provinciehuis Westerbrink 1, Assen
postadres Postbus 122, 9400 AC Assen

www.drenthe.nl
0592 - 36 55 55

provincie Drenthe

Aan:
de voorzitter en leden van
Provinciale Staten van Drenthe

Assen, 13 april 2021
Ons kenmerk 15/5.6/202100633
Behandeld door team Verkeer en Vervoer (0592) 36 55 55
Onderwerp: OV-bureau, Kaderbrief Begroting 2022 en Jaarstukken 2020
Status: Verzoek om zienswijze

Geachte voorzitter/leden,

Hierbij verzoeken wij u ons uw eventuele zienswijze kenbaar te maken met betrekking tot de Kaderbrief Begroting 2022 van het OV-bureau Groningen Drenthe. Met deze toezending stellen wij u in de gelegenheid inbreng te geven op de voorgestelde kaders voor de Begroting OV-bureau Groningen-Drenthe 2022. Op grond van de Wet gemeenschappelijke regelingen moet de Ontwerpbegroting acht weken voor vaststelling worden aangeboden aan de Raad en Staten. Er is voor gekozen om nu in plaats van de Ontwerpbegroting 2022 een kaderbrief met de algemene financiële en beleidshoofdlijnen, gelijktijdig met de Jaarstukken 2020, naar uw Staten te sturen.

Kaderbrief 2022 OV-bureau Groningen Drenthe
De financiële effecten van de coronacrisis op het openbaar vervoer zijn ten gevolge van sterk afnemende reizigersinkomsten groot en het zal naar verwachting nog jaren duren voordat de reizigersopbrengsten weer op het niveau van pre-corona zijn. Het jaar 2022 wordt daarom een jaar dat vooral in het teken staat van het overleven van de gevolgen van de coronacrisis, zodat in de jaren daarna weer opgebouwd kan worden.

In 2020 zijn de gevolgen van het achterblijven van de reizigersinkomsten opgevangen door de beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) van het Rijk en een verplicht verlies van de vervoerder van 5% op de omzet. In 2021 zijn de kosten van de uitvoering van de dienstregeling verlaagd door 5% op het voorzieningenniveau te besparen en is de beschikbaarheidsvergoeding vanuit het Rijk doorgetrokken (op dit moment zeker tot en met het derde kwartaal). De vervoerder heeft na het verlies van 2020 een nul-rendement in 2021.

Een eventueel tekort komt voor rekening van de decentrale overheid (in Groningen en Drenthe dus het OV-bureau). In 2022 is de uitdaging het oplossen van een verwachte tekort op opbrengsten van € 9 miljoen. Voor het oplossen hiervan stellen we voor nog eens € 3 miljoen op de dienstregeling te bezuinigen (bovenop de aanpassingen die al per 2021 zijn ingevoerd) en € 6 miljoen door Rijk, provincies Drenthe en Groningen, gemeente Groningen en/of OV-bureau bij te passen.

De uitdaging van het OV-bureau zal voor 2022 *beleidsmatig* voornamelijk liggen in:

- het herstel van reizigersaantallen en reizigerskilometers (onder meer door nieuwe klantgroepen) na de coronacrisis van 2020 en 2021;
- het zoveel mogelijk in stand houden van het OV-netwerk (onder andere bereikbaar houden landelijk gebied);
- verdere verduurzaming (ten aanzien van aandrijving van de bussen)

en *financieel* zal de uitdaging voornamelijk liggen in:

- een financieel gezonde exploitatie van de concessie.

Met de voorgestelde oplossing voor 2022 (en verder naar 2023) wordt naar verwachting een solide basis gelegd om vervolgens weer te kunnen bouwen naar de toekomst en op te schalen in het vervoer, mede afhankelijk van de ontwikkeling van de reizigersaantallen. Als richting voor het te voeren meerjarenbeleid houdt het OV-bureau zijn beleid geënt op een drietal ambitielijnen, te weten:

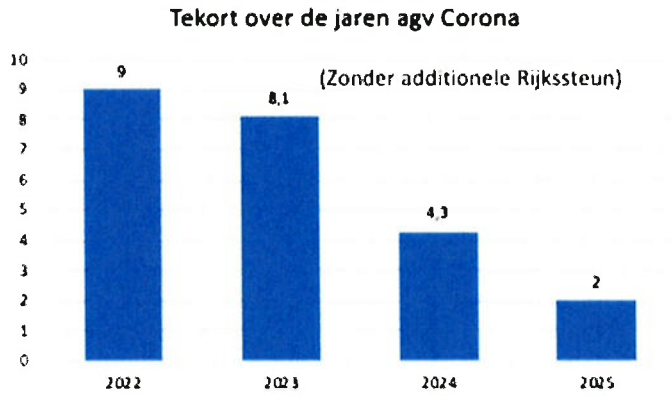
- toekomstvaste bereikbaarheid van en naar de steden, onder meer door goede en snelle verbindingen en wellicht een systeemsprong;
- behouden van de ontsluiting van wijken en landelijk gebied, onder meer door het dagdekkend en frequent verbinden van knooppunten (hubs) en daar de verbinding te leggen met kleinschaliger vormen van vervoer (hubtaxi, deelauto, fiets);
- verdere verduurzaming van het openbaar busvervoer.

In de Ontwerpbegroting 2022 zal het OV-bureau deze kaderbrief verder uitwerken en toedelen aan doelstellingen en meer concrete activiteiten.

2022: doortrekken dienstregeling 2021, nog extra daarop besparen en realistische opbrengstenprognose

In 2022 zijn de reizigers niet direct terug. Wij zullen daarom met de dienstregeling van 2021 doorrijden (5% minder dan 'normaal' pre-corona). Voor de opbrengsten gaan wij er - in lijn met landelijk ontwikkelde scenario's - vanuit dat in 2022 58% van deze reizigers terug is gekomen in het OV (landelijk scenario 4). De realisatie over januari en februari 2021 volgt momenteel deze prognose en toont daarmee aan dat dit vooralsnog een realistische aanname is. Voor de opbrengstprognose 2022 gaan wij er van uit dat de studentenkaart (SOV) opbrengsten onveranderd blijven conform het contract met het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (OCW). Het feit dat studenten door de coronacrisis (meer onderwijs op afstand) minder reizen heeft vooralsnog geen effect op de SOV-inkomsten van het OV-bureau.

Wanneer wij uitgaan van het doortrekken van de ten opzichte van de pre-corona dienstregeling met 5% beperkte dienstregeling 2021 naar het jaar 2022, is er sprake van een financieel tekort van € 9 miljoen. Dit gat wordt in de jaren 2023, 2024 en 2025 kleiner naarmate meer reizigers terugkeren, zoals in onderstaande figuur is weergegeven. Het meerjarige corona-effect laat een tekort zien van € 23,4 miljoen tot en met het begrotingsjaar 2025.

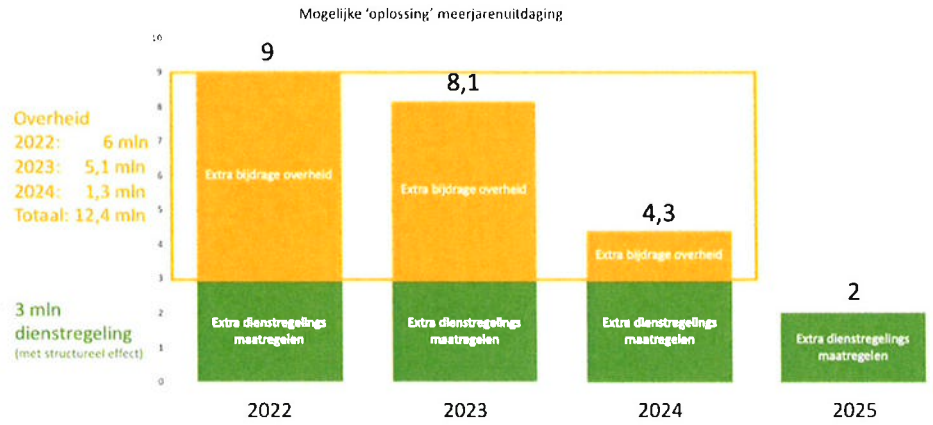


Er zijn kortweg drie oplossingslijnen om het meerjarige tekort (2022-2025) op te lossen:

1. ***Tarief: verhogen reizigerstarieven*** - het Dagelijks Bestuur van het OV-bureau heeft vooralsnog aangegeven de tarieven voor reizigers niet extra te willen verhogen (behalve met de indexatie), omdat dan de reiziger meer moet betalen en OV onaantrekkelijker wordt.
2. ***Eenmalig extra middelen*** – vanuit Rijk, vanuit provincies Drenthe en Groningen, gemeente Groningen en/of vanuit het weerstandsvermogen OV-bureau. Binnen het OV-bureau is binnen het weerstandsvermogen ruimte om incidenteel ongeveer € 5 miljoen op te vangen. Het lijkt echter onverstandig dit direct in 2022 helemaal in te zetten, gegeven de uitdaging in de navolgende jaren.
3. ***Verder ingrijpen in de dienstregeling*** – de dienstregeling die in 2021 is ingegaan (ca. 95% ten opzichte van pre-corona) wordt doorgetrokken naar 2022 en daarbovenop wordt een extra bezuiniging doorgevoerd ter hoogte van € 3 miljoen in directe lasten van de dienstregeling. Deze bezuiniging werkt structureel door naar de daaropvolgende jaren. Er is naar verwachting een pakket samen te stellen dat nog zoveel mogelijk recht blijft doen aan de geformuleerde ambitielijnen, maar dat toch onvermijdelijke pijnlijke keuzes in bediening en bereikbaarheid met zich meebrengt. De extra bezuiniging zal gezocht worden in het beperken van het OV-aanbod op plekken waar het zo min mogelijk pijn doet, door frequenties op lijnen met veel reizigers nog iets verder te verminderen (maar boven het in de Omgevingsvisie gegarandeerde minimum), door parallelle lijnen waarvoor een alternatieve verbinding is (tijdelijk) niet te laten rijden en daar waar echt geen vraag is ritten (voorlopig) te schrappen.

DR 2021 doortrekken in 2022 Opbrengsten op 58%	Begroting				Meerjaren
	2022	2023	2024	2025	
Lasten *Extra besparing dienstregeling	122.094 -3.000	126.664 -3.000	128.506 -2.787	132.519 -2.009	Totaal
Baten *Extra middelen derden	113.082 +6.012	118.546 +5.118	124.219 +1.500	130.510 0	
Resultaat na bestemming *(*tekort zonder extra besparing & middelen derden)*	*0* *(-9.012)*	*0* *(-8.118)*	*0* *(-4.287)*	*0* *(-2.009)*	*0* *(- 23.426)*

De jaarlijkse opgave als gevolg van corona kan op onderstaande wijze worden gedekt.



Wanneer in 2022 de opbrengsten (en het aantal reizigers) toch sneller terugkomen dan nu verwacht, zou het risico kunnen bestaan dat de geschetste opgave te negatief is (meer opbrengsten dan geraamd verkleint immers de opgave). Echter, in die situatie geldt dat voor het vervoeren van meer reizigers ook meer bussen op straat moeten worden ingezet, waarmee de lasten ook weer stijgen. Een hierop toegepaste gevoeligheidsanalyse toont aan dat de opgave voor 2022 (het tekort) ook in het geval van meer dan begrote opbrengsten en meer dan begrote productie in dezelfde ordegrootte ligt. Eventuele afwijkingen aan de lasten- of de opbrengstenkant die duidelijk worden in 2022 kunnen in tussentijdse begrotingswijzigingen worden vastgelegd.

Op 18 maart 2021 zijn de Raad en Staten meegenomen in de te verwachten financiële situatie voor 2022, 2023, 2024 en 2025 en het financiële tekort voor deze jaren. Op basis van deze bespreking en de bespreking in het Dagelijks Bestuur van 25 maart is deze kaderbrief nader uitgewerkt en zal deze na vaststelling in het Algemeen Bestuur ter informatie voorgelegd worden aan Raad en Staten. In de Ontwerpbegroting 2022 zal de in de kaderbrief geschetste financiële hoofdlijn nader zijn uitgewerkt.

Het OV-bureau zal in 2022 het Algemeen Bestuur voorzien van twee tussentijdse rapportages en het Dagelijks Bestuur frequenter en gedetailleerder, om een vinger aan de pols te kunnen houden en zo nodig te kunnen anticiperen op de ontwikkelingen.

Beleidsindicatoren
Op basis van de uitdaging die ons in 2022 staat te wachten, hebben wij de streefwaarden bepaald voor onze indicatoren.

Indicator	Realisatie 2020 (t.o.v. 2019)	Begroting 2022 (t.o.v. 2020)
Reizigerskilometers	146,3 miljoen rkm -50,5 % t.o.v. 2019 (2019 = 295,4 miljoen rkm)	219,5 miljoen rkm +50% t.o.v. 2020 (2020 = 146,3 miljoen rkm)
Klanttevredenheid	Niet gemeten	7,5
Gebiedsdekkendheid	100% (7-24)	100% (7-24)
Kostendekkendheid	38,9%	ca 40%
CO2-uitstoot gr/rkm	23,7 g/rkm 78,8% daling t.o.v. 2019 (2019 = 112 g/rkm)	15,8 g/rkm
Aantal ZE bussen	166	196
Punctualiteit	niet vastgesteld	85%
Inwonertevredenheid	niet vastgesteld	nul-meting

Onder reizigersgroei bij de *reizigerskilometers* wordt in dit verband de procentuele groei van de aantallen reizigerskilometers verstaan. Als referentiepunt voor de Begroting 2022 is het jaar 2020 genomen; de indicator in de Begroting meet de groei ten opzichte van het laatst verantwoorde jaar met de Jaarrekening (2020). Wij gaan uit van een streefwaarde van 50% groei in reizigerskilometers ten opzichte van 2020 (toen er ten gevolge van de coronapandemie sprake was van een daling van 50% ten opzichte van 2019). N.B.: groei in reizigerskilometers is niet hetzelfde als groei in opbrengsten, aangezien er naar verwachting een forse groei zal zijn in gebruik van de SOV-kaart in vergelijking met 2020 (zonder dat hier meer inkomsten tegenover staan).

Bij de *klanttevredenheid* gaat het om de rapportcijfers, zoals die blijken uit het jaarlijkse landelijke klanttevredenheidsonderzoek uitgevoerd door het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV). Reizigersgroei en klanttevredenheid zijn het resultaat van een complex samenspel van vervoerders, reizigers, bestuurlijke partners en OV-bureau. Milieuaspecten en financiële middelen zijn daarbij randvoorwaardelijk. In de jaren 2020 en 2021 tot heden zijn deze onderzoeken niet uitgevoerd als gevolg van de coronamaatregelen, waardoor de klanttevredenheid niet bekend is.
Voor 2022 handhaven wij de streefwaarden voor de klanttevredenheid op een gemiddeld rapportcijfer van 7,5 voor al het openbaar busvervoer samen. Voor de

afzonderlijke productsoorten Qliner, Q-link, basisnet en aanvullend net streven we eveneens naar een score van minimaal een 7,5.

Een *gebiedsdekkend* collectief vervoeraanbod is en blijft in Groningen en aanwezig tussen 7:00 uur en 24:00 uur. Dat zal in 2022 ook het geval zijn, ondanks de pijnlijke ingrepen in de dienstregeling om deze financierbaar te houden. De hubtaxi verzorgt waar nodig het vervoer van de hub tot aan de voordeur en v.v.

De *kostendekkendheid* van het OV (bus) was in 2020 38,9%. Dat wil zeggen dat 38,9% van de uitgaven aan OV in 2020 werd gefinancierd uit reizigersinkomsten. Uitgaande van de reizigersopbrengstenontwikkeling met 58% (landelijk scenario 4) zou de kostendekkendheid in 2022 bij benadering uitkomen op 40%. Zo mogelijk zullen wij voor de Ontwerpbegroting 2022 op basis van de laatste ontwikkelingen en inzichten trachten deze percentages nauwkeuriger te bepalen.

Voor de *CO2-uitstoot per reizigerskilometer* heeft het OV-bureau als meerjarendoelstelling om binnen de huidige GD-concessie een jaarlijkse afname van 2% te realiseren. Met de start van de nieuwe concessie eind 2019 is in één keer een zeer grote stap gemaakt ten gevolge van de instroom van een groot aantal Zero Emissie-bussen (ZE-bussen) en het gebruik van Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) voor de overige bussen. Door de coronacrisis was dit voor 2020 met een afname van 78,8% nog niet zoveel als was beoogd (afname van 90%). Dit laat zich verklaren doordat de CO2-indicator een verhoudingscijfer is van reizigerskilometers ten opzichte van verbruikte brandstof (en de CO2-uitstoot die met die brandstof gepaard gaat). Er zijn aanzienlijk minder reizigerskilometers (50% ten opzichte van 2019) gemaakt ten opzichte van een beperkte ingreep in de dienstregelingsomvang (ca. 95% ten opzichte van 2020). Door de verwachte lagere reizigerskilometers in 2022, zal ook voor dat jaar (doordat de indicator een verhoudingsgetal is) een daling naar de voor 2020 beoogde 11 g/rkm niet haalbaar zijn. Wij gaan daarom uit van een streefwaarde van 15,8 g/rkm. Het *aantal ZE-bussen* zal in 2022 naar verwachting stijgen naar 196, door de instroom van 30 waterstofbussen in 2021/2022.

De streefwaarde van de *punctualiteit* is 85%. Dit percentage is gekozen, omdat op tijd rijden niet alleen wordt bepaald door een goede dienstregeling en goede dienstuitvoering, maar ook wordt beïnvloed door na-ijl effecten van de coronamaatregelen (verwachting minder in-/uitstappers), mate van drukte op de weg, doorstromingsmaatregelen, etc. Dit zijn zaken die moeilijk te beïnvloeden zijn door het OV-bureau.

Naast klanttevredenheid zullen wij de nieuw te introduceren beleidsindicator *inwonerstevredenheid* in Groningen en Drenthe in relatie tot het openbaar vervoer gaan inzetten. Anders dan bij klanttevredenheid willen we hierbij weten hoe tevreden alle inwoners van Groningen en Drenthe zijn over het OV-busaanbod. Dus ook de (nog) niet-gebruikers.
Dit zullen wij gaan meten door een onderzoek onder een representatieve afspiegeling van de inwoners in Groningen en Drenthe. In 2022 voeren we een nulmeting uit om een representatieve streefwaarde te kunnen bepalen.

Algemeen financieel kader

Op hoofdlijnen zal de Begroting voor 2022 er financieel als volgt uitzien (zie onderstaande tabel). De Begroting is opgesteld conform de principes van conservatief begroten. Voor het begrotingsjaar 2022 is ten aanzien van de lasten (met uitzondering van het dienstregelingsbudget, binnen het budget Beheer), geen indexering toegepast.

Bedragen x € 1.000

Programma 2022	Primaire begroting 2022		
	Baten	Lasten	Saldo
Collectief personenvervoer			
Ontwikkeling	-	753	-753
Marktbewerking	-	192	-192
Communicatie	-	526	-526
Beheer	46.964	116.861	-69.897
Bedrijfsvoering	789	2.217	-1.428
Financiering	64.596	-	64.596
Besparing in dienstregelinguren (DRU's)		-3.000	-3.000
Incidentele extra middelen derden	6.012		6.012
Programma collectief vervoer	**118.361**	**117.549**	**812**
Overhead	**144**	**1.545**	**-1.401**
Onvoorzien	-	-	-
Totaal programma's	**118.505**	**119.094**	**-589**
Onttrekking reserves	**589**		**589**
Totaal	**119.094**	**119.094**	**0**

Jaarstukken 2020

2020 was een bijzonder jaar voor het busvervoer in Drenthe en Groningen. Het was het eerste volledige jaar van de nieuwe concessie die per 15 december 2019 startte. Bij de nieuwe concessie zijn tal van vernieuwingen doorgevoerd, waaronder de inzet van een zeer groot aantal ZE-bussen. De uitbraak van het coronavirus heeft daarna een enorme impact gehad op het openbaar vervoer in 2020. Het openbaar vervoer werd door het Rijk als cruciale sector gezien. Dit betekende dat een groot deel van het openbaar vervoer is blijven rijden. Wel was er over heel 2020 een afname van 50% van het aantal reizigerskilometers *(zie ook de onderstaande tabel*

Met het Rijk, de decentrale overheden en de vervoerders zijn afspraken gemaakt over een beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) 2020, waarmee het achterblijven van reizigersaantallen en -opbrengsten (deels) wordt gecompenseerd.
Voor de busconcessie in Groningen en Drenthe houdt dit in dat de bevoorschotte bijdrage van de provincies en de reizigersinkomsten worden aangevuld door het Rijk tot 95% van het kostenniveau van de vervoerder, mits de vervoerder zelf een verlies draagt van 5% op de omzet over 2020. De Jaarrekening 2020 sluit af met een positief resultaat van € 316.000,--. Dit is een nadelig verschil van € 851.000,--

ten opzichte van het geraamde resultaat in de (gewijzigde) Begroting 2020 van € 1.167.000,--.

Het onderzoek naar klanttevredenheid is door corona na twee maanden in 2020 gestaakt en daarmee niet representatief genoeg. De gebiedsdekkendheid is wel gehaald. De CO2-uitstoot en kostendekkendheid zijn door de genoemde sterke afname van het aantal reizigers niet gehaald.

Vervolg
Wij zullen uw eventuele inbreng op deze Kaderbrief en de u nog toe te zenden Ontwerpbegroting 2022 betrekken bij de vaststelling van de Begroting 2022 van het OV-bureau. De Ontwerpbegroting OV-bureau 2022 verwachten wij uw Staten in mei 2021 toe te zenden.

Vervolgens wordt de Begroting 2022 voor 31 juli 2021 door het Algemeen Bestuur van het OV-bureau vastgesteld. Deze vergadering staat gepland voor begin juli 2021. Eventuele zienswijzen worden door de leden van het Dagelijks Bestuur mondeling of schriftelijk ingebracht voor de vergadering van het DB van het OV-bureau eind juni 2021.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,

, voorzitter , secretaris

Bijlagen: Jaarverslag en Jaarrekening 2020 OV-bureau Groningen Drenthe
md/coll.

Jaarstukken 2020

jaarverslag en jaarrekening

ov bureau groningen drenthe

Hofsteenge Zeeman Groep B.V
Voor waarmerkingsdoeleinden
behorend bij controleverklaring

Jaarstukken 2020
Jaarrekening en jaarverslag

Colofon
Uitgave van OV-bureau Groningen Drenthe
Postbus 189
9400 AD Assen
E info@ovbureau.nl
W ovbureau.nl

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

Inhoudsopgave

Leeswijzer 4

1. Managementsamenvatting 5

2. JAARVERSLAG 2020 .....

2.1 Programmaverantwoording ***16***
2.1.1 Beleidsindicatoren 16
2.1.2 Marktbewerking 17
2.1.3 Ontwikkeling 20
2.1.4 Beheer 256
2.1.5 Communicatie 33
2.1.6 Bedrijfsvoering 36
2.1.7 Financiering 40

2.2 Paragrafen ***42***
2.2.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing 42
2.2.2 Financiering 44
2.2.3 Onderhoud kapitaalgoederen 45
2.2.4 Verbonden partijen 46

2.3 Overhead ***49***

2.4 Samenstelling bestuur ***51***

3. JAARREKENING 2020 ..... **52**

3.1 Waarderingsgrondslagen ***52***

3.2 Overzicht baten en lasten ***55***

3.3 Toelichting op het overzicht van baten en lasten ***56***

3.4 Balans ***58***

3.5 Toelichting op de balans ***59***

3.6 Overzicht van incidentele baten en lasten ***67***

3.7 Overzicht van baten en lasten per taakveld ***68***

3.8 Verantwoording WNT ***69***

3.9 Voorstel tot resultaatbestemming ***71***

BIJLAGEN **73**

Bijlage A Staat van materiële vaste activa ***73***

Bijlage B SiSa-bijlage ***74***

Bijlage C Controleverklaring ***76***

Bijlage D Tekenblad ***77***

Bijlage E Verantwoording DRIS-panelen ***78***

Bijlage F Overzicht optimalisatie hubs 2020 ..... ***821***

Bijlage G Afkortingenwijzer ***822***

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

Leeswijzer

In het jaarverslag en de jaarrekening 2020 legt het dagelijks bestuur van het OV-bureau Groningen Drenthe verantwoording af aan het algemeen bestuur over de realisatie van het afgesproken beleid en over de financiële resultaten. Hierbij worden de verschillen toegelicht ten opzichte van de begroting 2020.

Deze rapportage start met hoofdstuk 1 Managementsamenvatting, waarin de realisatie met betrekking tot begrotingsdoelstellingen op hoofdlijnen wordt beschreven.
In hoofdstuk 2 Productenrealisatie wordt per team de realisatie per doelstelling voor 2020 weergegeven. Voor de verantwoording met betrekking tot de 'going concern' doelen zal bij de passages alleen worden ingegaan op noemenswaardige punten en eventuele aandachtspunten. De verplichte paragrafen weerstandsvermogen en risicobeheersing, financiering en onderhoud kapitaalgoederen zijn hier opgenomen evenals een toelichting op de overhead. De jaarrekening en de diverse toelichtingen en de bijbehorende verplichte onderdelen vanuit het BBV zijn vermeld in hoofdstuk 3. Eveneens is in dit hoofdstuk de financiële realisatie per onderdeel weergegeven en worden de verschillen ten opzichte van de begroting nader toegelicht. In de bijlagen zijn enkele specificaties opgenomen van onderwerpen elders in dit document. Ook zijn enkele bijlagen met een subsidieverantwoording opgenomen, die conform de afspraken of vereisten in de subsidiebeschikkingen dienen te worden meegenomen in de algehele verantwoording van het OV-bureau.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

1. Managementsamenvatting

Deze managementsamenvatting bevat de volgende onderwerpen:
- Impact corona
- Exploitatieresultaat, reserves en weerstandsvermogen
- Terugblik in hoofdlijnen
- Resultaat beleidsindicatoren

Impact corona

2020 was een bijzonder jaar. Het jaar begon goed met de nieuwe concessie (start medio december 2020) waarbij tal van vernieuwingen zijn doorgevoerd waaronder de inzet van een zeer groot aantal zero emissie bussen. In december 2019 stonden we met het bezoek van de Koning extra in de belangstelling als OV-bureau en het was de bedoeling dat 2020 het jaar van het OV zou worden. Een jaar waarin de Koning extra aandacht en waardering geeft aan deze sector.

Het liep allemaal anders. De uitbraak van het coronavirus zette Nederland (en de rest van de wereld) op zijn kop en we moesten alle zeilen bijzetten om het OV zo goed en zo kwaad als het ging te laten doordraaien. Want ondanks dat er veel en veel minder reizigers met het OV gingen, bleek het bieden van OV andermaal cruciaal om de samenleving te laten draaien. Bijvoorbeeld om mensen met vitale beroepen op hun werk te krijgen, of scholieren en studenten naar het onderwijs. En om in de zomer, toen de maatregelen tijdelijk wat waren versoepeld, mensen de gelegenheid te bieden wat leuks te gaan doen. Achteraf gezien kunnen we stellen dat het OV door te laten draaien aardig gelukt is, mede door een intensieve samenwerking tussen Rijk, decentrale overheden en vervoerders, zoals niet eerder vertoond in OV-land.

De uitbraak van het coronavirus heeft een enorme impact gehad op het openbaar vervoer in 2020 en heeft dat nog steeds. De verwachting is dat de effecten ervan nog jarenlang merkbaar zullen zijn binnen het OV. De eerste lockdown vanaf medio maart en de oproep het OV alleen te gebruiken voor noodzakelijke reizen vanaf maart tot juni heeft geleid tot een enorme terugval in het aantal reizigers en daarmee in de reizigersopbrengsten. Na het versoepelen van de maatregelen per juni werd een mondkapjesplicht opgelegd voor het OV en werd de boodschap gewijzigd in 'welkom terug!'. In de zomermaanden was er dan ook enig herstel in het aantal reizigers te zien. Echter, direct na de zomer was duidelijk dat een groot deel van de reizigers nog niet terug was in het OV (o.a. door thuiswerken en beperkt onderwijs op locatie). De aanscherping van de maatregelen vanaf 15 oktober en nog strenger vanaf medio december hebben vervolgens weer tot een extreme daling geleid van het aantal reizigers. Het OV-bureau heeft gedurende de coronacrisis extra afstemming gezocht en afspraken gemaakt met de onderwijsinstellingen en (grote) werkgevers in het gebied met als inzet het spreiden van reistijden voor zowel studenten als forenzen te (blijven) realiseren.

Met het Rijk, de decentrale overheden en de vervoerders zijn afspraken gemaakt over een beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) 2020, waarmee het achterblijven van reizigersaantallen en -opbrengsten (deels) wordt gecompenseerd. Voor de busconcessie in Groningen en Drenthe houdt dit in dat de bevoorschotte bijdrage van de provincies en de reizigersinkomsten wordt aangevuld door het Rijk tot 95% van het kostenniveau van de vervoerder, mits de vervoerder zelf een verlies draagt van 5% op de omzet over 2020. De BVOV 2020 wordt definitief bepaald zodra de werkelijke kosten en opbrengsten van een concessie bekend zijn. Vanuit het OV-bureau is zeer actief bijgedragen aan de gesprekken en onderhandelingen op landelijk niveau tussen Rijk, decentrale overheden en vervoerders over de impact van het coronavirus en de te nemen maatregelen en (financiële) compensaties. De voorzitter van het dagelijks bestuur van het OV-bureau heeft op de bestuurlijke tafels de decentrale overheden vertegenwoordigd, en de directeur van het OV-bureau op de ambtelijke directietafels.

Conform de gemaakte landelijke afspraken (BVOV 2020) betaalde het OV-bureau in 2020 de bevoorschotte subsidie aan Qbuzz alsof heel 2020 de dienstregeling volledig is uitgevoerd. Er vond dus geen aanpassing in de exploitatievergoeding plaats op basis van daadwerkelijk gereden ritten (terwijl er vooral in het voorjaar wel minder gereden is). Achteraf vindt alleen een prijscorrectie plaats (LBI). Passend bij de landelijke afspraken (BVOV 20202) is de opbrengstverantwoordelijkheid (alleen) voor het gehele jaar 2020 (om administratieve redenen niet vanaf 15 maart) verlegd van het OV-bureau naar Qbuzz. Dit betekent dat reizigersopbrengsten betrekking

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

hebbend op 2020 en opbrengsten uit het contract voor Studenten Reis Product (de zgn. SOV-kaart) 2020 toekomen aan Qbuzz (en niet aan het OV-bureau).

Exploitatieresultaat, reserves en weerstandsvermogen

De jaarrekening 2020 sluit af met een positief **resultaat van € 316.000**. Dit is een nadelig verschil van € 851.000 ten opzichte van het geraamde resultaat in de (gewijzigde) begroting 2020 van € 1.167.000.
De begroting 2020 is, op basis van besluit van het Algemeen Bestuur op 7 december 2020, gewijzigd voor het instellen van een bestemmingsreserve COVID-19 ad € 2,27 miljoen en het ophogen van het taakveld overhead met € 90K ten laste van de begroting van het taakveld openbaar vervoer. De toevoeging aan deze bestemmingsreserve komt tot stand door toevoeging van de in 2020 lager uitvallende kosten, te weten: het LBI-voordeel van € 1,8 miljoen en diverse lagere kosten door o.a. uitstel of niet doorgaan van onderzoeken, ontwikkeltrajecten en promotieactiviteiten ad € 470.000. De COVID-19 reserve zal worden ingezet om deels de nadelige effecten van de coronacrisis in het jaar 2021 op te vangen.

De belangrijkste redenen van het verschil ad -/- € 851.000 tussen de gewijzigde begroting en realisatie zijn:

• Afrekeningsverschil concessie GD 2019	-€ 873.000
• Toegekende boete Qbuzz i.v.m. te late levering Heuliez-bussen	€ 432.000
• Hogere kosten bedrijfsvoering en overhead	-€ 430.000
• Lagere kosten door het niet of minder rijden hubtaxi	€ 250.000
• Hogere kosten sociale veiligheid	-€ 170.000
• Afrekening HOV/KLOV eerdere jaren	-€ 68.000
• Overige verschillen per saldo	€ 8.000

Deze verschillen worden in hoofdstuk 2 per onderdeel nader toegelicht.

