



Jaarstukken

2022

jaarverslag en
jaarrekening

Colofon

Uitgave van OV-bureau Groningen Drenthe

Postbus 189

9400 AD Assen

E info@ovbureau.nl

W www.ovbureau.nl

Inhoudsopgave

Leeswijzer	4
1. Managementsamenvatting	5
2. JAARVERSLAG 2022	12
2.1 Programmaverantwoording.....	12
2.1.1 Beleidsindicatoren	12
2.1.2 Marktbewerking	13
2.1.3 Ontwikkeling.....	19
2.1.4 Beheer	25
2.1.5 Communicatie.....	32
2.1.6 Bedrijfsvoering.....	35
2.1.7 Financiering	40
2.2 Paragrafen.....	41
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	50
3. JAARREKENING 2022	51
3.1 Waarderingsgrondslagen.....	51
3.2 Overzicht baten en lasten	55
3.3 Toelichting op het overzicht van baten en lasten	54
3.4 Balans	56
3.5 Toelichting op de balans	57
3.6 Overzicht van incidentele baten en lasten	666
3.7 Overzicht van baten en lasten per taakveld.....	677
3.8 Verantwoording WNT.....	688
3.9 Voorstel tot resultaatbestemming.....	70
BIJLAGEN	722
<i>Bijlage A Staat van materiële vaste activa.....</i>	<i>722</i>
<i>Bijlage B SiSa-bijlage</i>	<i>73</i>
<i>Bijlage C Controleverklaring.....</i>	<i>744</i>
<i>Bijlage D Tekenblad.....</i>	<i>755</i>
<i>Bijlage E Totaaloverzicht exploitatie.....</i>	<i>76</i>
<i>Bijlage F Overzicht optimalisatie hubs 2020.....</i>	<i>78</i>
<i>Bijlage G Afkortingswijzer.....</i>	<i>799</i>

Leeswijzer

In het jaarverslag en de jaarrekening 2022 legt het dagelijks bestuur van het OV-bureau Groningen Drenthe verantwoording af aan het algemeen bestuur en burgers (waaronder de reiziger) over de realisatie van het afgesproken beleid en over de financiële resultaten. Hierbij worden de verschillen toegelicht ten opzichte van de begroting 2022.

Deze rapportage start met hoofdstuk 1 Managementsamenvatting, waarin de realisatie met betrekking tot begrotingsdoelstellingen op hoofdlijnen wordt beschreven.

In hoofdstuk 2.1 Programmaverantwoording wordt per team de realisatie per doelstelling voor 2022 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.

1. Managementsamenvatting

Het jaar 2022 was voor het OV een uitzonderlijk jaar: minder opbrengsten en hogere kosten dan verwacht. Het jaar begon met de oorlog in Oekraïne hetgeen een grote invloed had op met name de kostenontwikkeling in het OV, de energieprijzen zijn (veel) sterker gestegen dan verwacht. Tevens begon het jaar met lockdowns als gevolg van Corona. De opbrengsten in 2022 zijn daarmee nog niet terug op het niveau van voor Corona. De reizigers kwamen langzaam terug, maar het aantal reizigers is eind 2022 gestabiliseerd op rond de 80% t.o.v. 2019.

Bij vervoerder Qbuzz is het ziekteverzuim nog op een hoog niveau. Gedurende het jaar werd duidelijk dat er ook in 2022 nog een ondersteuning vanuit het Rijk voor het OV kwam. Hiermee kan een deel van de achterblijvende opbrengsten worden gedekt. Er werd in 2022 (en nu ook in 2023) nog steeds onderhandeld over een nieuwe CAO met stakingen en rituitval tot gevolg.

We zien ook een verschuiving van het reizigerspatroon: op weekenddagen is het vervoer sterker teruggekomen dan op werkdagen. Lange-afstandsreizigers (streek en Qliner) zijn sterker vertegenwoordigd dan korte afstand (stadslijnen). Forenzen en studenten zijn terug, maar reizen per persoon minder frequent door meer thuiswerken en online colleges volgen. Reizigers met een sociaal-recreatief motief wisten de weg naar het OV wel goed te vinden. Buslijnen naar of langs toeristische bestemmingen (Pieterpad, Lauwersoog etc.) laten zelfs een hoger gebruik zien dan voor Corona. Ook is meer ingezet op de promotie van de hubtaxi (d.m.v. het actietarief). We zien dat het gebruik van de hubtaxi flink is toegenomen.

De dienstregeling in 2022 is licht aangepast aan de lagere reizigersaantallen. In Groningen en Drenthe heeft relatief veel vervoer gereden (ongeveer 95% van normaal) bij een vraag die rond de 80% ligt. Relatief is dit meer dan wat er landelijk is geboden, waar veel vakantiedienstregelingen zijn gereden (rond de 85% van normaal). Het is een bewuste keuze van het bestuur en de colleges van de provincies Groningen, Drenthe en gemeente Groningen geweest om het vervoer op niveau te houden en eventuele hieruit voortkomende tekorten te dragen. Er is een bijdrage vanuit de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen beschikbaar gesteld om de vervoerder deels te compenseren voor de gestegen kosten en het ziekteverzuim.

Voor 2023 is er ook ondersteuning gekomen, in de vorm van de TVOV23, vanuit het Rijk. Voor 2024 en verder is er met het aangaan van een business case tussen Qbuzz en OV-bureau zicht op een grote duurzaamheidsstap en een verlaging van de kosten t.o.v. de verwachte kosten indien er geen uitvoering van de business case zou plaatsvinden.

Meer specifiek bevat deze managementsamenvatting de volgende onderwerpen:

- Realisatie concessie management en dienstregeling
- Overige ontwikkelingen
- Exploitatieresultaat, reserves en weerstandsvermogen
- Ontwikkelingen communicatie, marktwerking en bedrijfsvoering
- Resultaat beleidsindicatoren

Concessie management 2022 en dienstregeling

- Er is een nieuwe dienstregeling 2023 ontwikkeld en in september 2022 vastgesteld. Dit is later dan normaal vanwege de onduidelijkheid met betrekking tot rijksondersteuning voor 2023 in combinatie met de sterk gestegen kosten voor energie en personeel. Naar aanleiding van de financiële uitdaging die dat met zich meebrengt is samen met Qbuzz en gemeenten een voorstel voor aanpassing van de dienstregeling 2023 ontwikkeld, waarbij er licht bezuinigd wordt. De meeste klachten zijn er over een op te heffen Friese lijn die het dorp Een treft en over lijn 68 in Den Andel. De routewijziging Den Andel is inmiddels van tafel. We overleggen waar mogelijk met gemeenten en wijk- en buurtorganisaties over alternatieven.
- Punctualiteit, rituitval, inzet juiste voertuigen en klachten vormen vaste onderwerpen van het maandelijks concessieoverleg. Daarbij brengt Qbuzz verslag uit van de resultaten van de afgelopen maand en deelt het OV-bureau haar eigen analyses.
- In vergelijking met 2021 (1533 klachten) is het aantal klachten in 2022 meer dan verdubbeld (3255).

- De grootste categorie van klachten gaat over rituitval en niet tijdig op school of werk kunnen komen. De uitval van ritten kan worden verklaard door hoog en langdurig ziekteverzuim van buschauffeurs. Ook de staking in het laatste kwartaal van 2022 heeft geleid tot rituitval. Daarnaast was er veel uitval door het laten vervallen van sterk vertraagde ritten door infrastructurele maatregelen (o.a. Julianaplein). N.a.v. de rituitval heeft Qbuzz maatregelen genomen om oorzaken tegen te gaan. Inzet op werving extra personeel en vooral inzet op verzuimbegeleiding moet ervoor zorgen dat rituitval door personeelstekort wordt teruggedrongen. Voor een uitgebreidere toelichting op de veelvoorkomende klachten zie de toelichting bij 2.1. Programmaverantwoording.
- Uit de data blijkt dat nog zo'n 3,4% van de bussen op beginhaltes of knooppunten te vroeg is vertrokken. Dit valt ruim binnen de gestelde norm en is nog nooit zo laag geweest.

Actuele aandachtspunten concessie management en dienstregeling

- Afvlakking van het terugkeren van reizigers in het OV-systeem.
- Na de 13-weekse stremming van het Julianaplein in het voorjaar van 2022, is er minder aandacht bij de betrokken wegbeheerders voor de afstemming van werkzaamheden waardoor het OV niet altijd het gewenste niveau van dienstverlening heeft.
- Het hoge ziekteverzuim bij Qbuzz heeft geleid tot een verslechterde kwaliteit van de dienstverlening. De dienstregeling is afgeschaald om de betrouwbaarheid te kunnen garanderen. Daarnaast is de werkdruk onder de chauffeurs die wel rijden hoog.

Overige ontwikkelingen

- Samen met Qbuzz is de Business Case Zero Emissie (BuCa ZE) ontwikkeld waarbij door middel van versnelde verdergaande verduurzaming de exploitatiekosten kunnen worden verlaagd. In november 2022 heeft het dagelijks bestuur ingestemd met de BuCa ZE, hierdoor stromen de komende twee jaar 158 nieuwe zero emissie bussen in als vervanging van de huidige HVO-bussen; 9 dubbeldekkers en 25 streekbussen blijven op HVO rijden, de rest van de vloot is dan volledig zero emissie.
- Het hubprogramma is nu ondergebracht bij de provincies Drenthe en Groningen, het OV-bureau blijft betrokken bij het hub-kernteam.
- De lancering van de MaaSapp (Glimble) heeft plaatsgevonden, plannen en betalen voor OV, met een aantal toegevoegde modaliteiten, zoals deelscooters.
- De door Qbuzz geleverde gegevens m.b.t. de ritregistraties worden maandelijks gemonitord. De kwaliteit van de geleverde gegevens valt binnen de gestelde norm.
- De verbetermaatregelen op de hubtaxi, n.a.v. de mystery guest metingen eind 2021, hebben geleid tot een hogere beschikbaarheid van pinapparatuur op de hubtaxiriten. In 2022 zijn wederom in Q4 mystery guest metingen gedaan op de hubtaxi. Regelmatige controle op de uitvoeringskwaliteit blijft belangrijk omdat aandachtsgebieden kunnen verschuiven.
- Het aantal hubtaxiriten is in 2022 met bijna 65% gestegen t.o.v. 2021. In 2022 zijn 25.566 hubtaxiriten uitgevoerd terwijl in 2021 het aantal hubtaxiriten lager was, nl. 15.550 ritten.
- Arriva is samen met Publiek Vervoer (in het kader van de MaaS-pilot) begonnen om de Wmo-ritten en de hubtaxiriten via de TOMP-api in de MaaS-app te implementeren. Hiermee moet het voor de reiziger nog makkelijker worden om een totale reis met voor- en natransport te plannen, boeken en betalen. Technische problemen hebben ertoe geleid dat de implementatie is uitgesteld tot eind januari 2023.
- Het aantal reizigers in buurt- en stadsbussen (Publiek Vervoer) loopt geleidelijk op tot zo'n 80% van aantal reizigers in 2019.
- De voorbereidingen voor de aanbesteding van het beheer en onderhoud van de DRIS-panelen (Dynamisch reizigersinformatiesysteem) zijn gestart. Per 1 januari 2024 moet een nieuwe (of huidige) leverancier het beheer en onderhoud van de bestaande DRIS-panelen overnemen tot eind 2029.

- Het Bestuursakkoord Toegankelijkheid is getekend. Partijen spannen zich in om het behaalde niveau van toegankelijkheid in het OV te behouden en te verbeteren, zodat zo veel mogelijk mensen gebruik kunnen maken van het OV. Het OV-bureau rapporteert over de status van de toegankelijkheid.

Exploitatieresultaat, reserves en weerstandsvermogen

De jaarrekening 2022 sluit af met een negatief resultaat van € 1,8 miljoen. Dit tekort zal na resultaatbestemming worden onttrokken aan de COVID-19 reserve. Eind 2022 was het verwachte negatieve resultaat 2,1 miljoen. Hiervoor was een onttrekking begroot van € 2,1 miljoen uit de reserves. Deze onttrekking wordt nu, na resultaatbestemming, € 1,8 miljoen. Het resultaat over 2022 is hiermee € 0,3 miljoen minder negatief dan eind vorig jaar was voorzien. Het weerstandsvermogen (algemene reserve en reserve COVID 19) komt eind 2022 (na resultaatbestemming) uit op € 14,3 miljoen. Hiermee is de weerstandscapaciteit nog voldoende hoger dan de ondergrens van € 4.750.000.

Marktbewerking en communicatie

- In september is een campagne gestart om nieuwe leden te werven voor het Digitaal Reizigers Panel (DRP). In juli en november 2022 heeft een KTO (klanttevredenheidsonderzoek) plaatsgevonden. In november konden er voor de eerste keer ook respondenten mee doen aan het KTO die niet in het DRP zitten. Dit kon door in de bus een QR-code te scannen. In juli gaven reizigers de bus in Groningen en Drenthe een 7,6 als gemiddeld cijfer, terwijl de laatste rit met een 7,9 beoordeeld werd. In november is het gemiddelde tevredenheidscijfer gedaald naar een 7,3 voor zowel de algemene tevredenheid als de tevredenheid over de laatste rit. De belangrijkste reden voor de daling in tevredenheid is te vinden in de betrouwbaarheid van het bussysteem: de mate waarin busritten uitvallen. Er moet de komende tijd flink gewerkt worden om de basis weer op orde te krijgen, om weer toe te kunnen werken naar een groei in het aantal tevreden reizigers.
- Er is een nieuwe campagne ontwikkeld 'Kom als beste uit de bus' waarbij (potentiële) reizigers gewezen worden op snelle routes met het OV en een start op een halte die misschien niet direct naast de deur ligt maar op een goed bereikbare hub. De eerste versie van deze campagne is gehouden tijdens Operatie Julianaplein om met name forensen te wijzen op de bus als alternatief voor de auto. Na Operatie Julianaplein is er een verbeterslag gemaakt op de campagne aan de hand van de voorgaande resultaten, en is de campagne nogmaals voor enkele weken ingezet.
- In 2022 liep de Broezz'n-campagne in het voorjaar en in de zomer-, herfst- en kerstvakantie. De effecten van de campagne worden gemonitord. De Broezz'n-campagnes worden uitgebreid met een weekendvariant. Weekendbroezz'n, deze start januari 2023. Dan is een Broezz'n-kaartje ieder weekend geldig. Vanwege de toevoeging van Weekendbroezz'n willen we het concept van de Broezz'n-campagnes verbeteren. Daarvoor werken we aan een nieuwe campagne die nog beter aansluit bij de doelgroepen.
- Samen met Groningen Bereikbaar en Arriva zijn de #Overstapweken georganiseerd. Mensen konden online een gratis dagkaart voor de bus en/of trein aanvragen (500 Qbuzz en 500 Arriva).
- Eind 2022 heeft opnieuw een inwonertevredenheidsonderzoek plaatsgevonden onder (een steekproef van) alle inwoners van Groningen en Drenthe met als doel inzicht te krijgen in de tevredenheid over en het imago van de bus onder de gehele doelgroep. Resultaten hiervan worden in maart 2023 verwacht.
- Samen met Qbuzz en Excap werken we aan imago- en tevredenheidsonderzoeken. Dit doen twee keer per jaar. Deze onderzoeken vinden plaats onder zowel reizigers als niet-reizigers. In Q4 2022 heeft het meest recente onderzoek plaatsgevonden. De resultaten van dit onderzoek bevestigen het belang van een solide basis: men wil niet te veel moeten nadenken of onzekerheid hebben tijdens de reis.
- Samen met Qbuzz is de voorbereiding gestart voor het betalen met de betaalpas (OVpay) en de communicatie daarover. In de communicatie wordt samenwerking gezocht met Arriva.

