

**Eerste termijn PS (Statencommissie OGB 17 juni 2020)**

Aanleveren uiterlijk 2 juni 2020

[statengriffie@drentsparlement.nl](mailto:statengriffie@drentsparlement.nl)

---

**9. OV-bureau Groningen Drenthe: ontwerpbegroting 2021 en Jaarstukken 2019;  
GS-brief van 14 april 2020**

---

Fractie: **PvdA**

Voorzitter,

Het lezen van de begroting van het OV-bureau en het voorbereiden van deze schriftelijke eerste termijn was een enigszins bevreedende ervaring. Voor ons ligt een begroting voor 2021, opgesteld in het pre-Coronatijdperk, met een geheel andere werkelijkheid en dus andere uitgangspunten en economische vooruitzichten dan die waar we nu in de 1,5-metersamenleving rekening mee dienen te houden. Het voelt enigszins als het op reis gaan met een navigatiesysteem met verouderde kaarten. En we weten dat dat kan leiden tot gemiste afslagen of irritaties tussen bestuurder en passagiers.

De Corona-crisis treft ook het OV in Drenthe hard: de genomen maatregelen hebben de reizigersaantallen landelijk met ruim 85% doen dalen, wat natuurlijk ook grote financiële gevolgen heeft voor de kostendekkingsgraad van het OV. En dat terwijl de reizigersaantallen in 2019 juist sterk stegen: een teken dat meer mensen het OV benutten, en dat is natuurlijk positief! De exacte gevolgen van de crisis zijn nog niet goed te overzien, maar de PvdA-fractie is in ieder geval blij om te lezen dat het college van GS, wanneer het meer zicht heeft op de financiële impact van de crisis op het OV-bureau en de hoogte van de compensatie vanuit de NOW-regeling van het Rijk zoals die nu tussen de vervoerssector en de minister wordt besproken, PS zal informeren. De PvdA-fractie hoopt dat de nieuwe navigatiekaarten dus spoedig in ons systeem worden geüpload!

Vragen hierbij aan het college:

kunt u ons aangeven in welke mate u zicht heeft op de voortgang van deze besprekingen en op welke wijze wordt u hierin betrokken?

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

Aangezien de begroting 2021 wordt aangeboden met de jaarrekening 2019, en de resultaten van 2019 feitelijk het uitgangspunt is voor hoe we de impact van de corona-crisis moeten zien te herstellen, wil ik met de jaarrekening 2019 beginnen. De PvdA concludeert dat in het jaar 2019 grote stappen zijn gemaakt, zeker gezien de verduurzaming via de nieuwe OV-concessie en het aanpassen van de noodzakelijke infrastructuur hiervoor. Ook zijn we tevreden met de inspanningen om de reizigersinformatie nog beter en toegankelijker te maken. Kijkend naar de resultaten middels de beleidsindicatoren, dan is de PvdA tevreden met de gepresenteerde cijfers. Maar laten we ook kijken naar het financiële resultaat: de PvdA is wel enigszins geschrokken van het resultaat over 2019. Weliswaar goed te verklaren, maar een negatieve overschrijding van het begrote resultaat van meer dan 100% is natuurlijk geen goed uitgangspunt, omdat het een aanslag op het weerstandsvermogen is die op een ongunstig moment valt. T.a.v. dat weerstandsvermogen:

- 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 corona-crisis te dempen?

Kijkend naar de begroting 2021, dan kan de PvdA (los van de financiële gevolgen van de huidige crisis op de boekjaren 2021 en volgende) in grote lijnen wel zijn waardering uitspreken over de ambities van

---

---

het OV-bureau om Drenthe de aankomende jaren duurzaam bereikbaar te houden. Daar staan wij volledig achter. T.a.v. de verduurzaming van het OV in Drenthe is met de inzet van zero-emissiebusen in de nieuwe concessie een flinke stap voorwaarts gezet. Uiteraard zullen reizigersgroei en kostendekingsgraad lager uitvallen, maar wat zorgelijker is, is dat het OV-bureau zelf al aangeeft dat de financiering van het OV op middellange termijn zorgen baart. De PvdA deelt die zorgen en wil daarom van GS weten:

- 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?