In de laatste tussenrapportage 2020 (2e tussenrapportage november 2020) is er een verwacht exploitatieresultaat aangegeven van € 513.000. Het definitief resultaat is uitgekomen op € 316.000. Het verschil tussen beide kan worden verklaard doordat het verwachte LBI-voordeel lager is uitgevallen door een hogere index in december 2020.
De beschikbare weerstandscapaciteit bedroeg per 31 december 2019 € 9,738 miljoen. Het resultaat 2020 bedraagt € 316.000. Het voorstel is om na de voorgestelde mutaties op de bestemmingsreserves (zie ook 3.9) het resterende positieve saldo ad € 144.000 toe te voegen aan de bestemmingsreserve COVID-19. Hiermee blijft het weerstandsvermogen ten opzichte van 2019 ongewijzigd. De stand van de bestemmingsreserve COVID-19 komt dan uit op € 2,414 miljoen.

Beschikbaarheidsvergoeding 2021

De regeling beschikbaarheidsvergoeding 2020 wordt in gewijzigde vorm doorgezet voor het eerste half jaar van 2021, met het verschil dat in 2021 *niet* de vervoerder de niet gedekte kosten draagt maar de opdrachtgever, het OV-bureau dus. Landelijke afspraak is dat aan de vervoerder over het eerste half jaar van 2021 de daadwerkelijk gerealiseerde kosten worden vergoed, tot een nul-rendement. De door de vervoerder gemaakte kosten over het eerste halfjaar die niet gedekt worden door de Rijksbijdrage BVOV 2021 komen voor rekening van het OV-bureau. Het Rijk draagt forfaitair bij tot 95% van de begrote productiekosten in 2020, onder aftrek van de daadwerkelijk gerealiseerde reizigersopbrengsten, SOV-opbrengsten en (ongewijzigde) exploitatiebijdrage van de decentrale overheid in het eerste half jaar van 2021. Op dit moment worden nog besprekingen gevoerd over mogelijke verlenging van de regeling en voorwaarden in het tweede halfjaar 2021.

Terugblik in hoofdlijnen

In het jaar 2020 had een groot deel van de werkzaamheden te maken met de coronacrisis en de effecten daarvan. Dat wil echter niet zeggen dat de reguliere werkzaamheden van concessiebeheer, marktbewerking en communicatie, doorontwikkeling van het OV-product en financiële en juridische borging geen doorgang hebben gevonden. Hieronder zijn de highlights van de werkzaamheden toegelicht.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

Uitvoering concessie 2020

In de eerste maanden van 2020 is vooral ingezet op het afronden van de implementatie van de nieuwe concessie die medio december 2019 is gestart. De invoering van de nieuwe GD-concessie 2020 is grotendeels goed verlopen, zoals de tijdige levering en de operationele inzet van het merendeel van de elektrische bussen. Een aantal zaken vroeg extra aandacht. Zo is vanaf begin januari tot eind maart een groot deel van de verlate elektrische Heuliez-bussen ingestroomd in plaats van per december 2019. Door het sluiten van de grenzen vanwege de uitbraak van het coronavirus konden de laatste bussen niet worden geleverd vanuit Frankrijk. Voor het te laat leveren van de Heuliez-bussen is aan Qbuzz een boete opgelegd (€ 432.000). Bij het bepalen van de hoogte van de boete is rekening gehouden met voornoemde omstandigheden. Ter vervanging van de elektrische Heuliez-bussen zijn de eerste maanden van 2020 nog de 'oude' Q-link-dieselbussen ingezet waardoor reizigers voor wat betreft de dienstregeling geen hinder hebben ondervonden van de te late levering van de nieuwe bussen.

Monitoring begin 2020 van de nieuwe dienstregeling liet zien dat in de maanden januari en februari niet alles in de uitvoering helemaal vlekkeloos verliep. Het inregelen van de nieuwe concessie en de nieuwe dienstregeling heeft in de betreffende maanden tot relatief meer uitval van ritten geleid dan verwacht. Qbuzz is hier door het OV-bureau op aangesproken en heeft maatregelen genomen om de uitvoering te verbeteren.
Op een aantal plaatsen waren door allerlei omstandigheden (o.a. PFAS-regelgeving) de laadpalen voor de elektrische bussen nog niet gereed. Daardoor moest Qbuzz alternatieven bedenken en doorvoeren waarbij veel extra bussen en chauffeurs zijn ingezet. Eind april waren nagenoeg alle laadpalen gereed voor gebruik. Uiteindelijk is de laadpaal in Annen in week 26, als laatste van de geplande laadpalen, opgeleverd.

Vanaf medio maart en april en mei is het aantal reizigers en de bijbehorende reizigerskilometers en -opbrengsten fors gedaald. Vanwege de maatregelen om het coronavirus te remmen en de daardoor sterk afnemende reizigersaantallen, is ingezet op een dienstregeling die hier zoveel mogelijk bij aansluit zonder al te veel in te boeten aan de kwaliteit van het netwerk. De dienstverlening is daardoor te allen tijde zo veel mogelijk intact gebleven. Vanwege de vraag om in de voertuigen zoveel mogelijk fysieke ruimte per reiziger te bieden zijn er zoveel mogelijk gelede bussen ingezet, waarbij eisen aan inzet van het juiste materieeltype per lijn soms zijn losgelaten. Ook zijn 'oude' (gelede) Q-link bussen aangehouden die zouden uitstromen vanwege de instroom van elektrische bussen op Q-link, om zoveel mogelijk capaciteit en daarmee ruimte per reiziger te bieden. Om de voertuigen vrij te houden van het virus zijn door de vervoerder zgn. 'vliegende brigades' ingezet die op knoop- en eindpunten de bussen van binnen desinfecteren en schoon maken.

Vanaf 1 juni is de reguliere dienstregeling weer opgepakt i.v.m. de heropening van scholen en de landelijke dienstregelingsafspraken die het Rijk, decentrale overheden en vervoerders hebben gemaakt. De bezettingsgraad nam weer iets toe tot de zomervakantieperiode. Uit door ons uitgevoerde monitoringsonderzoeken bleek dat vrijwel alle reizigers zich hielden aan de mondkapjesplicht, al bleef het moeilijk om afstand te houden bij het in- en uitstappen, zeker omdat de voordeur gesloten bleef om de chauffeurs te beschermen. In de zomermaanden was het met de teruggelopen besmettingen en het grote aantal mensen op vakantie in eigen land relatief drukker in de bus, met ongeveer 60-70% bezetting van de normale zomervakantie.

In de zomermaanden zijn proeven gedaan met zogenaamde kuchschermen zodat het reguliere instapregime en de wagenverkoop weer hersteld zou kunnen worden. Vanwege het wachten op landelijke afspraken zijn uiteindelijk alle bussen pas midden december voorzien van deze schermen.

Na de zomervakantie is een meer flexibele dienstregeling opgezet, met een basispakket en diverse pluspakketen die 'aan' en 'uit' gezet kunnen worden al naar gelang de landelijke maatregelen van het Rijk. In het verlengde van de afspraken met het Rijk in het kader van de BVOV 2020 is het aantal ritten vanaf juni tot en met december op hoog niveau gebleven (tussen de 95% en 100% ten opzichte van 2019), terwijl het aantal reizigers sterk fluctueerde (tussen de 60% en 20% van het aantal reizigers pre-corona). Tot midden december nam het aantal reizigers weer geleidelijk toe tot maximaal 60% van het reguliere niveau. De strikte lockdownmaatregelen vanaf 15 december hebben geleid tot een nieuwe terugval in het aantal reizigers.

Uitvoering grensoverschrijdende lijncontract Emmen - Meppen

Tussen Emmen en Meppen rijdt lijn 922 uitgevoerd door de firma Levelink uit Meppen. Deze lijn is vanaf maart tot 1 juli en vanaf 15 oktober vervallen omdat het om grotendeels recreatief vervoer gaat. Ondanks de coronacrisis

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

en het feit dat de vervoerder niet het hele jaar heeft kunnen rijden is in overleg met Landkreis Emsland, de Stadt Meppen en de vervoerder besloten om voor de komende 2 jaren de vervoersovereenkomst te verlengen.

Uitvoering vraagafhankelijk vervoer en buurtbussen

Door de uitbraak van het coronavirus is het vraagafhankelijk vervoer (de hubtaxi) in 2020 t.o.v. 2019 qua aantal ritten gehalveerd. Daarnaast hebben de buurtbussen na de uitbraak niet meer gereden. Reden is dat de vrijwilligers die de buurtbus besturen vanwege hun leeftijd vrijwel allemaal onder de risicogroep vallen. Om deze vrijwilligers een veilige werkplek te kunnen bieden is gestart met het coronaproof inrichten van de buurtbussen op basis van adviezen van TNO. In samenspraak met Publiek Vervoer zijn verder afspraken met de regiovervoerders gemaakt over financiële ondersteuning tot 31 december. Voor het eerste half jaar van 2021 is eveneens financiële ondersteuning toegezegd, maar de hoogte daarvan is afhankelijk van de ontwikkelingen in de eerste maanden van 2021. Hiervoor zijn verschillende scenario's ontwikkeld.

Sociale veiligheid

In mei 2019 is een pilot gestart met een aparte pendelbus tussen Ter Apel en Emmen om de incidenten op de reguliere OV-lijn 73 terug te dringen. Begin 2020 werd duidelijk dat het ministerie van Justitie & Veiligheid de subsidie voor de pendelbus drastisch heeft beperkt en de subsidie voor de inzet van de extra OV-stewards helemaal heeft stopgezet. Bovendien is de subsidie van J&V voor de pilot pendelbus verstrekt aan de gemeente Westerwolde waarmee ook de regie op de inzet van de pendelbus is verschoven. Het aantal ritten per dag is daardoor ook fors beperkt. Gevolg is dat het aantal reizigers in lijn 73 van en naar het AZC is toegenomen, met daarbij een (vooralsnog lichte) stijging van het aantal incidenten m.b.t. betalingsproblemen. De OV-stewards hebben hierbij vooral de-escalerend opgetreden.

Verder werd het controleren op geldigheid van de vervoerbewijzen bemoeilijkt door het afsluiten van de voordeur. Hierdoor ontstonden soms vervelende discussies tussen reizigers en controlerende OV-stewards. Het percentage zwart- en grijsrijden voor 2020 komt uit op 0,76% en is daarmee hoger dan in voorgaande jaren (gemiddeld 0,18%).

In 2020 is Qbuzz verantwoordelijk geworden voor de inzet en aansturing van de OV-stewards. De overgang is nagenoeg naadloos verlopen. Door corona hebben de nachtbussen echter alleen in januari en februari gereden en heeft er ook nauwelijks evenementenvervoer plaats gevonden. Hierdoor is de inzet van de OV-stewards ook lager dan geraamd.

Reisinformatie

Het OV-bureau heeft in 2020 met DOVA samengewerkt om de reisinformatie van de hubtaxi te vatten in standaard informatiestromen zodat de hubtaxi meegenomen kan worden in het algehele OV-reisadvies. De planning was dat OV9292 deze reisinformatie over de first en last mile in Q4 op kon nemen in de reisplanner als een pilot. Deze planning is door OV9292 niet gehaald en verschoven naar Q1 2021.
Actuele reisinformatie wordt op de haltes aangeboden via de DRIS-palen vanuit project Sigma, het gezamenlijk project van de provincie Groningen, provincie Drenthe en de gemeente Groningen. Het OV-bureau geeft hier verdere invulling en uitvoering aan. In 2020 zijn hiertoe 61 extra DRIS-palen geplaatst voor de hubs en HOV. Voor de komende jaren (t/m 2023) zijn verder afspraken gemaakt over beheer en onderhoud van alle palen inclusief de bijbehorende financiering.

Beheer en onderhoud

Het OV-bureau is eigenaar van de stalling aan de Peizerweg in Groningen en van de stalling aan de Tweede Bokslootweg in Emmen. Het dak van de stalling aan de Peizerweg is vernieuwd. Daarnaast heeft er een hertaxatie plaats gevonden voor de noodzakelijke verzekeringen.
Er is besloten om voor zowel de stalling in Groningen als de stalling in Emmen door een daartoe gespecialiseerd bedrijf een MeerJarenOnderhoudsPlan op te laten stellen. De afdeling Facilitair van de provincie Groningen beheert deze MJOP's.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

Data-care

In het tweede kwartaal is de BI-tool opgeleverd en in gebruik genomen. Zaken als reizigersaantallen, reizigerskilometers, opbrengsten per kaartsoort en punctualiteit kunnen op verschillende niveaus worden getoond. Het stroomlijnen van de juiste data op de juiste tijdstippen heeft, ondanks de gemaakte afspraken met Qbuzz, behoorlijk wat tijd gekost. Techniek, beschikbare opslagcapaciteit en snelheid van gegevensoverdracht zorgden niet altijd voor de juiste en tijdige gegevens.
In Q3 en Q4 is gewerkt aan het optimaliseren van de BI-tool. De datastromen zijn op gang gekomen en bijsturen van de dataverwerking is noodzakelijk om de verwerking van de grote datahoeveelheid controleerbaar te houden. Ook is meteen de meerwaarde van de data gebleken doordat snel inzichtelijk is geworden, wat de implicaties zijn van COVID-19 en de gewijzigde dienstregeling na 1 juni.

Dienstregeling

De nieuwe dienstregeling 2020 is ingevoerd. De verbinding Veendam-Gieten is als Qliner ingevoerd, met de introductie van een klein busje tussen Gieten, De Hilte en Bareveld is De Hilte ook bediend gebleven. Een nieuwe busverbinding met de Eemshaven is geïntroduceerd en in Drenthe zijn basislijnen aangevuld tot een dagdekkende bediening.

In het voorjaar van 2020 zijn op relatief veel plekken werkzaamheden van start gegaan ook ten behoeve van het openbaar vervoer: bevordering van de doorstroming en/ of het comfort van de ov-reiziger. Tijdens deze werkzaamheden aan het stationsgebied in Coevorden, de werkzaamheden aan de Spoorzone Groningen, de Boermarkeweg in Emmen is het een uitdagingen om het busvervoer zo goed mogelijk doorgang te laten vinden.

Na uitbraak van het coronavirus en de maatregelen vanaf medio maart is snel geacteerd, binnen een week was in overleg met Qbuzz de dienstregeling afgeschaald naar ongeveer 55% op werkdagen, dit was mogelijk door het invoeren van een zaterdagdienstregeling op werkdagen, waarbij een aantal vroege ritten zijn toegevoegd om reizigers ook in de vroege ochtend goed te kunnen bedienen. Op het moment dat het iets drukker werd is bijgeschaald, zodat uiteindelijk op werkdagen in mei ongeveer 60% reed van wat er normaal gereden zou hebben. In juni en in de zomervakantie reed de normale dienstregeling zoals die voor 2020 was voorzien. In de maanden september t/m december reed een aangepaste dienstregeling.

Anders dan te doen gebruikelijk zijn er gedurende het jaar dus diverse grote aanpassingen in de dienstregeling en het voorzieningenniveau gedaan. Bij deze aanpassingen zijn de kaders van de omgevingsvisies Drenthe en Groningen steeds gerespecteerd. Onderstaand is kortweg beschreven wat de aanpassing heeft ingehouden:

- Eerste lockdown april/mei 2020 (scholen ook dicht): 'zaterdag-plus' dienstregeling (55% van normaal): alle basislijnen en HOV-lijnen werden gewoon geboden, maar minder frequent, aparte scholierenlijnen reden niet omdat de scholen dicht waren, een aantal aanvullende lijnen en versterkingen ook niet.
- Juni 2020: vanaf 2 juni werd de 'volle' (bijna 100%) dienstregeling weer gereden, nadat duidelijk werd dat het Rijk een beschikbaarheidsvergoeding beschikbaar stelde en daarvoor een volledige dienstregeling als voorwaarde stelde.
- Zomervakantie 2020: de 'reguliere' zomervakantiedienstregeling werd gereden (65-70% van de reguliere dienstregeling buiten de vakanties).
- September t/m december 2020: volle dienstregeling met kleine beperking op versterking en aanpassing van frequenties (tussen de 95% en 100% van wat er normaal zou rijden), en spitsafvlakking ten gunste van dal ('van kameel naar paard').

In september is samen met Qbuzz onder hoge tijdsdruk een aangepast dienstregelingsvoorstel 2021 gemaakt, die is ingegaan per 3 januari 2021. Hierbij is uitgegaan van een afname van de vervoervraag in 2021 met 22% gemiddeld. Met de contouren van de beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk voor Q1 en Q2 2021 is een pakket ontwikkeld dat ongeveer 5% bespaart ten opzichte van de reguliere situatie, met name door op spitsmomenten iets minder te rijden, minder te versterken en meer af te stemmen op de vraag. Daarnaast is er een pluspakket van ca. 5% dat 'aan' en 'uit' gezet kan worden al naar gelang de vervoervraag (o.a. scholierenlijnen, de Q-link 15 naar Zernike en versterkingsritten). Deze dienstregeling is op 6 oktober 2020 gepresenteerd aan de Staten van Drenthe en Groningen en de raad van Groningen.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

Duurzaamheid

Met ingang van de nieuwe concessie rijden bussen elektrisch, op waterstof of op Hydrotreated Vegetable Oil (HVO). Hiermee wordt 90% CO2 bespaard ten opzichte van de oude concessie.
Met Arriva, provincie Friesland en Flevoland is gewerkt aan een pilot voor Qliners op waterstof, door de provincie Friesland is deze vooralsnog getemporiseerd vanwege de op handen zijnde aanbesteding van het busvervoer in Friesland. Samen met een aantal andere regio's in Europa is een aanvraag gedaan voor Europese subsidie om een af-fabriek geleverde 100-km/u bus op waterstof te ontwikkelen. Daarnaast is een plan ontwikkeld om een bestaande 100 km/u Qlinerbus (diesel) om te bouwen naar waterstof-elektrisch. Hiervoor zijn middelen vanuit de provincie Groningen beschikbaar.

De deelname van Groningen Drenthe in het Europese JIVE2 project is bevestigd voor Emmen (10 bussen, met instroomplanning in dienstregeling rond december 2021 – januari 2022), hiermee is Europese subsidie veiliggesteld voor het project in Emmen. Dit is aanvullend op de instroom van de 20 bussen in Groningen (begin Q2 2021).

Het OV-bureau neemt deel aan het Hive Mobility netwerk en aan het Europese Smiles project. Hierbinnen wordt kennis uitgewisseld met betrekking tot de verduurzaming van vervoer en worden ook nieuwe projecten geïnitieerd. Met HIVE partners Qbuzz is een voorstel ontwikkeld om 8-persoons voertuigen die worden ingezet in OV om te bouwen naar zero-emissie door middel van waterstof.

Het OV-bureau draagt bij aan kennisverspreiding met betrekking tot implementatie van duurzame technieken en hubs. Meerdere overheden zoals Vervoerregio Amsterdam, Metropoolregio Rotterdam Den Haag, HTM, provincie Noord-Brabant en provincie Friesland zijn op bezoek geweest om kennis te nemen van de elektrische bussen en waterstofbussen. In mei-september zijn er (virtuele) bezoeken van onder andere Brabant, Vlaanderen (De Lijn) en Liverpool geweest.

Marktbewerking

De coronacrisis heeft ertoe geleid dat bepaalde onderzoeken die gepland stonden in het eerste negen maanden van 2020 niet hebben kunnen plaatsvinden.
Begin 2020 is het beheer van het Digitaal Reizigerspanel (DRP) overgegaan naar een nieuw onderzoeksbureau. Deze overgang is gepaard gegaan met een update in het panelbestand. Alle actieve leden hebben opnieuw de intakevragenlijst ingevuld. De intakevragenlijst is verrijkt met de Mentality Milieus waarmee verschillende klantgroepen geprofileerd worden. Door een aantal vragen te beantwoorden zijn alle leden ingedeeld in een segmentatiegroep. Dit is de eerste stap geweest in het in kaart brengen wie, meer specifiek welke milieus, er nu daadwerkelijk in de bus zitten in Groningen en Drenthe. Stap twee in dit onderzoek, het bevragen van busreizigers in de bus, zal post-corona plaatsvinden.

Over de afstemming tussen dienstregeling, onderwijsaanbod en spreiding is zeer intensief contact onderhouden met alle onderwijsinstellingen (middelbaar onderwijs, MBO, HBO en WO). Waar mogelijk worden de contacten met de onderwijsinstellingen onderhouden voor onderzoeksprojecten die samen met studenten kunnen worden uitgevoerd. In december is een overleg geweest over mogelijkheden om samen met studenten van de RUG een project rond gedragsbeïnvloeding op te pakken.

Er wordt nagedacht over en gewerkt aan de 'na-corona'-periode en de aanloop daarnaartoe. Ook wordt een operationeel marketingplan ontwikkeld, waarin o.a. de aanpak voor de 'back to bus' periode wordt bekeken. Resultaten uit het Digitaal Reizigersplanning, andere onderzoeksresultaten en de aanpak met de 'Mentalities' (segmentatie van doelgroepen aan de hand van leefmilieus) zijn belangrijke elementen. De Remix-tool wordt ingezet om (extra) data in te voeren en te visualiseren, zodat overlap en samenhang zichtbaar wordt

Voor de zakelijke markt zijn verkennende gesprekken gevoerd met grote werkgevers (RUG, Hanze Hogeschool, Alfa college, Noorderpoort, Certe en anderen).
In het kader van 'Groningen Bereikbaar' is o.a. een OV-probeerkaart beschikbaar, specifiek voor werknemers die gewoontegetrouw in de spits met de auto naar Groningen komen.

De afschaffing van het contant geld als betaalmiddel op de bus heeft niet tot problemen bij of met reizigers geleid. Er vinden voorbereidende overleggen plaats over andere betaalwijzen. Er wordt een analysetool ingezet die doorrekent wat de gevolgen kunnen zijn als er geen tariefverschil meer is tussen pinnen en chippen. Met deze uitkomsten kunnen we voorstellen doen voor een vernieuwd tariefbeleid.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

Eind 2020 zijn de tariefswijzigingen voor 2021 goedgekeurd. Een opvallende wijziging betreft de tarieven van de hubtaxi. Voor een periode (van in ieder geval drie maanden) wordt het tarief voor ritten deur-hub v.v. gelijk aan het tarief van de OV-chipkaart. Daarna wordt de actie verlengd met drie maanden of gaat het tarief naar 1,5x OV-tarief. Voor deze prijsverlaging is een uitgebreide communicatiecampagne opgezet.

Communicatie

De voorbereidingen van grotere acties zoals Zomerbroezz'n, Herfstbroezz'n, promotie Dal-Dagkaart en een nieuwe campagne om autorijders aan te moedigen vaker gebruik te maken van het openbaar vervoer zijn vanwege de coronacrisis stilgelegd. De communicatie is, per september vooral (weer) gericht op informatie over gewenst gedrag in en om de bus i.v.m. de coronamaatregelen.

In januari is de nieuwe hub accountmanager begonnen met zijn werkzaamheden. Het hubprogramma maakt gebruik van een communicatiebureau die door de hub accountmanager en het kernteam hubs van provincie Drenthe, Groningen en OV-bureau wordt aangestuurd. In augustus is het hubprogramma gestart met een algemene promotiecampagne. In het kader van de verbreding van de hubs is een campagne wandelviahub.nl ontwikkeld, die erg veel positieve reacties heeft gekregen.

In de eerste tweeënhalve maand zijn reistips via de schermen in de bus vertoond (bijv. 'Laat je zien in het donker', 'Doorlopen naar achteren' en 'Houd je OV-chipkaart bij de hand') en ging een promotiefilmpje online met daarin aandacht voor 'aardig zijn voor elkaar' in de bus (opstaan voor iemand, de chauffeur begroeten e.d.)

De communicatie voor de wijzigingen in de dienstregeling is in het najaar met inzet van diverse media opgepakt, ook omdat op een aantal plekken de dienstregeling voor veel veranderingen zorgde.
In november is een vernieuwde versie van de website van het OV-bureau online gegaan. De aanleiding was dat de website moest voldoen aan toegankelijkheidseisen voor o.a. slechtzienden.

Bedrijfsvoering

De eerste maanden van 2020 hebben voor de organisatie van het OV-bureau in het teken gestaan van de controle op de implementatie van de nieuwe concessie. Dit vergde enige inregeltijd omdat de concessievoorwaarden zijn doorontwikkeld binnen de nieuwe GD-concessie.
De overgang om de aansturing van de nieuwe concessie te laten lopen via het model van informatiegestuurd werken krijgt steeds meer vorm. Zo is er voor intern gebruik een dashboard met sturingsindicatoren beschikbaar waarmee de uitvoering van de dienstregeling kan worden gemonitord.

Door de coronacrisis is de afgelopen maanden extra werk verzet, naast de reguliere werkzaamheden. Zo heeft de omzetting van de dienstregeling naar een gebiedsdekkende dienstregeling met een lagere inzet in de maanden tot de zomer, vervolgens weer de opschaling naar de (min of meer) reguliere dienstregeling en de voorbereiding van een aangepaste dienstregeling voor 2021 veel inspanning gekost. Daarnaast is vanuit het OV-bureau veel capaciteit ingezet in het bewerkstellingen van een beschikbaarheidsvergoeding voor 2020 van het Rijk die recht doet aan het OV-systeem. Met name onze juridische expertise en OV gerelateerde management skills zijn hierbij landelijk ingezet in de onderhandelingen en uitwerkingen tussen het Rijk en de OV-sector.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

Resultaat beleidsindicatoren

In onderstaand overzicht is de realisatie van de vijf beleidsindicatoren weergegeven. Vervolgens zijn deze in de tekst nader toegelicht.

Indicator	Begroting 2020 doel t.o.v. 2018	Realisatie 2020 t.o.v. 2018	Realisatie 2020 t.o.v. 2019
Reizigerskilometers	+ 4% t.o.v. 2018 (2018 = 291,9 mln rkm)	- 49,9% (2020 = 146,3 mln rkm) (2018 = 291,9 mln rkm)	- 50,5% (2020 = 146,3 mln rkm) (2019 = 295,4 mln rkm)
Klanttevredenheid GD	7,5	n.b.	n.b.
Gebiedsdekkendheid	100% van 7.00-24.00	100% van 7.00-24.00	100% van 7.00-24.00
CO_2-uitstoot gr/rkm	-90% (2018 = 111g/km)	-78,6% 2020 = 23,7g/rkm (2018 = 111g/rkm)	-78,8% 2020 = 23,7g/rkm (2019 = 112g/rkm)
Kostendekkendheid '20 excl BVOV 2020	50%*	38,9%*	

*Nb. Klanttevredenheid, Gebiedsdekkendheid en Kostendekkendheid wordt niet uitgedrukt t.o.v. een jaar, maar betreft de realisatie over het verantwoorde jaar; 2020. *kostendekkenheid is verhoudingsgetal van betreffende jaar, niet ten opzichte van voorgaande jaren.*

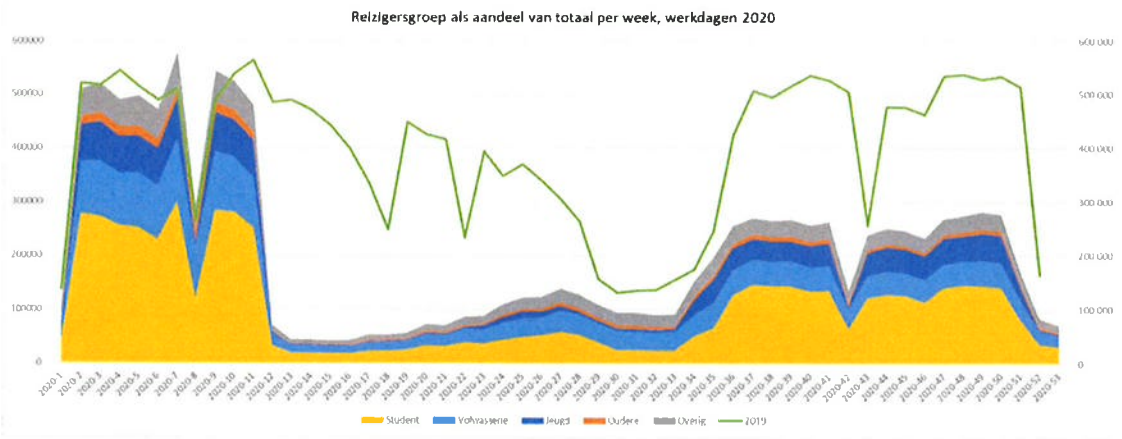
Reizigerskilometers

De reizigerskilometers zijn over heel 2020 gehalveerd (-49,9%) in vergelijking met beoogde begrotingsdoelstelling voor 2020. Deze daling is te verklaren doordat vanaf 16 maart door het Rijk de lockdown maatregelen zijn afgekondigd in verband met de coronacrisis. Vanaf 16 maart tot eind april (anderhalve maand van de vier maanden) is er nauwelijks nog gebruik gemaakt is van het OV. In de periode van ½ maart tot 1/7 was er t.o.v. 2019 een terugval in reizigerskilometers van 80%. Over het laatste half jaar van 2020 was er t.o.v. 2019 een terugval van reizigerskilometers van 38%.

Hieronder is een beschouwing hiervan gegeven van het OV gebruik voor de verschillende doelgroepen. Hoewel de OV-chipkaartdata volledig geanonimiseerd zijn, kan op basis van de geregistreerde reisproducten wel afgeleid worden in welke leeftijdscategorie reizigers vallen. Voor alle onderstaande informatie geldt de volgende legenda:

- Jeugd: Reizigers onder de 18 jaar. Dit zijn voornamelijk scholieren.
- Student: Reizigers die gebruik maken van het studentenreisproduct. De leeftijd van deze reizigers ligt tussen de 16 en ±30 jaar.
- Volwassene: Reizigers tussen 18 en 65 jaar oud.
- Oudere: Reizigers ouder dan 65 jaar oud.
- Overig: Alle reizigers die niet in een van de bovenstaande groepen geplaatst kan worden. Dit zijn bijvoorbeeld reizigers met een anonieme ov-chipkaart.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

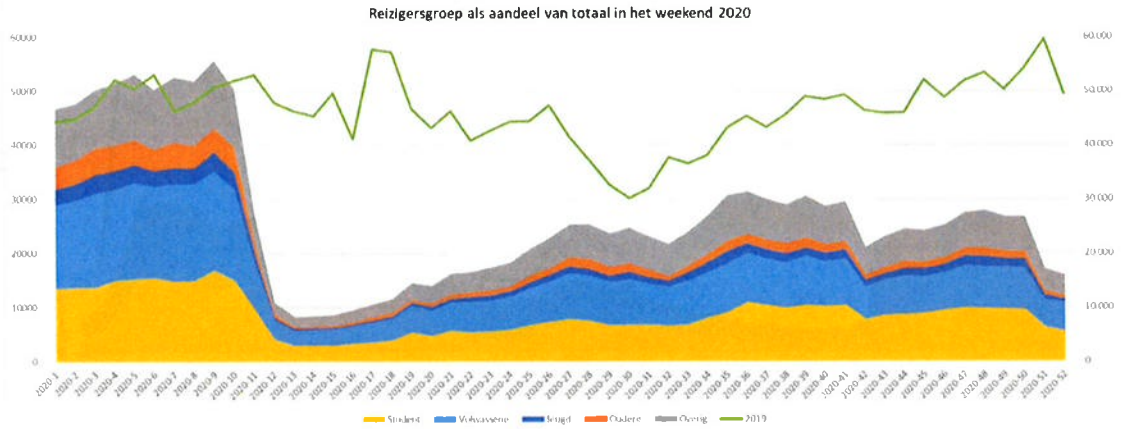


Het reismotief van de reizigers is niet goed te herleiden uit de gebruikte reisproducten. Hoewel van de groep 'Jeugd' aangenomen kan worden dat deze voor het grootste deel met de bus reizen om op school te komen, kan voor de groep 'Volwassene' niet gezegd worden of dit forenzen of recreatieve reizigers zijn.

In de bovenstaande grafiek is de ontwikkeling van de reizigersgroepen over het jaar 2020 op werkdagen weergegeven. Er is goed te zien dat corona een enorme impact heeft gehad op de reizigersaantallen in de bus. Enkele opvallende punten:

- In week 8 en 42 is een grote daling te zien: dit zijn de voorjaarsvakantie en de herfstvakantie.
- Eind week 11 ging de lockdown in. Bij alle doelgroepen nam het gebruik van de bus sterk af tot ongeveer 10-15%. Gedurende het hele jaar bleef de groep Student de grootste groep reizigers.
- Tijdens de eerste lockdown was onder de groep Volwassene relatief gezien de minst grote afname. Deze groep is enige tijd bijna de grootste groep reizigers, dit zijn met name werkenden in vitale beroepen.
- Vanaf week 16 tot aan week 27 steeg het aantal reizigers geleidelijk weer naar 50% van normaal. Daarna is er weer een daling als gevolg van de zomervakantie. Relatief is er in de zomer met 60-70% van normaal best nog redelijk vervoer geweest. Verklaringen zijn het grote aantal mensen dat in het noorden op vakantie ging en de terugloop in besmettingen.
- Na de zomer is het vervoer ongeveer 50 % van het aantal reizigers van voor corona. Hoewel de basis- en middelbare scholen volledig open zijn, is er toch nog een aanzienlijke afname van het aantal reizigers in de groep Jeugd.
- Half oktober worden nieuwe beperkingen gesteld, zoals de sluiting van de horeca. Deze hebben zo goed als geen invloed gehad op het ov-gebruik.
- In week 51 begint de tweede lockdown. Hoewel de restricties strenger zijn dan in de eerste lockdown, neemt het aantal reizigers minder hard af dan tijdens de eerste lockdown.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021



Bovenstaande grafiek toont op dezelfde manier informatie als de eerste grafiek, maar dan voor het weekend. De ontwikkeling van het aantal reizigers verloopt ongeveer hetzelfde als op werkdagen, maar met enkele verschillen in de verdeling per doelgroep.