Sociale veiligheid

- Voor de inzet van OV-stewards is een urenplanning voor het jaar 2022 gemaakt om een gelijkwaardige controledruk per maand te borgen. In 2022 was het aantal uren inzet van de OV-stewards overeenkomstig de planning. In het jaar 2022 bedroeg het percentage gecontroleerde reizigers dat reist zonder geldig vervoerbewijs 0,27% (in vergelijking met 2021 0,35%).
- De gemeente Westerwolde heeft in mei 2022 de pendelbus tussen Ter Apel en Emmen aanbesteed voor de periode 2023 - 2026. De pendelbus is gegund aan de huidige vervoerder Munckhof (met Drenthe Tours als onderaannemer) en het nieuwe contract gaat per 1 januari 2023 in.

Bedrijfsvoering

- Het juridische team heeft in 2022 meerdere aanbestedingen begeleid, waaronder twee Europese. Het betreft ondermeer een aanbesteding voor een marketingcommunicatiebureau en een onlinemarketingbureau, voor Datavisualiseringssoftware en een meervoudig onderhandse aanbesteding voor onze accountantsdiensten. Ook is er een marktconsultatie begeleid voor de DRIS-panelen namens de provincies. Dit proces loopt verder door in 2023.
- Het eerste half jaar heeft voor de financiële medewerkers in het teken gestaan van het komen tot een sluitende begroting 2023 en het tweede halfjaar van de doorrekening van de Business Case Zero Emissie.
- Verder zijn we landelijk actief betrokken bij de juridische uitwerking van de Beschikbaarheidsvergoeding 2022 en de nieuwe vergoedingsregeling voor 2023 (TVOV23).
- In het najaar is er een tweedaagse bijeenkomst georganiseerd in Groningen met vertegenwoordigers van internationale ov-autoriteiten en vervoerders waarbij de financiële- en reizigerstrends zijn besproken

Resultaat beleidsindicatoren

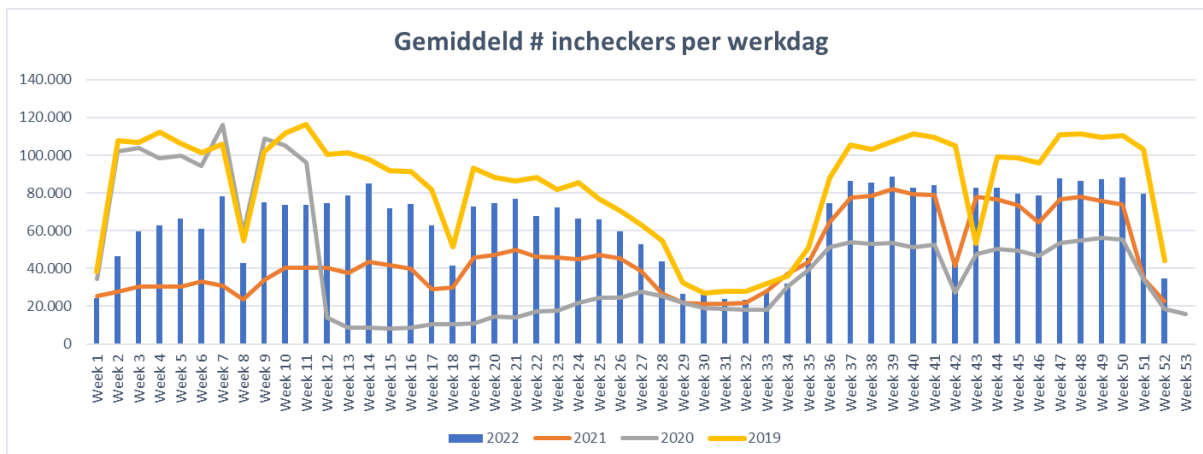
In onderstaand overzicht is de realisatie van de beleidsindicatoren weergegeven. Vervolgens zijn deze in de tekst nader toegelicht.

Indicator	Begroting 2022	Realisatie t.o.v. begroting 2022	Realisatie t.o.v. 2021 (jaarrekening)
Reizigerskilometers	219,5 mln rkm + 50% t.o.v. 2020 (2020= 146,3 mln rkm)	235,4 mln rkm, + 60,9% t.o.v. 2020	+54,1% t.o.v. 2021 (2021= 152,8 rkm)
Klanttevredenheid	7,5	Nog niet bekend	-
Gebiedsdekkendheid	100% van 7.00-24.00	100%	100%
CO2-uitstoot gr/rkm	15,8 gr/rkm	14,2 gr/rkm, -11% t.o.v. begroot 2022	-31% t.o.v. 2021 (20,5 gr/rkm)
% en aantal ZE bussen	196 bussen	53,7% c.q. 196 bussen (164 Elektrisch en 32 H2)	53,7% c.q. 196 bussen (164 Elektrisch en 32 H2)
Kostendekkendheid (excl BVOV)	40,9%	43,8%	+14,6% t.o.v. 2021 (was 38,2%)
Punctualiteit	85%	89,3%	Beschikbaar vanaf 2022
Inwonertevredenheid	nulmeting	Nog niet bekend	n.v.t.



Reizigerskilometers

Het aantal reizigers (met de OV-chipkaart) was in 2022 36% hoger dan in 2021. In beide jaren gold dat er sprake was van Coronamaatregelen. Zo gold voor 2022 ook het thuiswerkadvies en was er gedurende enkele weken in het begin van het jaar een (lichte) lockdown. Ten opzichte van 2019, het jaar wat als uitgangspunt geldt in de begroting 2022, blijft er sprake van een forse daling met 20%. We doen het in 2022 dus beter dan in 2021, maar de reizigersaantallen en kilometers liggen nog ver achter op wat we gewend waren zonder Corona.



We zien over het jaar 2022 dat de eerste maanden zich vanwege de beperkingen als gevolg van Corona kenmerken door een lagere vraag dan in 2019 en 2020, maar dat de laatste maanden weer een herstel laten zien. Qua reizigersaantallen bewegen we omstreeks de 80% van voor Corona.

De reizigerskilometers in 2022 geven een stijging van 54,1% te zien ten opzichte van 2021. In bovenstaande figuur is duidelijk te zien dat over 2022 de eerste maanden een lagere vervoervraag zichtbaar is, maar dat daarna het herstel inzet. In de onderstaande tabel wordt de ontwikkeling over de afgelopen 4 jaar getoond.

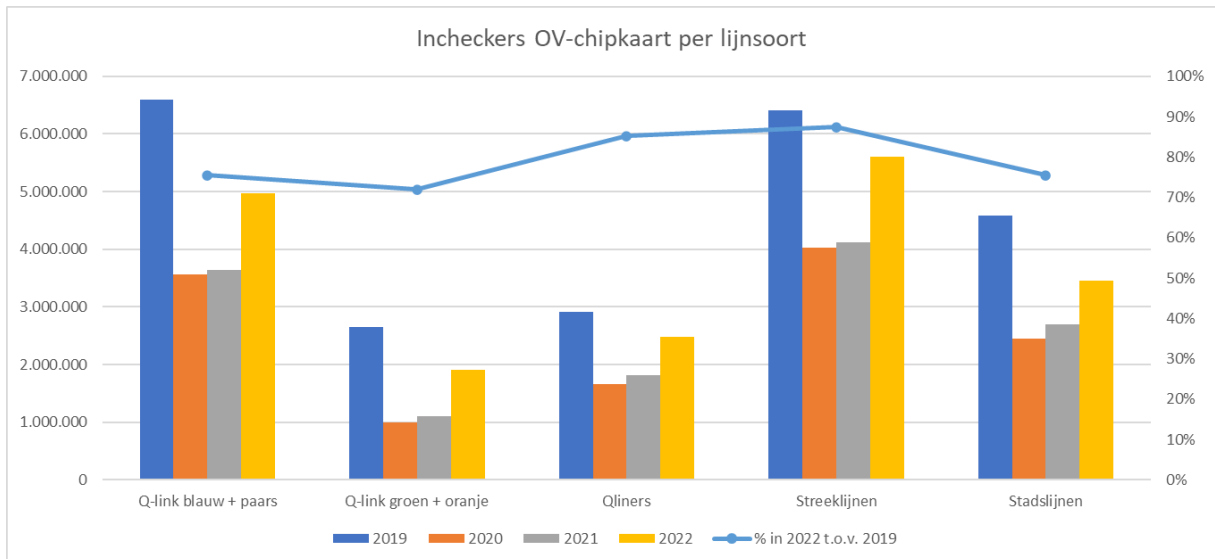
Jan t/m december	2019	2020	2021	2022
Reizigerskilometers	295,4 mln rkm	146,3 mln rkm	152,8 mln rkm	235,4 mln rkm

De reizigerskilometers in 2022 uitgesplitst naar het Basis netwerk, Aanvullende netwerk en het Hoogwaardig OV netwerk geeft de volgende verdeling. Veruit de meeste reizigerskilometers worden gemaakt in het HOV netwerk. Dit is goed verklaarbaar omdat met het HOV netwerk de lange afstand verbindingen worden bediend.

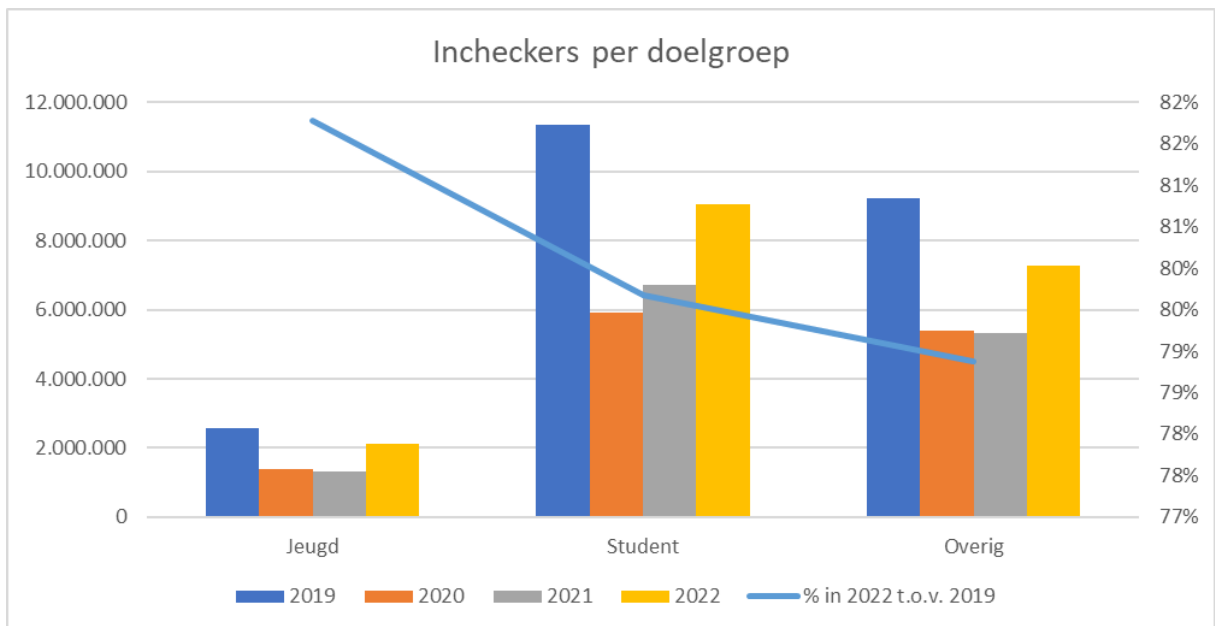
2022	Basis	Aanvullend	HOV
Reizigerskilometers	54.061.091	40.486.064	140.485.465

Opvallend is dat de reizigerskilometers op een hoger niveau liggen dan de reizigersaantallen. De reizigerskilometers in de laatste periode van 2022 bewegen zich naar de 90% van voor Corona. De gemiddelde reisafstand is dan ook met bijna 8% toegenomen van 10 naar 11 km per gemiddelde reis (afgerond).

Wanneer we de verschillende lijnsoorten beschouwen zien we het volgende:



- Ten opzichte van 2021 laten alle lijnsoorten een groei in gebruik zien. T.o.v. voor Corona (2019) blijven Q-link lijnen Zernike (-28%), Q-link blauw en paars (-24%) en stadslijnen (-25%) het meest achter.
- De Qliners (-17%) en streeklijnen (-15%) laten de kleinste afname in het vervoer zien t.o.v. 2019



Uit de verdeling in gebruik per doelgroep blijkt dat jeugdigen (12-18 jr) relatief de meeste reizen hebben gemaakt t.o.v. 2019 (-18%), gevolgd door studenten (-20%) en overige reizigers (-21%).

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 'overige' niet gezegd worden of dit forenzen of recreatieve reizigers zijn. Wat uit gebruikcijfers wel opvalt, is dat in het weekend het gebruik op streeklijnen en Qlinerlijnen is toegenomen t.o.v. 2019, dit zijn veelal recreatieve reizigers. Dit betreft naast Qliners en veel basislijnen in Drenthe bijvoorbeeld ook de lijnen 21 Assen – Emmen en 163 Groningen – Lauwersoog met veel recreatieve reizigers.



Kostendekkendheid

43,8%

Het kostendekkendheidspercentage is over 2022 uitgekomen op 43,8%. In 2021 was het percentage 38,2%. Dit percentage vormt de deling van de baten en lasten die werkelijk in 2022 zijn gerealiseerd. De realisatie over 2022 is 2,9% hoger uit t.o.v. wat we voor 2022 hadden begroot (primaire begroting)



14,2 g rkm

Duurzaamheid (CO2-uitstoot)

De duurzaamheid in gram CO2 per reizigerskilometer wordt voorafgaand aan een jaar berekend op basis van geprognoseerde 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 2022 is uitgekomen op 20,5 gr/km een daling van 81,7% t.o.v. de begrotingsdoelstelling voor 2022. De in de begroting 2022 opgenomen doelstelling was een reductie van -90% te realiseren.