Dan nog enkele meer technische (detail-)vragen t.a.v. verschillende punten in de OV-begroting:

- Op de website van het OV-consumentenplatform Groningen/Drenthe vind ik 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?
- 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?
- 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?
- P. 28: voor dagelijks onderhoud 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?

---

Fractie: **Forum voor Democratie**

Voorzitter,

Voor ons liggen de jaarstukken 2019 en ontwerpbegroting 2021 van OV Bureau Groningen Drenthe. Het jaarstuk 2019 is reeds goedgekeurd door de accountant en lijkt alweer lang geleden. 2021 kruipt langzaam dichterbij, maar is gezien de huidige omstandigheden, waarin een enorme economische crisis wordt voorspeld, zeer onzeker. Forum voor Democratie begrijpt dat het lastig begroten is in zo'n onzekere situatie. Daarom zullen wij voornamelijk naar een aantal langdurige thema's kijken van het OV Bureau en daar ons licht op laten schijnen.

Voorzitter, wat opvalt zijn een aantal hele positieve constatering over 2019. De reiziger legt meer kilometers af met het OV, is tevreden over de dienstverlening en het openbaar vervoer is schoner geworden. Ook is het OV Bureau een innovatief bedrijf wat op een moderne en professionele wijze met zijn data omgaat. Wat dan opvalt is dat al deze positiviteit niet leidt tot een financiële meevaller. Integendeel, het negatief verwachtte resultaat viel ongeveer een miljoen negatiever uit.

Vraag: Kan GS deze onverwachte financiële tegenvaller verklaren?

Duurzaamheid is ook een terugkerend thema. En dat is mooi natuurlijk. Waar bussen nog niet zo lang geleden vuil waren en de luchtkwaliteit aantastte is het positief te lezen dat dit niet langer zo is. We lopen zelfs voorop in Europa! Forum voor Democratie vraagt zich wel af waar de vervoerder zijn stroom inkoopt. Immers, als dit zogenaamde 'groene stroom' is die mede wordt opgewekt vanuit biomassa-centrales dan is het lood om oud ijzer. Dan kappen we bomen en stoken het hout op vervuilende wijze zodoende onze busvloot 'schoon' te laten rondrijden.

Vraag: kan GS inzicht verschaffen in de stroomaanschaaf en hoe die stroom is opgewekt?

---

---

Met betrekking tot de ontwerpbegroting 2021 vindt Forum voor Democratie het vooral zeer positief dat het OV Bureau zich ten doel heeft gesteld dat de ontsluiting van wijken en landelijke gebied moet worden verbeterd. Drenthe is op dit moment een echte auto-provincie. En dat heeft goede redenen. We zijn een dunbevolkte provincie met veel buitengebied. Het OV is niet voor iedereen en alle leeftijden geschikt. Wat Forum voor Democratie betreft zou het ontsluiten van wijken en landelijk gebied absoluut topprioriteit moeten zijn in combinatie met betaalbaarheid.

En dat brengt ons bij het volgende. De ontwerpbegroting 2021 laat weinig trendbreuken zien met voorgaande jaren. Dat is op zich positief, want dit getuigt van een consistente beleidsvisie. Duurzaamheid wordt verder vormgegeven. Minder CO<sub>2</sub> uitstoot is daarbij de hoofdmodus. Prima uiteraard voor Forum voor Democratie. Maar wij hebben wel twee belangrijke kanttekeningen hierbij. De eerste is reeds aangekaart in alinea 3 van dit schrijven.

Vraag: kan GS toelichting geven of het OV Bureau bewust stroom inkoop en daarbij rekening houdt met daadwerkelijk schone stroom, zoals kern-energie bijv?

Voorzitter, de tweede kanttekening is tevens reeds eerder aangekaart. Namelijk, hoe blijft het OV betaalbaar voor mensen in Drenthe? Uiteraard herbergt deze vraag vele variabelen (geen diesel meer, veel meer stroomverbruik, nieuwe aanschaf bussen et cetera...). Toch zou ik GS willen verzoeken zich in haar antwoord vooral te richten op de verduurzaming.

