatiebureaus, wordt straks uitgevoerd door twee eigen medewerkers. De loonsom van deze medewerkers is lager is dan de kosten voor uitbesteding van deze werkzaamheden. Daarbij wordt ook een efficiencyeffect door eigen uitvoering verwacht.

- Er is gekozen om de budgetten op Communicatie en Marktbewerking te verlagen. Wordt hier gekozen voor het op regionaal niveau oplossen van landelijke keuzes?

Antwoord:

Nee, dit is een eigen kostenafweging van het OV-bureau.

- Wat vindt GS hiervan?

Antwoord:

Marketing & Communicatie is een primaire taak van het OV-bureau. De aanpassing van uitbesteding naar uitvoering door eigen medewerkers is kostenbesparend en ziet het college als een goede ontwikkeling.

- De post loonkosten gaat de komende jaren ieder jaar stijgen met bijna 3,5 procent. De gemiddelde Nederlander moest het tussen 2017 en 2020 doen met ergens tussen de 2 en 2,5 procent. Hoe kan deze afwijking verklaard worden?

Antwoord:

Zoals eerder aangegeven ligt de oorzaak van de stijging van de post lonen en salarissen vooral in de omzetting van externe inhuur naar vaste contracten.

Het OV-bureau volgt de CAO van de provincie Drenthe. De aanname dat de percentuele stijging van de post loonkosten resulteert in een gelijke stijging van het salaris van de medewerkers van het OV-bureau, is dan ook onjuist.

ChristenUnie

- Wanneer kunnen we de lange termijnvisie mobiliteit die we verwachten, bespreken, input op leveren? Wat wordt bedoeld met een mogelijke systeemsprong van het openbaar vervoer.

Antwoord:

De provincie Drenthe is verantwoordelijk voor - en stelt op dit moment het regionale mobiliteitsplan (RMP) op. We hopen deze eind dit jaar door uw Staten te kunnen laten vaststellen.

Met systeemsprong wordt bedoeld dat op locaties waar het huidige OV-systeem tegen de capaciteits- en doorstromingsgrenzen aanloopt, er aanvullende maatregelen nodig zijn. Bijvoorbeeld door te kijken naar vrij liggende infrastructuur of zelfs een andere vervoertechniek. Dit speelt bijvoorbeeld in het vervoer naar en in de stad Groningen.

- Het faciliteren en stimuleren van deelvervoer (auto's, fietsen) wordt genoemd als mogelijkheid. Het OV-bureau ziet niet per sé voor zichzelf een organiserende taak, maar wil wel stimuleren dat dergelijke systemen er komen. Wat is de rol van de provincie.

Antwoord:

De uitwerking van de hubs, inclusief het faciliteren en stimuleren van deelvervoer is verantwoordelijkheid van de wegbeheerders, deze wordt in Drenthe gezamenlijk met

gemeenten, het OV-bureau en directbetrokkenen als omwonenden en sociaal-maatschappelijk betrokken organisaties opgepakt.

Partij voor de Dieren

- Waarop wordt de te verwachten trend van het aantal reizigerskilometers in 2020 ten opzichte van 2019 gebaseerd, en hoe betrouwbaar zijn deze voorspellingen? (p. 7)

Antwoord:

De te verwachten trend van het aantal reizigerskilometers is afhankelijk van veel factoren zoals ruimtelijke ontwikkelingen, vestiging van bedrijven en bijvoorbeeld voorzieningen op het gebied van onderwijs en zorg en ook politieke wensen.

Het OV-bureau probeert op basis van de impact van deze factoren een inschatting te maken van het te verwachten aantal reizigerskilometers waarbij overigens licht conservatief wordt geraamd. Onder normale omstandigheden komen de voorspelde groeicijfers dan ook vaak uit. Onvoorziene omstandigheden, zoals de stakingen van vorig jaar of een pandemie zoals nu het geval is, maken dat er flinke afwijkingen van de voorspelling kunnen ontstaan.

- Er zijn geen Drentse gemeentelijke bestuurders vertegenwoordigd in het bestuur. Daarentegen zijn er wel 3 bestuurders uit de gemeente Groningen afgevaardigd. (p.33) Vanwaar de keuze voor deze samenstelling en is het aanstellen van een bestuurder uit bijvoorbeeld de gemeente Emmen geen waardevolle aanvulling?

Antwoord:

De samenstelling van het dagelijks en algemeen bestuur is een afspiegeling van de deelnemers van gemeenschappelijke regeling OV-bureau Groningen Drenthe. De gemeente Groningen is de enige gemeentelijke deelnemer in deze regeling en daarmee ook de enige gemeente die bestuurders mag afvaardigen voor het dagelijks en algemeen bestuur.