- Het grootste verschil in het weekend ten opzichte van werkdagen, is dat de beperkingen die half oktober ingingen in het weekend wel effect hebben gehad op het aantal reizigers. Met name de groepen Student en Volwassene reizen sinds week 42 iets minder met de bus.
- Voor de coronacrisis waren de meeste reizigers in het weekend Volwassene, sinds de coronacrisis zijn dit studenten. Bij deze laatste groep is het ov-gebruik relatief gezien minder hard afgenomen.

De reizigersgroepen die het meest wegblijven uit de bus sinds de uitbraak van de coronacrisis zijn de Ouderen en de Volwassenen. Wat goed te zien is, is dat zodra de scholen weer opengingen, scholieren en studenten weer meer met de bus gingen reizen. Met name de groep Jeugd kwam weer snel terug. De groep zat vlak voor de tweede lockdown alweer op 73% t.o.v. 2019. Hoewel de groepen Oudere en Volwassene in mindere mate beïnvloed lijken worden door de lockdowns, gaat het herstel bij deze groepen wel aanzienlijk langzamer.

Klanttevredenheid

Op 12 maart 2020 is het landelijke OV-Klantenbarometeronderzoek door KpVV stilgelegd. Dit was nodig voor de veiligheid van reizigers en enquêteurs. Bovendien mocht het openbaar vervoer alleen nog voor noodzakelijke reizen worden gebruikt. De uitbraak van het coronavirus heeft ervoor gezorgd dat in 2020 maar een zeer klein deel van het OV-Klantenbarometeronderzoek kon worden uitgevoerd, alleen in de eerste twee maanden van 2020. De resultaten van deze enquêtes geven geen goed beeld van de klanttevredenheid, niet over die eerste twee maanden (te kleine steekproef), en zeker niet over het hele jaar. Daarom is er geen klanttevredenheidcijfer voor 2020 beschikbaar.

Duurzaamheid

De duurzaamheid in gram CO2 per reizigerskilometer wordt voorgaand aan een jaar berekend op basis van geprognotiseerde inzet van materieel en reizigersaantallen. Na afloop van een jaar wordt in de verantwoording de exacte uitstoot berekend op basis van de werkelijke reizigerskilometers en werkelijke inzet van materieel. De realisatie over heel 2020 is uitgekomen op 23,7g/km een daling van 78,6% t.o.v. de begrotingsdoelstelling voor 2020. De doelstelling voor 2020 was –90%. Door de coronamaatregelen is de inzet van het materieel en zijn de reizigerskilometers afwijkend en dit heeft grote impact. Veel reizigerskilometers gedeeld door veel minder reizigers levert een hoger verhoudingsgetal op in uitstoot CO2 per reizigerskilometer. Dat er toch nog 78,6% CO2 bespaard is per reizigerskilometer, komt doordat de vloot zeer schoon is: de helft van de bussen is volledig uitstootvrij (ZE) en de andere helft rijdt op HVO dat een CO2 reductie van ca. 80-85% kent t.o.v. reguliere diesel.

Gebiedsdekkend vervoeraanbod

Het OV-bureau realiseert haar volledige gebiedsdekking tussen 07.00 en 24.00 uur door het aanbieden van HOV (Q-link en Qliner) en basislijnen die vrijwel altijd rijden in de genoemde periode tussen 07.00 en 24.00 uur. Een aantal buslijnen (aanvullende lijnen) rijdt niet de gehele periode van 07.00 en 24.00 uur; daar waar deze lijnen

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

later beginnen dan 07.00 uur of eerder stoppen dan 24.00 uur biedt de hubtaxi een vervoeroplossing. De hubtaxi is tevens de vervoervoorziening daar waar geen bus rijdt. Met het reguliere openbaar vervoer dat rijdt volgens dienstregeling, aangevuld met de vraagafhankelijke hubtaxi, is de gebiedsdekkendheid verzekerd. Van en naar de hub (OV knooppunten) kan de reiziger tegen 2,5x het OV-tarief reizen om van daaruit verder te reizen met het openbaar vervoer. Dit stelt reizigers in staat, daar waar (op dat moment) geen OV beschikbaar is, tussen 07.00 en 24.00 uur toch overal te komen dan wel te vertrekken. De gebiedsdekkendheid is ook tijdens de coronacrisis volledig intact gebleven. Tijdens de eerste lockdown periode van half maart tot eind mei heeft door de week een 'zaterdag plus' dienstregeling gereden met weliswaar lagere frequenties maar niet minder buslijnen. De hubtaxi kon ook nog steeds gereserveerd worden, al golden er strikte regels voor het gebruik. De gebiedsdekkendheid bleef hiermee ook in die maanden in principe intact, als was er zeker wel minder OV-aanbod (ca 55% aanbod door de week t.o.v. regulier terwijl de vraag ca 10-15% t.o.v. regulier was). Vanaf juni heeft vrijwel de volledige geplande dienstregeling gereden (zie onder 'Uitvoering concessie 2020' en 'Dienstregeling'), en kon de hubtaxi ook gebruikt worden.

Kostendekkendheid

Het kostendekkendheidspercentage is over 2020 uitgekomen op 38,9%. Voor de vergelijkbaarheid is het kostendekkendheidspercentage met voorgaande jaren is het percentage berekend op de situatie dat de gerealiseerde reizigersopbrengsten (incl. volledige SOV opbrengsten) zouden worden toegerekend aan het OV bureau. In 2019 was het percentage 49,2%. Hiermee is het effect zichtbaar van de dalende opbrengst door de coronacrisis op de kostendekkendheid.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

JAARVERSLAG 2020

Het jaarverslag bestaat uit een aantal onderdelen. Als eerste vindt de programmaverantwoording plaats, die is verdeeld in zes onderdelen. De beschrijving geeft per onderdeel de gestelde doelen aan zoals opgenomen in de begroting 2020 en vervolgens de realisatie per onderdeel op hoofdlijnen. Ook vindt een toelichting plaats op de baten en lasten in verhouding tot de begroting.
Daarna volgen de verplichte paragrafen vanuit het BBV, gevolgd door een nadere toelichting op de overhead. Het verslag eindigt met een overzicht van de samenstelling van het bestuur.

2.1 Programmaverantwoording

Het doel van het programma collectief personenvervoer valt samen met het doel van de gemeenschappelijke regeling OV-bureau Groningen Drenthe. Het doel is: het realiseren, in stand houden en verbeteren van openbaar vervoer.

2.1.1 Beleidsindicatoren

Om het gestelde doel te kunnen realiseren zijn de volgende beleidsindicatoren bepaald:

- Reizigerskilometers
- Klanttevredenheid
- Gebiedsdekkendheid
- Duurzaamheid
- Kostendekkendheid

Deze beleidsindicatoren zijn toegelicht in de managementsamenvatting.

Binnen het OV-bureau is er sprake van één programma, namelijk collectief personenvervoer per bus. Om een gedetailleerd beeld te kunnen geven, is dit programma in de begroting van 2020 opgedeeld in zes onderdelen, te weten:

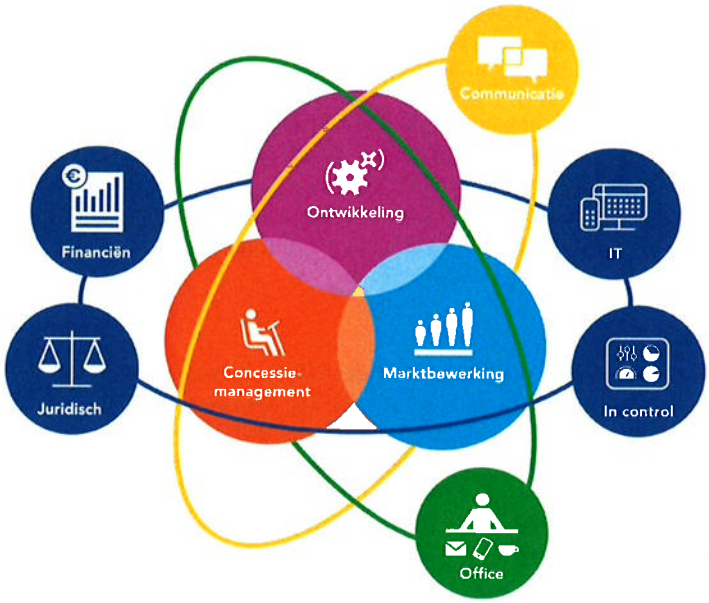
1. Marktbewerking
2. Ontwikkeling
3. Concessiemanagement
4. Communicatie
5. Bedrijfsvoering
6. Financiering

Deze worden verder toegelicht.

De organisatiestructuur is in 2019 aangepast ter voorbereiding op de ingang van de nieuwe concessie per 2020. Het stelsel symboliseert een organisatie van teams die met elkaar een samenhangend en dynamisch geheel vormen. In de kern zijn de teams gepositioneerd die voor de primaire taakuitvoering staan; Ontwikkeling, Marktbewerking en Concessiemanagement. Deze teams ontwikkelen de dienstregeling, het OV-product, zij analyseren en bewerken de markt en managen (aansturen & beheren) de concessie-afspraken.

Om deze teams 'circuleren' de uitvoerende teams. Deze teams ondersteunen de primaire taak, door de organisatie en haar stakeholders te voorzien van (sturings-)informatie, randvoorwaardelijkheden en communicatie over het OV-product.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021



2.1.2 Marktbewerking

Het team marktbewerking richt haar inspanningen op het verhogen van inkomsten in combinatie met toename van reizigerskilometers. Enerzijds door het aantrekken van nieuwe reizigers en anderzijds bestaande reizigers meer te laten reizen.

Marketingonderzoek

Het team ontwikkelt een marketingaanpak door onder andere gebruik te maken van inzichten uit de analyse van klantervaringen, klachten en suggesties, marktonderzoek, uitkomsten van het Digitaal Reizigerspanel (regionaal) en de landelijke klanttevredenheidscijfers 2019. Met het verwerven van inzicht op basis van (open) data wordt meer specifieke marketinginformatie gegenereerd. In combinatie met een goede segmentatie van verschillende doelgroepen volgt een gerichte marktbenadering per segment die de effectiviteit van de marketinginspanningen verhoogt en moet leiden tot het realiseren van de doelstellingen:

- Inzichten uit de analyse van de landelijke klanttevredenheidscijfers 2019 gebruiken voor aanpassingen in werkwijze en aanpak.
- Voldoende inzicht verkrijgen in klantervaringen, door gebruik te maken van klachtenanalyses, marketingonderzoek en het Digitaal Reizigerspanel (regionaal).
- Het genereren van meer specifieke marketinginformatie, zoals segmentatie doelgroepen, door inzet van (open) data.
- Beschikbare marketinginformatie omzetten naar ideeën en voorstellen voor marketingcommunicatie.

Realisatie marketingonderzoek

Begin 2020 is het beheer van het Digitaal Reizigerspanel (DRP) overgegaan naar een nieuw bureau. Deze overgang is gepaard gegaan met een update in het panelbestand. Alle actieve leden hebben opnieuw de intakevragenlijst ingevuld. De intakevragenlijst is verrijkt met de Mentality Milieus waarmee het team werkt. Door een aantal vragen te beantwoorden zijn alle leden ingedeeld in een segmentatiegroep. Dit is de eerste stap geweest in het in kaart brengen wie, meer specifiek welke milieus, er nu daadwerkelijk in de bus zitten in Groningen en Drenthe en welke aanpak in marketing en communicatie daarbij past. Stap twee in dit onderzoek, het bevragen van busreizigers in de bus, zal post-corona plaatsvinden.

Via het Digitaal Reizigerspanel (DRP) zijn verschillende vragenlijsten uitgegaan, o.a. is de deelnemers gevraagd naar hun mening over lijnennetkaarten, in twee varianten, nl. schematisch en realistisch(er). Eind 2020 is een klanttevredenheidsonderzoek uitgegaan, aangevuld met vragen over het wel/niet reizen in coronatijd.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

Waar mogelijk worden de contacten met de onderwijsinstellingen onderhouden voor onderzoeksprojecten die samen met studenten kunnen worden uitgevoerd. In december is een overleg geweest die mogelijkheden biedt om samen met studenten van de RUG een project rond gedragsbeïnvloeding op te pakken.

Binnen het team Marktbewerking wordt nagedacht over en gewerkt aan de 'na-corona'-periode en de aanloop daarnaartoe. Het team Marktbewerking is bezig met het ontwikkelen van een marketingplan, waarin o.a. de aanpak voor de 'back to bus' periode wordt bekeken. Resultaten uit het Digitaal Reizigersplanning, andere onderzoeksresultaten en de aanpak met de 'Mentalities' (segmentatie van doelgroepen aan de hand van leefmilieus) zijn belangrijke elementen. De Remix-tool wordt ingezet om (extra) data in te voeren en te visualiseren, zodat overlap en samenhang zichtbaar wordt.

Aandachtspunten marketing onderzoek

De coronacrisis heeft er ook toe geleid dat bepaalde onderzoeken die gepland stonden in het eerste kwartaal van 2020 niet hebben kunnen plaatsvinden. Zo zou de 0-meting van het belevingsonderzoek dat eind 2019 heeft plaatsgevonden, opgevolgd worden door een 1-meting. Waar bij de 0-meting de focus lag op oud materieel, zou de 1-meting aan hebben moeten geven wat de impact is geweest van het nieuwe materieel op de reisbeleving. Door de coronacrisis is de reisbeleving veranderd waardoor een 1-meting op dit moment niet verstandig is. Daarnaast stond er een onderzoek gepland naar het gebruik van P+R Leek. Ook dit onderzoek is gecanceld vanwege de veranderingen in reisgedrag en gebruik van de bus in de coronacrisis.

Zakelijke markt en grootverbruik

We streven naar het afsluiten van grootverbruikcontracten voor de zakelijke markt. In Groningen en omgeving doen we dit in samenwerking met Groningen Bereikbaar, daarbuiten benaderen we op eigen initiatief grote werkgevers. We bieden bedrijven OV-producten aan waarmee medewerkers voor het woon-werkverkeer de kans krijgen om bekend te worden met het OV en de P+R terreinen rond de steden. Ook worden onderwijsinstellingen gestimuleerd om waar mogelijk schooltijden aan te passen, zodat studenten (en medewerkers) buiten de spits kunnen reizen.
Doelstellingen daarbij zijn:

- Forenzen verleiden om (meer) gebruik te (gaan) maken van het openbaar vervoer voor woon-werkverkeer.
- Bedrijven krijgen OV-producten aangeboden om hen bekend te maken met het OV en de P+R terreinen van de stad.

Realisatie zakelijke markt en grootverbruik

Voor de zakelijke markt zijn verkennende gesprekken gevoerd met grote werkgevers (RUG, Hanze Hogeschool, Alfa college, Noorderpoort, Certe en anderen) om de interesse te peilen voor een mobiliteitskaart Noord-Nederland. Voortschrijdend inzicht heeft ertoe geleid de uitgave van deze kaart over te laten aan de markt. Het nut van een mobiliteitskaart om het voor reizigers aantrekkelijker en makkelijker te maken om de hele ketenreis met één kaart te doen, blijft bestaan en zal ook uitgedragen worden.
De OV-probeerkaartjes kennen nu drie varianten: P+R dagkaart, Groningen Drenthe Dagkaart en de Groningen Drenthe 7 dagen kaart. Zowel GB, OVB als Qbuzz zetten deze kaarten in om reizigers met het OV bekend te maken (in de periode dat reizen met OV nog kon).
De contacten met de werkgevers en onderwijsinstellingen zijn ook in de coronaperiode frequent, o.a. om het spreiden van reistijden voor zowel studenten als forenzen te (blijven) stimuleren.
Veel inspanning is geleverd om met de onderwijsinstellingen te kijken hoe de reizigersstromen beter verdeeld kunnen worden over een breder tijdvak waardoor de hyperspits voorkomen kan worden. Daarmee verbetert de efficiency van het OV en de comfortbeleving van de reiziger.

Tarieven en vervoerbewijzen

Het OV-bureau streeft naar tarieven die het OV-product aantrekkelijk houden en in verhouding staan tot de kosten voor alternatieve vormen van vervoer en aansluiten bij de marketingdoelstellingen. Samen met de vervoerder wordt ervoor gezorgd dat vervoerbewijzen beschikbaar zijn voor de reizigers.
Doelstellingen zijn:

- Een laagdrempelig tariefsysteem, dat wil zeggen in principe reizen met OV-chipkaart of e-ticket en wagenverkoop (PIN of anderszins) als oplossing voor de incidentele reiziger c.q. de reiziger die niet over saldo op de OV-chipkaart beschikt.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

- Nieuwe ontwikkelingen op het gebied van betaalwijzen en dragers van vervoerbewijzen zijn bekend en worden geïntegreerd op basis van een kosten/baten afweging.
- Verdere tariefintegratie met spoor en omliggende concessies wordt bevorderd waar het kan.

Realisatie tarieven en vervoerbewijzen

Er vinden voorbereidende overleggen plaats over andere betaalwijzen. Er wordt een analysetool ingezet die doorrekent wat de gevolgen kunnen zijn als er geen tariefverschil meer is tussen pinnen en chippen. Met deze uitkomsten kunnen we voorstellen doen voor een vernieuwd tariefbeleid op de langere termijn (2023 e.v.).
De overleggen met Arriva over tariefintegratie gaan door. Ideeën rondom tariefwijzigingen worden met elkaar gedeeld om tot een goede afstemming te komen en waar mogelijk en gewenst tot integratie.
Eind 2020 zijn de tariefswijzigingen voor 2021 goedgekeurd. Een opvallende wijziging betreft de tarieven van de hubtaxi. Voor een periode van (in ieder geval drie maanden en maximaal een jaar) wordt het km-tarief voor een reis deur-hub v.v. gelijk aan het km-tarief van de OV-chipkaart. Na drie maanden kan het actietarief telkens met drie maanden worden verlengd tot maximaal een jaar. Daarna gaat het tarief naar 1,5x OV-tarief. Voor deze prijsverlaging is een uitgebreide communicatiecampagne opgezet.

Financiën

De realisatie van baten en lasten voor het onderdeel marktbewerking ziet er als volgt uit:

Bedragen * € 1.000,-

	Realisatie 2019	Begroting 2020	Begroting 2020 na wijzigingen	Realisatie 2020	Verschil
Lasten					
Marktbewerking	300	250	250	270	-20
Totaal lasten	300	250	250	270	-20
Baten					
Marktbewerking	-	-	-	18	18
Totaal baten	-	-	-	18	18
Saldo	-300	-250	-250	-252	-2

Het saldo voor klant-reiziger valt € 2K lager uit dan is begroot. Dit kan als volgt worden verklaard:

Lasten

Per saldo is € 20K meer uitgegeven voor marktbewerking dan geraamd. De reguliere uitgaven voor marktbewerking waren lager dan normaal doordat vanwege de corona crisis veel trajecten zijn stil gelegd of opgeschort. Door een incidentele afrekening uit 2017 en 2018 (met Groningen Bereikbaar) voor nog niet betaalde verleende personele ondersteuning zijn de uitgaven voor marktbewerking dit jaar per saldo toch hoger uitgevallen.

Baten

Voor de campagne OV-toppertje is een deel van de kosten gefactureerd aan Arriva.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

2.1.3 Ontwikkeling

Het team Ontwikkeling is verantwoordelijk voor de doorontwikkeling van het OV-product in lijn met het beleid zoals geformuleerd in de omgevingsvisies van de provincies Groningen en Drenthe. Dit beleid is gericht op verbetering van de bereikbaarheid van de steden en ontsluiting van het platteland. Het OV-beleid sluit aan op ontwikkelingen met betrekking tot ruimtelijke ordening en komt tegemoet aan klantwensen als frequent en betrouwbaar vervoer, goede (dynamische) reisinformatie, toegankelijke haltes en schone en veilige bussen.

Productontwikkeling

Om de kwaliteit (snelheid en betrouwbaarheid) van openbaar vervoer te verbeteren en de exploitatie te optimaliseren werkt het OV-bureau samen met vervoerders en wegbeheerders aan voor reizigers optimale OV-infrastructuur. Samen met provincies werkt het OV-bureau aan de verdere uitrol en doorontwikkeling van het hubprogramma om voor de reizigers een drempelloze ketenreis te kunnen bieden. Doelstellingen hierbij zijn:

- Optimale randvoorwaarden (helpen) creëren voor goed en efficiënt OV systeem met een hoog gebruik en tevreden reizigers.
- Vindbaarheid vraagafhankelijke diensten verbeteren door open standaard voor deze producten te ontwikkelen, in samenwerking met NDOV.
- Op HOV-verbindingen (Qliner en Q-link) een met de auto concurrerend product aanbieden in reistijd en kwaliteit.
- Verbinding leggen tussen investeringen in infrastructuur en de exploitatie van OV (versnelling en betrouwbaarheid OV waar mogelijk).
- Om doorstroming bij file te bevorderen, uitbreiding van de weggedeelten op A7 en A28 waar de bus op de vluchtstrook kan en mag rijden.
- Bijdragen aan OV-visie gemeente Groningen, waar de uitdaging voor de langere termijn is het vormgeven van een systeemsprong om het groeiende (H)OV-gebruik te faciliteren in de compacte stad.
- Vervolmaken van de het OV-netwerk conform de Omgevingsvisie Groningen, Omgevingsvisie Drenthe.
- Doorontwikkelen hubs, na de eerste locaties uitrol waar het hub-concept is uitgerold. Optimaliseren van bestaande voorzieningen/infra op knooppunten op het gebied van bijvoorbeeld fietsenstallingen en reizigersinformatie. In 2020 gaat het om 23 hubs (zie bijlage F) die uitgerold worden.
- Het verder vervoerderonafhankelijk maken van strategische OV-infrastructuur.
- Voorbereiden Duurzame busstalling Groningen: gereed maken tweede deel stalling Peizerweg Groningen.
- Dynamische informatie (DRIS) via Nationale Databank OV (NDOV) verbeteren.
- Faciliteren namens provincies van verdere uitrol van DRIS-panelen op straat, op hubs en HOV lijnen.

Realisatie productontwikkeling

In de eerste maanden van 2020 (pre-corona) is de ontwerp-dienstregeling 2021 ontwikkeld, samen met wegbeheerders en consumentenorganisaties. Deze ontwerp-dienstregeling 2021 is besproken met de consumentenorganisaties. Hierbij is vormgegeven aan verdere versnelling van het OV-systeem, aan het uitbreiden van de voorzieningen op het basisnet en aan het straktrekken van lijnen, onder andere in de stad Groningen en van Assen naar Emmen via Schoonoord.

In de stad Groningen is tussentijds de Helperzoomtunnel in gebruik genomen voor de ontsluitende stadslijn 8.

Het OV-bureau is nauw betrokken bij de OV-visie die de stad Groningen opstelt om de vraag te beantwoorden welke inzet naar de toekomst moet worden gegeven voor het openbaar vervoer in de stad. Bij de provincie Groningen en Drenthe wordt het proces voor de Regionale Mobiliteitsplannen opgestart, hierbij is het OV-bureau ook betrokken.

Het overleg met de spoor- en busvervoerders over stremmingen en ontwikkelingen op de langere termijn is geïntensiveerd met het oog op de vele treinvrije periodes in 2020. Met het projectbureau ARZ zijn stremmingsroutes afgestemd rondom de werkzaamheden Ring Zuid.

Rondom het stationsgebied Groningen is en de fasering van de werkzaamheden nader gedetailleerd om een voor OV optimale situatie te bereiken.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

Qbuzz heeft in het eerste kwartaal van 2020 de voor de elektrificatie van stadslijnen en Q-link lijnen benodigde laadinfrastructuur op straat afgerond. In diverse nationale en internationale media is aandacht besteed aan de verduurzaming die met de nieuwe concessie vorm heeft gekregen in Groningen en Drenthe.

Het hubprogramma loopt door. In het voorjaar van 2020 zijn 61 nieuwe DRIS-palen op hubs toegevoegd om de reizigers van actuele informatie te kunnen voorzien. Daarnaast is de accountmanager hubs namens de provincies Drenthe en Groningen bezig om de uitrol van de hubs te faciliteren.

Met de introductie van de nieuwe Qbuzz reisplanner is de hubtaxi beter vindbaar geworden: bij het plannen van een reis komt de hubtaxi optie vanzelf naar boven.

Het OV-bureau neemt actief deel in het landelijke toekomstbeeld OV (TBOV 2040), waar op basis van een landelijke methodiek knelpunten in het OV-netwerk worden geïdentificeerd en van een oplossing worden voorzien. Binnen het TBOV 2040 is erkenning voor Bus Rapid Transit (BRT) als onderdeel van het mobiliteitssysteem. Het Qliner en Q-link systeem en de hubs in Groningen en Drenthe zijn benoemd als voorbeeld voor de rest van Nederland.

Nationaal en internationaal is er belangstelling voor de aanpak van Groningen en Drenthe waar het gaat om de opbouw van het OV-systeem en de positie van de hubs hierin. Daarnaast is er veel belangstelling voor de verduurzaming van de concessie met batterij-elektrische en waterstof-elektrische bussen met (virtuele) bezoeken van onder andere Brabant, Vlaanderen (De Lijn) en Liverpool.

Met de gemeente Groningen en de RUG neemt het OV-bureau deel in het Europese ULaads project, in het kader waarvan experimenten met en onderzoek naar pakketkluizen op hubs plaatsvinden.

Aandachtspunten productontwikkeling

De uitbraak van het coronavirus heeft effect op de realisatie van de projecten op het gebied van ontwikkeling. De afstemming over een aantal projecten loopt vertraging op, onder andere op het gebied van de uitrol van hubs. De realisatie van de laadinfrastructuur op straat was niet tijdig afgerond voor de start van de nieuwe concessie. Omdat nog niet alle elektrische bussen er tijdig waren heeft dit niet tot problemen geleid. De laadpalen in Annen, Emmen station en Ruischerbrug waren vertraagd door diverse oorzaken, in Ruischerbrug was het een late start in combinatie met PFAS-regelgeving, in Emmen was de paal niet tijdig aangesloten en in Annen voerden omwonenden een rechtszaak tegen de realisatie van de laadpaal. Deze rechtszaak werd gewonnen door Qbuzz.

Dienstregeling

Op basis van het openbaar vervoerbeleid in Groningen en Drenthe werkt het OV-bureau aan het verder ontwikkelen en verbeteren van de openbaar vervoerdiensten en dienstregeling. In nauw overleg met overheden en wegbeheerders worden nieuwe wijken ontsloten en bestaande bestemmings- en herkomstgebieden aangesloten op goed openbaar vervoer. Doelstellingen hierbij zijn:

- Ontwikkelen van dienstregeling 2020 waarbij extra vraag naar vervoer gefaciliteerd moet worden door doorontwikkeling HOV (Qliner en Q-link) en werkzaamheden Groningen te kunnen faciliteren. Betere ontsluiting van Eemshaven en verbetering van het basisnet in Groningen en Drenthe.
- Samen met de gemeente Groningen verleggen van de HOV-route binnen Groningen van de Grote Markt naar de Diepenring Oost onder voorwaarde van rijtijdneutraliteit.
- Samen met Groningen Bereikbaar bereikbaarheidsarrangementen voor de periode van werkzaamheden maken, waarbij aangesloten wordt op bestaand OV en waar nodig nieuw vervoer, bijvoorbeeld in de vorm van continuering van rechtstreekse bussen naar Zernike vanuit Stadskanaal/Gieten en Assen.
- Meedenken in de doorontwikkeling van Publiek Vervoer en zorgen voor een goede aansluiting tussen OV en te ontwikkelen Publiek Vervoer pilots op de hubs.
- Bijdragen aan (strategische) afstemming grote projecten, zoals Zuidelijke Ringweg en Stationsgebied Groningen
- Intensieve samenwerking met gemeenten en andere wegbeheerders gericht op verbetering van OV-infrastructuur, zoals busstation Groningen en stadslijnen Emmen.

Realisatie dienstregeling

De nieuwe dienstregeling 2020 is ingevoerd zonder problemen. In verband met de invoering van de nieuwe concessie is de dienstregeling niet grootschalig gewijzigd. De verbinding Veendam-Gieten is als Qliner ingevoerd, met de introductie van een klein busje is De Hilte ook bediend gebleven. Een nieuwe busverbinding met de Eemshaven is geïntroduceerd en in Drenthe zijn basislijnen aangevuld tot een dagdekkende bediening. Met de

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

extra inzet op Qliners en Q-link op de plekken en momenten waar het druk is invulling gegeven aan een vergroting van de capaciteit ook buiten de spits en vanaf de P+R parkeerplekken.

In het voorjaar van 2020 zijn op relatief veel plekken werkzaamheden van start gegaan. Het stationsgebied in Coevorden, de werkzaamheden aan de Spoorzone Groningen, de Boermarkeweg in Emmen zorgen allemaal voor uitdagingen om het busvervoer zo goed mogelijk doorgang te laten vinden.

Het OV-bureau neemt deel in de afstemoverleggen van de werkzaamheden rondom de Ring Zuid om de doorstroming van het OV zo goed mogelijk door te laten gaan. Met de gemeente Emmen wordt overleg gevoerd over de doorsteek tussen stadslijnen 1 en 2 en de verbetering van de doorstroming op de centrumring.

Het OV-bureau heeft in Groningen meegepraat over de vormgeving van de Diepenring en er is medewerking verleend aan een proef met het busvrij maken van de Grote Markt.

De nieuwe bussen waarmee de nieuwe dienstregeling werd gereden hebben het prima gedaan. Kinderziektes die er waren zijn snel opgelost.

Na uitbraak van het coronavirus is snel geacteerd, binnen een week was in overleg met Qbuzz de dienstregeling afgeschaald naar ongeveer 55% op werkdagen, dit was mogelijk door het invoeren van een zaterdagdienstregeling op werkdagen, waarbij een aantal vroege ritten zijn toegevoegd om reizigers ook in de vroege ochtend goed te kunnen bedienen. Op het moment dat het iets drukker werd, is bijgeschaald, zodat uiteindelijk op werkdagen ongeveer 60% reed van wat er normaal rijdt. Gedurende de coronaperiode is de reizigersvraag met ongeveer 90% afgenomen.

De toegankelijkheid van de bussen is beperkt door alleen de achterdeur open te doen en de chauffeur af te schermen van de instappende reiziger.

In de zomervakantie is het relatief druk geweest in de bussen in Groningen en Drenthe, waarbij het vervoer op ongeveer 60-70% van een normale zomervakantie is blijven steken, meer dan de 40-50% van normaal in juni. Dit werd met name veroorzaakt doordat mensen minder op vakantie zijn gegaan en doordat veel toeristen juist in Noord-Nederland vakantie vierden.

In juni en in de zomervakantie reed de normale dienstregeling zoals die voor 2020 was voorzien. In de maanden september t/m december reed een aangepaste dienstregeling.

Anders dan te doen gebruikelijk zijn er gedurende het jaar dus diverse grote aanpassingen in de dienstregeling en het voorzieningenniveau gedaan. Bij deze aanpassingen zijn de kaders van de omgevingsvisies Drenthe en Groningen steeds gerespecteerd. Onderstaand is kortweg beschreven wat de aanpassing heeft ingehouden:

- Eerste lockdown april/mei 2020 (scholen ook dicht): 'zaterdag-plus' dienstregeling (55% van normaal): alle basislijnen en HOV-lijnen werden gewoon geboden, maar minder frequent, aparte scholierenlijnen reden niet omdat de scholen dicht waren, een aantal aanvullende lijnen en versterkingen ook niet.
- Juni 2020: vanaf 2 juni werd de 'volle' (bijna 100%) dienstregeling weer gereden, nadat duidelijk werd dat het Rijk een beschikbaarheidsvergoeding beschikbaar stelde en daarvoor een volledige dienstregeling als voorwaarde stelde.
- Zomervakantie 2020: de 'reguliere' zomervakantiedienstregeling werd gereden (65-70% van de reguliere dienstregeling buiten de vakanties).
- September t/m december 2020: volle dienstregeling met kleine beperking op versterking en aanpassing van frequenties (tussen de 95% en 100% van wat er normaal zou rijden), en spitsafvlakking ten gunste van dal ('van kameel naar paard').