Door de Coronamaatregelen zijn de inzet van het materieel en 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 81,7% CO2 bespaard is per reizigerskilometer komt doordat de vloot zeer schoon is: de helft van de bussen is volledig uitstootvrij (ZE) en het andere deel rijdt op HVO dat een CO2-reductie van ca. 80-85% kent t.o.v. reguliere diesel.

In vergelijking met vorig jaar is er sprake van een reductie van -13,5%. In 2020 werd een CO2-uitstoot van 23,7 gr/rkm gerealiseerd. De daling is verklaarbaar doordat er 4,4% meer reizigerskilometers zijn gereden t.o.v. vorig jaar. De uitkomst van de berekende uitstoot per rkm is daarmee weer gunstiger geworden.



196 ZE
53,7%

ZE bussen

Ten opzichte van 2021 zijn er in 2022 geen nieuwe elektrische bussen ingestroomd. Daarmee bleef het aantal ZE bussen in 2022 196 (164 elektrisch en 32 H2). De verhouding ZE versus HVO diesel bleef daarmee ook gelijk met 53,7%.



7,5

Klanttevredenheid

Op dit moment zijn de uitkomsten van de metingen over 2022 nog niet bekend.



100%

Gebiedsdekkendheid

Het OV-bureau realiseert de 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 periode tussen 07.00 en 24.00 uur. Een aantal buslijnen (alleen aanvullende lijnen) rijdt echter niet de gehele tijdsperiode van 07.00 - 24.00 uur; daar waar deze lijnen later beginnen dan 07.00 uur of eerder stoppen dan 24.00 uur biedt de hubtaxi een vervoeroplossing. De hubtaxi is vooral bedoeld om reizigers een vorm van vervoer naar een hub te bieden om van daaruit verder te reizen met het dan beschikbare openbaar vervoer. En uiteraard ook omgekeerd, om reizigers vanuit het openbaar vervoer een stukje natransport te bieden naar de voordeur. Met het reguliere openbaar vervoer dat rijdt volgens dienstregeling, aangevuld met de vraagafhankelijke hubtaxi, is de gebiedsdekkendheid gedurende de tijdsperiode 07.00 - 24.00 uur verzekerd. Van en naar de hub (OV- knooppunten) kan de reiziger tegen 1,5 x het OV-tarief reizen om van daaruit verder te reizen met het openbaar vervoer. In heel 2022 is sprake geweest van een actietarief van 1 x OV-tarief. Op deze manier zijn reizigers in staat gesteld om op een betaalbare manier toch overal te komen dan wel te vertrekken. De gebiedsdekkendheid is tijdens de Coronacrisis dan ook volledig intact gebleven.



89,3%

Punctualiteit

De punctualiteit is met 89,3% hoger dan de streefwaarde in de begroting 85%. Voor 2022 hadden wij nog geen streefwaarde voor punctualiteit opgenomen. Daarmee is 2022 het eerste volledige jaar dat we over de punctualiteit als indicator verantwoorden. Het cijfer voor punctualiteit is de resultante van de eisen die zijn gesteld aan vertrekpunctualiteit op beginhaltes, de punctualiteit op alle tussenliggende haltes en de aankomstpunctualiteit op de eindhaltes. De streefwaarde van 85% is mede gekozen omdat op tijd rijden niet alleen wordt bepaald door een goede dienstregeling en goede dienstuitvoering, maar ook door drukte op de weg, doorstromingsmaatregelen, etc. Denk nu bijvoorbeeld aan de werkzaamheden aan de Ring Zuid van Groningen. Dit zijn zaken die moeilijk te beïnvloeden zijn door het OV-bureau: 100% op tijd is daarmee nooit te bereiken.

2. JAARVERSLAG 2022

Het jaarverslag bestaat uit een aantal onderdelen. Als eerste is de programmaverantwoording opgenomen, die is verdeeld in zes onderdelen. De beschrijving geeft per onderdeel eerst de gestelde doelen aan zoals eerder opgenomen in de begroting 2022 en vervolgens de realisatie ('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:

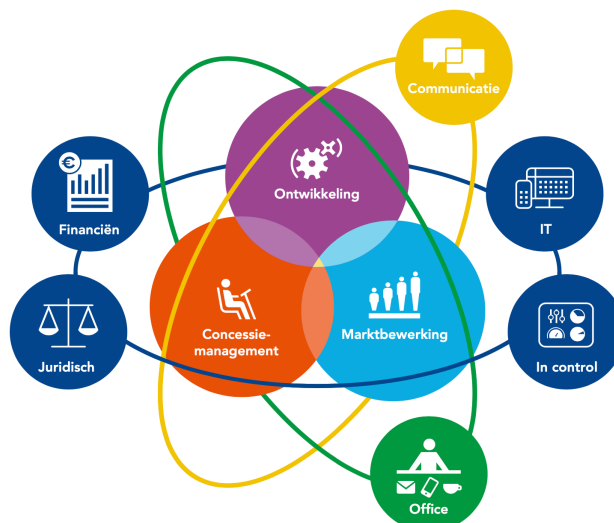
- Reizigerskilometers
- Klanttevredenheid
- Gebiedsdekkendheid
- Duurzaamheid
- Kostendekkendheid

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

Van deze zes onderdelen, zijn de eerste vijf teams binnen de organisatie van het OV-bureau. De verantwoording is beschreven vanuit het perspectief van de teamindeling.



Organisatiestructuur OV-bureau Groningen Drenthe

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.

Ontwikkeling die het reizen met OV beïnvloeden

Door Corona is sinds 2020 een belangrijk deel van de reisnoodzaak weggevallen door sluiting/beperking van school, werk, horeca en recreatiemogelijkheden, waardoor het totaal aantal reisbewegingen is afgenomen. Het toekomstige reisgedrag zal anders zijn dan in 2019 en 2020. Het aandeel woon-werk verkeer zal afnemen en het (relatief) aandeel recreatief verkeer toenemen, omdat de verwachting is dat thuiswerken in een bepaalde omvang zal blijven.

We zien een opleving van het milieubewustzijn. Dat kan zich vertalen in een aantal effecten: mensen kiezen voor duurzamere vormen van vervoer. Het OV, en zeker in onze regio met een groene vloot, is dan een goed alternatief voor de individuele auto. Op korte termijn wordt dit effect overschaduwd door corona, waardoor mensen behoefte hebben aan individueel vervoer.

Structureel zien we een trend van individueel naar deelvervoer. Tal van deelauto- en deelfietsinitiatieven komen op. In combinatie met OV ontstaan er mogelijkheden om de ketenreis te faciliteren.

De pandemie heeft een behoorlijke impact op het vervoersgedrag gehad. Het vertrouwen om in (overvolle) bussen en treinen te reizen is afgenomen. Mensen hebben geen controle over het gedrag van anderen, dat voelt onveilig en maakt het reizen onprettig. Verder blijkt uit onderzoek van de NS dat 29% niet te dicht bij medereizigers wil staan of zitten. Het niet weten of het druk is, maakt onzeker waardoor men op voorhand afhaakt.

Volgens onderzoekers mijden mensen op dit moment het OV omdat ze meer digitaal (thuis)werken. Ze zijn wel blijven reizen voor andere doeleinden, maar dan kiezen ze voor andere vervoermiddelen. Dit geldt voor 10-15% van de forensen. Mensen reizen niet per se minder, maar hun reisbewegingen (moment, modaliteit, doel) worden anders ingezet. Naast de investeringen in thuiswerkplekken, heeft ook een groep mensen een tweedehandsauto of e-bike gekocht. Men is gewend geraakt aan ander reisgedrag. Een voordeel van dit andere reisgedrag is dat de spitspiek afgevlakt en het systeem betaalbaarder wordt. Een afvlakking van de spitspiek, waardoor er een betere verspreiding is van reizigers over de dag, zorgt ervoor dat er meer ruimte in het OV komt en er meer afstand van medereizigers genomen kan worden.

Speciale aandacht is er nog voor studenten, de SOV-gerechtigden. Het MBO+/HBO en WO hebben ontdekt dat onderwijs op afstand goed functioneert en ingeregeld is, ook in een hybride vorm. Zeker de universiteit geeft aan dat vanaf september meer afstandscollages gegeven gaan worden. Dat heeft invloed op het reisgedrag van de SOV-gerechtigden.

Door de ontwikkeling van planning- en boeking-apps die de multimodale reis faciliteren wordt het gebruik van OV gestimuleerd en vallen drempels weg. Dat geldt ook voor de introductie van nieuwe betaalwijzen. Door de acceptatie van de pinpas als betaalmethode vallen ook op het gebied van betalen drempels weg. Je hebt immers geen lidmaatschapskaart van de club van OV-reizigers nodig (ook wel bekend onder de naam OV-chipkaart) om een reis te maken.

Segmentatie en doelgroepenkeuze

Naast geografie (met werkgebied de provincies Groningen & Drenthe) of demografie (bv op basis van leeftijd: de meeste reizigers zijn tussen 12 en 65 jaar) is de markt in te delen naar reisdoel. In dat geval ontstaan vier hoofdgroepen: studenten, scholieren, forensen en recreatieve reizigers.

Daarnaast kan er gekeken worden naar reisfrequentie om de markt te segmenteren:

- hoofdfrequente reizigers: meer dan 5 dagen per maand;
- middelfrequente reizigers: 1-5 dagen per maand;
- laagfrequente reizigers: minder dan 1 keer per maand.

Binnen deze segmenten, maar ook daarbuiten, kan de markt ingedeeld worden in groepen gebaseerd op leefstijl en waardenset. Hiervoor gebruikt het OV-bureau: mentality milieus die zijn ontwikkeld door Motivaction.

Uit de segmentatie volgen de belangrijkste doelgroepen voor het OV-bureau. Dit zijn:

- Forensen (25-65jr) die middel tot hoogfrequent reizen: meer dan 1 keer per maand.
- Studenten (16-25jr) met een studenten OV-weekproduct
- Scholieren (12-16jr) met een abonnement (hoogfrequent)
- Regelmatige recreatieve reiziger
- Incidentele reiziger

Leeftijdscategorie	<i>Forens</i>	<i>Scholier/student</i>	<i>Recreant</i>
12-25 jaar		xxx	x
25-67 jaar	xx/xxx		x
67 +			x/xx

x = laagfrequent / xx = middenfrequent / xxx = hoogfrequent

Bovengenoemde groepen bestaan uit bestaande reizigers, afgehaakte reizigers door corona (de niet-meer reizigers) en nieuwe reizigers (de nog-niet reizigers). Binnen deze doelgroepen focussen we ons met de communicatie op de moderne en traditionele burgerij en de postmaterialisten. Deze groepen worden gedreven door financiën: OV neerzetten als voordelig alternatief voor de (tweede) auto; of door milieu en duurzaamheid: De groene vloot van GD is het groene alternatief voor de auto.

Naast onze loyale reizigers, zijn er nog steeds veel mensen die niet (regelmatig) met het regionale OV reizen. Hierin kunnen we drie typen onderscheiden: de 'nog-niet reiziger', de 'niet-meer reiziger' en de incidentele reiziger. Voor deze typen is het belangrijk om doormiddel van promoties verleid te worden het OV (opnieuw) te proberen. Het doel van uitproberen is om mensen het OV te laten ervaren, wat leidt tot een betere waardering, waardoor mensen eerder geneigd zijn te kiezen voor het OV. Awareness campagnes en prijspromoties/voordeelacties moeten daarbij helpen. Het OV-bureau kiest hierbij voor een samenwerking met werkgevers om werknemers te bereiken en te overtuigen. Voor de recreatieve reizigers zijn er CT-kaartjes die via VVV's, hotels en andere partijen beschikbaar gesteld worden aan hun klanten. Daarnaast moet promotie ingezet worden om het idee achter de hubs en de frequente gestrekte lijnen meer onder de aandacht te krijgen. Een ander belangrijk onderdeel in de promotie van het OV is het duurzame karakter van het OV in Groningen en Drenthe.

Activiteitenplan

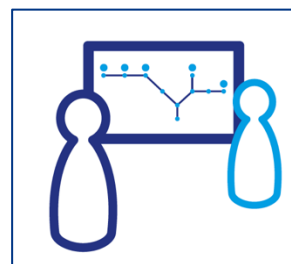
Hieronder staan de geplande activiteiten voor de periode 2022-2023.

Prijspromotie

Met prijspromotie zullen we reizigers stimuleren meer te gaan reizen en op andere momenten te reizen om zo de spitspiek af te vlakken en de door reizigers ervaren drukte in de bussen op een acceptabel peil te houden. De prijspromoties moeten afgestemd worden met Arriva (vanwege de gezamenlijke producten voor trein en bus) en met de Rijksoverheid in verband met de beschikbaarheidsvergoeding.

Keuzehulp in reis en prijs

Samen met Qbuzz willen we dat er prioriteit gegeven wordt aan de ontwikkeling van een app die de ketenreis goed inzichtelijk brengt en waar de reisopties goed in weergegeven worden. Ook wordt het plannen, boeken en betalen goed gefaciliteerd. Tegelijkertijd met de prijspromoties uit activiteit 1 gaan we, samen met Qbuzz, een keuzehulp ontwikkelen die de reiziger moet helpen het juiste product te kopen. Door keuzestress bestaat het risico dat reizigers afhaken nog voordat ze een vervoerbewijs gekocht hebben.



Faciliteren van nieuwe betaalmethoden en bijbehorende producten

We ontwikkelen nieuwe producten die horen bij het veranderde reisgedrag en de mogelijkheden die nieuwe betaalwijzen gaan bieden. Denk daarbij aan reizen op rekening, betalen met bankpas en MaaS toepassingen.

Bewustwordingscampagne gericht op gestrekte lijnen en hubs

We gaan een generieke campagne uitwerken die uitlegt dat we inzetten op snelle gestrekte lijnen, dat reizen via hubs voordelen biedt en dat de hubtaxi een prima aanvulling is om de reis naar de opstaphalte of van de uitstaphalte te maken. De campagne zal gericht zijn op de 'nog-niet reiziger', de 'niet-meer reiziger' en de bestaande reiziger die wellicht nieuwe gewoontes moet omarmen.

OV in nieuwbouwprojecten

Samen met projectontwikkelaars, gemeentes, makelaars gaan we inventariseren waar nieuwbouwprojecten gepland staan voor de komende jaren. We zullen de nieuwe bewoners dan vroegtijdig informeren over de OV-mogelijkheden zodat ze dat in hun overwegingen mee kunnen nemen.