Vraag: Wat is de geldelijke invloed voor de consument die de verduurzaming veroorzaakt?

Voorzitter, laat ik afsluiten met het gegeven dat Forum voor Democratie een positief beeld heeft van het OV Bureau Groningen Drenthe. Reizigers zijn positief en men houdt er een professionele organisatie op na. Onze vragen richten zich voornamelijk op een verdieping van de verduurzaming en betaalbaarheid. En dat is logisch. Immers, echte verduurzaming betekent toegankelijkheid voor de Drent en echte schone brandstof.

En als laatste kanttekening, voorzitter, dan sluit ik dit veel te lange schrijven definitief af, 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.

Voorzitter,

Dank u wel.

---

Fractie: **VVD**

Eerste termijn:

Voorzitter,

Het jaar 2020 zal de boeken ingaan als een jaar waarin, als gevolg van de coronacrisis, het normale voorspellende vermogen van de begroting aan alle kanten werd gelogenstraft.

Eveneens valt, met de kennis van nu, op geen enkele manier een betrouwbare indicatie vast te stellen omtrent de in 2021 te realiseren productie en te behalen financiële resultaten.

De ontwerpbegroting 2021 is tot stand gekomen voordat de coronacrisis zich manifesteerde. Deze constatering zet de waarde van de ontwerpbegroting zeer sterk onder druk. Nieuwe werkelijkheden, als gevolg van de "anderhalve meter samenleving" zullen leiden tot fundamenteel veranderende inzichten met

---

---

betrekking tot de inzet van het OV. Het kan niet anders of dit gaat leiden tot forse wijzigingen met betrekking tot de operationele en financiële verwachtingen.

Het college geeft aan PS zo spoedig mogelijk te informeren aangaande de effecten op de liquiditeit in het OV en de doorwerking van de coronacrisis op de eindejaarsverwachting van 2020 en de begroting van 2021.

1. Vraag: Graag zien wij dat deze toezegging iets concreter gemaakt wordt, m.a.w. wanneer verwacht u deze nadere informatie te kunnen opleveren?

Met betrekking tot de jaarstukken 2019 is de fractie van de VVD tevreden over de behaalde resultaten. Niet alle ten doel gestelde beleidsindicatoren zijn gerealiseerd, maar wij zijn tevreden met de verklaringen omtrent de afwijkingen.

Ten slotte nemen wij kennis van de goedkeurende verklaring door de onafhankelijke accountant.

---

Fractie: **CDA**

Vraag/Vragen aan GS:

- 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?
- Wat is de invloed van de nieuwe concessie op het negatieve resultaat?
- De betaalbaarheid van de bus staat onder druk, hoe gaat het College daar mee om?
- Wat vindt het College van de inspanningen die gepleegd zijn om de vindbaarheid van de HUB-taxi te verbeteren en de informatie over de HUB-taxi in het algemeen?
- Sommige budgetten worden naar beneden bijgesteld tussen de 20 en 25 %, wat betekent dat voor de dienstverlening?

---

Fractie: **GroenLinks**

Begeleidende brief

Jaarrekening

- We zien een grotere groei dan verwacht in reizigerskilometers, maar de kostendekkingsgraad blijft achter (49,2 procent) op de doelstelling die gesteld is (In de tabel is dit trouwens 52 procent en in de tekst 49,6 procent). Hoe verhoudt zich dit tot elkaar?
- De onderbesteding in het budget voor de hubtaxi is in lijn met de conclusie dat de bekendheid en vindbaarheid hiervan onder de maat waren. Daarbij wordt gesteld dat de vindbaarheid verbeterd is. Toch is er over het eerste kwartaal van 2020 (tot corona) een prognose voor een onderbesteding van bijna 200.000 euro op een begroting van 300.000 euro. Wordt er nu meer gebruik gemaakt van de hubtaxi dan in 2019?
- De banner 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?
- Waarom is de uitbreiding van de remise Peizerweg uitgesteld?
- Waar wordt verzocht om een additionele financiering voor de regionale dekking van de business-case van de waterstofbussen Emmen?