In september is samen met Qbuzz onder hoge tijdsdruk een aangepast dienstregelingsvoorstel 2021 gemaakt, die ingaat per 3 januari 2021. Hierbij is uitgegaan van een afname van de vervoervraag in 2021 met 22% gemiddeld. Met de contouren van de beschikbaarheidsvergoeding van het Rijk voor Q1 en Q2 2021 is een pakket ontwikkeld dat ongeveer 5% bespaart ten opzichte van de reguliere situatie, met name door op spitsmomenten iets minder te rijden, minder te versterken en meer af te stemmen op de vraag. Deze dienstregeling is in november gepresenteerd aan de Staten van Drenthe en Groningen en de raad van Groningen.

Aandachtspunten dienstregeling

Met name in de Stad Groningen bij UMCG Noord en bij het omrijden bij UMCG Zuid is het uitdagend om de bussen conform dienstregeling te laten rijden. Omrijroutes zorgen toch voor vertraging. Ook op de

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

Frieschestraatweg is als betrouwbaarheidsmaatregel de treinaansluiting verruimd, waarmee de aansluiting betrouwbaarder is geworden maar door langere overstaptijden ook minder aantrekkelijk.

De bijsturing van de dienstregeling op basis van de aangepaste vervoervraag na corona en ook tijdens de tweede coronagolf betekent door de snelheid van het proces dat hierbij de reguliere termijnen voor inspraak niet gehaald worden. De beide CP's hebben aangegeven hiervoor begrip te hebben. Op verzoek van het DB van het OV-bureau is een informatiesessie gehouden voor de raad van de gemeente Groningen en de staten van provincies Drenthe en Groningen over de ontwikkelingen in het busvervoer en de doorwerking naar 2021. Deze informatiebijeenkomst is positief ontvangen.

Verduurzaming

Het OV-bureau draagt bij aan een verdergaande verduurzaming van de busvloot in Groningen en Drenthe in nauwe afstemming met de milieuafdelingen van de overheden en met bedrijven en instellingen. Met de nieuwe GD-concessie wordt een grote verduurzamingsslag gemaakt, met de inzet van elektrische en waterstof-elektrische zero emissie bussen. Waar nog dieselbussen op HVO rijden worden plannen ontwikkeld om meer zero emissie bussen in te zetten. Het OV-bureau zoekt voor de verdere verduurzaming verbinding met wagenparken van gemeenten en taxi. Doelstellingen hierbij zijn:

- Uitvoeren van elektrisch rijden in Groningen en Drenthe op stadslijnen, Q-link lijnen 1-5 en 60 bussen in de streek.
- Onderzoeken van opwaarderen en opslag van elektrisch vermogen Peizerweg Groningen om tot lagere kostprijs van energie te komen.
- Voorbereiden elektrificatie Q-link 6 Delfzijl-Groningen, 12 Klazienaveen-Emmen, 15 Zernike.
- Voorbereiden opschaling waterstofbussen met 20 stuks Groningen en 10 Emmen.
- Voorbereiden verduurzaming Qliner met een pilot op lijn 300.
- (Europees) uitdragen van de ontwikkelingen op het gebied van HOV en duurzaamheid.

Realisatie verduurzaming

Met ingang van de nieuwe concessie rijden bussen elektrisch, op waterstof of op Hydrotreated Vegetable Oil (HVO). Hiermee wordt 90% CO2 bespaard ten opzichte van de oude concessie.

De elektrische bussen voor de stadslijnen, streek- en Q-link lijnen zijn allemaal ingestroomd, voor Q-link (Heuliez bussen) met wat vertraging. De elektrische stadsbussen (VDL) en streekbussen (Ebusco) waren ruim voor eind 2019 geleverd en waren dan ook al voor de nieuwe concessie ingestroomd. Laadpalen waren bijna allemaal gereed, met uitzondering van de palen in Annen, Emmen en Ruischebrug.

De nieuwe bussen voor Qliner en streek die op Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) rijden functioneren probleemloos.

Met Arriva, provincie Friesland en Flevoland wordt gewerkt aan een pilot voor Qliners op waterstof. Ook met Qbuzz wordt het scenario van het ombouwen van bestaande Qliners verkend, daarnaast wordt onderzocht of we op de langere termijn Europese subsidie kunnen krijgen voor af-fabriek geleverde waterstoftouringcar bussen die op de Qliner kan worden ingezet.

De deelname van Groningen Drenthe in het Europese JIVE2 project is bevestigd voor Emmen (10 bussen) naast de 20 bussen in Groningen. Hiermee is Europese subsidie veiliggesteld voor het project in Emmen.

Het OV-bureau neemt deel aan het Hive Mobility netwerk en aan het Europese Smiles project. Hierbinnen wordt kennis uitgewisseld met betrekking tot de verduurzaming van vervoer en worden ook nieuwe projecten geïnitieerd. Met HIVE partners Qbuzz, Holthausen en Century is een voorstel ontwikkeld om 8-persoons voertuigen die worden ingezet in OV om te bouwen naar zero-emissie door middel van waterstof.

Het OV-bureau draagt bij aan kennisverspreiding met betrekking tot implementatie van duurzame technieken en hubs. Meerdere overheden zoals Amsterdam, Den Haag, HTM, Brabant, Friesland zijn op bezoek geweest om kennis te nemen van de elektrische bussen en waterstofbussen. In mei-september zijn er (virtuele) bezoeken van onder andere Brabant, Vlaanderen (De Lijn) en Liverpool geweest.

Samen met een aantal andere regio's in Europa is een aanvraag gedaan voor Europese subsidie om een af-fabriek geleverde 100-km/u bus op waterstof te ontwikkelen. Daarnaast is een plan ontwikkeld om een bestaande 100

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

km/u Qlinerbus (diesel) om te bouwen naar waterstof-elektrisch. Hiervoor zijn middelen vanuit de provincie Groningen beschikbaar.

Aandachtspunten verduurzaming

De levering van elektrische Q-link bussen was vertraagd, evenals de plaatsing van laadpalen op straat.
Friesland heeft aangegeven niet door te willen gaan met de pilot met ombouwwaterstofbussen op 315. Hiervan is kennisgenomen.
De aanvraag voor Europese subsidie voor de ontwikkeling van een 100-km bus op waterstof is in eerste instantie afgewezen door Europa.

Consumentenplatform

Het OV-bureau zorgt ervoor dat beide Consumentenplatforms (CP's) tijdig worden betrokken bij advisering, neemt deel als contactpersoon en faciliteert de secretaris.

Realisatie Consumentenplatform

De CP's hebben meerdere adviezen uitgebracht aan het OV-bureau, onder andere over de relatie tussen het betaalbaar houden van OV en de doorstroming van het OV en bereidt een advies voor over de nieuwe dienstregeling 2021.
Met ingang van april 2020 is de huidige secretaris van de beide CP's met pensioen gegaan. De vervanging is in overleg met de beide CP's geregeld door de CP's zelf een stem te geven in de vervanging. De secretaris is formeel in dienst bij het OV-bureau maar wordt inhoudelijk aangestuurd door de (voorzitters van) de CP's. De secretaris verricht geen werkzaamheden voor het OV-bureau.

Financiën

De realisatie voor baten en lasten voor het onderdeel ontwikkeling ziet er als volgt uit:

Bedragen * € 1.000,-

	Realisatie 2019	Begroting 2020	Begroting 2020 na wijzigingen	Realisatie 2020	Verschil
Lasten					
Ontwikkeling dienstregeling		50	50	20	30
Strategische innovatie	236	190	190	131	59
Reizigersinformatie en haltebeleid	350	170	170	314	-144
Onderzoek		100	100	47	53
Consumentenplatform		50	50	42	8
Kwaliteitsimpuls bijdragen Hubs, stallingen en chauffeurs	429	950	950	514	436
Totaal lasten	1.015	1.510	1.510	1.068	442
Baten					
Ontwikkeling	-	-	-	-	-
Reizigersinformatie en haltebeleid		-	-	190	190
Totaal baten	-	-	-	190	190
Saldo	-1.015	-1.510	-1.510	-878	632
Onttrekking bestemmingsreserve kwaliteitsimpuls	325	950	950	514	-436
Saldo na onttrekking bestemmingsreserve	-690	-560	-560	-364	196

Het saldo op ontwikkeling is €196K hoger dan begroot.

<u>Lasten</u>

De uitgaven voor ontwikkeling (exclusief kwaliteitsimpuls) zijn op meerdere onderdelen lager dan geraamd in de begroting. Door de uitbraak van het coronavirus loopt de afstemming over een aantal projecten vertraging op waardoor ook deze kosten pas later zullen optreden. De kosten voor beheer en onderhoud van de DRIS-panelen zijn echter volledig gerealiseerd en hierop is dan ook een overschrijding zichtbaar. Er zijn voor de jaren (2020 t/m 2023 verder afspraken gemaakt over beheer en onderhoud van de palen inclusief de bijbehorende financiering (zie ook baten).
De kosten gerelateerd aan het budget kwaliteitsimpuls (aanschaf van DRIS-panelen op de hubs, en het verbeteren van enkele stallingen en chauffeursfaciliteiten) worden conform de BBV als exploitatiekosten geboekt, maar worden gefinancierd uit deze speciaal hiervoor gevormde bestemmingsreserve. Naar verwachting zal dit

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

budget (verdeeld over een periode van 5 jaar) volledig worden benut. In 2020 zijn ook de 61 extra palen tijdig geplaatst (juni 2020 gereed). Daarmee is ook het maximale aantal DRIS-palen geplaatst wat onder het huidige contract mogelijk is.

Baten

Vanaf 2020 tot en met 2023 zullen de kosten voor beheer en onderhoud van de DRIS-panelen evenredig worden verdeeld tussen provincie Groningen, provincie Drenthe en het OV-bureau. De hiervoor te ontvangen bijdrage over 2020 verklaart de hogere baten.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

2.1.4 Concessiemanagement

Het team concessiemanagement is verantwoordelijk voor onder andere het concessiebeheer van de GD concessie, het contractbeheer van het vraagafhankelijk vervoer en lokale vervoersinitiatieven via Publiek Vervoer, sociale veiligheid, datacare, het contractbeheer van reisinformatiesystemen en vastgoedbeheer.

Per 15 december 2019 is de nieuwe GD-concessie 2020 gestart. Ten opzichte van de vorige concessies is een aantal zaken gewijzigd. Zo is het kleinschalig openbaar vervoer (volgens vaste dienstregeling) en de huidige HOV-concessie onderdeel gaan uitmaken van de GD-concessie 2020. Daarnaast ligt de verantwoordelijkheid voor de huidige en nieuw te ontwikkelen betaalsystemen en bijbehorende distributiesystemen in de GD-concessie 2020 bij de vervoerder. Tenslotte heeft de vervoerder in de nieuwe GD-concessie 2020 de verantwoordelijkheid voor de controle op de geldigheid van de vervoerbewijzen. Het beleid omtrent de zaken die naar de vervoerder zijn overgedragen wordt bepaald door het OV-bureau, passend binnen de OV-kaders die in de provinciale omgevingsvisie zijn vastgesteld. In samenspraak met de vervoerder wordt dit beleid op onderdelen nader uitgewerkt en de vervoerder draagt vervolgens zorg voor de uitvoering.

Concessiebeheer GD-concessie

In de huidige GD-concessie wordt door het OV-bureau systematisch en structureel de kwaliteit van de dienstverlening van de vervoerder gecontroleerd. Daarvoor heeft het OV-bureau de afgelopen jaren een systematiek ontwikkeld waarbij het zelf onderzoekt of de vervoerder voldoet aan de gestelde prestatie-indicatoren. Zo nodig worden in samenspraak met de vervoerder verbetermaatregelen afgesproken om de kwaliteit van de dienstverlening verder te verbeteren. In de GD-concessie 2020 ligt de verantwoordelijkheid voor het aantonen dat aan alle concessievoorwaarden wordt voldaan primair bij de vervoerder. De vervoerder moet frequent (continu tot maandelijks) aantonen dat er wordt voldaan aan de vastgelegde afspraken uit de GD-concessie 2020. Hiervoor is kwalitatief hoogwaardige data van essentieel belang. Voor het OV-bureau betekent dit dat meer data- en informatiegestuurd gewerkt gaat worden en dat de focus meer gelegd gaat worden op BI (business intelligence). Dit is reeds in ontwikkeling en zal in 2020 nader geoperationaliseerd worden. Doelstelling voor het beheer van de GD-concessie 2020 is om de uitvoeringskwaliteit structureel, systematisch en pro-actief te monitoren en de resultaten daarvan te beheren.

Realisatie concessiebeheer

In de eerste maanden van 2020 is vooral ingezet op het afronden van de implementatie van de nieuwe concessie. Bij de invoering van de nieuwe GD-concessie 2020 is heel veel goed gegaan, zoals de tijdige levering en de operationele inzet van het merendeel van de elektrische bussen (Ebusco en VDL's,) in de nieuwe dienstregeling. Echter zijn er ook zaken die in de eerste maanden van 2020 nog extra nadere aandacht behoeven. Zo is vanaf begin januari tot eind maart een groot deel van de verlate elektrische Heuliez-bussen pas ingestroomd. Door het sluiten van de grenzen vanwege de uitbraak van het coronavirus konden de laatste bussen niet worden geleverd vanuit Frankrijk. Begin januari is Qbuzz voor het te laat leveren van de Heuliez-bussen een boete opgelegd (€ 432.000,-). Bij het bepalen van de hoogte van de boete is rekening gehouden met voornoemde omstandigheden. Ter vervanging van de elektrische Heuliez-bussen zijn de eerste maanden van 2020 nog de 'oude' Q-link-dieselbussen ingezet. De reizigers hebben in die zin geen hinder ondervonden van de te late levering.

Een aantal van de nieuwe HVO-bussen (Mercedes en VW Crafter) waren per start concessie niet gereed. Qbuzz is hiervoor in gebreke gesteld. De bussen waren alsnog binnen de geboden hersteltermijn van 14 dagen operationeel, en daarom heeft de ingebrekestelling geen nadere gevolgen gehad.

Zoals ieder jaar is begin 2020 ook de overgang van de nieuwe dienstregeling gemonitord. De invoering van het grotendeels elektrisch rijden betekent veel voor de omlopen van de bussen. Deze moeten vanwege de beperkte actieradius (ong. 400 km, een dieselbus rijdt gem. 800-1.000 km op een tank) gedurende de dag naar de stalling om te worden geladen en moet er een vervangende bus worden ingezet. Deze buswisselingen moeten worden ingepland. Daarnaast heeft Qbuzz op verzoek van de chauffeurs de roosters aangepast waardoor er meer variatie in het werk zit (niet meer het 'rondje rond de kerk'). Dienstregeling, omlopen en dienstroosters moeten echter naadloos op elkaar aansluiten om een goede uitvoeringskwaliteit te kunnen leveren. Vooral in de maanden januari en februari was deze naadloze aansluiting nog niet optimaal, wat tot relatief meer uitval van ritten heeft geleid dan verwacht. Qbuzz is hier ernstig op aangesproken en heeft maatregelen genomen om de uitvoering te verbeteren.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

Op een aantal plaatsen waren door allerlei omstandigheden (o.a. PFAS-regelgeving) de laadpalen voor de elektrische bussen nog niet gereed. Daardoor moest Qbuzz alternatieven bedenken en doorvoeren waarbij veel extra bussen en chauffeurs zijn ingezet. Ook hier hebben reizigers niet of nauwelijks hinder van ondervonden. Eind april waren nagenoeg alle laadpalen gereed voor gebruik (m.u.v. de laadpaal in Annen). Uiteindelijk is de laadpaal in Annen in week 26, als laatste van de geplande laadpalen, opgeleverd.

De uitbraak van het coronavirus begin maart 2020 heeft een behoorlijke invloed gehad op het openbaar vervoer. Vooral in de maanden maart, april en mei is het aantal reizigers en de bijbehorende reizigerskilometers en opbrengsten fors gedaald. Dit mede door de oproep van het Kabinet om het OV te mijden. Vanwege de maatregelen om het virus te remmen en de daardoor sterk fluctuerende reizigersaantallen, is ingezet op een dienstregeling die hier zoveel mogelijk bij aansluit, zonder te veel onnodige ritten uit te voeren. Daarbij moet worden gedacht aan het niet rijden van scholierenritten als de scholen gesloten zijn, of minder ritten per uur op lijn 15 (Zernike). De dienstverlening is daardoor te allen tijde op hoog niveau gebleven. Vanwege de coronacrisis is de vraag ontstaan om zoveel mogelijk ruimte per reiziger te bieden. Dat heeft ertoe geleid dat er zoveel mogelijk gelede bussen zijn ingezet, waarbij eisen aan inzet van het juiste materieeltype per lijn zijn losgelaten. Ook zijn 'oude' (gelede) Q-link bussen aangehouden die zouden uitstromen vanwege het instromen van elektrische bussen op Q-link, om zoveel mogelijk capaciteit en daarmee ruimte per reiziger te bieden. Om de voertuigen vrij te houden van het virus zijn door de vervoerder zgn. 'vliegende brigades' ingezet die op knoop- en eindpunten de bussen van binnen desinfecteren en schoon maken.

Vanaf 1 juni is de normale dienstregeling weer opgepakt i.v.m. de heropening van scholen en de landelijke dienstregelingsafspraken die het Rijk, decentrale overheden en vervoerders hebben gemaakt. De bezettingsgraad nam weer iets toe tot de zomervakantieperiode. Uit door ons uitgevoerde monitoringsonderzoeken bleek dat vrijwel alle reizigers zich hielden aan de mondkapjesplicht, al bleef het moeilijk afstand te houden bij het in- en uitstappen, zeker omdat de voordeur gesloten bleef om de chauffeurs te beschermen. In de zomermaanden zijn proeven gedaan met zogenaamde kuchschermen zodat het reguliere instapregime en de wagenverkoop weer ingesteld zou kunnen worden. Vanwege het wachten op landelijke regelgeving zijn uiteindelijk alle bussen pas midden december voorzien van deze schermen.

Tot midden december nam het aantal reizigers weer geleidelijk toe tot maximaal 60% van het reguliere niveau. De strikte quarantainemaatregelen van 15 december hebben geleid tot een nieuwe sterke afname van het aantal reizigers.

Grensoverschrijdende lijn Emmen - Meppen

Tussen Emmen en Meppen rijdt lijn 922 uitgevoerd door de firma Levelink uit Meppen. Ook deze lijn is vanaf maart tot 1 juli en vanaf 15 oktober vervallen omdat het om grotendeels recreatief vervoer gaat. Daarnaast zijn er met name door de Duitse overheid strenge beperkingen opgelegd voor grensoverschrijdend vervoer waardoor het rijden van lijn 922 onmogelijk werd.
Ondanks de coronacrisis en het feit dat de vervoerder niet het hele jaar heeft kunnen rijden is in overleg met Landkreis Emsland, de Stadt Meppen en de vervoerder besloten om voor de komende 2 jaren de vervoersovereenkomst te verlengen. Gedurende deze periode zal ook onderzocht worden in hoeverre het mogelijk is ook deze lijn te verduurzamen. Daarnaast zijn inmiddels stappen gezet om ervoor te zorgen dat actuele reisinformatie voor deze lijn zichtbaar wordt op de DRIS-panelen.

Contractbeheer vraagafhankelijk vervoer

Het beheer van het vraagafhankelijk vervoer (hubtaxi) en lokale vervoersinitiatieven (o.a. buurtbussen) wordt uitgevoerd door Publiek Vervoer (zie ook paragraaf 2.2.4 verbonden partijen). Publiek Vervoer voert deze taak namens het OV-bureau uit. De regievoering en de beleidsontwikkeling ligt bij het OV-bureau. Uitgangspunt van Publiek Vervoer is onder andere de doorontwikkeling van de verschillende vervoersproducten in samenhang vorm te geven. In 2020 zal hier verder invulling aan worden gegeven, en het OV-bureau zal Publiek Vervoer hierbij waar nodig en waar mogelijk ondersteunen. Het vervoer wordt beheerd door de beheerorganisatie Publiek Vervoer die in opdracht van alle gemeenten in Groningen en Drenthe werkt. Het OV-bureau faciliteert deze organisatie met huisvesting, IT en overige zaken.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

Realisatie contractbeheer vraagafhankelijk vervoer

Door de uitbraak van het coronavirus is het vraagafhankelijk vervoer (de hubtaxi) in 2020 t.o.v. 2019 qua aantal ritten gehalveerd. En ook de buurtbusverenigingen hebben na de uitbraak niet meer gereden. Reden is dat de vrijwilligers die de buurtbus besturen vrijwel allemaal onder de risicogroep vallen. Om deze vrijwilligers een veilige werkplek te kunnen bieden is gestart met het coronaproof inrichten van de buurtbussen op basis van adviezen van TNO voor klein materieel die eind oktober 2020 zijn ontvangen. De verwachting is dat alle aanpassingen aan de buurtbussen begin 2021 volledig zijn geïmplementeerd. In samenspraak met Publiek Vervoer zijn verder afspraken met de regiovervoerders gemaakt over financiële ondersteuning tot 1 juni 2020. Deze afspraken zijn onder dezelfde voorwaarden inmiddels verlengd tot 31 december. Voor het eerste half jaar van 2021 is eveneens financiële ondersteuning toegezegd, maar de hoogte daarvan is afhankelijk van de ontwikkelingen in de eerste maanden van 2021. Hiervoor zijn verschillende scenario's ontwikkeld.

Daarnaast is binnen de organisatie Publiek Vervoer gesproken over de toepassing van de malusregeling voor stiptheid. Door onduidelijkheid in de rekenregels is deze malusregeling tot nu toe niet toegepast. Inmiddels is aan alle gemeenten en het OV-bureau ter besluitvorming een voorstel voor aanpassing van de rekenregels voorgelegd waarmee de malus op stiptheid vanaf een nader te bepalen moment ook weer op een goede manier kan worden toegepast.

De nieuwe tariefstructuur 2021 voor de hubtaxi is samen met de regio-vervoerders tot stand gekomen. Naast tarieven zijn ook spelregels voor reizigers aangepast en is een communicatiecampagne uitgewerkt om de goedkopere tarieven onder de potentiële reizigers bekend te maken.

Op het gebied van datacare is een optimalisatieslag gemaakt om de data die regiovervoerders over de hubtaxi moeten aanleveren te complementeren en te verbeteren. Waar voorheen de datacare werd uitgevoerd door een ingehuurde organisatie is het databeheer en de BI-tooling per eind 2020 in eigen beheer gekomen.

Sociale veiligheid

In de GD-concessie 2020 ligt de verantwoordelijkheid voor de controle op de geldigheid van de vervoerbewijzen bij de vervoerder. De vervoerder zal hiervoor professionele en daartoe bevoegde partijen inschakelen dan wel via eigen bevoegd personeel aan deze taak invulling geven. Het OV-bureau blijft verantwoordelijk voor de beleidsontwikkeling en uitvoering sociale veiligheid waarbij frequent overleg wordt gevoerd met de vervoerder over dit onderwerp. Een aandachtspunt hierbij blijft o.a. de veiligheid van reizigers en chauffeurs op lijn 73 (Ter Apel).
Inzake het beheer van de sociale veiligheid wordt het volgende nagestreefd:

- Uitvoering geven aan het in 2014 geactualiseerde Sociaal Veiligheidsplan 2015 – 2020
- Herijking van het Sociaal Veiligheidsplan voor de jaren 2021 – 2025
- Het behouden van het door reizigers gegeven rapportcijfer van 8,0 (2015) voor het gevoel van veiligheid.
- Het percentage zwart- en grijsrijden behouden op maximaal 1% (effectieve controle op en preventie van zwart- en grijsrijden).

Realisatie sociale veiligheid

In mei 2019 is een pilot gestart met een aparte pendelbus tussen Ter Apel en Emmen om de incidenten op de regulier OV-lijn 73 terug te dringen. Het ministerie van Justitie & Veiligheid verleende hiervoor een subsidie. Naast de subsidie voor de pilot pendelbus verleende het ministerie ook een subsidie voor de inzet van extra OV-stewards op en rond lijn 73. Begin 2020 werd duidelijk dat het ministerie van Justitie & Veiligheid de subsidie voor de pendelbus drastisch heeft beperkt en voor de inzet van de extra OV-stewards helemaal heeft stopgezet. Bovendien is de subsidie voor de pilot pendelbus verstrekt aan de gemeente Westerwolde waarmee ook de regie op de inzet van de pendelbus is verschoven. Het aantal ritten per dag is fors beperkt. Daardoor is het aantal reizigers in lijn 73 van en naar het AZC toegenomen, met daarbij een (lichte) stijging van het aantal incidenten m.b.t. betalingsproblemen.

Ondanks het feit dat het aantal reizigers als gevolg van de coronacrisis stevig is gedaald, heeft de verplichting tot het dragen van een mondkapje in het OV zowel onder chauffeurs als onder reizigers geleid tot irritaties. De OV-stewards hebben hierbij vooral de-escalerend opgetreden. Verder werd het controleren op geldigheid van de vervoerbewijzen bemoeilijkt door het afsluiten van de voordeur. Reizigers zonder OV-chipkaart konden namelijk geen kaartje kopen bij de chauffeur omdat de chauffeursplek was afgezet met linten waardoor

Hofsteenge Zeeman Groep B
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

soms vervelende discussies ontstonden tussen reizigers en controlerende OV-stewards. Het percentage zwart- en grijsrijden voor 2020 komt uit op 0,76%. Het overgrote deel van de boetes wordt overigens uitgeschreven op lijn 73 (Emmen – Ter Apel).

In 2020 is Qbuzz verantwoordelijk geworden voor de inzet en aansturing van de OV-stewards. De overgang is nagenoeg naadloos verlopen. Voor 2020 heeft Qbuzz een inschatting gemaakt van de in te zetten OV-stewards. Door corona hebben de nachtbussen echter alleen in januari en februari gereden en heeft er ook geen evenementenvervoer plaats gevonden. Hierdoor is het aantal uren dat de OV-stewards ook daadwerkelijk zijn ingezet, lager dan begroot.

Datacare

Een goed beheer van de OV-data is cruciaal het goed kunnen functioneren van het OV-bureau. Datacare draagt indirect bij aan de realisatie van de doelstellingen van het OV-bureau door het ondersteunen van de producten klant-reiziger, ontwikkeling, beheer en financiering. Dit gebeurt door het leveren van betrouwbare en valide data waarmee de organisatie op actieve wijze kan worden voorzien van (stuur-)informatie en analyses. Inzake datacare wordt het volgende nagestreefd:

- Zorgdragen, waarborgen en toetsen van de kwaliteit van de informatiestromen.
- Bewaken inkomende informatiestromen en –bronnen van vervoerders en landelijke databronnen.
- Bijdrage leveren aan verschillende onderzoeksvragen.
- Stimuleren van het gebruik van OV-open data onder reizigers, onderzoekers, bedrijven en andere overheden.
- Organiseren van data-pilots die bijdragen aan innovatie en ontwikkeling data-gebruik.
- Het beschikbaar stellen (binnen de juridische- en marktmogelijkheden) van data aan iedereen die hierin geïnteresseerd is.
- Het verkennen van de mogelijkheden van externe open databronnen welke interessant zijn voor OV-bureau.
- Beheer functionaliteit 'Dashboard' met open data gegevens over CO2 per reizigerskilometer, kostendekkingsgraad en klanttevredenheid.
- Opstellen van rapportages ter ondersteuning van de uitvoering van het beleid

Realisatie datacare

De eerste maanden van 2020 hebben vooral in het teken gestaan van het organiseren van de juiste datastromen van verschillende organisaties naar het OV-bureau. Daarbij gaat het niet alleen om de techniek van het leveren van de data (via api's) maar ook om de juistheid, volledigheid en betrouwbaarheid van de te leveren data. Er is inmiddels een scherpe monitoring ingeregeld op consistente datakwaliteit. De data die wordt geleverd is overigens een resultante van de inventarisatie van alle KPI's die in de concessie zijn opgenomen.
Eveneens is in Q1 een beheerder datakwaliteit aangenomen. Deze persoon beheert en verbetert de inrichting van het datawarehouse. Daarnaast is deze beheerder verantwoordelijk voor het op orde houden van de datakwaliteit en de bijbehorende BI-tool.

In Q2 is de BI-tool opgeleverd en in gebruik genomen. Zaken als reizigersaantallen, reizigerskilometers, opbrengsten per kaartsoort en punctualiteit kunnen op verschillende niveaus worden getoond. Het stroomlijnen van de juiste data op de juiste tijdstippen heeft, ondanks de gemaakte afspraken met Qbuzz, toch nog behoorlijk wat tijd gekost. Techniek, beschikbare opslagcapaciteit en snelheid van gegevensoverdracht zorgden niet altijd voor de juiste en tijdige gegevens.

In Q3 en Q4 is gewerkt aan het optimaliseren van de BI-tool. De datastromen zijn op gang gekomen en bijsturen van de dataverwerking is noodzakelijk om de verwerking van de grote datahoeveelheid controleerbaar te houden. Ook is meteen de meerwaarde van de data gebleken doordat snel inzichtelijk is geworden, wat de implicaties zijn van COVID-19 en de gewijzigde dienstregeling na 1 juni. Door eenvoudige wijzigingen door te voeren in de BI tool kunnen (bijna) real-time analyses worden uitgevoerd op o.a. de dienstregeling en reizigersaantallen.

Reisinformatie

Het beheer van reisinformatie is van belang om de reizigers te kunnen voorzien van actuele reisinformatie. Binnen het OV-bureau wordt er proactief beheer uitgevoerd om de kwaliteit van de dynamische reisinformatie te waarborgen. Op deze manier wordt onzekerheid over de reistijden zo veel mogelijk gereduceerd bij de reizigers. Informatievoorziening gebeurt zowel bij de halte als (vlak) voor vertrek via reisplanners, apps, websites en DRIS-panelen. Het OV-bureau ziet erop toe dat deze dynamische reizigersinformatie volledig, tijdig en juist als open

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

data wordt aangeleverd bij de NDOV-loketten. Deze data wordt door NDOV/DOVA (zie ook paragraaf 2.2.4 verbonden partijen) verzameld en beschikbaar gesteld voor overige partijen (zoals 9292, via apps en DRIS-panelen). Overige aandachtspunten voor het jaar 2020 zijn:

- Het verder toepassen van de mogelijkheden die actuele reisinformatie biedt waarbij de prioriteit ligt bij actuele informatie bij verstoringen van de dienstregeling (omleidingen, uitval, onvoorziene verstoringen).
- Speciale aandacht voor reisinformatie op de hubs en Publiek Vervoer. Mogelijkheden bieden om de reisinformatie van deze vervoersmogelijkheden aan reizigers aan te bieden via een reisplanner.
- Het verbeteren en uitbreiden van de reisinformatie op de hubs in de regio Groningen Drenthe.

Realisatie reisinformatie

De uitbraak van het coronavirus heeft nut en de noodzaak van goede, actuele OV-reisinformatie duidelijk gemaakt. DOVA en Qbuzz hebben eraan gewerkt om alle aanpassingen van het busaanbod door te geven via actuele reisinformatie op reisplanners, op actuele DRIS-displays op haltes en middels extra informatie op websites. De reisinformatiedoorgifte wordt bij DOVA gecontroleerd op kwaliteit en actualiteit. Daarbij kwamen technische onvolkomenheden aan het licht bij lijnen die direct niet meer gereden werden. Dit is in opgelost door een goede samenwerking tussen DOVA en vervoerder.

In de reisplanner die Qbuzz gebruikt op haar website en app is de hubtaxi als reismogelijkheid toegevoegd. Het OV-bureau heeft in Q1 met DOVA samengewerkt om de reisinformatie van de hubtaxi te vatten in standaard informatiestromen zodat de hubtaxi meegenomen kan worden in het algehele OV-reisadvies in (landelijke) planners als 9292 en NS. De planning was dat OV9292 deze reisinformatie over de 'first en last mile' in Q4 op kon nemen in de reisplanner als een pilot. Deze planning is niet gehaald en verschoven naar Q1 2021. In diezelfde periode van Q1 2021 staat het besluit gepland van Bison om flexvervoer toe te voegen aan de standaard reisinformatie datastroom. Daarna hebben vervoerders een jaar de tijd om hun proces erop in te richten. Zodra vervoerders de data van flexvervoer delen via de reisinformatiekanalen kunnen reisplanners deze informatie toevoegen aan hun reisadvies.