Werkgeversbenadering

Zoals de afgelopen jaren zullen we samen met Groningen Bereikbaar de werkgevers benaderen met acties die inspelen op duurzame mobiliteit en bereikbaarheid. Door nieuwe mogelijkheden die Reizen op Rekening biedt maar die wij zelf nog niet ondersteunen, willen we samen optrekken met Groningen Bereikbaar en Arriva. Via-go kan daarbij een goed medium zijn om werknemers het OV te laten proberen.

Samenwerken met toeristische en recreatieve sector

We zien nu al een hoger OV gebruik voor recreatieve doeleinden dan voor woon-werkverkeer. Die lijn willen we verder uitbouwen door, samen met horeca, retail en entertainmentorganisaties in Groningen Stad bezoekers te stimuleren met het OV naar de stad te komen. Dit bevordert de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad. De autoluwe stad en parkeerproblematiek worden hiermee ook belicht. Ook zal er samenwerking worden gezocht met Marketing Drenthe en Marketing Groningen. De doelgroepen zijn hier de laagfrequente reizigers en 'nog-niet reizigers' die gewend zijn met de auto naar de stad te komen. Door deze campagne belichten we de voordelen van het OV gebruik: geen parkeerkosten, drukte en stress en wel gemak.

Imago van en vertrouwen in de bus

Imago speelt een grote rol bij het terugwinnen van de reiziger, waarbij veilig en aangenaam kunnen reizen de sleutels zijn. Het is belangrijk om een duidelijk beeld te krijgen hoe inwoners van Groningen en Drenthe kijken naar de bus in dit gebied. Wat is het imago van de bus en hoe tevreden zijn de inwoners over het busproduct dat wij aanbieden? In Q2 2021 is een onderzoek opgezet worden dat antwoord geeft op deze vragen. Dit onderzoek zal elk jaar herhaald worden om zo trends te kunnen registreren.



Uit bestaand onderzoek weten we dat de ervaren veiligheid in het OV op dit moment een drempel vormt om gebruik te maken van het OV. Het is dan ook verstandig om, na de lockdown, een actie als onderdeel van de informerende campagne over veiligheid in het OV te laten gaan. Het doel hiervan is om de reiziger, de nog-niet reiziger en de niet-meer reiziger te informeren en een positiever beeld te laten vormen van het busvervoer in de regio.

Realisatie

- In de rapportageperiode viel Operatie Julianaplein. Samen met Groningen Bereikbaar, Qbuzz, NS en Arriva is een campagne ontwikkeld: 'Hé autorijder, sta niet stil! Pak het OV.' Ook werden vijf streekbussen opvallend bestickerd met een oproep om de bus te pakken. In de aanloop naar de wegwerkzaamheden is een "Maar hoe dan?!"-video gemaakt die de bus als optie voor bezoek aan de stad via social media promootte. Door het OV-bureau werd de eerste versie van de campagne 'Kom als beste uit de bus' ingezet.
- In de periode mei-juni is een Europese aanbesteding gehouden voor een nieuw marketingcommunicatie- en een onlinemarketingbureau. Per 1 augustus zijn de bureaus Blauwe Zone en SocialMediaMen voor het OV-bureau aan het werk gegaan. Dit betekende dat er een pauze was in het ontwikkelen van nieuwe campagnes en acties. In de zomermaanden liepen de campagne Zomerbroezz'n, de actie P+R-kaartje voor 3 euro en de campagne 'Beste uit de bus'. De laatste campagne is erop gericht om mensen die nog niet zo bekend zijn met het OV te attenderen dat de beste opstaphalte mogelijk iets verder weg ligt, maar dat je daarmee sneller op de plaats van bestemming bent. Deze campagne was een uitwerking van de bewustwording van gestrekte lijnen.
- Samen met communicatiebureau Blauwe Zone werken we aan een nieuwe merkidentiteit voor de bus. Er is een nauw verband met de opgave 'Reiziger centraal' omdat we aan de hand van dit proces komen tot een aangepaste missie, visie en marketing- en communicatiestrategie. Het resultaat is een imago- en bewustwordingscampagne met focus op Q-link en Qliner.
- Om het openbaar vervoer op de agenda te krijgen bij beleidsmakers, projectontwikkelaars en makelaars, maken wij een voorstel (bidbook) voor het OV-aanbod bij de landelijke woningbouwopgaven. Realisatie van het bidbook is gepland in Q2 2023.
- Zorgpunt is de kaartverkoop via de website van Qbuzz. Deze procedure is erg omslachtig. Een consument moet 9 stappen doorlopen voordat het betreffende kaartje in bezit is. We gaan met Qbuzz in overleg om het aanschafproces te vereenvoudigen en klantvriendelijker in te richten.

Marketingonderzoek

Naast twee klanttevredenheidsonderzoeken per jaar (1e kwartaal en 3e kwartaal) worden via het Digitaal reizigerspanel (DRP) enquêtes uitgezet over de dienstregelingswijzigingen in december en is er ruimte voor extra enquêtes over onderwerpen die op dat moment relevant zijn (2e en 4e kwartaal). De resultaten uit het DRP en die van de landelijke OV-Klantbarometer 2021 worden geanalyseerd en leiden tot adviezen voor marketingcommunicatie en waar relevant voor het concessie management en ontwikkeling.

Het in 2019 gestarte belevingsonderzoek (nulmeting) zal zodra dat kan een vervolg krijgen. De uitkomsten daarvan leiden tot adviezen voor marketingcommunicatie en waar relevant voor het concessie management en ontwikkeling. Er is voortdurende aandacht voor het segmenteren van doelgroepen en het zo zorgvuldig mogelijk afstemmen van de communicatieboodschap op specifieke groepen. Per campagne wordt bekeken op welke doelgroep deze het best gericht kan worden en wat de media-inzet, 'tone of voice' en 'call to action' moet zijn.

Doelstellingen zijn:

- In 2022 het terugwinnen van reizigerskilometers naar een niveau van tenminste 75% t.o.v. 2019.
- nieuwe reizigers trekken, vooral in de doelgroep sociaal-recreatief
- de reiziger terugwinnen door drempels te verlagen:
 - op korte termijn, drie maanden na opheffen lockdown inzetten op prijspromoties
 - op langere termijn het plannen, boeken en betalingsproces vergemakkelijken
- inwonerstevredenheid jaarlijks meten en dichter bij de waardering van klanten krijgen
- kennis over het netwerk, met een focus op hubs, HOV-lijnen en ketenreizen, onder inwoners van Groningen en Drenthe vergroten

Realisatie

• Digitaal reizigerspanel (DRP)

In september is een campagne gestart om nieuwe leden te werven zodat door de omvang van het DRP de betrouwbaarheid van klantonderzoeken kan verbeteren. In juli en november 2022 heeft een KTO (klanttevredenheidsonderzoek) plaatsgevonden. In november konden er voor de eerste keer ook respondenten mee doen aan het KTO die niet in het DRP zitten. Dit kon door in de bus een QR-code te scannen. De resultaten zijn daardoor niet 1-op-1 te vergelijken. In juli gaven reizigers de bus in Groningen en Drenthe een 7,6 als gemiddeld cijfer, terwijl de laatste rit met een 7,9 beoordeeld werd. In november is het gemiddelde tevredenheidscijfer gedaald naar een 7,3 voor zowel de algemene tevredenheid als de tevredenheid over de laatste rit. De belangrijkste reden voor de daling in tevredenheid is te vinden in de betrouwbaarheid van het bussysteem: de mate waarin busritten uitvallen. Het laagste cijfer hierop werd gegeven door jonge (20-29 jaar) en hoogfrequente reizigers. Overall lag de tevredenheid bij studenten en forensen onder de 50 jaar die reisden in Groningen het laagst. Het niet op orde hebben van de basis, niet voldoen aan de dienstregeling, heeft een grote impact op de tevredenheid. Er moet de komende tijd flink gewerkt worden aan de basis weer op orde krijgen, om weer toe te kunnen werken naar een groei in tevreden reizigers.

Het contract met Moventum, uitvoerder van het DRP, loopt af in Q2 2023. Via een Europese aanbesteding wordt een nieuwe leverancier geworven.

• Belevingsonderzoek

Eind 2021 heeft er een belevingsonderzoek plaatsgevonden onder busreizigers. Uit het onderzoek is de bevestiging gekomen dat sfeer en comfort een grote invloed hebben op de waardering van het voertuig. Op de aspecten sfeer en schoon is nog ruimte om winst te behalen. Eind 2023/begin 2024 wordt de eerste instroom van nieuwe elektrische bussen verwacht. Voor de keuzes in interieur en exterieur is er rekening gehouden met dit resultaat. Na instroom van de bussen zal er een nieuwe meting plaatsvinden om het effect van een aangepaste sfeer en comfort te meten.

• Inwonertevredenheidsonderzoek

Eind 2021 heeft er voor het eerst een inwonertevredenheidsonderzoek plaatsgevonden. Digitaal is er een representatieve groep inwoners gevraagd naar het imago van de bus en naar de tevredenheid over de bus. Dit is een breder onderzoek dan het KTO, aangezien ook niet busreizigers ondervraagd zijn. Veel inwoners van Groningen en Drenthe zien wel eens een bus reizen. Ze denken bij de bus vaak aan duur, al is er ook veel onduidelijkheid over de reiskosten. Deze bevinding nemen we mee in onze marketing en communicatie.

Verder weten we uit het onderzoek dat een groot deel van de inwoners onze communicatie niet (bewust) ziet. Hier werken we aan door ons kanaleninzet meer divers te maken. Een ander leerpunt uit het onderzoek is dat er nog een grote groep niet busreiziger is die wel open staat om eens met de bus te gaan reizen. Eind 2022 is het onderzoek herhaald en hebben we op deze groep doorgevraagd wat er nodig is om ze wel de bus in te krijgen. Resultaten hiervan worden in maart 2023 verwacht.

- Excap (met Qbuzz)

Samen met Qbuzz en Excap werken we aan imago- en tevredenheidsonderzoeken. Dit doen twee keer per jaar, aan de hand van focusgroepen en door het verspreiden van online enquêtes. Deze onderzoeken vinden plaats onder zowel reizigers als niet-reizigers. In Q4 2022 heeft het meest recente onderzoek plaatsgevonden. De resultaten van dit onderzoek bevestigen de belangrijkheid van een solide basis. Men wil niet te veel moeten nadenken of onzekerheid hebben tijdens de reis. De reiziger is pas tevreden zodra de solide basis klopt, als er iets ontbreekt zal een sterk ontevreden gevoel ontstaan. Echt enthousiast krijg je de reiziger door een aangename ervaring te bieden. Hierbij is een belangrijke rol weggelegd voor de chauffeur.

Financiën

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

Bedragen * € 1.000,-

	Realisatie 2021	Primaire begroting 2022	Actuele begroting 2022	Realisatie 2022	Vershil
Lasten					
Marktonderzoek	114	76	66	59	7
Marktontwikkeling	17	96	70	46	24
Tarieven en vervoerbewijzen	6	21	10	3	7
Totaal lasten	138	193	146	107	39
Baten					
Marktwerking	1	-	-	-	-
Totaal baten	1	-	-	-	-
Saldo	-137	-193	-146	-107	39

Het saldo van marktwerking valt € 39K positiever uit dan is begroot. Dit kan als volgt worden verklaard:

Lasten

Per saldo is € 39K minder uitgegeven voor marktwerking dan geraamd. De reguliere uitgaven voor marktwerking waren lager dan begroot doordat vanwege de Coronacrisis begin 2022 beperkende maatregelen golden en verschillende marketingactiviteiten zijn stil gelegd of opgeschort.



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 en de gemeente Groningen. Dit beleid is gericht op verbetering van de bereikbaarheid van de steden en ontsluiting van het landelijk gebied. 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.

Strategische innovatie

Openbaar vervoer is geen doel op zich maar een onderdeel van een mobiliteitssysteem om de burgers van Groningen en Drenthe te faciliteren in hun ontplooiingsmogelijkheden en daarbij horende mobiliteitsbehoefte. Juist het zo naadloos mogelijk aansluiten van het openbaar vervoer op het gehele mobiliteitssysteem is essentieel om in deze mobiliteitsbehoefte te voorzien. Om de kwaliteit (snelheid en betrouwbaarheid) van openbaar vervoer te verbeteren en de exploitatie te optimaliseren werkt het OV-bureau samen vervoerders en met wegbeheerders aan voor reizigers optimale OV-infrastructuur. Samen met provincies werkt het OV-bureau aan de uitrol en doorontwikkeling van het hubprogramma om voor de reizigers een drempelloze ketenreis te kunnen bieden. In 2022 zullen Maas-apps het maken van ketenreizen verregaand vergemakkelijken in het makkelijker maken van plannen en betalen van reizen, ook met het OV-systeem.

Doelstellingen hierbij zijn:

- Optimale ruimtelijke en infrastructurele randvoorwaarden (helpen) creëren voor een goed en efficiënt OV-systeem met een hoog gebruik en tevreden reizigers.
- MaaS-apps om aansluiting van zoveel mogelijk verschillende mobiliteitsaanbieders te integreren in een app voor plannen en betalen.
- Verbinding leggen tussen investeringen in infrastructuur en de exploitatie van OV.
- Doorstroming bij file te bevorderen door op A-wegen bus op de vluchtstrook te laten rijden.
- Bijdragen aan de mobiliteits- en OV-visies van de deelnemers door te faciliteren bij het vormgeven van de 'systeemsprong' met het groeiende (H)OV-gebruik.
- Het verder uitrollen van het hubnetwerk, het doorontwikkelen van het hubconcept en het verder optimaliseren van bestaande voorzieningen/infra op de bestaande hubknooppunten.
- Intensieve samenwerking met gemeenten en andere wegbeheerders gericht op verbetering van OV-infrastructuur en doorstroming.
- Verdergaande verduurzaming van de busvloot in Groningen en Drenthe. Waar nog dieselbussen op HVO rijden worden plannen ontwikkeld om meer zero emissie bussen in te zetten. In 2022 moet dit leiden tot een roadmap Zero Emissie 2022-2030.
- Verbinding zoeken met verduurzaming wagenparken van gemeenten en taxi en hulpverleningsdiensten.
- Bijdragen aan (strategische) afstemming grote projecten, zoals Zuidelijke Ringweg en Stationsgebied Groningen.

Realisatie

- Het OV-bureau is intensief betrokken bij de werkzaamheden aan de Ring Zuid, en specifiek de 13-weekse stremmingen van dit voorjaar. Intensieve samenwerking heeft ervoor gezorgd dat de effecten op het busvervoer beperkt zijn gebleven.
- Het OV-bureau neemt deel in de landelijke BRT-werkgroep (Bus Rapid Transit) waar nieuwe projecten op het gebied van snelwegbussen worden onderzocht. Het Qliner en Q-link netwerk in Groningen Drenthe is hierbij een voorbeeld.