Ontwerpbegroting

- We lezen dat er ingezet gaat worden op individuele vormen van vervoer vanaf hubs. In hoeverre en waar zijn er bij de hubs OV-fietsen of deelauto's beschikbaar? En indien weinig, wordt hier meer op ingezet?
-

- 
- 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 kostendeckingsgraad die daalt?
  - De korting op de rijksbijdrage wordt opgevangen door binnen de begroting te korten op uitgaven aan marktwerking en communicatie. GroenLinks is van mening dat het ongebruikte potentieel van het openbaar vervoer juist de sleutel is tot zijn succes. Wat is de visie van het college op deze bezuinigingen?
  - 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?
  - 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?
  - 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?
- 

Fractie: **PVV**

Opm: De CO2 uitstoot per rkm is verkeerd aangegeven. In de tabel op pag. 5 staan verkeerde waarden lijkt ons. Is dit nu het percentage daling of staat de komma fout?

Vraag aan GS: In de wetenschap dat de NS nu met 20% resterende reizigers zijn normale dienstregeling weer heeft opgestart en direct bij het Rijk om financiële steun heeft gevraagd, doet bij mij de vraag rijzen wat wij met de plannen van het OV-Bureau moeten. Als er een tweede Corona-golf komt, in de wetenschap dat de bezettingsgraad nu nog maar maximaal 20% is, in de wetenschap dat veel mensen nu liever in de eigen auto dan in het OV gaan (of helemaal niet) had ik verwacht dat het OV-Bureau met **SPOED** een nieuw Corona-concept geschreven zou hebben met een aantal scenario's als Worst Case en Best Solution.

Waarom is dit niet gebeurd?

De opmerking onderaan de brief van 14 april jl "wij zullen Uw Staten hierover zo spoedig mogelijk informeren" geeft mij, bijna 2 maanden later, ook geen hoop!

---

Fractie: **ChristenUnie**

### **Door de achteruitkijkspiegel**

Eerst wil ik met u terugkijken op 2019. Het jaar waar in de oude concessie afliep: een periode waarin veel is ontwikkeld en het OV kwalitatief is verbeterd. Ook de nieuwe concessie belooft veel: met waterstof- en elektrische bussen wordt een goede duurzame stap gezet. Dat biedt goede vooruitzichten, in plaats van het niet behalen van de verminderde CO2-uitstoot over 2019.

### **Financiën**

Wij schrikken toch van het grote negatieve resultaat: met —€ 1,9 mln, ruim een miljoen meer dan was begroot.

Ook voor de komende jaren lijkt er geen zicht op een positief resultaat. De reden voor de onder druk gezette financiële positie ligt in (1) de lagere SOV-opbrengsten, (2) de partnerbijdrage is niet toereikend, en (3) toenemende verkeersdrukke.

---

---

Om dit 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?

Welke mogelijkheden ziet het College om haar rol te spelen (ad 2 & 3) 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 ChristenUnie vindt dat de kwaliteit van de dienstverlening door het OV-Bureau niet mag 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?

### **Door de voorruit**

Dan vooruitkijkend met de begroting 2021. Het feit dat de busvloot in Groningen en Drenthe de grootste elektrische vloot van Europa is, stemt ons tot blijdschap. Dat daarmee 90% van de CO<sub>2</sub>-uitstoot afneemt laat zien dat het mogelijk is om ambitieuze doelen te halen! Het kan.

Goed om te lezen dat werk wordt gemaakt van de bekendheid en vindbaarheid van de Hubtaxi. Tegelijk blijft dit vragen om voortdurende alertheid. Juist aan de onderkant van het voorzieningenniveau is extra inzet nodig.

Dit is ook benoemd als één van de ambitielijnen voor 2021: ontsluiting van wijken en landelijk gebied door kleinschaliger vormen van vervoer. Het faciliteren en stimuleren van deelvervoer (auto's, fietsen) wordt genoemd als mogelijkheid. Het OV-Bureau ziet niet per se voor zichzelf een organiserende taak, maar wil wel stimuleren dat dergelijke systemen er komen.

Wat is de visie van het College hierop? En welke rol ziet zij voor het OV-Bureau in deze? Welke partij zou deze taak wel op zich kunnen nemen en organiseren?