Actuele reisinformatie wordt op de haltes aangeboden via de DRIS-palen vanuit project Sigma, het gezamenlijk project van de provincie Groningen, Drenthe en de gemeente Groningen. Het OV-bureau geeft hier verdere invulling en uitvoer aan. In 2020 zijn hiertoe 61 extra DRIS-palen geplaatst voor de hubs en HOV. Corona had hier geen vertragende werking op en de palen zijn tijdig geplaatst (juni 2020 gereed). Daarmee is ook het maximale aantal DRIS-palen geplaatst wat onder het huidige contract mogelijk is. Voor de komende jaren (t/m 2023) zijn verder afspraken gemaakt over beheer en onderhoud van alle palen inclusief de bijbehorende financiering.

Vastgoedbeheer

De busstallingen in Groningen en Emmen zijn eigendom van het OV-bureau en hierdoor is het OV-bureau eveneens verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van deze locaties. Het beheer en onderhoud wordt uitgevoerd door de afdeling facilitair van de provincie Groningen. Deze externe partij bezit voldoende expertise om invulling te geven aan haar taak. Hier ligt een meerjarenonderhoudsplan aan ten grondslag. De regievoering ligt bij het OV-bureau. In de GD-concessie 2020 is vastgelegd dat de vervoerder gebruik moet maken van de beide busstallingen en hiervoor een huurvergoeding betaald aan het OV-bureau. Zie hiervoor ook paragraaf 2.2.3 Onderhoud kapitaalgoederen.

Realisatie vastgoedbeheer

Het dak van het pand Peizerweg is vernieuwd. Daarnaast heeft er een hertaxatie plaats gevonden voor beide vestigingen voor de noodzakelijke verzekeringen.
Voor het in november 2019 nieuw opgeleverde pand aan de 2e Bokslootweg in Emmen is eind Q1 door de aannemer een meerjarenonderhoudsplan opgeleverd. Dit plan bleek uiteindelijk niet toereikend. Daarom is besloten om voor zowel het pand in Groningen als het pand in Emmen door een daartoe gespecialiseerd bedrijf een MeerJarenOnderhoudsPlan op te laten stellen. Op deze manier kan eenzelfde werkwijze voor beide vestigingen worden gehanteerd en ontstaat uiteindelijk een duidelijk overzicht. De afdeling Facilitair van de provincie Groningen zal deze MJOP's beheren.

Voor de nieuwe huurcontracten met Qbuzz (m.i.v. 15 december 2019, nieuwe concessie) voor de stallingen in Groningen en Emmen zijn de zgn. demarcatielijsten opgesteld (welke zaken en werkzaamheden horen toe aan de huurder en welke aan de eigenaar). Deze zijn na instemming van Qbuzz aan de huurcontracten toegevoegd.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

Verder zijn in oktober 2020 aan het pand in Groningen 28 stuks noodverlichting vervangen voor een duurzame LED verlichting variant en hebben in november 2020 grootschalige werkzaamheden aan het riool plaatsgevonden. Zo zijn er o.a. verzakkingen aan het riool opgelost, zijn aansluitingen verbeterd en is het riool opnieuw doorgespoeld. Tenslotte hebben voorbereidende werkzaamheden plaatsgevonden (o.a. verplaatsing nooddeur wasstraat) ter voorbereiding op de installatie van het waterstofvulpunt.

Eind november is er door het OV-bureau melding gemaakt bij het Instituut Mijnbouwschade Groningen in verband met scheuren in de muur van het pand in Groningen die het gevolg kunnen zijn van bevingen.

Financiën

De realisatie voor baten en lasten voor het onderdeel beheer ziet er als volgt uit:

Bedragen x € 1.000

	Realisatie 2019	Begroting 2020	Begroting 2020 na wijzigingen	Realisatie 2020	Verschil
Lasten					
Beheer algemeen en audits	177	227	227	37	190
GD concessie	101.443	111.519	109.249	52.787	56.463
Afrekening 2019 GD concessie				873	-873
Concessiemanagement HOV	4.505				-
Concessiemanagement KLOV	6.207				-
Afrekening HOV/KLOV 2019 en eerder				68	-68
Q-liner 315	506	530	530	513	17
Lijn 922		18	18	19	-1
Evenementen en nachtvervoer	682	517	517	-5	522
Consessiemanagement Publiek Vervoer lokale projecten	1.010	1.058	1.058	1.058	0
Publiek vervoer Hubtaxi	243	750	750	280	470
Additionele kosten OV-chipkaart	1.458		-		-
Sociale veiligheid	1.053	600	600	770	-170
Haltepalen en software	196		-	1	-1
Onderhoud stallingen	86	234	234	253	-19
Afschrijving stallingen	96	145	145	136	9
BVOV 2020				12.123	-12.123
Totaal lasten	117.660	115.598	113.328	68.911	44.417
Baten					
Concessiemanagement GD	53.076	56.906	56.906	-	-56.906
Concessiemanagement HOV	2.580		-		
Concessiemanagement KLOV	852		-		
Evenementen en nachtvervoer	685	517	517	2	-515
Concessiemanagement Publiek Vervoer	77	300	300	80	-220
Sociale veiligheid en overige opbrengsten	482	25	25	14	-11
Huuropbrengsten remise	414	556	556	561	5
Boete late levering Heuliez bussen				432	432
BVOV 2020	-		-	12.123	12.123
Totaal baten	58.166	58.304	58.304	13.212	-45.092
Saldo	-59.496	-57.294	-55.024	-55.701	-676

Het saldo voor beheer is € 676K lager dan begroot

Lasten

Lagere kosten ad € 190K voor beheer algemeen en audits doordat er in dit jaar vanwege de actuele situatie minder kwaliteitsmetingen, audits en onderzoeken en kwaliteitsmetingen zijn gedaan. Op het budget Concessiemanagement GD is de subsidie verantwoord conform de afspraken BVOV in 2020. Gelet op de verlegde opbrengstverantwoordelijkheid naar Qbuzz wordt alleen het netto subsidiebedrag (inclusief correctie op LBI index) verantwoord (conform BBV). Het grote verschil (voordeel) ad € 56 mln tussen begroting en realisatie kan

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

worden verklaard doordat er een bruto raming van de kosten in de begroting was opgenomen. Het compenserende nadeel wordt zichtbaar bij de inkomsten. Daarnaast zijn op deze post de uitgekeerde bonussen over het jaar 2019 aan Qbuzz verantwoord.
In de begroting 2020 was voor zowel diesel als elektrisch rekening gehouden met een LBI-index van 3,5%. In werkelijkheid is dit uitgekomen op gemiddeld 1,6% .
De begroting 2020 GD concessie is met instemming van het AB op d.d. 7 december gewijzigd waardoor het budget voor de GD concessie is verlaagd ten gunste van een storting in de bestemmingsreserve COVID-19 ad € 2,27 miljoen.
Onder de post afrekeningen GD 2019 is een nadeel van € 873K verantwoord. Als verklaring hiervoor kan worden aangegeven dat in de jaarrekening 2019 onvoldoende rekening is gehouden met de financiële afspraken van de nieuwe concessie per 15 december 2019 waardoor een incidenteel nadeel ontstaat.
De afrekening van de oude concessies HOV en KLOV over 2019 en eerdere jaren levert een incidenteel nadeel op van €68K.

Het evenementen en nachtvervoer heeft dit jaar geen doorgang gehad. Dit is per saldo geen voordeel i.v.m. neutrale raming (kosten en baten in balans).
Het gebruik van de hubtaxi lag lager dan begroot in de eerste maanden. Na de uitbraak van het coronavirus is het vraagafhankelijk vervoer (o.a. hubtaxi) enorm afgenomen. De uitgaven voor 2020 komen daarom € 470K lager uit dan begroot. Ook de buurtbusverenigingen hebben in 2020 na de corona-uitbraak nauwelijks gereden. In samenspraak met Publiek Vervoer zijn verder afspraken met de regiovervoerders gemaakt over financiële ondersteuning.
Het budget voor sociale veiligheid is in 2020 met € 170K overschreden. Over de invulling en de subsidievoorwaarden heeft afstemming plaats gevonden tussen het OV-bureau en Qbuzz. In de GD-concessie 2020 ligt de verantwoordelijkheid voor de controle op de geldigheid van de vervoerbewijzen bij de vervoerder. Daarnaast is in 2019 overeengekomen dat het OV bureau in 2020 de kosten voor de inzet van OV stewards (op en rond lijn 73 Ter Apel- Emmen) op het station in Emmen nog zal financieren. Vanaf 2021 stopt deze bekostiging.

De opgave voor de beschikbaarheidsvergoeding 2020 door Qbuzz is via het OV-bureau ingediend bij het ministerie van I&W. Zowel de ontvangst als uitbetaling van de BVOV subsidie aan Qbuzz verloopt via het OV-bureau en wordt daarom in de exploitatie over 2020 verantwoord. De concessiehouder dient voor 1 juli verantwoording af te leggen over de werkelijke kosten en opbrengsten in 2020. Daarmee is de weergeven BVOV 2020 een voorlopig cijfer.

Baten
De reizigersinkomsten zijn niet opgenomen in de verantwoording over 2020. Dit is, zoals eerder genoemd, in verband met de in 2020 verlegde opbrengstverantwoordelijkheid naar Qbuzz in het kader van de landelijke afspraken over de Beschikbaarheidsregeling 2020 (BVOV 2020).
Het saldoverschil tussen de GD-concessie kosten en reizigersinkomsten, komt niet overeen omdat het LBI-voordeel tussen de begrotingswijziging in december 2020 en het opstellen van deze jaarrekening lager is uitgevallen. Het Regionaal Openbaar Vervoer Beraad (ROVB) heeft in januari een (hogere) definitieve LBI-index over 2020 vastgesteld.

Bij de overige inkomsten ontstaat een incidenteel voordeel in verband met een opgelegde boete aan Qbuzz. Deze boete is opgelegd door het afwijken van de concessieafspraken met het te laat in de dienstregeling laten instromen van Heuliez-bussen. De hoogte van de boete is vastgesteld op € 432K.

Eveneens zijn de inkomsten voor nacht en evenementenvervoer nagenoeg nihil (betreft afrekenverschil uit 2019). De inkomsten m.b.t. concessiemanagement publiek vervoer (hubtaxi) zijn, zoals bekend, veel lager dan geraamd.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

2.1.5 Communicatie

Het team communicatie zorgt voor goede communicatie met (potentiële) reizigers en stakeholders van het OV-bureau en zij promoot het OV per bus in samenhang met ketenmobiliteit. Hierbij baseert het team zich mede op inzichten en voorstellen voor marketingcommunicatie die het team Marktbewerking verkrijgt op basis van marktonderzoek, doelgroepensegmentatie en data-analyse.

Aandachtspunten communicatie algemeen

De concessiewisseling van december 2019 heeft weinig tot geen gevolgen gehad voor de werkzaamheden voor communicatie en marktbewerking. De verantwoordelijkheid daarvoor is bij het OV-bureau gebleven en omdat Qbuzz de concessie heeft verkregen, wordt de samenwerking met dezelfde medewerkers van Qbuzz voortgezet. Vanaf maart 2020 heeft uiteraard de coronacrisis wel voor aanpassingen in de werkzaamheden gezorgd. De focus kwam te liggen op het communiceren van de gevolgen voor het openbaar vervoer en de maatregelen die van rijkswege werden aangekondigd. Voorgenomen campagnes voor het werven van reizigers en communicatie bij busvervoer voor grote evenementen zijn stopgezet.

Productpromotie

Door actieve promotie en gerichte campagnes zijn sterke (en nieuwe) producten, Q-link en Qliner in het bijzonder, bekend onder potentiële reizigers. De doelgroep forenzen kent de mogelijkheden van het openbaar vervoer voor hun woon-werkverkeer en wordt overgehaald om het uit te proberen. De aanschaf en gebruik van persoonlijke OV-chipkaart, inclusief automatisch opladen, worden gestimuleerd, omdat het een makkelijke en snelle manier van betalen is, bovendien in verreweg de meeste gevallen de goedkoopste.
Door promotie Dal-Dagkaart en Dalvoordeel Noord-Nederland kan (sociaal-recreatief) gebruik in de daluren Noord-Nederland gestimuleerd worden. Na 9 uur en tijdens weekenden en nationale feestdagen krijgt de reiziger 40% korting.
Het thema duurzaamheid krijgt extra aandacht. Reizigers en stakeholders worden geïnformeerd over de effecten van zero-emissie busvervoer en de bijdrage die zij kunnen leveren aan vermindering van CO_2 uitstoot, o.a. door te kiezen voor reizen met het OV.
Verder ondersteunt het OV-bureau de ontwikkeling en realisatie hubs met communicatie.
Veel communicatie zal gebeuren via inzet van online marketing met aansluitend interactie en dialoog via social media. Inzet van social media zal ook aangestuurd worden door het team marktbewerking en hun onderzoek naar segmentatie van doelgroepen. Doelstellingen zijn:

- Sterke en nieuwe producten, Q-link en Qliner in het bijzonder, zijn bekend onder potentiële reizigers met na inzet van gerichte campagnes.
- Aanschaf en gebruik persoonlijke OV-chipkaart nemen toe, inclusief automatisch opladen.
- In de daluren reizen meer reizigers, o.a. door promotie van de Dal-Dagkaart voor reizen na 9 uur en tijdens weekenden.

Ontwikkeling en realisatie hubs wordt ondersteund met communicatie en ondersteuning activiteiten.

Realisatie productpromotie

De voorbereidingen van grotere acties zoals Zomerbroezz'n, Herfstbroezz'n, promotie Dal-Dagkaart en een nieuwe campagne om autorijders aan te moedigen vaker gebruik te maken van het openbaar vervoer zijn vanwege de coronacrisis stilgelegd. De communicatie bij evenementen is samen met die evenementen vervallen. De communicatie is na een korte periode van meer mogelijkheden in de zomer, per september vooral (weer) gericht op informatie over gewenst gedrag in en om de bus i.v.m. de coronamaatregelen.
In januari is de nieuwe hubmanager begonnen met zijn werkzaamheden. Het hubprogramma heeft de beschikking over een eigen communicatiebureau die nu vooral door de hubmanager en het kernteam hubs wordt aangestuurd. In augustus is het hubprogramma gestart met een algemene promotiecampagne. Het team communicatie heeft daaraan een bijdrage geleverd met het 'sub-programma' wandelviahub.nl.

Voorlichting

Met actieve voorlichting worden inwoners en bezoekers geïnformeerd over mogelijkheden van het OV en de vindplaatsen daarvan. De tarieven en dienstregeling 2019 en 2020 worden bekend gemaakt en zijn vindbaar bij/door potentiële en bestaande reizigers. Doelstellingen hierbij zijn:

- De OV-gebruiker reist ontzorgd van vertrekpunt naar eindbestemming met behulp van Q+app en informatie op de website, bij haltes en in de bus.
- Reisinformatie en (al dan niet digitaal) kaartmateriaal zijn up to date en toegankelijk voor de reiziger.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

- Reisinformatie over de hubtaxi is vindbaar en zowel digitaal als op papier beschikbaar.

Realisatie voorlichting

In de eerste tweeënhalve maand zijn reistips via de schermen in de bus vertoond (bijv. 'Laat je zien in het donker', 'Doorlopen naar achteren' en 'Houd je OV-chipkaart bij de hand') en ging een promotiefilmpje online met daarin aandacht voor 'aardig zijn voor elkaar' in de bus (opstaan voor iemand, de chauffeur begroeten e.d.)
Wanneer nodig en gewenst wordt in de bussen aandacht besteed aan wijzigingen in de dienstregeling en regelgeving rond gebruik van de bus in coronatijd.
De communicatie voor de wijzigingen in de dienstregeling is in het najaar met inzet van diverse media opgepakt, ook omdat op een aantal plekken de dienstregeling voor veel veranderingen zorgde.
In november is een vernieuwde versie van de website van het OV-bureau online gegaan. De aanleiding was dat de website moest voldoen aan toegankelijkheidseisen voor o.a. slechtzienden.

Reisinformatie

Het team ontwikkelt samen met vervoerder goede en duidelijke reisinformatie, met inzet van o.a. een reis-app (door vervoerder) en - al dan niet digitaal - kaartmateriaal. De reisinformatie over hubtaxi is voor iedereen vindbaar en toegankelijk. Doelstellingen:

- Doorontwikkeling reisinformatie en (al dan niet digitaal) kaartmateriaal.
- Reisinformatie over taxi van en naar de hubs verbeteren.

Realisatie reisinformatie

Met Qbuzz is een aantal keren overlegd over de ontwikkeling van de nieuwe reis-app en de integratie van de hubtaxi daarin. In de multimodale reisplanner van de app en de website van Qbuzz is de hubtaxi opgenomen in het reisadvies.

Reisbeleving

Met verschillende acties en activiteiten in en om de bus wordt de klantbeleving positief beïnvloed, zoals bijvoorbeeld bij Bus Sessions tijdens Eurosonic / Noorderslag of de Dag van de Busreiziger.
Nieuwe reizigers krijgen een positieve buservaring door te zorgen voor voldoende (extra) bussen bij evenementen en voorafgaand goede communicatie over de beschikbaarheid van evenementenvervoer.
Doelstellingen hierbij zijn:

- Klantbeleving positief beïnvloeden met activiteiten in en om de bus, zoals Bus Sessions tijdens Eurosonic / Noorderslag).
- Bij evenementen de beschikbaarheid van reguliere en extra bussen goed communiceren en waar mogelijk aanvullende acties voor reizigers organiseren.

Realisatie reisbeleving

In januari is Bus Sessions georganiseerd met medewerking van enthousiaste muzikanten en positieve reacties van busreizigers. In februari verscheen BUS magazine, een vernieuwde vorm van de OV-krant. BUS werd in de hele regio huis-aan-huis verspreid en kreeg positieve reacties.
In het najaar is een tweede uitgave van het BUS-magazine voorbereid die in februari 2021 zal verschijnen. Het is van belang om de bus 'in beeld' te houden en waar mogelijk te werken aan een positief imago bij de (potentiele) reizigers. Het magazine staat in het teken van beleving en wetenswaardigheden over het OV/reizen met de bus.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

Financiën

De realisatie voor baten en lasten voor het onderdeel communicatie ziet er als volgt uit:

Bedragen x € 1.000

	Realisatie 2019	Begroting 2020	Begroting 2020 na wijzigingen	Realisatie 2020	Verschil
Lasten					
Communicatie	790	700	610	540	70
Totaal lasten	790	700	610	540	70
Baten					
Communicatie	-	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-	-
Saldo	-790	-700	-610	-540	70

Lasten

Ten opzichte van de gewijzigde (verlaagde) begroting is er in 2020 € 70K minder besteed aan communicatie. Door de actuele situatie is een aantal campagnes opgeschort of afgeblazen. Zo zijn dit jaar de voorbereidingen voor Zomerbroezz'n, Herfstbroezz'n, promotie Dal-Dagkaart en nieuwe campagnes voor promotie van het openbaar vervoer vanwege de coronacrisis stilgelegd.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

2.1.6 Bedrijfsvoering

Het algemene doel van de bedrijfsvoering is om op slagvaardige, kwalitatief hoogwaardige, klantvriendelijke en flexibele wijze de primaire taakstelling van het OV-bureau mogelijk te maken.

Van de organisatie OV-bureau als geheel wordt in 2020 gevraagd:

- Overtuigende adviesrol voor het bestuur en de moederorganisaties op inhoud, proces, bestuurlijk-politieke gevoeligheden, financiële risico's, opdrachtnemerschap van (kaderstellende) bestuursbesluiten en zorgvuldige verantwoording richting bestuur.
- Heldere, met de gebiedspartners gedeelde, vervoerkundige hoofdlijnenvisie op de doorontwikkeling van het Openbaar Vervoer in het gebied, doorwerkend in een afgestemd meerjarenperspectief. Uitvoering vindt plaats in een zodanige mix van opdrachtgeverschap en partnership met de concessiehouders dat deze optimaal en geïnspireerd hun taken vormgeven en uitvoeren ("inlevende zakelijkheid").
- Het voortdurend leggen van relevante verbindingen in de regio, naar andere regio's en (inter-)nationaal.
- Hoogwaardig niveau van (waar mogelijk open) data realiseren op basis waarvan analyses kunnen plaatshebben.
- Samenhang binnen het OV-bureau en doordachte, op voldoende feiten gebaseerde besluiten en voorstellen (inhoud, bestuurlijk, financieel, juridisch).
- Professionele organisatie, met professionele en verbindende medewerkers, die in- en extern goede samenwerking weten te bereiken op belangrijke maatschappelijke thema's als verduurzaming, stedelijke ontwikkeling en krimp in delen van het gebied.
- Het binnen voortdurende randvoorwaarden en kwaliteitskaders (financieel, juridisch/WGR, integriteit, AVG) opereren.
- Zorgvuldig werkgeverschap met aandacht voor elementen van overheidsdoelstellingen op het gebied van arbeidsparticipatie en opleiden, bijvoorbeeld via stageplaatsen.
- Inzake IT: een ongestoorde en adequate beschikbaarheid van de IT cloud infrastructuur.
- Te werken volgens het model van informatiegestuurd werken. Hiertoe zijn alle kwantificeerbare concessieafspraken omgezet naar interne sturingsindicatoren.

De inhoud van het onderwerp OV en de samenwerkingsvorm van het OV-bureau maken dat doelstellingen slechts kunnen worden gerealiseerd als de volgende kernkwaliteiten in voldoende mate aanwezig zijn en blijven in de organisatie:

- inhoudelijke expertise (kennis/kunde)
- professioneel opdrachtgeverschap
- gedrevenheid (enthousiasme)
- grensverleggende neiging (durf, lef, visionair, creatief)
- resultaatgerichtheid
- gerichtheid op de reiziger
- samenwerkingsbereidheid met andere stakeholders voor het OV in het gebied

Eveneens kunnen ambities als bovengeschetst alleen worden waargemaakt als organisatiebreed wordt gewerkt vanuit de volgende kernwaarden:

- met betrokkenheid en passie
- integraal denkend en werkend
- het verschil willen maken (ambitie)
- verbindend werken en gericht op samenwerking

Het OV-bureau (bestuurlijk en ambtelijk) streeft daarbij een niveau van werken en presteren na dat door de deelnemende organisaties in de GR, inwoners, klanten, partnerorganisaties in en buiten het gebied en collega-organisaties (andere 'OV-autoriteiten') wordt erkend en herkend als zeer vertrouwd, verbindend en vooruitstrevend.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

Realisatie bedrijfsvoering

De eerste maanden van 2020 hebben voor de organisatie van het OV-bureau in het teken gestaan van de controle op de implementatie van de nieuwe concessie. Dit vergde enige inregeltijd omdat de concessievoorwaarden zijn gewijzigd.

De overgang om de aansturing van de nieuwe concessie te dopen via het model van informatiegestuurd werken krijgt steeds meer vorm. Zo is er voor intern gebruik een dashboard met sturingsindicatoren beschikbaar waarmee de uitvoering van de dienstregeling kan worden gemonitord.

Vanaf medio maart zijn alle medewerkers verplicht thuis gaan werken. In de periode juni tot september ontstond er door de daling van het coronarisico weer wat ruimte om meer op kantoor te werken. Als OV-bureau hebben we 'meer aanwezigheid op kantoor' onder strenge condities toegestaan. Er gold een maximale kantoorbezetting van 10 personen gecombineerd met een maximum per kamer en een reserveringssysteem. Om weer daadwerkelijk naar kantoor te kunnen werd door alle medewerkers als prettig ervaren. De afkondiging in september van de nieuwe maatregelen, wat resulteerde dat men weer volledig vanuit huis moest werken, was voor velen dan ook een teleurstelling.

Het werken vanuit huis is door het OV-bureau goed gefaciliteerd. De ICT-omgeving was reeds ingericht op plaats- en tijdonafhankelijk werken. Daarnaast is aan medewerkers de gelegenheid geboden op materialen van kantoor in bruikleen te nemen t.b.v. een goede thuiswerkplek (bureaustoelen, bureaus, beeldschermen, etc). In december 2020 is in lijn met de provincie Drenthe een eenmalige vergoeding van € 500 bruto verstrekt voor aanpassingen aan de thuiswerkomgeving. De beloningssystematiek conform de 'bewust waarderen'-methode is in 2020 vanwege de grote financiële opgaven in het OV (en daarmee voor het OV-bureau) en samenleving als gevolg van de coronacrisis niet toegepast.

Door de coronacrisis is het afgelopen jaar extra werk verzet, naast de reguliere werkzaamheden. Zo heeft de omzetting van de dienstregeling naar een gebiedsdekkende dienstregeling met een lagere omloop in de maanden tot de zomer, vervolgens weer de opschaling naar de reguliere dienstregeling en de voorbereiding van een aangepaste dienstregeling voor 2021 veel inspanning gekost. Daarnaast is vanuit het OV-bureau veel capaciteit ingezet in het bewerkstellingen van een beschikbaarheidsvergoeding voor 2020 van het Rijk die recht doet aan het OV-systeem. Met name onze juridische expertise en OV gerelateerde managerial skills zijn hierbij landelijk ingezet in de onderhandelingen en uitwerkingen tussen het Rijk en de OV-sector.

Formatie

Onderstaand wordt de personele bezetting en de vacatureruimte t.o.v. de toegestane structurele formatie weergegeven per 31 december 2020:

Indeling	*Bezetting in fte's op 31 dec 2020*	*Vacature ruimte*	*Totaal formatie*
Directeur	*1,0*		*1,0*
Team Marktbewerking	*3,46*	*0,8*	*4,26*
Team Communicatie	*1,75*	*1,6*	*3,35*
Team Ontwikkeling	*6,59*	*0*	*6,59*
Team Beheer	*5,89*	*0*	*5,89*
Team Financiën, Control, Juridische zaken, Informatie & Analyse	*4,27*	*0*	*4,27*
Officemanagement & secretariaat (incl CP)	*2,04*	*-0,19*	1,85
Totaal	*25*	*2,21*	*27,21*

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

In 2020 bedroeg de werkelijke feitelijke personele bezetting per 31 december 25 fte. Dit is een stijging van 0,8 fte ten opzichte van eind 2019. Ten opzichte van de toegestane formatie (27,21 fte) een verschil van 2,21 fte (formatieruimte).
Het verschil in formatieomvang tussen begroting en realisatie kan als volgt worden verklaard:

- Op dit moment zijn er nog drie vacatures niet ingevuld (totaal 2,4 fte). Dit betreft twee vacatures voor medewerker communicatie (1,6 fte) en een vacature voor medewerker marktbewerking (0,8 fte).
- Om, na invulling van de vacatureruimte, binnen de toegestane formatie-omvang te blijven is een aanvullende taakstelling opgenomen van 0,19 fte. Deze taakstelling zal, naar verwachting, door natuurlijk verloop worden ingevuld.

Naast deze formatie is voor diverse diensten extra capaciteit ingehuurd uit het budget van de advieskosten.
Een deel van de formatie is in verband met BBV voorschriften verantwoord in de paragraaf Overhead.

Financiën

De realisatie voor baten en lasten voor het onderdeel bedrijfsvoering ziet er als volgt uit:

Bedragen x € 1.000

	Realisatie 2019	Begroting 2020	Begroting 2020 na wijzigingen	Realisatie 2020	Verschil
Lasten					
Lonen en salarissen	1.315	1.050	1.050	1.477	-427
ICT	-	200	200	235	-35
Bijdrage NDOV/DOVA		300	300	200	100
Bijdrage publiek vervoer	200	125	125	124	1
Advieskosten	88		-	34	-34
Totaal lasten	**1.603**	**1.675**	**1.675**	**2.070**	**-395**
Baten					
Lonen en salarissen	778	812	812	789	-23
Huisvestingskosten	-	-	-	-	
Kantoorkosten	-	-	-	-	
Advieskosten	-	-	-	-	
Bijdrage publiek vervoer	-			-	
Totaal baten	**778**	**812**	**812**	**789**	**-23**
Saldo	**-825**	**-863**	**-863**	**-1.281**	**-418**

Op het onderdeel bedrijfsvoering wordt per saldo ten opzichte van de begroting een nadeel verwacht van € 418K. Dit kan als volgt worden verklaard:

Lasten

Op het onderdeel salarissen wordt, zoals ook al bij de tussenrapportages aangegeven, een ruime overschrijding ad € 427K gerealiseerd. Bij de het opstellen van de begroting 2020 was geen rekening gehouden met de toegestane hogere bezetting (invulling hiervan vanaf medio 2019) en daarnaast is ook externe inhuur op dit budget verantwoord. Voor de invulling van de vacature voor Datacare ondervonden we de schaarste op de arbeidsmarkt in de ICT-sector. Daartoe hebben we een externe specialist voor 9 maanden tegen een consultancytarief moeten inhuren. Sinds 1 oktober hebben is de vacature ingevuld met vaste formatie.

De ICT-kosten zijn hoger uitgevallen dan begroot. De kosten voor I&A die direct zijn te koppelen aan ondersteuning van de producten klant-reiziger, ontwikkeling en beheer worden hier verantwoord. De kosten voor de ontwikkeling van de Data base zijn in 2019 ten onrechte (niet conform BBV) geactiveerd. De boekwaarde van de Data base is daarom in 2020 als desinvestering verantwoord waardoor een overschrijding ontstaat.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

De deelnemersbijdrage aan het NDOV en DOVA valt lager uit doordat er een afrekeningsverschil over 2019 door DOVA (te veel verrekende BTW) aan het OV-bureau is uitgekeerd. Eveneens is voor 2020 een lagere bijdrage vastgesteld dan begroot.
Het budget van € 125K voor publiek vervoer betreft de jaarlijkse deelnemersbijdrage en is besteed conform begroot.

Baten
De baten voor lonen en salarissen zijn iets lager dan begroot. De gerealiseerde opbrengst bestaat uit de bijdrage van de provincies Groningen, Drenthe en de gemeente Groningen (totaal € 758K) en de vergoeding van Groningen Bereikbaar voor personele inzet vanuit onze organisatie.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

2.1.7 Financiering

De financiering binnen het OV-bureau heeft tot doel om een financieel gezonde organisatie te zijn. Dit blijkt uit repressief toezicht door de toezichthouder en het ontvangen van een goedkeurende controleverklaringen van de accountant, eveneens op het gebied van rechtmatigheid.

Doelen

Financiering- en dekkingsmiddelen

- Weerstandsvermogen op peil: € 4,75 miljoen.
- Kostendekkendheid bepaalde activiteiten:
  - evenementen- en nachtvervoervervoer,
  - projecten voor derden.
- Voldoen aan eisen verantwoording subsidieverstrekkers en BBV.
- Voldoen aan informatieplicht aan derden (CBS).
- Reizigersopbrengsten monitoren en zo nodig bijsturen.
- Ontwikkelingen StudentenOV-kaart monitoren, en hierop tijdig anticiperen.
- Opstellen en doorontwikkelen van prognoses t.b.v. bestuursrapportages.
- Opstellen van ramingen voor financiële verantwoordingen.

Realisatie

Financiering- en dekkingsmiddelen

- Het weerstandsvermogen is op peil gebleven. De norm is gesteld op € 4,75 miljoen (Notitie Risicomanagement en weerstandsvermogen 2018-2022, vastgesteld in AB 09042019). Per 31 december bedraagt de weerstandscapaciteit € 9,738 miljoen (na bestemming van het resultaat).
- Voor projecten voor derden is er een bijdrage geleverd aan Publiek Vervoer. Meer informatie hierover staat in paragraaf 2.1.4 Uitvoeringsinformatie: Beheer.
- Door middel van het ontvangen van een goedkeurende controleverklaring over het boekjaar 2020 van de accountant wordt voldaan aan de eisen van het BBV en de subsidieverstrekkers.
- Aan het CBS zijn de gevraagde gegevens in 2020 verstrekt. Zo is voldaan aan de informatieplicht aan derden.
- Om de ontwikkelingen rond de OV-Studentenkaart te kunnen monitoren en hierop tijdig te kunnen anticiperen, praten we landelijk mee over de uitwerking van de nieuwe verdeelsystematiek voor de Studenten OV-kaart en de resultaten van het herijkingsonderzoek (zgn BOS-onderzoek).
- Per vergadering van het dagelijkse bestuur is het prognosemodel bijgewerkt en extern gecontroleerd en is een bestuursrapportage opgesteld. Ook zijn ramingen gemaakt t.b.v. de jaarrekening.