- Samen met Qbuzz is de Business Case Zero Emissie (BuCa ZE) ontwikkeld waarbij door middel van versnelde verdergaande verduurzaming exploitatiekosten kunnen worden verlaagd. In november 2022 heeft het DB ingestemd met de BuCa ZE, hierdoor stromen de komende twee jaar 158 nieuwe zero emissie bussen in als vervanging van de huidige HVO-bussen, 9 dubbeldekkers en 25 streekbussen blijven op HVO rijden, de rest van de vloot is dan volledig zero emissie.
- Het hubprogramma is nu ondergebracht bij de provincies Drenthe en Groningen, het OV-bureau blijft betrokken bij het Hub-kernteam.
- De lancering van de MaaSapp (Glimble) heeft plaatsgevonden, plannen en betalen voor OV, met een aantal toegevoegde modaliteiten, zoals deelscooters.
- Binnen het Europese project JIVE2 wordt (internationaal) kennis gedeeld over de implementatie van waterstofbussen.
- Het OV-bureau neemt deel in diverse landelijke overleggen over verduurzaming.
- Het OV-bureau is nauw betrokken bij de voorbereiding van de BVOV (beschikbaarheidsvergoeding OV) regeling 2022 en TVOV2023 en de (bestuurlijke) overleggen daaromtrent.

Ontwikkeling 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. Naar aanleiding van de coronacrisis wordt de dienstregeling veel *adaptiever* opgezet, dat wil zeggen dat veel makkelijker kan worden ingespeeld op veranderende reispatronen en reizigersaantallen. In 2022 ontwikkelen we plannen om reizigers zo snel mogelijk terug te laten komen en ook nieuwe klantgroepen aan te spreken. 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 een adaptieve dienstregeling 2023 waarbij extra vraag naar vervoer gefaciliteerd moet worden door doorontwikkeling HOV (Qliner en Q-link).
- Meedenken in de doorontwikkeling van Publiek Vervoer en zorgen voor een goede aansluiting tussen OV en te ontwikkelen Publiek Vervoer pilots op de hubs.
- Vervolmaken van het OV-netwerk conform de Omgevingsvisies van de provincies Groningen en Drenthe en de mobiliteitsvisie van de gemeente Groningen.
- Hubtaxi als first en last mile een volwaardige plek in het mobiliteitsnetwerk te geven.

Realisatie

- Voor de periode van 13-weekse stremming van het Julianaplein is er een dienstregeling ontwikkeld die beter in staat is vertragingen op te vangen en geïsoleerd te houden tot een lijn. Deze heeft goed gewerkt. Het OV heeft wel hinder ondervonden, met name in de zuidelijke stadswijken van Groningen.
- Samen met Groningen Bereikbaar is sterk ingezet op goede communicatie en aantrekkelijke tarieven om de overstap op OV te promoten. Zo was het maandabonnement goedkoper en was de P+R voor half geld (3 i.p.v. 6 euro).
- Na het opheffen van de beperkingen op OV-gebruik is de dienstregeling weer opgeschaald op de plekken waar dat nodig was. Eind 2022 zaten we weer op 96% van de dienstregeling van 2019.
- De groei van het gebruik voor de zomer heeft doorgezet naar ruim 80% van het vervoer van voor corona, we zien in september en oktober echter wel een afvlakking van de groei, de reizigerskilometers zijn bijna 90% t.o.v. voor Corona.
- De eerder gesignaleerde verschuiving van werk en onderwijsgerelateerd naar meer sociaal-recreatief vervoer, ook in de weekenden zet door. In de weekenden zitten de bussen relatief voller dan door de week. Opvallend

is dat zowel studenten als werkenden minder reizen dan voor corona. Er zijn niet zozeer minder gebruiker, de gebruikers die er zijn reizen minder per hoofd,

- Er is een nieuwe dienstregeling 2023 ontwikkeld en in september 2022 vastgesteld. Dit is later dan normaal vanwege de onduidelijkheid met betrekking tot rijksondersteuning voor 2023 in combinatie met de sterk gestegen kosten voor energie en personeel. Naar aanleiding van de financiële uitdaging die dat met zich meebrengt, is samen met Qbuzz en gemeenten een voorstel voor aanpassing van de dienstregeling 2023 ontwikkeld, waarbij er bezuinigd wordt. De meeste klachten zijn er over een op te heffen Friese lijn die het dorp Een treft en over lijn 68 in Den Andel. De routewijziging Den Andel is inmiddels van tafel. We overleggen waar mogelijk met gemeenten en wijk- en buurtorganisaties over alternatieven.

Zorgpunten realisatie

- Afvlakking van het terugkeren van reizigers in het OV-systeem
- Na de 13-weekse stremming van het Julianaplein van het voorjaar 2022 is er minder aandacht bij betrokken wegbeheerders voor de afstemming van werkzaamheden waardoor het OV niet altijd het gewenste niveau van dienstverlening heeft
- Een toenemend ziekteverzuim bij de vervoerder en de uitstroom van chauffeurs uit de sector zorgt voor problemen bij de uitvoering: het lukt niet om alle geplande ritten en versterkingsritten te rijden.
- De dienstregeling 2023 voldoet niet op alle momenten en op alle lijnen aan de minimum kaders van de omgevingsvisie.

Reisinformatie – NDOV

Essentieel voor een goed(werkend) OV-systeem is tijdig de juiste reisinformatie te verstrekken aan de reizigers. De Nationale Databank OV (NDOV) is de spil in het landelijke OV-informatienetwerk. Met een goede interactie tussen de vervoerder, het NDOV en het OV-bureau (namens de provincies) wordt gestreefd naar een zo betrouwbaar en actueel mogelijke reisinformatie voor de reiziger.

Doelstellingen hierbij zijn:

- 99,5% van alle getoonde dynamische reisinformatie is volledig en correct.
- De Dynamische informatie (DRIS) te verbeteren in de provincies Groningen en Drenthe door een goede belangenvertegenwoordiging op basis van het leveren van datakwaliteit verbeterende inbreng.
- Vindbaarheid vraagafhankelijke diensten verbeteren door open standaard voor deze producten te ontwikkelen, in samenwerking met NDOV.
- Ontwikkeling nieuwe generatie van DRIS-panelen en implementatieplan hiervoor.

Realisatie

- Qbuzz Groningen Drenthe scoort hoog op de KPI's bij DOVA voor dynamische reisinformatie. Helaas lukt het nog niet om in alle bijzondere of minder voorziene situaties, bij verstoringen van de gebruikelijke dienstregeling, de reisinformatie volledig, begrijpelijk en tijdig te verstrekken. In DOVA verband is daarvoor een langer lopend project met de naam reisinformatie bij verstoringen. In overleg met vervoerders en loketten (en de reisplanners zoals 9292OV) worden gezamenlijk plannen gemaakt om de hele reisinformatieketen goed te laten functioneren.
- Samen met provincies en gemeente Groningen is een aanbestedingsstrategie opgesteld voor de continuering van DRIS na dec 2023, als het huidige contract afloopt. De voorkeur lijkt hierbij binnen de beschikbare financiële middelen te liggen op een aanbesteding die uitgaat van de bestaande DRIS-palen en deze zoveel als mogelijk gedurende minimaal 6 jaar 'in de lucht' te houden.
- Het landelijke traject over verbetering van de datakwaliteit loopt door, binnen het OV-bureau is een traject gestart om handhavend op te treden m.b.t. datakwaliteit voor zover oorzaak van achterblijven bij Qbuzz ligt.

Consumentenplatform

Het OV-bureau zorgt ervoor dat consumentenplatforms tijdig worden betrokken bij advisering en faciliteert de consumentenplatforms met een onafhankelijk secretaris.

Realisatie

- De consumentenplatforms in Groningen en Drenthe hebben geadviseerd over de dienstregeling en de tarieven. Het is prettig om na Corona weer fysiek bij elkaar te komen.

Kwaliteitsimpuls

In 2018 zijn door het bestuur van het OV-bureau financiële middelen vrijgemaakt ten behoeve van het meerjarig geven van een kwaliteitsimpuls in het OV-systeem in de provincies Groningen en Drenthe. Een kwaliteitsimpuls door het verbeteren van de chauffeursvoorzieningen, aanschaf van extra DRIS-panelen ten behoeve van de hubs, bestedingen inzake verduurzaming. De vrijgemaakte kwaliteitsimpuls middelen zijn ondergebracht in een speciaal hiervoor gevormde bestemmingsreserve van waaruit de lasten worden gedekt. Het BBV schrijft voor deze middelen wel jaarlijks via de exploitatiebegroting te verantwoorden.

Realisatie

De besteding van de middelen voor het chauffeursverblijf zijn afhankelijk van het tempo van realisatie van het nieuwe hoofdstation in Groningen. Recent heeft de projectorganisatie bekend gemaakt dat de afronding naar achteren schuift in de tijd. Hetzelfde geldt voor de aanleg van elektrische infrastructuur op het Hoofdstation. De besteding van de middelen voor verdergaande verduurzaming kan nu plaatsvinden nu het DB heeft ingestemd met de BuCa ZE.

Financiën

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

Bedragen * € 1.000,-

	Realisatie 2021	Primaire begroting 2022	Actuele begroting 2022	Realisatie 2022	Vershil
Lasten					
Ontwikkeling dienstregeling	38	25	15	18	-3
Strategische innovatie	17	154	70	83	-13
Reizigersinformatie en haltebeleid	322	174	354	262	92
Onderzoek	47	51	45	51	-6
Consumentenplatform	41	51	42	43	-1
Kwaliteitsimpuls bijdragen Hubs, stallingen en chauffeurs	174	500	-	-	-
Totaal lasten	639	953	526	457	69
Baten					
Ontwikkeling	-	-	-	-	-
Reizigersinformatie en haltebeleid	188	-	190	190	-
Totaal baten	188	-	190	190	-
Saldo	-451	-953	-336	-267	69
Onttrekking bestemmingsreserve kwaliteitsimpuls	174	500			-
Saldo na onttrekking bestemmingsreserve	-277	-453	-336	-267	69

Het saldo op ontwikkeling valt €69K positiever uit dan begroot.

Lasten

De uitgaven voor ontwikkeling zijn op totaalniveau op realisatiebasis lager dan geraamd. Ook hier zijn sommige projecten niet uitgevoerd of opgeschort als gevolg van de Coronacrisis.



2.1.4 Concessiemanagement

Het team concessiemanagement is verantwoordelijk voor onder andere het concessiebeheer van de GD-concessie en het contractbeheer van het vraagafhankelijk vervoer (o.a. hubtaxi) en buurtbussen via Publiek Vervoer. Om dit beheer goed te kunnen uitvoeren is kwalitatief hoogwaardige OV-data nodig. Dit is ook een essentiële verantwoordelijkheid van het team concessiemanagement. Daarnaast is het team verantwoordelijk voor het goed functioneren van de reisinformatiesystemen, het beheer van het vastgoed dat in eigendom is van het OV-bureau en voor de sociale veiligheid.

Concessiebeheer GD-concessie

In de huidige GD-concessie wordt door het OV-bureau op continue basis systematisch de kwaliteit van de dienstverlening van de vervoerder getoetst aan de concessieafspraken. Daarvoor heeft het OV-bureau een werkwijze ontwikkeld waarbij de vervoerder frequent (continu tot maandelijks) en op proactieve wijze verantwoording aflegt aan het OV-bureau over zijn gehaalde en niet gehaalde prestatieafspraken met betrekking tot de concessievoorwaarden. Het OV-bureau kijkt naast dit verantwoordingproces van de vervoerder, zelf mee in de eigen informatiesystemen (met data uit verschillende bronnen, o.a. van de vervoerder) en toetst daarbij of de vervoerder voldoet aan de gestelde prestatieafspraken. Zo nodig worden in samenspraak met de vervoerder maatregelen afgesproken om de kwaliteit van de dienstverlening verder te verbeteren.

Doelstelling voor het beheer van de GD-concessie 2020 is om de uitvoeringskwaliteit continue te monitoren op o.a. punctualiteit, busaansluitingen, rituitval en klachtenmanagement.

Voor het jaar 2022 betekent dit:

- Vertrekpunctualiteit: vanaf beginpunt en knooppunten (o.a. hubs) moet de bus in minimaal 95% van de gevallen vertrekken op of na de op halte aangegeven vertrektijd. Vertrekpunctualiteit is een essentieel onderdeel van de algehele punctualiteit (beleidsindicator, voor 2022 vastgesteld op 85%). Te vroeg vertrekken is één van de grootste ergernissen van reizigers en moet daarom tot een minimum worden beperkt.
- Busaansluitingen: voor gegarandeerde aansluitingen geldt dat deze in 95% van de gevallen daadwerkelijk wordt gerealiseerd.
- Rituitval: maandelijks is de verwijtbare rituitval maximaal 0,2%.
- Klachtenmanagement:

- 98% van de binnengekomen klachten wordt binnen 72 uur door Qbuzz inhoudelijk afgehandeld.
- Tweedelijnsklacht: als een klacht in de ogen van de reiziger niet voldoende wordt beantwoord of als de klacht herhaaldelijk optreedt, kan de reiziger een tweedelijnsklacht indienen bij het OV-bureau. In 2022 komen slechts 3 tweedelijns klachten binnen bij het OV-bureau.

Realisatie

- Punctualiteit, rituitval, inzet juiste voertuigen en klachten vormen vaste onderwerpen van het maandelijks concessieoverleg. Daarbij brengt Qbuzz verslag uit van de resultaten van de afgelopen maand en deelt het OVB haar eigen analyses. In vergelijking met 2021 (1533 klachten) is het aantal klachten in 2022 meer dan verdubbeld (3255).
- Wat nieuw is, is de hoeveelheid klachten over "bus niet geweest" (zie Klachtenmanagement). Uiteraard is iedere klacht er een teveel en zijn waar nodig extra maatregelen getroffen om de kwaliteit van de dienstverlening te borgen en te verbeteren. Het aantal tweedelijnsklachten binnengekomen bij het OV-bureau bedraagt 6 en gaat met name over uitval van bussen. Opvallend is dat de tweedelijnsklachten vrijwel allemaal in het laatste kwartaal 2022 zijn ingediend.
- Uit de data blijkt dat nog zo'n 3,4% van de bussen op beginhaltes of knooppunten te vroeg is vertrokken. Dit valt ruim binnen de gestelde norm en is nog nooit zo laag geweest. Te vroeg vertrekken is één van de vaste onderwerpen voor het wekelijks operationeel overleg.