Eén van de ambitielijnen voor 2021 is een 'toekomstvaste' bereikbaarheid. Wij gaan er vanuit dat daarmee 'toekomstbestendig' wordt bedoeld. Hier wordt ook gesproken over een mogelijke 'systeemsprong' zonder dit verder uit te leggen. Kunt u hier een nadere duiding aan geven?

Hierbij willen we ook wijzen op de lange termijnvisie mobiliteit van onze provincie. Wanneer kunnen we die verwachten, bespreken, input op leveren?

### **Corona**

In de begeleidende brief maakt het College enkele opmerkingen over de financiële gevolgen door het Coronavirus. Toch zijn de gevolgen niet alleen financieel. Ook praktisch gezien ziet het openbaar busvervoer er anders uit dan voorheen. 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. Graag een reactie van het College hierop.

---

Fractie: **SP**

Vraag/Vragen aan GS: Geen

---

---

**Fractie: D66**

De resultaten op de beleidsindicatoren 2019 zijn redelijk positief.

Behalve de CO2 uitstoot (voorgenomen -8% en realisatie 0%).

De Hubtaxi dienstverlening verbeterd (nu 1 uur van tevoren aangeven en was 2 uur) en oog voor het feit dat de bekendheid vergroot moet worden.

Maar de financiën/resultaat voor de toekomst zijn zorgelijk, in de meerjarenraming staan forse te korten vermeld voor de jaren 2022 tot en met 2024, oplopend naar € 903.000 in 2024.

De vraag die wij zouden willen stellen is hoe het OV bureau denkt om te gaan met deze forse te korten. Maar volgens D66 is dit een vraag die achterhaald is door de coronacrisis en de gevolgen hiervan voor het openbaar vervoer.

Voor 2020 zal de coronacrisis verstrekende gevolgen hebben voor bedrijfsvoering en financiën van het OV bureau. Ook de gevolgen van de crisis zullen in 2021 en 2022 goed voelbaar zijn.

Volgens ons is de begroting, zoals die nu voorligt, oud papier en volledig achterhaald door de nieuwe situatie.

Onze vraag is dan ook wanneer wij geïnformeerd kunnen worden over de gevolgen van de coronacrisis en of het niet verstandiger en juister is om te komen met een nieuwe begroting 2021, inclusief meerjarenraming.

---

**Fractie: Sterk Lokaal**

Vraag/Vragen aan GS:

---

**Fractie: OpDrenthe**

Vraag/Vragen aan GS:

---

**Fractie: Partij voor de Dieren**

Vraag/Vragen aan GS:

Aanbiedingsbrief. De studenten krijgen vanuit de landelijke overheid een OV kaart, en de vergoeding hiervoor is voor de OV bureaus verlaagd. Dat levert in 2019 en 2020 3 miljoen minder inkomsten op, en er wordt gekozen om de budgetten op Communicatie en Marktbewerking te verlagen.

1. Wordt hier gekozen voor het op regionaal niveau oplossen van landelijke keuzes? Wat vindt GS hiervan? (p. 7)

Jaarstukken.

2. Hoe verhoudt zich enerzijds de zorgelijke middelltermijn financiering met de verlaagde prioriteit voor verdere verduurzaming van het OV?
3. En waar zal worden gezocht om structurele oplossingen te vinden voor het financieringsprobleem? Wordt er ook gedacht aan beleggingen? (p. 4 en 5)

Ontwerpbegroting

4. 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)
  5. Wordt er voor de hubtaxi een gemakkelijke app ontwikkeld die door iedereen te begrijpen is? (p. 19)
-

---

In de Ontwerpbegroting staat ook de samenstelling van het bestuur genoemd. Wat de Partij voor de Dieren opvalt, is dat er geen Drentse gemeentelijke bestuurders vertegenwoordigd zijn in het bestuur. Daarentegen zijn er wel 3 bestuurders uit de gemeente Groningen afgevaardigd. (p.33)

6. Vanwaar de keuze voor deze samenstelling en is het aanstellen van een bestuurder uit bijvoorbeeld de gemeente Emmen geen waardevolle aanvulling?
-