Financiën

De realisatie voor baten en lasten voor het onderdeel financiering ziet er als volgt uit

Bedragen x € 1.000

	Realisatie 2019	Begroting 2020	Begroting 2020 na wijzigingen	Realisatie 2020	Verschil
Lasten					
Totaal baten	-	-	-	-	-
Baten					
Bijdragen Partners	61.431	62.027	62.027	62.027	0
Exploitatiesaldo	-	-	-	-	-
Totaal baten	61.431	62.027	62.027	62.027	0
Saldo	61.431	62.027	62.027	62.027	0

Het werkelijke exploitatiesaldo wordt separaat gepresenteerd in de programmarekening. Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 3.2. De bijdrage partners is conform begroot.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

Exploitatiesaldo

In de begroting 2020 was een exploitatiesaldo verwacht van € 1.167K (positief). Dit saldo zou worden toegevoegd aan de algemene reserve. De werkelijke realisatie over het boekjaar 2020, zie hiervoor de staat van baten en lasten in paragraaf 3.2, laat een positief saldo zien van € 316K. Voorstel is om dit resultaat, na mutatie reserves, toe te voegen aan de bestemmingsreserve COVID-19.

De baten bestaan verder uit de bijdragen voor de exploitatie, die worden betaald door de deelnemers.
De uitsplitsing hiervan is als volgt:

Bedragen x € 1.000	Begroting 2020	Realisatie 2020
Provincie Groningen	345.600	345.600
Provincie Drenthe	247.550	247.550
Gemeente Groningen	164.950	164.950
Totalen	758.100	758.100

Onderstaand worden de bijdragen van de partners uitgesplitst weergegeven

Bedragen x € 1.000	Begroting 2020	Realisatie 2020
Provincie Groningen	40.091.607	40.091.607
Provincie Drenthe	21.935.117	21.935.117
Totalen	62.026.724	62.026.724

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

2.2 Paragrafen

Artikel 26 van het BBV schrijft voor dat de voorgeschreven paragrafen, genoemd in artikel 9 van het BBV, worden opgenomen in de jaarrekening. Indien een paragraaf niet aan de orde is hoeft deze niet vermeld te worden. Voor het OV-bureau zijn de volgende paragrafen van belang: weerstandsvermogen en risicobeheersing, financiering, onderhoud kapitaalgoederen en verbonden partijen. Voor het onderwerp bedrijfsvoering wordt verwezen naar de uitvoeringsinformatie voor bedrijfsvoering (zie paragraaf 2.1.7).

2.2.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Op 9 april 2019 heeft het algemeen bestuur de notitie Risicomanagement en weerstandsvermogen 2018-2022 vastgesteld. Het risicomanagement van het OV-bureau omvat de volgende elementen, die in hun samenhang worden toegepast (de risicomanagement-systematiek van het OV-bureau Groningen Drenthe):

- Conservatief begroten.
- Werken met een prognosemodel, op basis waarvan financiële mee- en tegenvallers tijdig gerapporteerd worden aan het bestuur, dat naar aanleiding hiervan zo nodig kan bijsturen.
- Lopende het jaar prognosticeren met een minimale kostenindex van 2% (met de vervoerder wordt bij de afrekening gerekend met de daadwerkelijke kostenindex, de LBI).
- Werken met een weerstandscapaciteit om eventuele tegenvallers op te kunnen vangen.
- Periodiek (begroting, jaarrekening, 1e en 2e tussenrapportage) actualiseren en beoordelen van alle relevante risico's met financiële consequenties.
- Zorgen voor beheersingsmaatregelen en, als tegenvallers optreden, zo nodig tijdig maatregelen nemen.
- Werken met een rekeningcourantfaciliteit om eventuele liquiditeitsvraagstukken als gevolg van optredende risico's op te lossen.

De beschikbare weerstandscapaciteit bedroeg per 31 december 2019 € 9,738 miljoen en blijft, conform voorstel resultaatbestemming in paragraaf 3.9, onveranderd per 31 december 2020.

De berekening van de weerstandscapaciteit is als volgt:

Bedragen x € 1.000

Omschrijving	Voor besluitvorming resultaatbestemming	Na besluitvorimg resultaatbestemming
Algemene reserve	9.738	9.738
Nog te bestemmen resultaat	316	-
Storting in de algemene reserve	-	104
onttrekking op de algemene reserve		-276
storting (deel resultaat) in de algemene reserve	-	172
Weerstandscapaciteit	10.054	9.738
Ondergrens weerstandscapaciteit	4.750	4.750
Bedragen boven ondergrens weerstandscapaciteit	5.304	4.988

De ratio voor de weerstandscapaciteit wordt conform de Notitie Risicomanagement en weerstandsvermogen 2018-2022 berekend door de beschikbare weerstandscapaciteit te delen door de benodigde weerstandscapaciteit. Ultimo 2020 is het ratio 2,05. Volgens de gestelde norm in de notitie is de ratio uitstekend.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

Totaaloverzicht risico's en benodigde weerstandscapaciteit

Risico	Kans op voordoen	Mogelijk gevolg	Vereiste bedrag in het weerstandsvermogen
Tarievenbeleid	25%	675.000	168.750
Gevolgen grote infrastructurele werken	90%	1.500.000	1.350.000
Nalatig haltebeheer	5%	40.000	0, begrotingsflexibiliteit
Projecten	25%	262.000	65.500
Leveringsproblemen waterstof	15%	500.000	75.000
Tussentijdse beëindiging concessie	5%	4.500.000	225.000
Indexering	15%	375.000	0, begrotingsflexibiliteit
Gevolgen SOV contract	25%	1.875.000	468.750
Nieuwe verdeling SOV	25%	3.000.000	750.000
Nieuwe betaalsystemen	25%	940.000	235.000
Open einde regeling hubtaxi	25%	200.000	50.000
Verhouding tussen bonussen en boetes	15%	75.000	0, begrotingsflexibiliteit
Realisatie van landelijke en regionale reizigersopbrengsten	25%	200.000	50.000
Versterkingen vervoerders	25%	200.000	50.000
Boven reguliere inzet OV-stewards	15%	75.000	0, begrotingsflexibiliteit
Niet kostendekkend evenementenvervoer	5%	50.000	0, begrotingsflexibiliteit
Juridische risico's mbt contracten	25%	2.250.000	562.500
Werkdruk en afhankelijkheid	15%	75.000	0, begrotingsflexibiliteit
Bijdragen provincies	15%	4.800.000	720.000
		Totaal	4.770.500
		afgerond	4.750.000

In de notitie Risicomanagement en weerstandsvermogen 2018-2022 zijn deze risico's nader beschreven en gekwantificeerd. Van deze geïnventariseerde risico's is beoordeeld hoe groot de kans van optreden is en wat de gevolgen in financiële zin zijn. Op basis hiervan is de verwachtingswaarde van de risico's berekend om zodoende het bedrag aan benodigde weerstandscapaciteit te kunnen bepalen. Bij de bepaling van dit bedrag is er vanuit gegaan dat de weerstandscapaciteit nodig is voor de korte termijn omdat het implementeren van dekkingsmaatregelen, veelal aanpassing van de dienstregeling, een minimale doorlooptijd heeft van driekwart jaar. Op deze wijze is de minimaal vereiste weerstandscapaciteit berekend op een bedrag van € 4,75 miljoen, waarbij de begroting van 2018 als peildatum is gebruikt.

Covid-19

In de hierboven vermelde risico's is geen rekening gehouden met de effecten van het coronavirus voor de komende jaren. Hiervoor is namelijk op 7 december 2020 bij besluit van het algemeen bestuur een bestemmingsreserve Covid-19 ingesteld. Deze bestemmingsreserve is ervoor bedoeld om nadelige effecten van de coronacrisis over 2021 (deels) op te kunnen vangen.

Kengetallen

In de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing dient een basis-set van financiële kengetallen te worden opgenomen. De invoering van de set van kengetallen is bedoeld om de financiële positie inzichtelijker te maken. De netto schuldquote is het percentage kortlopende schulden ten opzichte van het totaal aan baten. De solvabiliteit is het percentage eigen vermogen ten opzichte van het totale vermogen. De structurele exploitatieruimte geeft aan hoe groot de structurele ruimte is op basis van de realisatie in het jaar ten opzichte van het totaal aan baten van dat jaar.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

De financiële kengetallen voor het OV-bureau hebben wij hierna weergegeven voor de jaren 2019 (jaarrekening), 2020 (begroting en jaarrekening) en 2021 (begroting).

Financiële kengetallen	Jaarrek. 2019	Begroting 2020	Jaarrek. 2020	Begroting 2021
Netto schuldquote	-7%	-5%	-14%	-7%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle leningen	-7%	-6%	-14%	-7%
Solvabiliteit	56%	81%	57%	55%
Structurele exploitatieruimte	-1%	93%	4%	0%

Onder ideale omstandigheden zou de netto schuldquote van het OV-bureau 0% zijn. Het OV-bureau heeft echter meer kortlopende vorderingen dan kortlopende schulden per 31-12-2020. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de uitstaande gelden schatkistbankieren, zie ook de paragraaf financiering. Een solvabiliteit van 57% betekent dat het OV-bureau beschikt over een hoger eigen vermogen in verhouding tot het vreemde vermogen. De structurele exploitatieruimte is positief. Dit betekent dat er meer structurele baten zijn ten opzichte van de structurele baten. Incidentele lasten zijn gedekt door structurele baten in 2020.

2.2.2 Financiering

Financieringsfunctie en kaders

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.

Uitvoering financieringsfunctie

Tijdelijk overtollige middelen dienen verplicht te worden aangehouden bij het Rijk (schatkistbankieren). In 2020 is er een drempel voor het verplicht aanhouden van tijdelijk overtollige middelen van ruim € 0,89 miljoen (zie ook paragraaf 3.5 toelichting op de balans). Deze ruimte werd gebruikt om door middel van spaarrekeningen een hoger rendement te genereren dan bij schatkistbankieren. Echter zijn de huidige rentes van een dusdanig laag niveau, dat dit voordeel niet meer wordt behaald.

Financieringsplanning en limieten

In 2012 is de vermogensbeheerovereenkomst met de provincie Groningen aangepast naar aanleiding van de vaststelling van de notitie Risicomanagement en weerstandsvermogen, waarmee kortlopend krediet kan worden opgenomen, indien de liquiditeitssituatie van het OV-bureau daartoe aanleiding geeft.

De vermogensbeheerovereenkomst met de provincie Groningen is na de invoering van het schatkistbankieren nog steeds geldig. Van het onderdeel betreffende het uitzetten van tijdelijk overtollige middelen zal geen gebruik meer gemaakt worden. De mogelijkheid tot het opnemen van kortlopend krediet blijft bestaan.

Voor de beheersing van risico's met betrekking tot aangegane geldleningen zijn de kasgeldlimiet en de renterisiconorm in het algemeen van belang. Toetsing aan de kasgeldlimiet geeft het volgende beeld:
De kasgeldlimiet houdt in dat het kort lenen van geld beperkt is tot maximaal 8,5% van het begrotingstotaal en een minimumbedrag van € 0,3 miljoen. Ultimo 2020 is er geen sprake van geleend geld. Interne rentetoerekening vindt niet plaats bij het OV-bureau.
Het doel van de renterisiconorm is het beheersen van de renterisico's op de vaste schuld (schuld met een rentetypische looptijd vanaf één jaar). Deze norm bedraagt 20% van het begrotingstotaal, een bedrag van meer dan € 20 miljoen. Aangezien bij het OV-bureau de vaste schuld bestaat uit een garantiesom van 1 miljoen, waarop tot aan het einde van de GD-concessie niet wordt afgelost, is de toepassing van de renterisiconorm is daarom niet relevant.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

Benchmark uitgezette gelden

De ervaring met het schatkistbankieren over de afgelopen drie jaar is, dat de door het Rijk vergoede rente extreem laag tot nihil is. Ook valt door het verplichte karakter ervan het rendement op uitgezette gelden vrijwel niet te beïnvloeden. Alleen de vrije ruimte van circa € 0,8 miljoen hoeft niet verplicht behoeft te worden uitgezet bij het Rijk in het kader van schatkistbankieren. Door een arrangement met de huisbank is geregeld dat de vrij ruimte wordt benut door de tijdelijk overtollige middelen vanaf 2015 ter grootte van € 0,85 miljoen worden aangehouden op een spaarrekening. Door de lage rentestand zijn echter de renteopbrengsten van deze spaarrekening gering. Om deze redenen achten wij het niet langer zinvol om een benchmark voor uitgezette gelden te hanteren.

2.2.3 Onderhoud kapitaalgoederen

De paragraaf onderhoud kapitaalgoederen gaat over het onderhoud van kapitaalgoederen door het OV-bureau, conform artikel 26 van het BBV. In deze paragraaf is vastgelegd wat de maatregelen zijn voor een kapitaalgoed, waarmee deze gedurende de levensduur op een bepaald kwaliteitsniveau gehouden.

Het OV-bureau beschikt vanaf het boekjaar 2015 over een stalling in Groningen (aan de Peizerweg) en in 2019 is aan de Tweede Bokslootweg in Emmen een stalling vervaardigd, die in november 2019 geopend is.
In deze stallingen worden de bussen gestald van de vervoerder van de GD-concessie. De vervoerder betaalt hiervoor per jaar een huurbedrag aan het OV-bureau. Deze afspraak is vastgelegd in de GD-concessie en geldt voor de gehele looptijd van de concessie. Het OV-bureau is verantwoordelijk voor het groot onderhoud van het pand.

De stallingen staan geactiveerd op de balans onder de materiële vaste activa. De uitgaven voor dagelijks onderhoud worden in de begroting opgenomen en voor de uitgaven voor groot onderhoud worden via de begroting onderhoudsvoorzieningen opgebouwd.

Voor het groot onderhoud van de stalling in Groningen is een voorziening aanwezig. Basis van deze voorziening is het meerjarenonderhoudsplan dat in 2017 is opgesteld door een externe deskundige partij. Voor 2020 betroffen deze uitgaven werkelijk € 73.000 voor groot onderhoud en werd er een bedrag gestort in de voorziening van € 118.000. Het saldo van de voorziening voor groot onderhoud stalling Peizerweg te Groningen bedraagt ultimo 2020 € 333.000.

Voor het groot onderhoud van de busstalling in Emmen is in 2020 een concept MeerJarenOnderhoudsPlan opgeleverd. Dit plan bleek niet toereikend. Daarom is besloten om voor zowel het pand in Groningen als het pand in Emmen door een daartoe gespecialiseerd bedrijf een MeerJarenOnderhoudsPlan op te laten stellen. Op deze manier kan eenzelfde werkwijze voor beide stallingen worden gehanteerd en ontstaat uiteindelijk een duidelijk overzicht. De afdeling Facilitair van de provincie Groningen zal deze MJOP's beheren. Wel is alvast in 2020 een voorziening groot onderhoud stalling Emmen ingesteld. In 2020 is hierin € 58.000 gestort, terwijl de besteding voor groot onderhoud in 2020 € 7.000 was. Dit resulteert in een stand van de voorziening ultimo 2020 van € 51.000.

Het beleid van het hanteren van deze busstallingen is om de aan- en afrijdtijden van de vervoerder naar de stations Groningen en Emmen te minimaliseren en op deze manier kosten te reduceren. Ook zijn op deze wijze deze strategische locaties voor de toekomst verzekerd als busstalling, onafhankelijk van vervoerder of andere marktpartijen.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

2.2.4 Verbonden partijen

Het BBV schrijft in artikel 15 voor dat wanneer er sprake is van verbonden partijen binnen een GR, deze moeten worden opgenomen in de paragraaf verbonden partijen.

Het doel van de paragraaf verbonden partijen is op een centrale plaats inzicht verschaffen in, en informatie verstrekken over, alle partijen waarmee het OV-bureau bestuurlijke of financiële banden onderhoudt. Inzicht hierin is relevant omdat betrokken partijen direct of indirect belast (kunnen) zijn met de uitvoering van beleid dat door het OV-bureau aan de betreffende partij is overgedragen en daarmee middelen van het OV-bureau gemoeid kunnen zijn en financiële risico's worden gelopen.

In 2019 is het OV-bureau toegetreden tot de GR Publiek Vervoer. Deze partij voert voor het OV-bureau een aantal taken uit. Zie paragraaf 2.1.4 Concessiemanagement.

Ook is het OV-bureau in 2019 lid geworden van de coöperatieve vereniging samenwerkingsverband DOVA, de landelijke samenwerking van Decentrale OV Autoriteiten op landelijk verbindende dossiers. Met DOVA wordt samengewerkt om de doelen van het OV-bureau te kunnen te bereiken. Zie ook paragraaf 2.1.3 Ontwikkeling.

Samenwerken kan belangrijke voordelen opleveren met betrekking tot kosten, doelmatigheid en kwaliteit van de te leveren diensten. Voor het aangaan van een verbonden partij moet aan de volgende criteria worden voldaan:

- Er is sprake van een publiek belang.
- Het publieke belang kan niet goed behartigd worden door middel van subsidies, regelgeving, toezicht of het inkopen van diensten of producten.
- Een verbonden partij is de beste organisatievorm om taken uit te voeren.
- De (financiële) risico's die gepaard gaan met het aangaan van een verbonden partij staan in een redelijke verhouding tot het te dienen publieke belang.

De doelstelling omtrent verbonden partijen binnen het OV-bureau is om zo weinig mogelijk taken weg te zetten bij verbonden partijen. Het interne beleid is hier dan ook op gericht. In het geval van DOVA is dit onontkoombaar, aangezien DOVA alle data omtrent het OV op landelijk niveau beschikbaar stelt voor de reizigers. Deze data is dan ook noodzakelijk om een eenduidige, juiste, volledige en tijdige informatievoorziening te kunnen voeren. In het geval van Publiek Vervoer is de samenwerking vanuit praktisch oogpunt, om de reiziger zo optimaal mogelijk te kunnen bedienen.

Definitie verbonden partij

De GR heeft verschillende mogelijkheden om het publiek belang te behartigen. Eén daarvan is het op afstand zetten van publieke taken en deze onder te brengen bij een verbonden partij.
Een verbonden partij ie een privaatrechtelijke of publiekrechtelijke organisatie waarmee het OV-bureau een bestuurlijk en een financieel belang heeft. Een financieel belang bestaat uit een door het OV-bureau ter beschikking gesteld bedrag, dat niet verhaald kan worden indien de verbonden partij failliet gaat, of het bedrag waarvoor het OV-bureau aansprakelijk is indien de verbonden partij haar verplichtingen niet na komt. Een bestuurlijk belang is zeggenschap, hetzij door vertegenwoordiging in het bestuur, hetzij door stemrecht.

Elke deelnemer aan een verbonden partij is in principe voor zijn aandeel verantwoordelijk voor mogelijke tekorten binnen de verbonden partij.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

Op basis van artikel 15.2 van het BBV ziet de lijst van verbonden partijen er als volgt uit:

Naam verbonden partij	Samenwerkingsverband DOVA
Rechtsvorm	Coöperatieve vereniging
Doel	Gezamenlijk werken aan thema's in het openbaar vervoer die door hun samenhang een landelijke aanpak behoeven om te komen tot verbeteringen in het openbaar vervoer
Bijdrage 2020	€ 250.000 (2019: € 287.000)
Koppeling met begroting	Verantwoord onder 2.1.3 Ontwikkeling
Deelnemers belang	6,7% per 31-12-2020 (2019: 6,7%)
Bestuurlijk belang	Lid van de algemene ledenvergadering
Financieel belang	Jaarlijkse exploitatiebijdrage
Ontwikkelingen	Het continu verbeteren van de kwaliteit van OV-informatie, om er voor te zorgen dat elke reiziger up-to-date reisinformatie kan ontvangen. Enkele items zijn: betalen in het OV, reisinformatie, doorstroming, sociale veiligheid, toegankelijkheid en toekomstvisie OV
Veranderingen in het belang	Geen
Risico's	Het betreft een coöperatieve vereniging u.a. wat betekent uitsluiting van aansprakelijkheid voor de deelnemers. De coöperatieve vereniging kan niet ten laste van leden verplichtingen aangaan, dan na goedkeuring van de algemene ledenvergadering.

Financiële kengetallen	Realisatie 2019	Begroot 2020	Realisatie 2020
Eigen vermogen op 1-1	€ 0	niet bekend	nog niet bekend
Eigen vermogen op 31-12	€ 924.000	niet bekend	nog niet bekend
Vreemd vermogen op 1-1	€ 0	niet bekend	nog niet bekend
Vreemd vermogen op 31-12	€ 1.482.000	niet bekend	nog niet bekend
Resultaat (voor bestemming)	€ 924.000	€ -469.000	nog niet bekend

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

Naam verbonden partij	Publiek Vervoer
Rechtsvorm	Gemeenschappelijke regeling
Doel	Het creëren van een optimaal vervoersnetwerk (WMO- en leerlingenvervoer) in de provincies Groningen en Drenthe, dat betaalbaar en toekomstbestendig is, waarin duurzaam gebruik wordt gemaakt van alle vervoersmiddelen. Publiek Vervoer voert onder andere het contractbeheer met de vervoerders uit.
Bijdrage 2020	€ 124.000 (2019: € 200.000)
Koppeling met begroting	Verantwoord onder 2.1.4 Concessiemanagement
Deelnemers belang	3,0% per 31-12-2012 (2019: 3%)
Bestuurlijk belang	Lid van het bestuur
Financieel belang	15%, die bestaat uit een jaarlijkse exploitatiebijdrage
Ontwikkelingen	Het door ontwikkelen van het Publiek Vervoer om onder andere een optimaal vervoersnetwerk in de provincies Groningen en Drenthe te creëren, dat betaalbaar en toekomstbestendig is, waarin duurzaam gebruik wordt gemaakt van alle vervoersmiddelen.
Veranderingen in het belang	Geen
Risico's	Eventuele tekorten in een boekjaar komen ten laste van de deelnemers.

Financiële kengetallen	Realisatie 2019	Begroot 2020	Realisatie 2020
Eigen vermogen op 1-1	€ -478.000	€ 5.000	€ 5.000
Eigen vermogen op 31-12	€ 5.000	€ 11.000	€ 41.000
Vreemd vermogen op 1-1	€ 787.000	€ 0	€ 332.000
Vreemd vermogen op 31-12	€ 332.000	€ 0	€ 343.000
Resultaat (voor bestemming)	€ 5.000	€ 7.000	€ 36.000

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

2.3 Overhead

In het herziene BBV worden de baten en lasten van de overhead niet meer onder de uitvoeringsinformatie bedrijfsvoering gepresenteerd, maar onder een afzonderlijk taakveld. Deze regelgeving is voor gemeenschappelijke regelingen geldend vanaf boekjaar 2018.

Definitie overhead
Er is een algemene definitie van overhead voorgeschreven vanuit het BBV. Uitgangspunt hierin is dat de lasten en baten direct worden toegerekend aan de betreffende taken. Onder overhead wordt verstaan het geheel van functies gericht op de sturing en ondersteuning van de medewerkers in het primaire proces. Aangezien er binnen het OV-bureau maar één programma is, namelijk Openbaar Vervoer, wordt dat gezien als het primaire proces.

Voor het OV-bureau zijn toegerekend aan de overhead de volgende onderdelen:

- Directie en ondersteuning
- Management en ondersteuning
- Communicatie
- Huisvesting
- Financiën
- Human Resource
- Juridische zaken
- Facilitair
- ICT

Financiën
De realisatie voor baten en lasten voor het onderdeel overhead ziet er als volgt uit:

Bedragen x € 1.000

	Realisatie 2019	Begroting 2020	Begroting 2020 na wijzigingen	Realisatie 2020	Verschil
Lasten					
Lonen en salarissen	930	960	1.050	1.077	-27
Huisvestingskosten	140	125	125	168	-43
Kantoorkosten + I&A	203	145	145	173	-28
Advieskosten	95	155	155	39	116
Totaal lasten	**1.368**	**1.385**	**1.475**	**1.456**	**19**
Baten					
Lonen en salarissen	109	93	93	65	-28
Huisvestingskosten	25	36	36	35	-1
Kantoorkosten	20	15	15	13	-2
Advieskosten	-	-	-	-	
Totaal baten	**155**	**144**	**144**	**113**	**-31**
Saldo	**-1.213**	**-1.241**	**-1.331**	**-1.343**	**-12**

Op de overhead is een klein negatief saldo behaald ten opzichte van de begroting van € 12K. Dit kan als volgt worden verklaard:

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

Lasten

De salariskosten liggen iets boven de (gewijzigde) begroting.

De huisvestingskosten betreffen de huurkosten voor het kantoor aan de Overcingellaan 15e voor 2020 en aanvullende facilitaire kosten. Deze kosten zijn hoger dan geraamd. Nog niet in de begroting opgenomen waren de afschrijvingskosten van het nieuw gekochte meubilair ten behoeve van de ruimte 3e verdieping (bijgehuurd vanaf 2e helft 2019).

Voor kantoorkosten is € 28K meer uitgegeven dan geraamd. Alle ICT-kosten die zijn gemaakt ten behoeve van de facilitering van het ondersteunende proces zijn geoormerkt als overheadkosten (conform BBV) worden ook hier verantwoord. In de begroting was hiermee nog niet volledig rekening mee gehouden. Daarnaast zijn hier ook de afschrijvingskosten opgenomen voor de gedane investeringen in kantoorautomatisering.

In de lagere uitputting van de advieskosten zien we het effect van dat we nu als organisatie zelf meer de specialistische expertise in huis hebben (effectuering uitbreiding formatie 2019 - 2020).

Baten

Bij de baten is de bijdrage voor personeel, huisvesting en kantoorkosten van publiek vervoer verantwoord. Deze bijdrage is lager is dan begroot.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

2.4 Samenstelling bestuur,

Het strategisch beleid van het OV-bureau wordt bepaald door het algemeen bestuur, bestaande uit bestuurders van de colleges van gedeputeerde staten van de provincies Groningen en Drenthe en het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen. Daarnaast is er een dagelijks bestuur dat bestaat uit twee gedeputeerden en een wethouder van genoemde overheden.

De belangrijkste taken van het algemeen bestuur zijn:
- het vaststellen van de begroting
- het vaststellen van de jaarrekening

Het algemeen bestuur bestaat per 31 december 2020 uit de volgende bestuurders:
- Fleur Gräper-van Koolwijk (voorzitter), provincie Groningen
- Mirjam Wulfse, provincie Groningen (tot maart 2020)
- IJzebrand Rijzebol, provincie Groningen (vanaf maart 2020)
- Nienke Homan, provincie Groningen
- Cees Bijl (vice-voorzitter), provincie Drenthe
- Hans Kuipers, provincie Drenthe
- Henk Jumelet, provincie Drenthe
- Philip Broeksma, gemeente Groningen
- Paul de Rook, gemeente Groningen
- Roeland van der Schaaf, gemeente Groningen

Het dagelijks bestuur van het OV-bureau bestaat per 31 december 2020 uit drie bestuurders verkeer en vervoer:
- gedeputeerde provincie Groningen, Fleur Gräper-van Koolwijk (voorzitter)
- gedeputeerde provincie Drenthe, Cees Bijl
- wethouder gemeente Groningen, Philip Broeksma
- directeur OV-Bureau, Wilko Mol (secretaris)

Fleur Gräper-van Koolwijk | Cees Bijl | Philip Broeksma | Wilko Mol

De belangrijkste taken van het dagelijks bestuur zijn:
- Het voorbereiden van besluiten van het algemeen bestuur
- Het uitvoeren van besluiten van het algemeen bestuur in samenspel met de directeur van het OV-bureau
- Het vaststellen van de aanbestedingsdocumenten voor de aanbestedingen van openbaar vervoer
- Het verlenen, wijzigen of intrekken van concessies voor het verrichten van openbaar vervoer

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

JAARREKENING 2020

In dit hoofdstuk wordt gestart met de waarderingsgrondslagen voor de balans en de baten en lasten. Daarna wordt het overzicht van baten en lasten, aanvullend met een toelichting hierop gepresenteerd. Conform het BBV worden vervolgens het overzicht van incidentele baten en lasten en de het overzicht van baten en lasten per taakveld weergegeven. De verantwoording van de Wet Normering Topinkomens komt daarna en als laatst is het voorstel tot resultaatbestemming vermeld.

3.1 Waarderingsgrondslagen

De jaarrekening over het boekjaar 2020 is opgesteld conform het Besluit Begroting en Verantwoording Provincies en Gemeenten (BBV) en de vastgestelde Financiële Verordening Gemeenschappelijke Regeling Openbaar Lichaam OV-bureau Groningen Drenthe.

De jaarrekening is opgesteld op basis van continuïteit. Het bestuur en de directeur hebben geen indicatie dat de continuïteit in het geding is.
Het OV-bureau is niet VPB-plichtig, hierdoor presenteren we ook niet aan de actiefzijde van de balans buiten de balanstelling een bedrag opgenomen waarvan het recht bestaat op verliescompensatie krachtens de Wet op de vennootschapsbelasting 1969. Ook is er geen sprake van verstrekte garant- en borgstellingen, die buiten de passivazijde buiten de balanstelling zouden moeten worden opgenomen.

Bij de opstelling van de balans en de exploitatie zijn de volgende waarderingsgrondslagen gehanteerd.

Activa

Materiële vaste activa

De materiële vaste activa zijn gewaardeerd op basis van de verkrijging- of vervaardigingprijs verminderd met afschrijvingen. De materiële vaste activa worden lineair afgeschreven op basis van de verwachte economische levensduur. Afschrijving vindt plaats volgens een percentage van de verkrijgingprijs, gebaseerd op de verwachte gemiddelde levensduur van de activa. De afschrijving vindt plaats met ingang van het verslagjaar volgend op het jaar waarin het actief is aangeschaft. Van de materiële vaste activa worden gebouwen afgeschreven in 40 jaar. Deze looptijd is conform de gemiddelde afschrijvingstermijn die door de drie deelnemende overheden wordt gehanteerd. Het kantoormeubilair wordt in 7 jaar afgeschreven en automatiseringsapparatuur in 5 jaar. Op gronden wordt niet afgeschreven. De gehanteerde afschrijvingstermijn voor overige materiele vaste activa kan variëren. Deze is afhankelijk van de verwachte gemiddelde levensduur van het activum. Alle reeds gedane investeringen behoren tot de investeringen met een economisch nut.

Vorderingen en overige uitzettingen

Uitzettingen met een rentetypische looptijd van korter dan 1 jaar worden tegen nominale waarde gewaardeerd. Eventuele voorzieningen wegens oninbaarheid worden op de vorderingen in mindering gebracht.

Overlopende activa

Overlopende activa worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

Liquide middelen

De saldi van kas en bank en aanwezig kasgeld zijn opgenomen tegen nominale waarde. Met ingang van december 2013 is het OV-bureau in het kader van de Wet financiering decentrale overheden verplicht deel te nemen aan het schatkistbankieren. Het schatkistbankieren houdt in dat het OV-bureau al haar overtollige liquide middelen aanhoudt bij het ministerie van Financiën en niet langer financiële geldmiddelen en vermogen bij private partijen buiten de schatkist mag aanhouden. De uitgezette gelden in het kader van schatkistbankieren zijn direct opvraagbaar.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

Passiva

Reserves

De reserves zijn onderverdeeld in de algemene reserve en de bestemmingsreserves en het resultaat van de rekening. Onttrekkingen en stortingen in de reserves vindt plaats op basis van besluitvorming van het algemeen bestuur.

Voorzieningen

Onder de voorzieningen zijn opgenomen de op het moment van opstellen van de jaarrekening voorzienbare verplichtingen, verliezen en/of risico's, voor zover de omvang hiervan redelijkerwijs is in te schatten. De voorzieningen zijn gewaardeerd op nominale waarde. De egalisatievoorziening onderhoud is gestoeld op een meerjarenraming van het uit te voeren groot onderhoud aan de stalling Peizerweg. Voor Emmen betreft dit een voorlopige inschatting omdat het MJOP nog niet gereed is.

Vlottende passiva

De vlottende passiva, waaronder begrepen de kortlopende schulden, eventuele negatieve banksaldi en overlopende passiva, zijn opgenomen tegen nominale waarde.
Onder de kortlopende schulden is, behalve de schulden aan crediteuren en schulden in verband met belastingen en premies, ook de schuld opgenomen in verband met de kredietfaciliteit die aan het OV-bureau geboden wordt door de provincie Groningen.

Grondslagen voor resultaatbepaling

Onder baten worden verstaan de baten die rechtstreeks aan het jaar zijn toe te rekenen en die in het jaar als gerealiseerd kunnen worden beschouwd, dan wel verwacht worden op basis van (reizigers) gegevens van derden. De lasten worden bepaald met inachtneming van de hiervoor al vermelde grondslagen voor waardering en toegerekend aan het verslagjaar waarop zij betrekking hebben. Baten worden verantwoord in het jaar waarin de goederen zijn geleverd c.q. de diensten zijn verricht. Verliezen worden in aanmerking genomen in het jaar waarin deze voorzienbaar zijn.

Ramingen

Het gepresenteerde exploitatieresultaat is deels gebaseerd op ramingen. Inherent aan het maken van ramingen is dat de werkelijke uitkomst kan afwijken.