- Rituitval is volgens onze gegevens dit jaar gestegen van 3% vorig jaar tot 4,9%. Vooral in het laatste kwartaal van 2022 zijn veel ritten uitgevallen door een hoog ziekteverzuim en door hoger dan normale uitval van elektrische en waterstofbussen.
- Wat opvalt in het **klachtenmanagement**, is dat reizigers veel last hebben gehad van rituitval en niet tijdig op school of werk konden komen. Het uitvallen van ritten heeft een aantal oorzaken. Ten eerste was er sprake van een hoog en langdurig ziekteverzuim van chauffeurs vanwege Corona(-isolatie), griep en klachten van het bewegingsapparaat en mentale klachten als nasleep van de coronaperiode. Daarnaast was er sprake van een structureel personeelsgebrek doordat uitzendkrachten elders zijn gaan werken en vaste chauffeurs hun vakantiedagen moesten opnemen die ze tijdens de coronaperiode niet op hadden kunnen nemen. Omdat het ziekteverzuim fors was kon de reguliere dienstregeling op bepaalde momenten niet geheel worden uitgevoerd en voor het evenementenvervoer en nachtbusvervoer was het helemaal passen en meten. Een andere reden voor de hogere uitval was het laten vervallen van sterk vertraagde ritten door infrastructurele maatregelen. Zo hebben de werkzaamheden aan het Julianaplein en de (gedeeltelijke) stremming geleid tot vertraging en is verder in het hele gebied is aan de weg gewerkt wat heeft geleid tot stremmingen en omleidingen die extra rijtijd kosten. Ook de staking in het laatste kwartaal van 2022 heeft geleid tot rituitval.
- Verder lijken reizigers en medeweggebruikers na de coronaperiode meer gevoelig te zijn voor (gepercipieerd) onjuist (rij)gedrag van de ander, eisen voorrang op en geven anderen minder ruimte geven. Dit heeft ertoe geleid dat de één na grootste categorie van klachten gaat over houding en gedrag van chauffeurs.
- N.a.v. de rituitval heeft Qbuzz maatregelen genomen om oorzaken tegen te gaan. Inzet op werving extra personeel en vooral inzet op verzuimbegeleiding moet ervoor zorgen dat rituitval door personeelstekort wordt teruggedrongen. Verder heeft Qbuzz een landelijke contractmanager op de verstoringen van de laadpalen gezet, en er is een nieuwe wagenparkmanager aangetrokken waarmee de rituitval als gevolg van storingen in de laadinfrastructuur teruggebracht moet worden.

Aandachtspunten

Het hoge ziekteverzuim bij Qbuzz heeft geleid tot een verslechterde kwaliteit van de dienstverlening. De dienstregeling is afgeschaald om de betrouwbaarheid te kunnen garanderen. Daarnaast is de werkdruk onder de chauffeurs die nog wel rijden erg hoog.

Contractbeheer vraagafhankelijk vervoer

Het beheer van het vraagafhankelijk vervoer (hubtaxi) en buurtbussen wordt uitgevoerd door Publiek Vervoer. 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. Het vervoer wordt beheerd door de beheerorganisatie van Publiek Vervoer die in opdracht van de partijen (alle gemeenten in Groningen en Drenthe) werkt. Als deelnemer in Publiek Vervoer is het OV-bureau vertegenwoordigd in het bestuur van Publiek Vervoer.

In 2021 wordt een start gemaakt met de MaaS-pilot. Samen met de provincies Groningen en Drenthe en Publiek Vervoer wordt met de MaaS-aanbieder een platform gecreëerd waar de mobiliteitsaanbieders hun vervoer aanbieden. Reizigers kunnen via het platform hun reis plannen, boeken en betalen. De pilot eindigt in principe eind 2022. Daarna moet de MaaS-aanbieder het project eigenstandig door kunnen zetten zonder subsidie.

Realisatie

- In Q4 2021 zijn mystery guest metingen gehouden op de hubtaxi om de uitvoeringskwaliteit te monitoren. Met de resultaten daarvan zijn de regiovervoerders in het 1e kwartaal van 2022 bezig gegaan met een

kwaliteitsverbetering. De nadruk lag daarbij op het vergroten van de betaalmogelijkheid met de pinpas. Uit het onderzoek bleek dat bestaande pinapparatuur gevoelig was voor storingen en het kwam te vaak voor dat er op hubtaxiriten geen apparatuur aanwezig was. De verbetermaatregelen hebben geleid tot een hogere beschikbaarheid van pinapparatuur op de hubtaxiriten. De oorzaak voor storingen is vooral gelegen in de slechte verbindingsmogelijkheden in bepaalde gebieden (zgn. blackspots). Deze verstoringen zijn niet zomaar op te lossen en mede afhankelijk van de telecomaanbieders.

- In 2022 zijn wederom in Q4 mystery guest metingen gedaan op de hubtaxi. Regelmatige controle op de uitvoeringskwaliteit blijft belangrijk omdat aandachtsgebieden kunnen verschuiven. Het aanbieden van de mogelijkheid tot pin betaling blijft een uitdaging voor de vervoerders. De meetresultaten zijn aanleiding om een volgende kwaliteitsmeting al in Q1 van 2023 uit te voeren.
- Arriva is samen met Publiek vervoer (in het kader van de MaaS-pilot) begonnen om de Wmo-ritten en de hubtaxiriten in de MaaS-app te implementeren. Hiermee moet het voor de (beperkte)reiziger nog makkelijker worden om een totale reis met voor- en natransport te plannen, boeken en betalen. Technische problemen hebben ertoe geleid dat de implementatie is uitgesteld tot januari 2023.
- Het aantal hubtaxiriten in 2022 met bijna 65% is gestegen t.o.v. 2021. In 2022 zijn 25.566 hubtaxiriten uitgevoerd terwijl in 2021 het aantal hubtaxiriten beduidend lager was, nl. 15.550 ritten.
- Het aantal reizigers in buurt- en stadsbussen loopt geleidelijk op tot zo'n 80% van aantal reizigers in 2019. Er zijn echter wel verschillen. Een aantal buurtbussen blijft achter qua reizigersaantallen. Vooral de buurtbussen met stadslijnen lijken niet terug te komen op de 2019 reizigersaantallen. Buurtbusverenigingen blijven daarnaast moeite houden met het vinden van voldoende vrijwilligers. Verder wordt met de buurtbusverenigingen en Publiek Vervoer gesproken over de toekomstige rol van de buurtbussen in de publieke mobiliteit.

Datacare

Zowel voor de uitvoering van het concessie management als voor het contractbeheer van het vraagafhankelijk vervoer is kwalitatief hoogwaardige data van essentieel belang. Een goed beheer van de OV-data is cruciaal voor het goed kunnen functioneren van het OV-bureau. In de periode van eind 2019 - begin 2020 is hiervoor een nieuwe OV-database en een op de concessievoorwaarden toegesneden OV-dashboard ontwikkeld die actueel inzicht biedt in de OV-prestaties van de vervoerder. Waar mogelijk (binnen de juridische- en marktmogelijkheden) wordt deze OV-data opengesteld aan iedereen die hierin is geïnteresseerd (het open dataconcept). De zorg voor deze OV-data, database en dashboard is vervat in onze 'datacare'.

Hiermee wordt het volgende nagestreefd:

- Bewaken inkomende informatiestromen en –bronnen van vervoerders en landelijke databronnen.
- Zorgdragen voor en waarborgen van de validiteit, betrouwbaarheid en kwaliteit van de OV-data.
- Het beschikbaar stellen (binnen de juridische- en marktmogelijkheden) van data aan iedereen die hierin geïnteresseerd is (het opendata concept).

Voor 2021 wordt vooral ingezet op stabilisatie van de kwaliteit van de geleverde OV-data. Vanaf 2022 wordt de koppeling gezocht met verschillende databronnen van buiten de organisatie (zoals CBS en NDW). Hiermee kan meer een betere informatie worden verkregen waarmee een vervolgstap kan worden gezet in de realisatie van het informatiegestuurd werken (van reactieve monitoring naar voorspellend beleid).

Realisatie

Samen met de datapartners wordt continu gewerkt aan de juistheid en volledigheid van de data en de betrouwbaarheid van het data-inname proces. De levering en verfijning van de vereiste basisdata is op orde. In het kader van informatie gedreven werken geven we m.b.v. de data sturing aan de verschillende in de begroting opgenomen KPI's.

Reisinformatie - beheer

Het beheer van reisinformatie is van belang om de reizigers te kunnen voorzien van actuele reisinformatie (waar kan men instappen en hoe laat?). 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 er niet alleen op toe dat deze dynamische reizigersinformatie volledig, tijdig en juist als open data wordt aangeleverd bij de NDOV-loketten, maar ook dat deze informatie op een juiste wijze wordt getoond op de DRIS-panelen in de regio. Deze data wordt overigens 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). Daarnaast stuurt het OV-bureau de contractant (SPIE) aan die zorg draagt voor het beheer en onderhoud van de DRIS-panelen zelf.

Voor het jaar 2022 betekent dit:

- Het verder toepassen van de mogelijkheden die actuele reisinformatie biedt zoals:
 - tijdige aanpassingen van de Bison standaarden (afgesproken standaard wijzen om reisinformatie data door te geven, z.s.m. na invoering)
 - de verbetering van actuele informatie bij verstoringen van de dienstregeling (omleidingen, uitval en onvoorziene verstoringen).Ieder kwartaal (vaker indien nodig) wordt hier met de betrokkenen gemeten en geëvalueerd wat de kwaliteit is waarbij de 'best in class' als referentie wordt gebruikt voor verbetermogelijkheden. Het streven is om de kwaliteit van de data op zo'n niveau te krijgen dat ons kwaliteitsniveau eind 2022 als referentie beschouwd gaat worden in landelijke busconcessies (best in class) en alle bij de vervoerder bekende reisinformatie verwerkt wordt in de data.

- Verdere uitvoeringen om te komen tot een multimodale reisplanner, ook voor de hubs, door toevoeging van de hubtaxi als de flexvervoer optie. Eind 2022 kunnen reizigers m.b.v. de belangrijkste reis-apps hun reis incl. voor- en natransport plannen, boeken en betalen.
- Toegankelijkheidsinformatie en haltekenmerken worden per 2022 gecontroleerd en verbeterd via een gezamenlijk contract (uitvraag in 2021) bij DOVA (verbonden partij). Wijzigingen in bushaltes worden binnen drie maanden via metingen door middel van panoramafoto's ingevoerd in het Centraal Halte Bestand (CHB). Eind 2022 is 90% van alle haltes in Groningen en Drenthe gecontroleerd en verbeterd opgenomen in CHB.

Realisatie

- De door Qbuzz geleverde gegevens m.b.t. de ritregistraties worden maandelijks gemonitord. De kwaliteit van de geleverde gegevens valt binnen de gestelde norm.
- Inmiddels is de hubtaxi onderdeel van de landelijke reisinformatie-app van 9292, en is opname van de hubtaxi in Glimble (MaaS-app van Arriva) in voorbereiding. In januari 2023 moet dit operationeel zijn.
- De voorbereiding voor de aanbesteding van het beheer en onderhoud van de DRIS-panelen is gestart. De provincies Groningen en Drenthe hebben als opdrachtgevers het OV-bureau gevraagd deze aanbesteding vorm te geven. Per 1 januari 2024 moet een nieuwe (of huidige) leverancier het beheer en onderhoud van de bestaande DRIS-panelen overnemen tot eind 2029.
- Het Bestuursakkoord Toegankelijkheid is getekend.

Vastgoedbeheer

De busremises 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 (MJOP) 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 busremises en hiervoor een marktconforme huurvergoeding betaald aan het OV-bureau.

Realisatie

- In 2022 zijn bij de busremise Peizerweg verdere duurzaamheidsmaatregelen getroffen in de CV-ruimte. Dit is in het kader van 'Erkende maatregelen' opgedragen vanuit de Gemeente Groningen. Aan het eind van het jaar is een energielabel afgegeven (A+) waarmee is voldaan aan de verplichting om het energielabel op minimaal niveau C te brengen.
- Bij busremise Emmen is in 2022 een aantal problemen opgelost die al sinds de oplevering spelen. Zo zijn een terugkerende verstopping in de urinoirs van het chauffeursgebouw, de niet werkende automatische aansturing van de zonwering en een snelle slijtage van de vloestofdichte vloer in de wasstraat verholpen door de aannemer.
- Het facilitair bedrijf van de provincie Groningen heeft aangegeven vanaf 2023 niet meer de ondersteuning te kunnen bieden op technisch- en bouwkundig advies zoals in voorgaande jaren het geval was. Eind 2022 is daarom een Plan van Aanpak opgesteld waarbij een herijking van het MeerJarenOnderhoudsPlan (MJOP) gaat plaats vinden en deze door een derde partij zal worden beheerd. Het OV-bureau zal de regierol vervullen.
- In 2022 is het pand aan de Peizerweg 128 (gebouw Iederz) aangekocht waarmee de huidige stalling aan de Peizerweg 126 wordt uitgebreid. Het betreffende kavel wordt in 2023 aangepast en zal per 2024 onderdeel worden van de portefeuille vastgoedbeheer.

Sociale veiligheid

Het OV-bureau is verantwoordelijk voor de beleidsontwikkeling op het gebied van sociale veiligheid. Dit gebeurt in nauwe samenspraak met de vervoerder vanwege de gezamenlijke belangen. Zo vergt de veiligheid van chauffeurs en reizigers op de vervoersrelatie Emmen – Ter Apel continu aandacht.

De vervoerder is verder verantwoordelijk voor de controle op de geldigheid van de vervoerbewijzen. De vervoerder heeft hiervoor professionele en daartoe bevoegde partijen ingeschakeld.

Over het beheer van de sociale veiligheid wordt voor 2022 het volgende nagestreefd:

- Het behouden van het door reizigers gegeven rapportcijfer (Klantenbarometer) van 8,0 voor het gevoel van veiligheid in Groningen en Drenthe.
- Het percentage zwart- en grijsrijden is maximaal 1% (effectieve controle op en preventie van zwart- en grijsrijden).

Realisatie

- Voor de inzet van OV-stewards is een urenplanning voor het jaar 2022 gemaakt om een gelijkwaardige controledruk per maand te borgen. In 2022 is het aantal uren inzet van de OV-stewards overeenkomstig met de planning. Het percentage zwartrijders over 2022 is uitgekomen op 0,27% (in 2021 bedroeg het zwartrijpercentage 0,35%).
- De gemeente Westerwolde heeft in mei 2022 de pendelbus tussen Ter Apel en Emmen aanbesteed voor de periode 2023 - 2026. Het OV-bureau heeft hierbij, zoals overeengekomen met het ministerie van Justitie en Veiligheid, de gemeente gefaciliteerd door input te leveren voor het Programma van Eisen en de aanbestedingsstukken. Daarnaast is het OV-bureau betrokken geweest bij de beoordeling en het opstellen van de gunningsdocumenten. De pendelbus is gegund aan de huidige vervoerder Munckhof (met Drenthe Tours als onderaannemer) en het nieuwe contract is per 1 januari 2023 ingegaan.