Ramingen concessies

De ramingen met betrekking tot de concessies zijn gebaseerd op het prognosemodel van het OV-bureau. In dit model zijn de variabelen opgenomen die invloed hebben op het resultaat, zoals productiegegevens, prijsontwikkelingen en indices. Waar mogelijk zijn de realisatiecijfers verwerkt in het prognosemodel; waar deze ontbreken is gebruik gemaakt van extrapolaties op basis van de realisatie in de voorafgaande periode. Enkele specifieke opmerkingen bij de ramingen met betrekking tot de concessies zijn:
Het jaar 2020 wijkt ten opzichte van de hierboven beschreven reguliere werkwijze als volgt af:
Conform de gemaakte landelijke afspraken betaalt het OV-bureau de bevoorschotte subsidie aan Qbuzz alsof heel 2020 de dienstregeling volledig is uitgevoerd. Er vindt dus geen aanpassing plaats op basis van daadwerkelijk gereden ritten (terwijl er vooral in het voorjaar wel minder gereden is). Achteraf vindt alleen een prijscorrectie plaats (LBI). De opbrengstverantwoordelijkheid is voor het gehele jaar 2020 verlegd van het OV-bureau naar Qbuzz. Dit betekent dat reizigersopbrengsten betrekking hebbend op 2020 en opbrengsten uit het contract voor Studenten Reis Product (de zgn SOV-kaart) 2020 toekomen aan Qbuzz (en niet aan het OV-bureau). Over het jaar 2020 zal 100% worden uitgekeerd van de op grond van het contract Studenten Reis Product aan de GD-concessie via de verdeling vanuit VSS toekomende SOV-bijdrage.

Definitieve verantwoording over de besteding van de specifieke uitkering aan het rijk zal uiterlijk plaatsvinden voor 16 juli 2022 .
Hiervoor is inzicht benodigd in de werkelijk lasten en baten van de concessiehouder over het jaar 2020. Eventuele positieve of negatieve gevolgen van de afrekening (op basis van de aanvullend verkregen informatie) worden in de jaarrekening 2021/2022 verwerkt.

Ramingen overige baten en lasten

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

De ramingen met betrekking tot de overige baten en lasten zijn gebaseerd op extrapolaties op basis van de realisatie in de voorafgaande periode, daar waar nodig aangepast naar aanleiding van veranderende omstandigheden.

Overhead

De overhead met betrekking tot personele lasten is bepaald door van elke medewerker (die vast in dienst is) te beoordelen op basis van de werkzaamheden deze medewerker uitvoert, onder welk taakveld deze hoort. Hierbij kan een medewerker maximaal onder twee verschillende taakvelden zijn of haar werkzaamheden uitvoeren. Op basis van de gegevens uit de salarisadministratie is bepaald welk deel van de salariskosten onder overhead valt. De overige personele lasten, die niet via de salarisadministratie worden verantwoord, worden door middel van een verdeelsleutel (het aantal fte overhead ten opzichte van de totale fte over 2020) berekend.

De baten en lasten inzake huisvesting en kantoor presenteren we eveneens onder de overhead. Inzake de advieskosten en inhuur personeel is per boeking beoordeeld of het overhead betreft.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

3.2 Overzicht van baten en lasten

De begroting 2020 is als volgt vastgesteld door het AB. Op 7 december 2020 is een begrotingswijziging geaccordeerd door het AB.

Bedragen x € 1.000

	Primaire begroting 2020			Begrotings wijzigingen		
Programma	**baten**	**lasten**	**saldo**	**baten**	**lasten**	**saldo**
Collectief personenvervoer						
1 Marktbewerking	-	250	-250			
2 Ontwikkeling	-	1.510	-1.510			
3 Beheer	58.304	115.598	-57.294		-2.270	2.270
4 Communicatie		700	-700		-90	90
5 Bedrijfsvoering	812	1.675	-863			
6 Financiering	62.027		62.027			
Subtotaal programma's	**121.143**	**119.733**	**1.410**	**-**	**-2.360**	**2.360**
Overhead	144	1.385	-1.241	-	90	-90
Onvoorzien	-	-	-	-	-	-
VPB	-	-	-	-	-	-
Mutaties Reserves	998		998		2.270	-2.270
Gerealiseerd resultaat	**122.285**	**121.118**	**1.167**	**-**	**-**	**-**

Het overzicht van de vergelijking van de actuele begroting met de realisatie 2020

Het verschil tussen het begrote en gerealiseerde resultaat bedraagt € 851K (nadelig). In het volgende onderdeel zal dit verschil nader worden toegelicht.

Bedragen x € 1.000

	Actuele begroting 2020 inclusief wijzigingen			Realisatie 2020		
Programma	**baten**	**lasten**	**saldo**	**baten**	**lasten**	**saldo**
Collectief personenvervoer						
1 Marktbewerking	-	250	-250	18	270	-252
2 Ontwikkeling	-	1.510	-1.510	190	1.068	-878
3 Beheer	58.304	113.328	-55.024	13.212	68.912	-55.700
4 Communicatie		610	-610		540	-540
5 Bedrijfsvoering	812	1.675	-863	789	2.070	-1.281
6 Financiering	62.027		62.027	62.027	-	62.027
Subtotaal programma's	**121.143**	**117.373**	**3.770**	**76.236**	**72.860**	**3.376**
Overhead	144	1.475	-1.331	113	1.456	-1.343
Onvoorzien	-	-	-	-	-	-
VPB	-	-	-	-	-	-
Mutaties Reserves	998	2.270	-1.272	553	2.270	-1.717
Gerealiseerd resultaat	**122.285**	**121.118**	**1.167**	**76.902**	**76.586**	**316**

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

3.3 Toelichting op het overzicht van baten en lasten

Het overzicht van baten en lasten laat over 2020 een positief saldo zien ten opzichte van de begroting van € 316K. Hieronder volgt een overzichtelijke analyse. Voor een verder inhoudelijke toelichting van dit resultaat verwijzen wij naar de financiële onderdelen van de paragrafen 2.1.2 tot en met 2.1.8 en de overhead in paragraaf 2.3.

Bedragen x € 1.000

De belangrijkste afwijkingen ten opzichte van de gewijzigde begroting 2020		Effect op resultaat V = voordelig N = nadelig	
	Marktbewerking		
Lasten	Nagekomen afrekening uit 2017 en 2018 van Groningen Bereikbaar m.b.t. verleende diensten	N	140
	Reguliere uitgaven zijn veel lager dan normaal. Door de actuele situatie zijn veel trajecten stil gelegd of opgeschort.	V	120
	Totaal lasten	N	20
Baten	Vergoeding campagne OV toppertje	V	18
	Totaal baten	V	18
	Totaal marktbewerking	**N**	**2**
	Communicatie		
Lasten	Meerdere campagnes zijn opgeschort of afgeblazen.	V	70
	Totaal lasten	V	70
	Totaal communicatie	**V**	**70**
	Ontwikkeling (excl kwaliteitsimpuls)		
Lasten	Lagere kosten in 2020 door vertraging en uitstel van diverse onderzoek – en ontwikkeltrajecten en reisinformatie	V	206
	Hogere kosten beheer en onderhoud DRIS-panelen	N	200
	Totaal lasten	V	6
Baten	Bijdrage kosten beheer en onderhoud DRIS-panelen	V	190
	Totaal baten	V	190
	Totaal Ontwikkeling	**V**	**196**
	Beheer		
Lasten	Lagere lasten door verleggen opbrengstverantwoordelijkheid (idem baten)	V	56.463
	BVOV bijdrage 2020 aan Qbuzz	N	12.123
	Afrekening GD 2019	N	873
	Geen evenementen en nachtvervoer (per saldo neutraal)	V	522
	Lagere kosten voor kosten hubtaxi	V	470
	Lagere kosten kwaliteitsmetingen en audits	V	190
	Hogere kosten sociale veiligheid	N	170
	Afrekening HOV/KLOV 2019 en eerder	N	68
	Overige verschillen < € 50K	V	6
	Totaal lasten	*V*	*44.417*
Baten	Geen reizigersinkomsten en SOV door verleggen opbrengstverantwoordelijkheid	N	56.906
	BVOV ontvangen bijdrage	V	12.123
	Geen evenementen en nachtvervoer (per saldo neutraal)	N	515
	Boete Heuliez bussen	V	432
	Lagere inkomsten hubtaxi	N	220

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

	Overige verschillen < € 50K	N	6
	Totaal baten	*N*	*45.092*
	Totaal beheer	**N**	**676**
	Bedrijfsvoering		
Lasten	Hogere salariskosten doordat de raming in de begroting	N	427
	Lagere kosten bijdrage NDOV/DOVA door incidenteel voordeel	V	100
	Desinvestering OV Database balans	N	75
	Overige verschillen < € 50K	V	7
	Totaal lasten	*N*	*395*
Baten	Lagere bijdrage lonen en salarissen dan geraamd	N	23
	Totaal baten	*N*	*23*
	Totaal bedrijfsvoering	**N**	**418**
	Overhead		
Lasten	Lagere advieskosten doordat in er eind 2019 vacatures zijn ingevuld om deze kennis in "eigen huis" te hebben is minder externe expertise benodigd.	V	116
	Overige nadelen lonen en salarissen, huisvestings- en kantoorkosten < 50K	N	97
	Totaal lasten	*V*	*19*
Baten	Lagere opbrengst dan geraamd o.a. personele kosten	N	31
	Totaal baten	*N*	*31*
	Totaal overhead	**N**	**13**
	Financiering		
Baten	Geen afwijkingen t.o.v. begroot		0
	Totaal baten		*0*
	Totaal financiering		**0**
Lasten	Totaal verschil geraamde lasten t.o.v. realisatie	V	44.097
Baten	*Totaal verschil geraamde baten t.o.v. realisatie*	*N*	*44.939*
	Lagere onttrekking reserves	***N***	***9***
Saldo	***Totaalverschil begroot t.o.v. realisatie***	***N***	***851***

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

3.4 Balans

Bedragen x € 1.000

Uitgebreide balans 2019

Activa	2020	2019	Passiva	2020	2019
Vaste activa			***Vaste passiva***		
Materiele vaste activa			*Eigen vermogen*		
Investeringen met een economisch nut	7.376	7.370	Algemene Reserve	9.738	13.621
			Bestemmingsreserves	7.522	3.891
			Resultaat	316	-1.968
			Voorzieningen		
			Voorzieningen ter egalisering van kosten	384	294
			Vaste schulden met een rentetypische looptijd langer dan één jaar		
			Ontvangen waarborgsom	1.000	1.000
Totaal vaste activa	7.376	7.370	Totaal vaste passiva	18.960	16.838
Vlottende activa			***Vlottende passiva***		
Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar			*Netto-vlottende schulden met een rentetypische looptijd korter dan één jaar*		
Vorderingen op openbare lichamen	1.751	2.415	Overige schulden	220	450
Overige vorderingen	235	136			
Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	14.990	12.366			
Liquide middelen					
Kassaldi	-	-			
Banksaldi	800	801			
Overlopende activa			*Overlopende passiva*		
De van Europese en Nederlandse overheidslichamen nog te ontvangen voorschotbedragen die ontstaan door voorfinanciering op uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel			De van Europese en Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen voor uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel die dienen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren		
- Overige Nederlandse overheidslichamen	3.675	-	- Overige Nederlandse overheidslichamen	7.849	7.798
Overige nog te ontvangen bedragen	2.169	4.230	Verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn	4.022	2.234

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

Vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen	55	2	opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen, met uitzondering van jaarlijks terugkerende arbeidskosten gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume		
Totaal vlottende activa	23.675	19.950	Totaal vlottende passiva	12.091	10.482
Totaal activa	31.051	27.320	Totaal passiva	31.051	27.320

3.5 Toelichting op de balans

In deze paragraaf zijn de specificaties opgenomen van de balansposten ultimo 2020 en het vergelijkende boekjaar 2019. Indien nodig worden grote verschillen verklaard.

Activa

Vaste activa

Materiële vaste activa

Het OV-bureau bezit enkel investeringen met een economisch nut. Dit wil zeggen dat de investeringen bijdragen aan de mogelijkheid middelen te verwerven en dat zij daarbij verhandelbaar zijn. In 2019 is de bouw van de stalling in Emmen afgerond. In 2020 is hiervoor nog een betalingstermijn voldaan en de laatste zal in 2021 plaatsvinden (deze investeringsuitgaven zijn verwerkt in onderstaand overzicht). In 2019 is een start gemaakt met het ontwikkelen van een OV-Database. De afronding vond plaats in 2020 . De kosten voor de OV-Database zijn in 2019 ten onrechte geactiveerd (niet conform BBV). In 2020 is dit deel als desinvestering verwerkt.
Het hierna opgenomen overzicht geeft het verloop van de boekwaarde van de investeringen met economisch nut weer:

Bedragen x € 1.000

	Boekwaarde 01-01-2020	Investeringen 2020	Des-investering 2020	Afschrijving 2020	Boekwaarde 31-12-2020
Gronden en terreinen	2.318	-		-	2.318
Gebouwen	4.641	276		131	4.786
Inrichting en inventaris	200			38	162
Automatisering	48	4		17	35
Overige MVA	162		84	4	75
Totaal	7.370	280	84	190	7.376

Voor een gedetailleerd overzicht van de activa wordt verwezen naar de staat van activa in bijlage A.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

Vlottende activa

Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar

De in de balans opgenomen uitzettingen met een looptijd van één jaar of minder kunnen als volgt worden gespecificeerd:

Bedragen x € 1.000

	2020	2019
Vorderingen op openbare lichamen	1.751	2.415
Overige vorderingen	235	136
Schatkistbankieren	14.990	12.366
Totaal	16.976	14.917

De vorderingen op openbare lichamen bestaan ultimo 2020 voornamelijk uit (vorderingen boven de € 50.000 vermeld):

Terug te vorderen doorschuif BTW 2020:	€ 446.000
Provincie Groningen: RSP eindafrekening DRIS	€ 400.000
Vordering gemeente Groningen jaarlijkse bijdrage	€ 164.950
Bijdrage Publiek vervoer	€ 131.000
Bijdrage provincie Groningen: bijdrage beheer en onderhoud DRIS	€ 95.000
Bijdrage provincie Drenthe: bijdrage beheer en onderhoud DRIS	€ 95.000
Bijdrage provincie Drenthe aanschaf extra 61 DRIS-panelen	€ 74.000

De overige vorderingen bestaan voornamelijk uit vorderingen op de eindafrekening van de KLOV-concessies over 2019 totaal € 225.000.

Het saldo voor het schatkistbankieren betreft het saldo aan liquide middelen die door het OV-bureau zijn uitgezet bij het ministerie van Financiën conform artikel 2 van de Wet financiering decentrale overheden. Deze gelden houdt het Rijk beschikbaar voor de uitvoering van de publieke taak en zijn door het OV-bureau direct opvraagbaar.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

De verantwoording over het schatkistbankieren conform art.52c van het BBV is als volgt:

Berekening benutting drempelbedrag schatkistbankieren (bedragen x ‖ 1000)					
		Verslagjaar	2020		
(1)	Drempelbedrag	891			
		Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
(2)	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	800	800	800	800
(3a) = (1) > (2)	Ruimte onder het drempelbedrag	91	91	91	91
(3b) = (2) > (1)	Overschrijding van het drempelbedrag [1]	-	-	-	-

(1) Berekening drempelbedrag		
		Verslagjaar
(4a)	Begrotingstotaal verslagjaar	118.848
(4b)	Het deel van het begrotingstotaal dat kleiner of gelijk is aan ‖ 500 miljoen	118.848
(4c)	Het deel van het begrotingstotaal dat de ‖ 500 miljoen te boven gaat	-
(1) = (4b)*0,0075 + (4c)*0,002 met een minimum van ‖250.000	Drempelbedrag	891

(2) Berekening kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen					
		Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
(5a)	Som van de per dag buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen (negatieve bedragen tellen als nihil)	72.812	72.801	73.600	73.601
(5b)	Dagen in het kwartaal	91	91	92	92
(2) - (5a) / (5b)	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	800	800	800	800

[1] Het drempelbedrag is gedurende 2020 niet overschreden. Dit als gevolg van het dagelijks afromen door de huisbankier.

Een bedrag van € 1 miljoen hoort niet tot de vrije beschikbare middelen, aangezien hier een ontvangen waarborgsom tegenover staat. Zie hiervoor ook onder de vaste passiva.
Ultimo 2019 is er geen voorziening voor oninbare vorderingen opgenomen.

Liquide middelen

Het saldo van de liquide middelen bestaat uit de volgende componenten. Enkel bankrekeningen met een positief saldo worden hier verantwoord. Ultimo 2020 bezit het OV-bureau geen negatieve banksaldi.

Bedragen x € 1.000

	2020	2019
Kas	0	0
Bank	800	801
Totaal	800	801

Het saldo van de bank bestaat onder andere uit het saldo van de ondernemerstopdeposito (€ 800.000). Het bedrag op de ondernemerstopdeposito betreft het beoogde bedrag (drempel) van 0,75% van het begrotingstotaal

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

waarvoor geen verplichting tot schatkistbankieren bestaat. Door dit bedrag in een deposito onder te brengen werd in het verleden een hoger rendement behaald. Echter als gevolg van het actuele rentepercentage is dit voordeel komen te vervallen.

Overlopende activa

De post overlopende activa kan als volgt onderscheiden worden:

Bedragen x € 1.000

	2020	2019
De van de Europese en Nederlandse overheidslichamen nog te ontvangen voorschotbedragen die ontstaan door voorfinanciering op uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel	3.675	-
Overige nog te ontvangen bedragen	2.169	4.230
Vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen	55	2
Totaal	5.898	4.232

Onder de van de Europese en Nederlandse overheidslichamen nog te ontvangen voorschotbedragen die ontstaan door voorfinanciering op uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel staan vermeld:

- Ministerie van Infrastructuur en Milieu: BVOV subsidie € 2.424.600
- Europese subsidie JIVE 2 € 1.250.000

De definitieve afrekening van de BVOV vindt later plaats, omdat nog niet alle componenten van de afrekeningen bekend zijn bij het opstellen van deze jaarrekening.
De totale JIVE2 subsidie bedraagt voor de aanschaf waterbussen Emmen € 1,5 miljoen. Omdat in 2020 al een deel van de kosten voor de waterstof bussen in Emmen vooruit is betaald ad € 1,25 miljoen is de vordering op JIVE2 subsidie (totaal € 1,5 miljoen) hieraan gelijk gesteld.

De overige nog te ontvangen bedragen bestaan ultimo 2020 uit onder andere uit (vorderingen boven de € 50.000 vermeld):

- Definitieve afrekening GD-concessie 2019 € 345.637
- Voorlopige afrekening GD concessie 2020 € 1.799.512

De vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen betreffen facturen die eind 2020 zijn ontvangen en betaald, maar waarvan de prestatie plaats zal vinden in 2021.

Passiva

Vaste passiva

Eigen vermogen

Het in de balans opgenomen eigen vermogen bestaat uit de volgende post:

Bedragen x € 1.000

	2020	2019
Algemene reserve	9.738	13.621
Bestemmingsreserves	7.522	3.891
Gerealiseerd resultaat	316	-1.968
Totaal	17.576	15.544

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

Het verloop in 2020 wordt in het hierna opgenomen overzicht per reserve weergegeven:

Bedragen x € 1.000

	Saldo 01-01-2020	Resultaat vorig boekjaar	Toevoeging	Onttrekking	Saldo 31-12-2020
Algemene reserve	13.621	-1.968	585	-2.500	9.738
Totaal	13.621	-1.968	585	-2.500	9.738

De algemene reserve is ingesteld om onvoorziene uitgaven en financiële risico's en tegenvallers op te kunnen vangen, zonder dat dit ten koste gaat van de uitvoering van de taken van de organisatie. Eventuele begrotings- en rekeningtekorten worden ten laste van deze reserve gebracht.
De algemene reserve bestaat uit twee elementen:

- De ondergrens voor het opvangen van eventuele kosten uit calamiteiten. Deze ondergrens is door het AB bepaald op € 4.750.000.
- Het resterende deel van de algemene reserve wordt gebruikt om de ratio weerstandscapaciteit te berekenen.

De mutatie in de algemene reserve bestaat uit het resultaat 2019 ad € 1.968K, de onttrekking voor de bestemmingsreserve duurzaamheid ad € 2.500,- en de toevoeging ad € 585K in verband met de te hoge raming kapitaalslasten stalling Emmen.

Bedragen x € 1.000

	Saldo 1-1-2020	Toevoeging	Onttrekking	Saldo 31-12-2020
BR Kwaliteitsimpuls	2.016		-514	1.502
BR Dekking kapitaallasten stalling Emmen	1.875	-	-624	1.251
BR Duurzaamheid		2.500	-	2.500
BR COVID-19		2.270	-	2.270
Totaal	3.891	4.770	1.138	7.522

De mutaties in de bestemmingsreserve bestaan uit:

- BR kwaliteitsimpuls: uitgaven in 2020 ten behoeve van investeringen voor DRIS-panelen op hubs en het realiseren van laadpalen buiten op straat.
- BR Dekking kapitaallasten stalling Emmen: Onttrekking ad € 585K door te hoge raming kapitaalslasten en onttrekking ad € 39K voor afschrijvingen van het pand in 2020.
- BR Duurzaamheid: Instellen bestemmingsreserve duurzaamheid.
- BR COVID-19: Ingesteld door het AB in december 2020 om de effecten van de coronacrisis in 2021 op te kunnen vangen.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

Voorzieningen

Het verloop van de voorzieningen in 2019 wordt in het hierna opgenomen overzicht weergegeven:

Bedragen x € 1.000

	Boekwaarde 01-01-2020	Toevoegingen	Vrijval	Aan-wending	Boekwaarde 31-12-2020
Voorziening onderhoud Busstalling Peizerweg	294	118	-	79	333
Voorziening onderhoud Busstalling Emmen		58		7	51
Totaal	294	176	-	86	384

Voor het dagelijks en groot onderhoud aan de busstalling Peizerweg is in 2017 een actueel meerjarenonderhoudsplan opgesteld. Dit betreft het onderhoud aan het kantoorpand, de wasstraat en het terrein. Deze voorziening strekt tot gelijkmatige verdeling van lasten over een aantal begrotingsjaren. De voorziening is een onderdeel van het vreemd vermogen.
Voor de busstalling in Emmen zal het plan voor groot onderhoud worden opgesteld samen met een herijking van het onderhoudsplan voor de stalling Groningen. Dit zal begin 2021 plaatsvinden. De huidige toevoeging is een raming.

Vaste schulden

De vaste schulden met een rentetypische looptijd langer dan één jaar bestaan uit:

Bedragen x € 1.000

	Saldo 1-1-2020	Vermeer-dering	Aflossing	Saldo 31-12-2019
Waarborgsom	1.000	-	-	1.000
Totaal	1.000	-	-	1.000

Van de vervoerder van de GD-concessie is een waarborgsom ontvangen van € 1 miljoen voor de concessie die liep tot en met 14 december 2019. Voor de nieuwe concessie geldende vanaf 15 december 2019 geldt deze afspraak eveneens. Aangezien het hier dezelfde vervoerder betreft, is ervoor gekozen om deze waarborgsom te laten staan. Deze waarborgsom blijft gedurende de looptijd van de concessie op de bankrekening van het OV-bureau staan, tenzij deze wordt vervangen door een bankgarantie, zoals bepaald in de concessie. Er is geen sprake van een rentelast over 2020.

Vlottende passiva

Netto-vlottende schulden

De in de balans opgenomen netto-vlottende schulden kunnen als volgt worden gespecificeerd:

Bedragen x € 1.000

	2020	2019
Overige schulden	220	450
Totaal	220	450

De overige schulden bestaan ultimo 2020 uit de nog te betalen loonheffing en sociale premies over december 2020 voor in totaal € 91K en de nog te betalen crediteuren ad € 129K. Dit betreft diverse posten onder de € 50K waarvan een groot deel betrekking heeft op 2021.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

Overlopende passiva

De specificatie van de overlopende passiva is als volgt:

Bedragen x € 1.000

	2020	2019
De van Europese en Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen voor uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel die dienen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren	7.849	7.798
Verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen met uitzonderding van jaarlijks terugkerende arbeidskosten gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume	4.022	2.234
Totaal	11.871	10.032

De in de balans opgenomen van EU, Rijk en provincies ontvangen voorschotbedragen voor uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel die dienen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren kunnen als volgt worden gespecificeerd:

Bedragen x € 1.000

	Saldo 1-1-2020	Vermeer-dering	Vermin-dering	Saldo 31-12-2020
HUBS	231	373	192	411
DRIS	137	-	137	-
Waterstofproject	7.425	-	-	7.425
Collectief personenvervoer Noord-Groningen	5	10	2	13
Totaal	7.798	383	331	7.849

Inzake het Project HUBS betreft de vermeerdering een bijdrage van het OV-bureau, de provincie Groningen en de provincie Drenthe in dit project, conform de gemaakte afspraken. De vermindering bestaat uit de reguliere bestedingen, waaronder die van de projectmanager hub.

Het waterstofproject betref de vooruit ontvangen bijdrage van de provincie Groningen voor de opschaling van 20 waterstofbussen, ombouw 2 diesel Qliners, infrastructuur en meerkosten waterstof vanaf eind 2021.

Voor de verantwoording voor de DRIS-panelen verwijzen we naar bijlage E.

Het Collectief personenvervoer Noord-Groningen betrof een samenwerking tussen de gemeenten Appingedam, Delfzijl, het Hogeland, Loppersum, Groningen (deel van de voormalige gemeente Ten Boer) en het OV-bureau tot en met 2018. De mutaties betreffen een paar kleine financiële afwikkelingen.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

De verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen, met uitzonderding van jaarlijks terugkerende arbeidskosten gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume, bestaan ultimo 2020 uit de volgende posten groter dan € 50.000:

Betaling BVOV subsidie – 20%	€ 2.424.600
Kosten Groningen Bereikbaar 2017-2019	€ 180.000
Laatste termijnen bouw stalling Emmen	€ 245.000
Terug te betalen bijdrage aan de provincie Drenthe	€ 243.000
Bonus GD concessie 2019	€ 225.000
Inzet OV-stewards station Emmen	€ 200.000

Niet uit de balans blijkende rechten en verplichtingen

In artikel 53 van het BBV is opgenomen dat de niet uit de balans blijkende rechten en verplichtingen moeten worden opgenomen als toelichting op de balans. Niet uit de balans blijkende rechten en verplichtingen zijn de belangrijke bestaande meerjarige financiële rechten of verplichtingen waaraan het OV-bureau voor een aantal toekomstige jaren is verbonden. Van deze rechten en verplichtingen wordt toegelicht: een omschrijving van de aard van het recht of de verplichting en een schatting van het financiële effect over de gehele periode van de overeenkomst per balansdatum. Hierbij wordt een ondergrens gehanteerd van € 50.000.

Huurcontract (verplichting) nieuw contract -
De kantoorruimte aan de Overcingellaan in Assen wordt voor meerdere jaren gehuurd. Er is een nieuw huurcontract aanwezig dat loopt vanaf 1-3-2020 voor de looptijd van 2 jaar. De financiële verplichting voor huur, schoonmaak, glasbewassing en servicekosten voor dit contract bedraagt € 230.000.

Elektrificeren vloot (recht)
In 2017 heeft het OV-bureau aan Qbuzz een bijdrage verstrekt van € 2,8 miljoen voor levering, gebruik en de instandhouding van elektrische bussen, daarnaast is een eenmalige vergoeding verstrekt van € 1,8 miljoen voor de levering, installatie en de instandhouding van de laadinfrastructuur. Deze bijdrage van in totaal € 4,6 miljoen is gekoppeld aan een niet uit de balans blijkend - concessie-overstijgend - gebruiksrecht.

Opschaling waterstofbussen en tankinfrastructuur
Voor de opschaling van 2 waterstofbussen naar 22 waterstofbussen en tankinfrastructuur, ingaande vanaf dienstregeling eind 2021, is vanuit de Provincie Groningen in totaal € 7,5 miljoen aan subsidie beschikbaar gesteld. Hierover ligt een verantwoordingsplicht naar de subsidieverstrekker.

Waterstofbussen Emmen
De deelname van Groningen Drenthe in het Europese JIVE2 project is bevestigd voor Emmen (10 bussen) naast de 20 bussen in Groningen. Het betreft de instroom van 10 waterstofbussen ter vervanging van 10 HVO-dieselbussen. Het OV bureau compenseert Qbuzz voor de meerkosten die de inzet van waterstofbussen met zich meebrengt. De eerste termijn ad 1,25 miljoen is in 2020 voldaan. De volgende termijn wordt in 2021 voldaan na levering van alle 10 waterstofbussen, niet eerder dan 15 december 2021. Subsidie hiervoor wordt beschikbaar gesteld door JIVE2, het ministerie van I&W en de Provincie Drenthe.

Hernieuwbare brandstofeenheden (HBE)
Hernieuwbare Brandstofeenheden (HBE's) zijn de eenheden waarmee bedrijven, binnen de uitvoeringssystematiek van de overheid (Nederlandse emissie autoriteit, Nea), voldoen aan hun CO2 reductieverplichting. HBE's worden gecreëerd bij de aankoop van hernieuwbare energie, die nagenoeg emissie-loos/CO2 vrij zijn. In onze context betreft dit HVO (ofwel Hydrotreated Vegetable Oil) brandstof en elektriciteit. In de GD-concessie wordt door Qbuzz gereden op HVO brandstof en elektriciteit. Hieruit ontstaan HBE's die toekomen aan het OV-bureau Groningen Drenthe. In 2020 komen aan het OV-bureau ca 300.000 HBE's toe. Deze HBE's vertegenwoordigen op dit moment een marktwaarde tussen de € 10 - € 12 per HBE. Omdat deze HBE's voor het OV-bureau geen verkrijgingswaarde hebben, zijn deze HBE's niet opgenomen als vermogen op de balans.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

3.6 Overzicht van incidentele baten en lasten

In artikel 28 van het BBV wordt voorgeschreven dat er een overzicht moet worden opgenomen van incidentele baten en lasten per programma, waarbij per programma ten minste de belangrijkste posten afzonderlijk worden gespecificeerd.

Bedragen x € 1.000

	Begroting 2020	Rekening 2020
Lasten		
Marktbewerking		
Afrekening 2017-2018 ondersteuning GB		€ 140
Beheer		
BVOV subsidie 2020		€ 12.123
Afrekening GD concessie 2019		€ 873
Bonus Qbuzz klanttevredenheid + inkomsten		€ 345
Inzet OV Stewards station Emmen		€ 200
Afrekening KLOV HOV		€ 68
Onttrekking bestemmingsreseve COVID -19		-€ 2.270
Bedrijfsvoering		
Kosten OV Database		€ 80
Externe inhuur medewerker data beheer		€ 100
Overhead		
Reserves		
Toevoeging bestemmingsreserve COVID-19		€ 2.270
Totaal incidenteel lasten		**€ 13.929**

Bedragen x € 1.000

	Begroting 2020	Rekening 2020
Baten		
Beheer		
BVOV subsidie 2020		€ 12.123
Bedrijfsvoering		
Overhead		
Reserves		
Onttrekking bestemmingsreserve kwaliteitsimpuls		€ 514
Totaal incidenteel baten		**€ 12.637**

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

3.7 Overzicht van baten en lasten per taakveld

Het BBV schrijft in artikel 24.3-d voor dat in de jaarrekening een bijlage is opgenomen met het overzicht van gerealiseerde baten en lasten per taakveld. Alleen de taakvelden die van toepassing zijn voor het OV-bureau worden gepresenteerd. Daarnaast wordt de onderverdeling van de overhead verwerkt in de kolom begroting 2020 na wijziging.
Voor het boekjaar 2020 is het overzicht van baten en lasten per taakveld (conform pagina 8 begroting 2020) voor het OV-bureau als volgt:

Bedragen x € 1.000

Taakvelden	Begroting 2020 voor wijziging	Begroting 2020 na wijziging	Rekening 2020
Lasten			
Hoofdtaakveld 0 - Bestuur en ondersteuning			
0.1 Bestuur	25	25	-
0.4 Overhead	1.385	1.475	1.456
0.10 Mutaties reserves		2.270	2.270
0.11 Resultaat	-	-	316
Hoofdtaakveld 2 - Verkeer,vervoer en waterstaat			
2.5 Openbaar vervoer	119.708	117.348	72.859
Baten			
Hoofdtaakveld 0 - Bestuur en ondersteuning			
0.1 Bestuur	-	-	-
0.4 Overhead	144	144	113
0.10 Mutatataties reserves	998	998	553
0.11 Resultaat	-1.167	-1.167	-
Hoofdtaakveld 2 - Verkeer,vervoer en waterstaat			
2.5 Openbaar vervoer	121.143	121.143	76.236
Saldo			
Hoofdtaakveld 0 - Bestuur en ondersteuning			
0.1 Bestuur	-25	-25	-
0.4 Overhead	-1.241	-1.331	-1.343
0.10 Mutaties reserves	998	-1.272	-1.717
0.11 Resultaat	-1.167	-1.167	-316
Hoofdtaakveld 2 - Verkeer,vervoer en waterstaat			
2.5 Openbaar vervoer	1.435	3.795	3.377
Totaal	-	-	-

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

3.8 Verantwoording WNT

Per 1 januari 2013 is de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT) ingegaan. Deze verantwoording is opgesteld op basis van de volgende op OV-bureau Groningen Drenthe van toepassing zijnde regelgeving: 'Het algemene WNT-maximum'.
Het bezoldigingsmaximum in 2020 voor het OV-bureau Groningen Drenthe is € 201.000. Het weergegeven individuele WNT-maximum is berekend naar rato van de omvang (en voor topfunctionarissen ook de duur) van het dienstverband, waarbij voor de berekening de omvang van het dienstverband nooit groter kan zijn dan 1,0 fte. Het individuele WNT-maximum voor de leden van het algemeen bestuur bedraagt voor de voorzitter 15% en voor de overige leden 10% van het bezoldigingsmaximum, berekend naar rato van de duur van het dienstverband.