Financiën

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

Bedragen x € 1.000

	Realisatie 2021	Primaire begroting 2022	Actuele begroting 2022	Realisatie 2022	Vershil
Lasten					
Beheer algemeen en audits	80	175	174	191	-18
GD concessie totaal (incl evenementenvervoer)	115.368	109.015	123.498	124.011	-513
GD concessie subsidie waterstofbussen	1.000	900	1.000	1.000	-
Afrekening concessie 2021			-	-983	983
Compensatie financiële bijdrage provincie Groningen	4.500	-			-
Aanvullende incidentele subsidie GD			7.714	7.714	-
Bijdrage aanschaf waterstofbussen Emmen			4.250	4.250	-
Overige kosten GD	108		-	-	-
Frictiekosten COVID 19	42				
Q-liner 315	524	540	540	523	17
Lijn 922	25	28	28	7	21
Concessiemanagement Publiek Vervoer lokale projecten	1.000	1.139	1.139	1.025	114
Publiek vervoer Hubtaxi	284	312	536	480	56
Kosten waterstof	169	752	500	400	100
Sociale veiligheid	630	627	740	735	5
Bijdrag haltes gemeenten	126	35	48	17	32
Onderhoud stallingen	217	242	200	193	7
Afschrijving stallingen	135	136	136	136	0
Totaal lasten	124.210	113.902	140.502	139.699	804
Baten					
Concessiemanagement GD reizigersinkomsten	18.269	19.195	25.945	26.823	878
Concessiemanagement GD Studenten OV	26.780	26.890	27.901	27.901	0
Opbrengst verwaarding HBE's	6.901	-	9.485	9.485	-0
GD overige opbrengsten	205	-	79	79	-0
BVOV	14.669	-	10.350	8.836	-1.514
Concessiemanagement Publiek Vervoer	69	116	106	107	1
Kaartverkoop buurtbussen	34	20	47	53	6
Huuropbrengsten remise	569	588	591	590	-1
Sociale veiligheid		25			
Totaal baten	67.496	46.834	74.504	73.873	-630
Saldo	-56.715	-67.068	-65.999	-65.826	173

Het saldo voor beheer is € 173k positiever dan begroot.

Lasten

De lasten zijn per saldo € 0,8 mln lager uitgevallen dan geraamd.

Op het budget Concessiemanagement GD zijn de kosten voor de GD concessie 2022 verantwoord conform de afspraken BVOV. Het gaat hier om de werkelijk gerealiseerde kosten voor de GD concessie 2022 en niet de weerslag van contractafspraken (prijs x aantal DRU) zoals in een reguliere situatie. De kosten voor de GD concessie 2022 zijn per saldo € 513K hoger dan geraamd. Dit kan worden verklaard door de aanvullende COVID kosten in 2022 en de niet geraamde kosten evenementenvervoer circa € 450K.

Deze laatste kosten worden gecompenseerd door extra inkomsten (per saldo neutraal)

De te betalen aanvullende kosten aan Qbuzz voor 2021 (ten behoeve van 0 rendement) zijn na controle van de jaarrekening 2021 van Qbuzz lager vastgesteld waardoor een positief afrekeningsverschil ad € 983K is ontstaan. Dit kan worden verklaard doordat er in de exploitatiekosten van Qbuzz in eerste instantie ten onrechte projectkosten waren opgenomen waarvoor een afzonderlijke financiering gold.

De kosten voor publiek vervoer lokale projecten zijn lager uitgevallen dan geraamd door minder gereden kilometers (met name eerste maanden van 2022). De kosten voor de hubtaxi zijn hoger uitgevallen dan primair begroot door de toename van het gebruik. De extra groei in gebruik van de hubtaxi was de laatste maanden vervolgens minder groot dan geraamd bij de gewijzigde begroting.

Er is eind 2022 een aanvullende subsidie verstrekt van € 7,7 miljoen aan Qbuzz. Voor dit zelfde bedrag is een aanvullende incidentele bijdrage verstrekt door de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen. Deze bijdrage is zichtbaar bij het onderdeel financiering.

De meerkosten voor waterstofmoleculen zijn lager uitgevallen dan geraamd. Dit kan worden verklaard door een lager aantal gereden kilometers.

Baten

De baten voor concessiebeheer zijn per saldo € 0,6 mln lager uitgevallen dan begroot.

De reizigersinkomsten zijn over 2022 zijn hoger uitgekomen dan begroot. Op jaarbasis is ruim 86% gerealiseerd ten opzichte van de opbrengsten van 2019.

De BVOV realisatie voor 2022 valt vervolgens lager uit dan geraamd. Dit kan enerzijds worden verklaard door de hogere reizigersinkomsten en anderzijds door de hogere te betalen exploitatievergoeding door het OV bureau. Het OV bureau betaalt een hogere exploitatievergoeding door de hogere LBI-index. De hogere reizigersinkomsten en hogere exploitatievergoeding worden , conform regelgeving, in mindering gebracht op de BVOV van het rijk.

De opgave voor de beschikbaarheidsvergoeding 2022 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 2023 verantwoord. De concessiehouder dient voor 1 juli 2024 verantwoording af te leggen over de werkelijke kosten en opbrengsten in 2022. Daarmee is de weergegeven BVOV 2022 een voorlopig cijfer.

2.1.5 Communicatie

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

Productpromotie

Op drie momenten in het jaar worden wervingscampagnes voor nieuwe reizigers gehouden, in het vroege voorjaar, kort na de zomer en aan het einde van het jaar. Deze campagnes richten zich op een brede doelgroep (met waar mogelijk specifieke subdoelgroepen) en nodigen uit om duurzaam en comfortabel te reizen. Daarnaast vindt op vijf momenten de actie Broezz'n plaats, in het voorjaar, in de zomer, in de herfstvakantie, in de winter/kerstvakantie en daarbinnen specifiek de kerstdagen. Tijdens deze dagen kunnen reizigers voordelig reizen met een Broezz'n-kaartje. Doel van de actie is om zoveel mogelijk uitprobeergedrag te stimuleren en mensen te laten ontdekken dat het OV een goed alternatief kan zijn voor bijv. de auto.

Door het jaar heen worden vijf momenten gekozen waarop een specifieke lijn uit het basisnet uitgelicht wordt met o.a. een korte video over de route en aanliggende (tussen)bestemmingen. De bereikbaarheid van deze lijnen in combinatie met hubs en hubtaxi wordt onder de aandacht gebracht en gepromoot.

In het voorjaar en aan het einde van het jaar wordt een brede OV-chipkaart-campagne gehouden om aanschaf en gebruik te stimuleren. Met Arriva Friesland wordt afgestemd of dit in de vorm van een herhaling van de actie OV-Toppertje kan gebeuren.

Het OV-chipkaartproduct Dalvoordeel Noord Nederland wordt gepromoot door middel van twee campagnemomenten, deels parallel aan de promotie van de OV-chipkaart.

Realisatie

- Er is een nieuwe campagne ontwikkeld: 'Kom als beste uit de bus' waarbij (potentiële) reizigers gewezen worden op snelle routes met het OV en een start op een halte die misschien niet direct naast de deur ligt, maar op een goed bereikbare hub. De eerste versie van deze campagne is gehouden tijdens Operatie Julianaplein om met name forensen te wijzen op de bus als alternatief voor de auto. Na Operatie Julianaplein is er een verbeteringslag gemaakt op de campagne aan de hand van de voorgaande resultaten, en is de campagne nogmaals voor enkele weken ingezet.
- Dalvoordeel NN is gepromoot in samenwerking met Arriva (Groningen/Friesland).
- Samen met Groningen Bereikbaar en Arriva zijn de #OVstapweken georganiseerd. Tijdens Operatie Julianaplein richtte de campagne zich op de nadelen van de auto en de voordelen van de bus tijdens de grote stremmingen op de weg, met als doel dat mensen de auto zouden laten staan en de bus zouden pakken. In het najaar van 2022 is de campagne herhaald. Aangezien er toen geen grote stremming plaatsvond, is er een prijsprikkel toegevoegd aan de campagne. Mensen konden online een gratis dagkaart voor de bus en/of trein aanvragen (500 Qbuzz en 500 Arriva). De gratis dagkaarten waren na een dag op. Daarna kon men een korting krijgen op een reguliere dagkaart. Bij Qbuzz kostte de dagkaart met korting €10. In totaal zijn er 1680 aanvragen geweest. 47% van de gratis dagkaarten zijn daadwerkelijk verzilverd. Maar 13% van de kortingsdagkaarten is verzilverd.
- Samen met Qbuzz is de voorbereiding gestart voor het betalen met de betaalpas (OVpay) en de communicatie daarover. In de communicatie wordt samenwerking gezocht met Arriva.
- Voor de hubtaxi lopen het hele jaar door met tussenpozen uitingen via weekbladen en onlinekanalen. De url hubtaxi.nl is toegevoegd aan abriposters op alle hubhaltes.
- In 2022 liep de Broezz'n-campagne in het voorjaar en in de zomer-, herfst- en kerstvakantie.

- De Broezz'n campagnes worden uitgebreid met een weekendvariant. Weekendbroezz'n start medio januari 2023. Dan is een Broezz'n-kaartje ieder weekend geldig.
- Vanwege de toevoeging van Weekendbroezz'n willen we het concept van de Broezz'n-campagnes verbeteren. Daarvoor werken we aan een nieuwe campagne die nog beter aansluit bij de doelgroep.

Voorlichting

Wijzigingen in de dienstregeling, nieuwe tarieven en evt. nieuwe producten of betaalmethodes worden breed in het gebied bekend gemaakt en wanneer nodig op specifieke plaatsen en momenten. Doel is de reiziger te informeren en te ontzorgen. Bij de inzet van extra bussen bij evenementenvervoer wordt hierover breed gecommuniceerd. Bij evenementenvervoer maken veel inwoners kennis met het OV. Doel van de communicatie is het stimuleren van uitprobeergedrag.

Realisatie

- Dit is gebeurd rond bijvoorbeeld evenementen als Koningsdag, TT-Assen en concerten in het Stadspark Groningen en bij de introductie van OVpay.
- In december zijn de nieuwe dienstregeling en tarieven gepubliceerd.

Reisbeleving

Na de zomervakantie wordt gestart met de voorbereidingen van een nieuw BUS magazine dat in januari of begin februari 2023 zal verschijnen. Doel van de verspreiding van het BUS magazine is om de inwoners te informeren over de aanwezigheid van OV in de regio en om een positief imago te bevorderen).

Realisatie

Het BUS-magazine is in juni verschenen. Vanwege hoge kosten van papier is een onlineversie gemaakt (bladerbare pdf) en een oplage van 10.000 ex. in druk. De onlineversie is via een social mediacampagne gepromoot.

Reisinformatie – ontwikkeling

De statische reisinformatie bij haltes wordt ieder jaar opnieuw kritisch bekeken, ook naar aanleiding van suggesties van reizigers. De haltvertrekstaten moeten worden aangepast/geoptimaliseerd o.a. om beter aan te sluiten bij de meer flexibele dienstregeling. De informatie op de Abriposters wordt aangepast aan nieuwe ontwikkelingen en/of producten. We evalueren bestaand kaartmateriaal en kijken of er nieuwe toepassingen of gebruiksmogelijkheden zijn die een andere opzet van (deel)kaarten nodig maken.

In samenspraak met de teams Concessiemanagement en Ontwikkeling wordt verkend of pilots zinvol en haalbaar zijn op het gebied van toepassing van e-link in haltevertrekstaten, informatie over de dienstregeling en/of overstapmogelijkheden via QR-codes en het inzetten van zgn. mini-DRIS-panelen.

Realisatie

Kaartmateriaal en haltvertrekstaten blijven de aandacht vragen, er zijn geen concrete ontwikkelingen te melden.

Financiën

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

Bedragen x € 1.000

	Realisatie 2021	Primaire begroting 2021	Actuele begroting 2022	Realisatie 2022	Vershil
Lasten					
Productpromotie	205	152	179	146	33
Voorlichting	74	146	100	57	43
Reisinformatie	28	81	100	75	25
Reisbeleving	162	126	126	112	14
Corporate Communicatie	21	20	20	24	-4
Totaal lasten	490	525	525	414	111
Baten					
Communicatie	-	-	-	0	-
Totaal baten	-	-	-	0	-
Saldo	-490	-525	-525	-414	111

Ten opzichte van de begroting wordt een voordelig saldo van € 111K gerealiseerd.

Lasten

Ten opzichte van de begroting is er in 2022 € 111K minder besteed aan communicatie. Door de actuele situatie is een aantal campagnes opgeschort of op lagere schaal uitgevoerd.



2.1.6 Bedrijfsvoering

Het team bedrijfsvoering heeft als algemeen doel om op slagvaardige, kwalitatief hoogwaardige, klantvriendelijke en flexibele wijze de primaire taakstelling van het OV-bureau mogelijk te maken. Dit doet het team bedrijfsvoering door de uitvoering van de benodigde werkzaamheden op het gebied van financiële zaken, juridische zaken, salaris- en personeelsadministratie, ICT-voorzieningen

Juridische zaken
Het juridische onderdeel binnen het OV-bureau heeft als taak het juridisch ondersteunen van het MT en dagelijks en algemeen bestuur van het OV-bureau en het adviseren in gecompliceerde, gevoelige concessie vraagstukken, maar uiteraard ook ten aanzien van zaken in de uitvoering van de reguliere werkzaamheden. Zo nodig regisseert het team bij de inschakeling meer specialistische juridische expertise als voor een strategisch vraagstuk dit is gewenst. Binnen dit onderdeel valt ook het vervullen van de taken rondom de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) en informatiebeveiliging.
ICT
Het onderdeel ICT verzorgt de beschikbaarheid en continuïteit van de ICT hard- en software voor het OV-bureau. Hierbij wordt ernaar gestreefd onze medewerkers zeer adequaat toe te rusten met de ICT-faciliteiten om hun werkzaamheden zo soepel en efficiënt mogelijk te laten verlopen. Voor de technische ondersteuning van onze software is een gespecialiseerde partij (lokaal gevestigd) ingeschakeld die het OV-bureau hierbij ondersteunt.
Financiën en Control
Het onderdeel financiën en control verzorgt binnen het OV-bureau de begrotingscyclus met het opstellen van de begroting, jaarrekening, tussenrapportages en bestuursrapportages. Daarnaast richt het onderdeel zich op advisering bij (toekomstgerichte) financiële vraagstukken. Hierbij staat de budgethouder centraal waarbij de monitoring van de budgetten via een digitaal portal inzichtelijk is. De financiële administratie faciliteert de teams in de afhandeling van het crediteurenbeheer, bankadministratie en andere voorkomende administratieve zaken.
Doelstellingen
Voor 2022 is een aantal specifieke doelstellingen geformuleerd voor de bovengenoemde onderdelen binnen het team bedrijfsvoering. Deze zijn hieronder benoemd. Deze doelstellingen zijn aanvullend op de reguliere werkzaamheden die het team uitvoert en zijn hoofdzakelijk gerelateerd aan het herstel van de coronacrisis.
<i>De doelstellingen voor 2022 zijn</i>
<ul style="list-style-type: none">• Juridische controle op een rechtmatige nalevering van specifieke uitkering (SPUK) van de verantwoording van de beschikbaarheidsvergoeding 2021.• Monitoring van de ontwikkeling in opbrengsten en kosten van de concessie.• Aanvullende financiële advisering aan het dagelijks bestuur in bestuursrapportages.• Inbrengen van wijzigingsvoorstellen ten aanzien van de begroting 2022 als de financiële situatie in 2022 daartoe aanleiding geeft.• Aanvullend -aan de corona financieel inzicht in de tussenrapportages aan het algemeen bestuur• Afwikkeling beschikbaarheidsvergoeding 2021.• Vervanging van diverse ICT-hardware.