In 2020 was er een medewerker in dienst het OV-bureau Groningen Drenthe die de positie van directeur vervulde.

Gegevens 2020	
Bedragen x € 1	**Wilko Mol**
Functiegegevens	Directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2020	01/01-31/12
Omvang dienstverband (als in deeltijdfactor in fte)	1,0
Dienstbetrekking?	ja
Bezoldiging	
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€ 134.519
Beloningen betaalbaar op termijn	€ 20.567
Subtotaal	€ 155.086
Individueel toepassellijke bezoldigingsmaximum	€ 201.000
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	N.v.t.
Bezoldiging	€ 155.086
Het bedrag van de overschrijding en de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	N.v.t.

Gegevens 2019	
Bedragen x € 1	**Wilko Mol**
Functiegegevens	Directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2019	01/01-31/12
Omvang dienstverband (als in deeltijdfactor in fte)	1,0
Dienstbetrekking?	ja
Bezoldiging	
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€ 127.843
Beloningen betaalbaar op termijn	€ 19.693
Subtotaal	€ 147.536
Individueel toepassellijke bezoldigingsmaximum	€ 194.000
Bezoldiging	€ 147.536

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

Toezichthoudende topfunctionarissen

Naam	Functie(s)	Totale bezoldiging	Duur dienstverband in 2020 (in dagen)	Omvang van het dienstverband in 2020 (fte)
Fleur Gräper	Vz DB&AB-lid	Geen bezoldiging	366	< 0,03
Cees Bijl	Plv vz DB&AB-lid	Geen bezoldiging	366	< 0,03
Philip Broeksma	DB&AB-lid	Geen bezoldiging	366	< 0,03
Nienke Homan	AB-lid	Geen bezoldiging	366	< 0,01
Mirjam Wulfse	AB-lid tot 11-03-2020	Geen bezoldiging	71	< 0,01
IJzebrand Rijzebol	AB-lid v.a. 11-03-2020	Geen bezoldiging	295	< 0,01
Hans Kuipers	AB-lid	Geen bezoldiging	366	< 0,01
Henk Jumelet	AB-lid	Geen bezoldiging	366	< 0,01
Paul de Rook	AB-lid	Geen bezoldiging	366	< 0,01
Roeland van der Schaaf	AB-lid	Geen bezoldiging	366	< 0,01

In bovenstaande tabel staan alle namen genoemd van de bestuurders in 2020.

Overige rapportage verplichtingen op grond van de WNT

Naast de hierboven vermelde topfunctionarissen zijn er geen overige functionarissen met een dienstbetrekking die in 2020 een bezoldiging boven het individueel toepasselijke drempelbedrag hebben ontvangen.

Er zijn in 2020 geen ontslaguitkeringen aan overige functionarissen betaald die op grond van de WNT dienen te worden gerapporteerd.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

3.9 Voorstel tot resultaatbestemming

Het resultaat van de jaarrekening 2020 is € 316.000 voordelig. Wij stellen u voor om dit rekeningsaldo als volgt te bestemmen:

Toevoeging aan de bestemmingsreserve kapitaallasten stalling Emmen	€ 276.000
Onttrekking uit de algemene reserve	-/-€ 276.000
Toevoeging aan de algemene reserve	€ 104.000
Onttrekking uit de bestemmingsreserve kwaliteitsimpuls	-/-€ 104.000
Toevoeging aan de algemene reserve (betreft het saldo correcties op bestemmingsreserves zodat de stand algemene reserve ongewijzigd blijft t.o.v. 2019)	€172.000
Toevoeging aan de bestemmingsreserve COVID 19	€ 144.000
Totaalsaldo	€ 316.000

Na vaststelling van de resultaatbestemming zijn de standen van de reserves als volgt:

Algemene reserve

Saldo van de algemene reserve voor bestemming resultaat 2020 is	€ 9.738.000
Toevoeging deel bestemming resultaat 2020:	€ 172.000
Onttrekking ten gunste van bestemmingsreserve dekking kapitaallasten Emmen i.v.m. in 2019 onjuiste toegevoegde vrijval:	-/-€ 276.000
Toevoeging aan de algemene reserve uit bestemmingsreserve kwaliteitsimpuls	€ 104.000
Saldo algemene reserve na bestemming resultaat jaarrekening 2020	€ 9.738.000

Reserve kwaliteitsimpuls

Saldo van de bestemmingsreserve kwaliteitsimpuls voor bestemming resultaat 2020 is:	€ 1.502.000
Onttrekking op basis van werkelijke uitgaven in 2019 ad € 104K hoger dan begroot:	-/-€ 104.000
Saldo van de bestemmingsreserve kwaliteitsimpuls na bestemming resultaat jaarrekening 2020:	€ 1.398.000

Reserve dekking kapitaallasten stalling Emmen

Saldo van de bestemmingsreserve dekking kapitaallasten stalling Emmen voor bestemming resultaat 2020 is:	€ 1.251.201
Toevoeging i.v.m. te hoog afgeboekte vrijval in 2019 (de daadwerkelijk investeringslasten (laatste termijnbetalingen bouw in 2020 en 2021 en nagekomen kosten) zijn € 276K hoger dan geraamd.	€ 276.488
Saldo van de bestemmingsreserve dekking kapitaallasten stalling Emmen na bestemming resultaat 2020 is:	€ 1.528.000

Reserve duurzaamheid

Stand van de bestemmingsreserve duurzaamheid (onveranderd) na bestemming resultaat jaarrekening 2020:	€ 2.500.000

Reserve COVID 19

Saldo van de bestemmingsreserve COVID-19 voor bestemming resultaat 2020 is:	
Toevoeging op basis van begrotingswijziging AB 7 december 2020:	€ 2.270.000
Toevoeging deel resultaat 2020	€ 144.000
Stand van de bestemmingsreserve COVID19 na bestemming resultaat jaarrekening 2020:	€ 2.414.000

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

Algemene reserve

Deze reserves is ingesteld om onvoorziene uitgaven en financiële risico's te kunnen opvangen zonder dat dit ten koste gaat van de uitvoering van taken van het OV-bureau. Verder worden incidentele posten uit de begroting en eventuele begrotings- en rekeningtekorten ten laste van deze reserve gebracht. Stand blijft t.o.v. 2019 ongewijzigd.

De algemene reserve bestaat uit twee elementen:

- De ondergrens voor het opvangen van eventuele kosten uit calamiteiten. Deze is door het AB op 9 april 2019 vastgesteld op € 4,75 miljoen
- Het resterende deel van de algemene reserve dat wordt gebruikt om de ratio weerstandscapaciteit te berekenen

Bestemmingsreserve kwaliteitsimpuls

Deze reserve is ingesteld om te besteden aan voorwaardenscheppende kwaliteitsimpulsen, waarmee structurele lastenverlagingen kunnen worden gerealiseerd of duurzaamheidseffecten kunnen worden behaald.
De werkelijke uitgaven in 2019 zijn iets sneller gegaan dan geprognotiseerd met een realisatie van € 429K in 2019. De onttrekking was in 2019 begroot op € 325K.
Dit betreft geen overschrijding op de middelen in de bestemmingsreserve maar het eerder uitgeven van de middelen. Het totale beroep op de bestemmingsreserve blijft onveranderd. Correctie ad € 104K op de bestemmingsreserve versus algemene reserve wordt bij de bestemming van het resultaat in 2020 gerealiseerd en is in voorgaand overzicht weergegeven.

Bestemmingsreserve dekking kapitaallasten stalling Emmen

Deze reserve is ingesteld om de kapitaallasten van de busstalling te Emmen te dekken vanuit de begroting. Er vindt een structurele onttrekking uit deze reserve plaats ten hoogte van de kapitaallasten voor de komende 40 jaar, te starten in het eerste afschrijvingsjaar.

Bestemmingsreserve duurzaamheid

Deze bestemmingsreserve wordt gevormd om in de toekomst uitgaven ten behoeve van de financiering van de (Drentse) 10 waterstofbussen te kunnen doen.

Bestemmingsreserve COVID-19

Deze bestemmingsreserve is bij besluit van 7 december 2020 door het AB ingesteld en is gevormd om de toekomstige extra kosten en lagere reizigersinkomsten als gevolg van de coronacrisis deels te kunnen verlichten.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

BIJLAGEN

Bijlage A Staat van materiële vaste activa

Bedragen in €

Investeringen met een economisch nut	Aanschaf-waarde	Termijn afschrijving	Boekwaarde 1-1-2020	Investering 2020	Des-Investering 2020	Afschrijving 2020	Boekwaarde 31-12-2020
Peizerweg 128	1.833.000	geen	1.833.000	-	-	-	1.833.000
Tweede Bokslootweg	485.071	geen	485.071	-	-	-	485.071
Gronden en terreinen	**2.318.071**		**2.318.071**	**-**	**-**	**-**	**2.318.071**
Busstalling Peizerweg	3.691.910	40 jaar	3.350.916	-	-	92.298	3.258.618
Busstalling Emmen	1.566.861	40 jaar	1.290.373	276.488	-	39.172	1.527.690
Gebouwen	**5.258.771**		**4.641.289**	**276.488**	**-**	**131.469**	**4.786.308**
Inrichting en inventaris '16	133.301	7 jaar	76.172	-	-	19.043	57.129
Inrichting en inventaris '17	23.126	7 jaar	16.518	-	-	3.304	13.214
Inrichting en inventaris '19	107.168	7 jaar	107.168	-	-	15.310	91.858
Inrichting en inventaris	**263.595**		**199.858**	**-**	**-**	**37.656**	**162.201**
Automatisering '18	19.320	5 jaar	7.728	-	-	3.864	3.864
Automatisering '19	40.733	3 jaar	40.733	-	-	13.578	27.155
Automatisering '20	3.767	3 jaar	-	3.767	-	-	3.767
Automatisering	**63.820**		**48.461**	**3.767**	**-**	**17.442**	**34.786**
Zonnepanelen Peizerweg	82.990	20 jaar	78.840	-	-	4.150	74.691
OV-Database	83.650	10 jaar	83.650	-	83.650	-	0
Overige MVA	**166.640**		**162.490**		**83.650**	**4.150**	**74.691**
Totaal materiële vaste activa	8.070.897		7.370.169	280.255	83.650	190.717	7.376.057

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

Definitief SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2020 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa - d.d. 15 februari 2021

GRO	GRO2C	**Verkeer en vervoer Groningen**	Hieronder per regel één beschikkingsnummer en in de kolommen emaast de verantwoordingsinformatie	Welke regeling betreft het	Totale besteding in jaar T	**Correctie** t.o.v. jaar T-1 van verantwoorde totale besteding	Cumulatieve totale besteding tot en met jaar T	Toelichting
		SiSa tussen medeoverheden - provinciale middelen Groningen	*Aard controle n.v.t.* *Indicator: GRO2C/01*	*Aard controle n.v.t.* *Indicator: GRO2C/02*	De besteding in jaar T ten laste van zowel provinciale middelen als overige middelen *Aard controle R* *Indicator: GRO2C/03*	Tussentijds afstemmen van juistheid en volledigheid van de verantwoordings-informatie ten laste van zowel provinciale als overige middelen *Aard controle R* *Indicator: GRO2C/04*	Tussentijds afstemmen van juistheid en volledigheid van de verantwoordings-informatie ten laste van zowel provinciale als overige middelen *Aard controle n.v.t.* *Indicator: GRO2C/05*	Hier eventueel opmerkingen of toelichtingen *Aard controle n.v.t.* *Indicator: GRO2C/06*
		1	2015-03.258/6/B.7	2.1 Verkeer, wegen en water	€ 136.861	€ 0	€ 5.602.500	NVT
			Kopie beschikkingsnummer *Aard controle n.v.t.* *Indicator: GRO2C/07*	De besteding in jaar T ten laste van alleen provinciale middelen Alleen de besteding in jaar T ten laste van alleen provinciale middelen *Aard controle R* *Indicator: GRO2C/08*	**Correctie** t.o.v. jaar T-1 van besteding ten laste van alleen provinciale middelen Als de correctie een vermeerdering is, gaat het om nog niet verantwoorde besteding ten laste van alleen provinciale middelen *Aard controle R* *Indicator: GRO2C/09*	Cumulatieve besteding tot en met jaar T ten laste van alleen provinciale middelen Tussentijds afstemmen van juistheid en volledigheid van de verantwoordings-informatie ten laste van alleen provinciale middelen *Aard controle n.v.t.* *Indicator: GRO2C/10*	Eindverantwoording (Ja/Nee) Als u kiest voor 'ja', betekent dit, dat hiervoor alle besteding is afgerond en u er de komende jaren geen besteding meer voor wilt verantwoorden *Aard controle n.v.t.* *Indicator: GRO2C/11*	
		1	2015-03.258/6/B.7	€ 31.318	€ 0	€ 1.500.000	Ja	

GRO	GRO21C	**Regiospecifiek pakket (RSP)**	Hieronder per regel één beschikkingsnummer en in de kolommen emaast de verantwoordingsinformatie	Welke regeling betreft het	Totale besteding in jaar T	**Correctie** t.o.v. jaar T-1 van verantwoorde totale besteding	Cumulatieve totale besteding tot en met jaar T	Toelichting
		SiSa tussen medeoverheden - provinciale middelen Groningen	*Aard controle n.v.t.* *Indicator: GRO21C/01*	*Aard controle n.v.t.* *Indicator: GRO21C/02*	De besteding in jaar T ten laste van zowel provinciale middelen als overige middelen *Aard controle R* *Indicator: GRO21C/03*	Tussentijds afstemmen van juistheid en volledigheid van de verantwoordings-informatie ten laste van zowel provinciale als overige middelen *Aard controle R* *Indicator: GRO21C/04*	Tussentijds afstemmen van juistheid en volledigheid van de verantwoordings-informatie ten laste van zowel provinciale als overige middelen *Aard controle n.v.t.* *Indicator: GRO21C/05*	Hier eventueel opmerkingen of toelichtingen *Aard controle n.v.t.* *Indicator: GRO21C/06*
		1	2012-2.303/28/A.10,VV	2.1 Verkeer, wegen en water	€ 136.861	€ 0	€ 5.602.500	NVT
			Kopie beschikkingsnummer *Aard controle n.v.t.* *Indicator: GRO21C/07*	De besteding in jaar T ten laste van alleen provinciale middelen Alleen de besteding in jaar T ten laste van alleen provinciale middelen *Aard controle R* *Indicator: GRO21C/08*	**Correctie** t.o.v. jaar T-1 van besteding ten laste van alleen provinciale middelen Als de correctie een vermeerdering is, gaat het om nog niet verantwoorde besteding ten laste van alleen provinciale middelen *Aard controle R* *Indicator: GRO21C/09*	Cumulatieve besteding tot en met jaar T ten laste van alleen provinciale middelen Tussentijds afstemmen van juistheid en volledigheid van de verantwoordings-informatie ten laste van alleen provinciale middelen *Aard controle n.v.t.* *Indicator: GRO21C/10*	Eindverantwoording (Ja/Nee) Als u kiest voor 'ja', betekent dit, dat hiervoor alle besteding is afgerond en u er de komende jaren geen besteding meer voor wilt verantwoorden *Aard controle n.v.t.* *Indicator: GRO21C/11*	
		1	2012-2.303/28/A.10,VV	€ 54.588	€ 0	€ 2.000.000	Ja	

Definitief SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2020 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa - d.d. 15 februari 2021

IenW	E1	Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-bedrijven 2020		Naam per concessie zoals gedefinieerd in artikel 1 en benoemd in bijlage 1 van de regeling *Aard controle n.v.t* *Indicator: E1/01*	Naam concessiehouder zoals gedefinieerd in artikel 1 en benoemd in bijlage 1 van de regeling *Aard controle n.v.t* *Indicator: E1/02*	Besteding (jaar T) ivm "Kosten van de concessiehouder in verband met de uitvoering van het openbaar vervoer in de periode van 1 maart 2020 tot en met 31 december 2020" zoals in bijlage 2 vd regeling is opgenomen *Aard controle R* *Indicator: E1/03*	Besteding (jaar T) ivm "Tussen concessieverlener en concessiehouder overeengekomen maatregelen in de periode van 1 maart 2020 tot en met 31 december 2020 ter voorkoming van verdere verspreiding van het virus dat COVID-19 veroorzaakt" zoals in bijlage 2 van de regeling is opgenomen. *Aard controle R* *Indicator: E1/04*	Subsidies concessieverlener conform concessie" zoals in bijlage 3 van de regeling is opgenomen verleend (Ja/Nee)? *Aard controle R* *Indicator: E1/05*	Totale opbrengsten conform bijlage 3 (5A OCW-contract studentenkaart) van de regeling *Aard controle R* *5Indicator: E1/06*
		Concessieverleners	1	Groningen-Drenthe	Qbuzz	€ 0	€ 0	Ja	€ 25.688.535
			2						
			3						
			4						
			5						

			Kopie naam concessiehouder *Aard controle n.v.t* *Indicator: E1/07*	Totale opbrengsten conform bijlage 3 (5B Directe opbrengsten van reizigers) van de regeling *Aard controle R* *Indicator: E1/08*	Totale opbrengsten conform bijlage 3 (5C Andere opbrengsten) van de regeling *Aard controle R* *Indicator: E1/09*	Komt de concessiehouder voor deze concessie in aanmerking voor de 2% extra vergoeding? (Ja/Nee) *Aard controle R* *Indicator: E1/10*	Het totaal bedrag in (jaar T) aan teruggevorderd voordeel *Aard controle R* *Indicator: E1/11*
		1	Qbuzz	€ 0	€ 0	Ja	€ 0
		2					
		3					
		4					
		5					

			Kopie naam concessiehouder *Aard controle n.v.t* *Indicator: E1/12*	Het bedrag benoemd in de subsidieverleningsbeschikking van de ontvanger van de specifieke uitkering aan de concessiehouder voor de periode 15 mrt t/m aug 2020 (artikel 10 lid 1 sub a van de regeling spuk) *Aard controle R* *Indicator: E1/13*	Het bedrag benoemd in de subsidievaststellingsbeschikking van de ontvanger van de specifieke uitkering aan de concessiehouder voor de periode 15 mrt t/m aug 2020 minus het bedrag dat verantwoord is bij indicator 11 (artikel 10 lid 1 sub b van de regeling spuk) *Aard controle R* *Indicator: E1/14*
		1	Qbuzz	€ 12.123.000	€ 0
		2			
		3			
		4			
		5			

			Eindverantwoording (Ja/Nee) *Aard controle n.v.t.* *Indicator: E1/15*
			Nee

Bijlage C Controleverklaring

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

Bijlage D Tekenblad

Dagelijks Bestuur
Opgemaakt door het Dagelijks Bestuur van de gemeenschappelijke regeling OV-Bureau Groningen Drenthe in de vergadering van .....

F.Q. Gräper-van Koolwijk	W.F. Mol
Voorzitter	Secretaris

Algemeen Bestuur

Goedkeuring/vaststelling door het Algemeen Bestuur van de gemeenschappelijke regeling OV-Bureau Groningen Drenthe in de vergadering van .....

F.Q. Gräper-van Koolwijk	W.F. Mol
Voorzitter	Secretaris

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

Bijlage E DRIS-panelen

Beschikkingen	Bedrag beschikking	Reeds ontvangen	Te vorderen
Beschikking 1	2.000.000	1.600.000	400.000*
Beschikking 2	591.500	591.500	-
Beschikking 3	1.100.000	1.100.000	-
Beschikking 4	1.500.000	1.500.000	-
Totaal	5.191.500	4.791.500	400.000

* De subsidie is nu volledig besteed. Vorderingsbrief is medio december verzonden aan de provincie Groningen

Beschikking (1)

Beschikking in kader van RSP-projecten Transferia en busstations en Infra HOV-bus en Qliners op aanvraag subsidie voor DRIS (2012-2.303/28/A.10,VV)
Provincie Groningen 10 juli 2012

Beschikking (2)

Opdrachtverlening voor de dienstverlening in het kader van aanbesteding DRIS (19/EOMC/2012003333)
Provincie Drenthe, 11 mei 2012

Beschikking (3)

Regiofondsbijdrage project DRIS-informatiepanelen (K 44) *Regio Groningen- Assen, 7 mei 2012*

Beschikking (4)

Provincie Groningen project DRIS-panelen
117 extra panelen (2015-03.258/6/B.7) *Provincie Groningen 3 februari 2015*
Het saldo van inkomsten en uitgaven staat in de jaarrekening 2019 gepresenteerd vooruit ontvangen subsidie, onder de overlopende passiva.

Uitgaven project	t/m 2017	2018	2019	2020	totaal lasten
Voorbereidingskosten	650.524	-	1.429		651.953
Informatiezuilen	3.507.255	-	136.002	136.861*	3.780.118
Projectmanagement	44.975	-	-		44.975
Audiovoorbereiding	162.767	-	-		162.767
Overig, aansluiting e.d.	374.515	-	-		374.515
Totaal projectfase	4.740.036	-	137.430	136.861	5.014.327
Niet subsidiabele kosten RSP/Regiofonds	558.335	29.838	-		588.173
Totaal project en beheerfase	5.298.371	29.838	137.430	136.861	5.602.500

Inkomsten project	t/m 2017	2018	2019	2020	totaal baten
Bijdrage regiofonds	1.100.000	-	-		1.100.000
Bijdrage provincie Groningen I	2.000.000	-	-		2.000.000
Bijdrage provincie Groningen II	1.500.000	-	-		1.500.000
Bijdrage provincie Drenthe	591.500	-	-		591.500
Overige baten provincies	223.000	-	-		223.000
Overige baten gemeenten	188.000	-	-		188.000
Totaal inkomsten	5.602.500	-	-		5.602.500
Saldo inkomsten - uitgaven[1]	304.129	-29.838	-137.430	-136.861	-0

* Na afspraak met provincie is een klein deel van de kosten voor de 61 DRIS panele in 2020 gefinancierd uit subsidie RSP-project.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

2012

In opdracht van drie deelnemers is gewerkt aan het bestek voor de aanbesteding van DRIS-panelen. De gunning heeft in juli 2012 plaatsgevonden. Eén van de inschrijvers had bezwaar tegen de gunning aangetekend, maar na uitvoerig overleg is het bezwaar ingetrokken. Door de bezwaarprocedure is de uitrol eind 2012 gestart en verlengd tot en met mei 2014.

2013

Het aantal DRIS-panelen is uitgebreid van 357 naar 474, bovendien zal er begin 2014 besluitvorming plaatsvinden over het al dan niet verder uitbreiden van het aantal van 474. In 2013 is verder besloten om 50 panelen te voorzien van audiovoorzieningen voor visueel gehandicapten, daarnaast worden alle panelen geschikt gemaakt om audio-voorzieningen op aan te sluiten. Eind december zijn 80 locaties uitgerust met DRIS-panelen, hiervan zijn er 30 ook daadwerkelijk opgeleverd, de overige 50 wachten op aansluiting. De planning is dat 90% van de panelen eind juni 2014 wordt opgeleverd, de resterende 10% volgt kort daarop.

2014

In 2014 was de uitrol van 474 DRIS-panelen op straat voorzien, de uitrol is echter vertraagd. Waar eind 2014 90% van de panelen op straat zou staan is dit in werkelijkheid 46%, namelijk 220 stuks. De voornaamste oorzaak hiervan is dat in een aantal gevallen de aanleg van stroom lastig is, veel tijd kost en dat de afhankelijkheid van derden hierin groot is. Daarnaast is met name in de gemeente Groningen een groot aantal locaties vertraagd omdat hier in het kader van het HOV-infrapakket nog reconstructies moeten plaatsvinden. Verwachting is dat 90% van de panelen voor de zomer van 2015 op straat staat en dat het project in 2015 wordt afgerond. Waar oorspronkelijk 50 panelen voorzien zouden worden van audiovoorzieningen, worden dit er nu 75, ook is er een audiobox ten behoeve van DRIS ontwikkeld.

2015

In 2015 is verder gegaan met de uitrol van de DRIS-panelen. In 2015 was voorzien dat voor de zomer 90% van de 474 DRIS-panelen geplaats zouden worden en dit is ook afgerond. In 2015 is het aantal DRIS-panelen uitgebreid naar 481 panelen. In totaal zijn er nu 442 DRIS-panelen geplaatst, waarvan nog 20 DRIS-panelen ge-SAT moeten worden (technische controle). In totaal zullen er nog 40 DRIS-panelen geplaatst worden, het gaat voornamelijk om panelen in de gemeente Groningen waarvan de locaties nog gereconstrueerd dan wel aangelegd dienen te worden. Het plaatsen van deze panelen zal doorlopen tot eind 2016. Doordat er vertraging is opgelopen in het leveren en afnemen van de DRIS-panelen, is de overgang van de projectfase naar de beheerfase ook opgeschoven. Het naar achteren in de tijd opschuiven van deze overgang brengt geen financiële consequenties met zich mee. De verwachting is om op 1 april 2016 over te gaan naar de beheerfase met een looptijd van 5 jaar tot 1 april 2021.

2016

Eind 2016 is het DRIS-project van de projectfase naar de beheerfase gegaan. Op een 20-tal reconstructielocaties na staan alle panelen op straat en functioneren deze technisch zo goed als foutloos. De overgang naar de beheerfase is uitgesteld van april 2016 naar eind 2016 om voldoende druk op de ketel te houden om de laatste uitrol goed te doen en om de software en aansturing van de panelen voldoende robuust te krijgen. In januari 2017 start de beheerfase van 5 jaar, waarin binnen het contract met Spie operationeel beheer en onderhoud geregeld is. Eventuele uitbreidingen kunnen ook binnen de beheerfase nog steeds plaatsvinden als meerwerk.

2017

Op 15 december 2017 heeft PWC een accountantsverklaring verstrekt bij de financiële verantwoording aan de subsidiënten. In de verantwoording zijn de kosten opgenomen die gemaakt zijn in de periode tussen 9 december 2011 en 31 december 2016. PWC heeft verklaard dat de in de verantwoording opgenomen kosten zijn betaald en ook subsidiabel zijn. Per 1 januari 2017 is de beheerfase van 5 jaar ingegaan.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

2018

In 2018 zijn er geen subsidiabele uitgaven geweest. Focus lag in dit jaar meer op het beheerdeel. Komende jaren wordt de aanschaf van meer DRIS-panelen verwacht.

2019

In het kader van de verdere uitrol van de hubs in Groningen en Drenthe is in maart 2019 de opdracht gegeven voor de bijbestelling van 61 extra DRIS-panelen (bovenop de reeds bestaande 485 DRIS-panelen in Drenthe en Groningen).

2020

Omdat de subsidie (RSP project Transferia, Busstations, infra HOV-bus & Qliners van 10 juli 2012) financieel nog ruimte bood voor het financieren van meerdere DRIS-panelen op de 55 OV-hubs is, door de provincie Groningen, akkoord verleend op de uitbreiding en is de einddatum van de beschikking verlengd tot 10 juli 2020.
Alle 61 extra panelen zijn op de hubs (bij)geplaatst. Een deel van de aanschafkosten is gefinancierd met het resterende deel van de bovengenoemde subsidie. De subsidie is nu volledig besteed en inmiddels afgerekend met de Provincie Groningen. De verantwoording is opgenomen in de SISA bijlage.

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

Bijlage F Overzicht optimalisatie hubs 2020

Op onderstaande hubs zijn in 2020 voorzieningen geoptimaliseerd.

1. Noordenveld: Hub Roden
2. Oldambt: Hub Station Scheemda
3. Midden Groningen: Hub Station Hoogezand
4. Midden Groningen: Hub Zuidbroek
5. Midden-Groningen: Hub MFC Siddeburen
6. Groningen: Hub P+R Hoogkerk
7. Groningen: Hub P+R Kardinge
8. Groningen: Hub P+R Station Haren
9. Eemsdelta: Hub station Loppersum
10. Het Hogeland: Hub station Bedum
11. Westerveld: Hub Ter Apel
12. Odoorn: Hub N34 Borger
13. Coevorden: Hub Zweeloo
14. Coevorden: Hub station Coevorden
15. Noordenveld: Hub Norg
16. Aa en Hunze: Hub Rolde
17. Aa en Hunze: Hub Gieten N34
18. Westerveld: Hub Dieverbrug
19. Het Hogeland: Hub Marum A7
20. Westerkwartier: Hub Marum A7
21. Veendam: Hub station Veendam
22. Stadskanaal: Hub busstation Stadskanaal
23. Meppel: Hub station Meppel

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

Bijlage G Afkortingenwijzer

AB	Algemeen Bestuur
AVG	Algemene verordening gegevensbeheer
AZC	Asielzoekerscentrum
BBV	Besluit Begroting en Verantwoording
BI	Business Intelligence
BTW	Belasting over de toegevoegde waarde
CAO	Collectieve Arbeidsovereenkomst
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CO_2	Koolstofdioxide
CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegebouw en de Verkeerstechniek
CT-kaart	Losse kaart voor actiedoeleinden, voorzien van een chip
DB	Dagelijks Bestuur
DOVA	Decentrale Openbaar Vervoer Autoriteiten
DRIS	Dynamisch Reizigersinformatiesysteem
DRU	Dienstregelingsuur
DuVV	Decentralisatie uitkering Verkeer en Vervoer
DVO	Dienstverleningsovereenkomst
EU	Europese Unie
FCHJU	Fuel Cells and Hydrogen Joint Undertaking, ook bekend als de **FCH** Joint Undertaking (JU), is een publiek-private samenwerking tussen de Europese Commissie (EC), de Europese brandstofcel- en waterstof industrie en onderzoeksinstellingen
Fte	Fulltime-equivalent
GD-concessie	Concessie stads- en streekvervoer Groningen en Drenthe
GR	Gemeenschappelijke regeling
GZI	Gaszuiveringsinstallatie
HOV	De treinvervangende HOV-lijnen 305 en 314 (Hoogwaardig Openbaar Vervoer)
HVO	Hydrotreated Vegetable Oil
I&A	Informatie & Analyse
ICT	Informatie en Communicatie Technologie
JIVE	Joint Initative for hydrogen Vehicles across Europe
KLOV	Kleinschalig Openbaar Vervoer; zes regioconcessies
KpVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
KTO	Klanttevredenheidsonderzoek
Ktv	Klanttevredenheid
LBI	Landelijke Bijdrage Index
MBO	Middelbaar Beroeps Onderwijs
MKB	Midden- en kleinbedrijf
MVA	Materiële vaste activa
MT	Managementteam
NDC	NDC Mediagroep, uitgeverij van diverse kranten, weekbladen, etc.
NDOV	Nationale data openbaar vervoer
NG	Noord-Groningen
OV	Openbaar vervoer
P+R	Parkeren en reizen
PV	Publiek Vervoer
RSP	Regio Specifiek Pakket

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

RUG	Rijksuniversiteit Groningen
SiSa	Single Information Single Audit
SOV	Studenten Openbaar Vervoerkaart
TLS	Trans Link Systems
UMCG	Universitair Medisch Centrum Groningen
VPB	Vennootschapsbelasting
WGR	Wet Gemeenschappelijke Regelingen
Wmo	Wet maatschappelijke ondersteuning
WNT	Wet Normering Topinkomens

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021

Overcingellaan 15e, Assen
Postbus 189, 9400 AD Assen

T 0592 - 39 69 00

info@ovbureau.nl
www.ovbureau.nl

ov bureau groningen drenthe

Hofsteenge Zeeman Groep E
Voor waarmerkingsdoeleinde
behorend bij controleverklarir
d.d. 25 maart 2021