Realisatie

- Het juridische team heeft in 2022 meerdere aanbestedingen begeleid, waaronder twee Europese. Het betreft ondermeer een aanbesteding voor een marketingcommunicatiebureau en een onlinemarketingbureau, voor Datavisualiseringssoftware en een meervoudig onderhandse aanbesteding voor onze accountantsdiensten. Ook is er een marktconsultatie begeleid voor de DRIS-panelen namens de provincies. Dit proces loopt verder door in 2023.
- Tevens is er een begin gemaakt met de aanpassing van procedures in het kader van de nieuwe Wet Gemeenschappelijke Regelingen (WGR) en de implementatie van de Wet Openbare Overheid/WOO (voorheen Wet Openbaar Bestuur/WOB).
- Verder zijn we landelijk actief betrokken bij de juridische uitwerking van de Beschikbaarheidsvergoeding 2022 en de nieuwe vergoedingsregeling voor 2023 (TVOV23).
- Het eerste half jaar heeft voor de financiële medewerkers in het teken gestaan van het komen tot een sluitende begroting 2023 en het 2^{de} half jaar van de doorrekening van de Business Case Zero Emissie.
- In 2022 heeft Qbuzz ondanks de Beschikbaarheidsvergoeding een fors verlies geleden. Het OV-bureau heeft een eenmalige aanvullende subsidie verleend voor brandstofkostencompensatie, hoger ziekteverzuim en meer gereden dienstregelingsuren dan de landelijke BVOV-lat (alles boven 95%). Deze subsidie heeft een maximale hoogte van € 7,7 mln en zal op basis van nacalculatie definitief worden vastgesteld.
- Gedurende het jaar zijn de (financiële) administratieve werkzaamheden voor Publiek Vervoer (dienstverleningsovereenkomst) in gezamenlijk overleg wegens onvoldoende capaciteit bij het OV-bureau afgebouwd.
- In het najaar is er een 2-daagse bijeenkomst georganiseerd in Groningen met vertegenwoordigers van internationale ov-autoriteiten en vervoerders, waarbij de financiële- en reizigerstrends zijn besproken.
- Sinds de zomer 2022 is het OV-bureau in gesprek met de provincie Drenthe om de hosting van Office365 via de provincie Drenthe te laten verlopen. Hierdoor wordt het mogelijk als OV-bureau gebruik te maken van een op de overheid afgestemd Office365 pakket (AVG-proof).
- In 2022 zijn beeldschermen op het OV-bureau vervangen en zogenaamde usb-kastjes aangeschaft. Tevens is voor nieuwe medewerkers apparatuur aangeschaft.

Formatie

Onderstaand wordt de personele bezetting en de vacatureruimte t.o.v. de toegestane structurele formatie weergegeven per 31 december 2022:

<i>Indeling</i>	<i>Bezetting in fte's op 31 dec 2022</i>	<i>Vacature ruimte</i>	<i>Totaal formatie</i>
<i>Directeur</i>	<i>1</i>	<i>-</i>	<i>1,0</i>
<i>Team Marktbewerking</i>	<i>3,46</i>	<i>-</i>	<i>3,46</i>
<i>Team Communicatie</i>	<i>1,95</i>	<i>0</i>	<i>1,95</i>
<i>Team Ontwikkeling</i>	<i>7,08</i>	<i>0</i>	<i>7,08</i>
<i>Team Beheer</i>	<i>7,09</i>	<i>0</i>	<i>7,09</i>
<i>Team Financiën, Control, Juridische zaken, Informatie & Analyse</i>	<i>4,58</i>	<i>0</i>	<i>4,58</i>
<i>Officemanagement & secretariaat (incl CP)</i>	<i>2,16</i>	<i>0</i>	<i>2,16</i>
<i>Totaal</i>	<i>27,32</i>	<i>0</i>	<i>27,32</i>

In 2022 bedroeg de werkelijke feitelijke personele bezetting per 31 december 27,32 fte. Ten opzichte van de toegestane formatie (27,25 fte) een verschil van 0,07 fte. Een medewerker, gebruikmakend van het Generatiepact, is in 2022 met pensioen gegaan. In 2023 gaan 3 medewerkers met pensioen (totaal 1,8 fte). Deels zullen deze vacatures worden ingevuld. Naar verwachting komt de bezetting dan weer uit op de toegestane formatie.

Financiën

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

Bedragen x € 1.000

	Realisatie 2021	Primaire begroting 2022	Actuele begroting 2022	Realisatie 2022	Vershil
Lasten					
Lonen en salarissen	1.449	1.632	1.632	1.592	40
ICT	62	152	91	72	18
Bijdrage NDOV/DOVA	277	273	281	281	-0
Bijdrage publiek vervoer	128	126	130	130	0
Advieskosten	21	34	25	24	1
Totaal lasten	1.936	2.217	2.159	2.098	60
Baten					
Lonen en salarissen	779	789	789	774	-15
Overig	-			6	6
Totaal baten	779	789	789	780	-9
Saldo	-1.157	-1.428	-1.370	-1.319	51

Op het onderdeel bedrijfsvoering wordt per saldo ten opzichte van de begroting een voordeel van € 51K gerealiseerd. Dit kan als volgt worden verklaard:

Lasten

De salarislasten zijn lager dan begroot door de later ingevulde vacatureruimte.

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 Groningen Bereikbaar voor personele inzet vanuit onze organisatie.

Bedragen x €	Actuele begroting 2022	Realisatie 2022
Provincie Groningen	345.600	345.600
Provincie Drenthe	247.550	247.550
Gemeente Groningen	164.950	164.950
Totalen	758.100	758.100

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 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 nachtvervoer,
 - projecten voor derden.
- Voldoen aan eisen verantwoording subsidieverstrekkingen 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 tot dusver 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 (algemene reserve + COVID reserve € 14,3 miljoen (na bestemming van het resultaat)).
- Voor projecten voor derden is er een bijdrage geleverd aan Publiek Vervoer.
- Door middel van het ontvangen van een goedkeurende controleverklaring over het boekjaar 2022 van de accountant wordt aangetoond dat is voldaan aan de eisen van het BBV en de subsidieverstrekkingen.
- Aan het CBS zijn de gevraagde gegevens in 2022 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 dagelijks bestuur is het prognosemodel bijgewerkt en extern gecontroleerd en is een bestuursrapportage opgesteld. Ook zijn ramingen gemaakt t.b.v. de jaarrekening.

Financiering

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

Bedragen x € 1.000

	Realisatie 2021	Primaire begroting 2022	Actuele begroting 2022	Realisatie 2022	Vershil
Lasten					
Totaal baten	-		-	-	-
Baten					
Bijdragen Partners	62.752	63.696	63.696	63.696	0
Specifieke subsidies	1.000	900	1.000	1.000	-
Aanvullende bijdrage partners	254	6.233	7.714	7.714	-
Rentebaten			-	105	105
Totaal baten	64.006	70.829	72.410	72.515	105
Saldo	64.006	70.829	72.410	72.515	105

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

Exploitatiesaldo

In de bijgestelde begroting 2022 was een nul resultaat verwacht (na onttrekking uit reserves van ad € 2,1 mln). De werkelijke realisatie over het boekjaar 2022 laat een negatief saldo zien van € 1,8 mln (voor resultaatbestemming). Dit resultaat zal conform voorstel volledig worden onttrokken aan de COVID-reserve.

De partnerbijdrage wordt onderstaand gespecificeerd weergegeven

Bedragen x €	Actuele begroting 2022	Realisatie 2022
Provincie Groningen	41.170.712	41.170.712
Provincie Drenthe	22.525.522	22.525.522
Totalen	63.696.234	63.696.234

Daarnaast is in 2022 een aanvullende incidentele subsidie door de partners verstrekt. De verdeling hiervan is als volgt:

Bedragen x €	Actuele begroting 2022	Realisatie 2022
Provincie Groningen	3.394.054	3.394.054
Provincie Drenthe	2.699.816	2.699.816
Gemeente Groningen	1.619.890	1.619.890
Totalen	7.713.760	7.713.760

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 (algemene reserve + reserve COVID 19) bedroeg per 1 januari 2022 € 16,1 miljoen en wordt, conform voorstel resultaatbestemming in paragraaf 3.9, per 31 december 2022 vastgesteld op € 14,3 miljoen.

De berekening van de weerstandscapaciteit is als volgt:

Bedragen x € 1.000

Omschrijving	Voor besluitvorming resultaatbestemming	Na besluitvorming resultaatbestemming
Algemene reserve	12.182	12.182
Bestemmingsreserve COVID 19	3.914	3.914
Bestemmen resultaat	-1.782	
Storting in de algemene reserve		
onttrekking op de algemene reserve		
onttrekking COVID reserve		-1.782
storting (deel resultaat) in de algemene reserve	-	-
Weerstandscapaciteit	14.314	14.314
Ondergrens weerstandscapaciteit	4.750	4.750
Bedragen boven ondergrens weerstandscapaciteit	9.564	9.564

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 2022 is de ratio 3. Volgens de gestelde norm in de notitie is de ratio uitstekend.

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 zijn de effecten van het coronavirus voor de komende jaren niet expliciet benoemd. Hiervoor is namelijk op 7 december 2020 bij besluit van het algemeen bestuur een bestemmingsreserve Covid-19 ingesteld. Deze bestemmingsreserve (aanvullend weerstandsvermogen) is ervoor bedoeld om nadelige effecten van de coronacrisis over 2022 en 2023 (deels) op te kunnen vangen.

Btw-compensatie

We wachten op een formeel uitsluitel van de belastingdienst aangaande een vraagstuk over de BTW teruggaaf over de bouwkosten van de stalling aan de 2^{de} Bokslootweg in Emmen. De belastingdienst heeft het standpunt ingenomen dat de in de GD concessie 2020 opgenomen huurovereenkomst niet conform is voor de belastingdienst. In oktober 2022 is de huurovereenkomst conform gewenste vorm van de belastingdienst aangeleverd en in een eerdere periode alle gevraagde toelichting gegeven en informatie verstrekt. Ondanks een herhaalde vraag vanuit onze kant op uitsluitel, is reactie tot op heden uitgebleven. Voor de nuancering; met of zonder uitsluitel is er geen sprake van een financieel risico. Uitsluitel bepaalt enkel of er wel/niet een administratieve wijziging dient te worden doorgevoerd over de teruggaaf periode.

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.

De financiële kengetallen voor het OV-bureau hebben wij hierna weergegeven voor de jaren 2021 (jaarrekening), 2022 (begroting en jaarrekening) en 2023 (begroting).

Kengetallen	Realisatie 2021	Primaire begroting 2022	Begroting 22 na wijzigingen	Rekening 2022	Primaire begroting 2023	Begroting 2023 na wijziging
Netto schuldquote	-12%	-6%	-13%	-13%	-11%	-11%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-12%	-6%	-13%	-13%	-11%	-11%
Solvabiliteitsratio	54%	56%	55%	44%	73%	63%
Structurele exploitatieruimte	0%	1%	-2%	-2%	-3%	-1%

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 31-12-2022. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de uitstaande gelden schatkistbankieren, zie ook de paragraaf financiering. Over het jaar 2022 is een solvabiliteit van 44% gerealiseerd. Hiermee is zichtbaar dat er eind 2022 een hoger vreemd vermogen is in verhouding tot het eigen vermogen. Dit wordt met name verklaard doordat eind 2022 nog rijkssubsidies zijn ontvangen die begin 2023 zijn doorgestort naar Qbuzz.

De structurele exploitatieruimte is -2%. Dit betekent dat de structurele baten lager zijn ten opzichte van de structurele lasten.

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 2022 is er een drempel voor het verplicht aanhouden van tijdelijk overtollige middelen van ruim € 0,93 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 rente-risiconorm 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 8,2% van het begrotingstotaal en een minimumbedrag van € 0,3 miljoen. Ultimo 2022 is er geen sprake van geleend geld. Interne rentetoerekening vindt niet plaats bij het OV-bureau. Hierdoor kan geconcludeerd worden dat er voor 2022 wordt voldaan aan de regelgeving omtrent de kasgeldlimiet.

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 € 29 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 pas aan het einde relevant. Er wordt voldaan aan de regelgeving omtrent de renterisiconorm.

Benchmark uitgezette gelden

De ervaring met het schatkistbankieren over de afgelopen drie jaar is, dat de door het Rijk vergoede rente extreem laag was tot het 3^e kwartaal 2022 en vervolgens is gestegen. 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 te worden uitgezet bij het Rijk in het kader van schatkistbankieren. Door een arrangement met de huisbank is geregeld dat de vrije ruimte wordt benut door de tijdelijk overtollige middelen vanaf 2015 ter grootte van € 0,85 miljoen aan te houden op een spaarrekening. Door de lange lage rentestand zijn echter de renteopbrengsten van deze spaarrekening nog gering. Op dit moment achten wij het niet 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 herijkte MeerJarenOnderhoudsPlan dat in 2021 is opgesteld door een externe deskundige partij. In 2022 werd er een bedrag gestort in de voorziening van € 80.000. In 2022 heeft er geen onttrekking plaats gevonden uit de voorziening. Het saldo van de voorziening voor groot onderhoud stalling Peizerweg te Groningen bedraagt ultimo 2022 € 493.000.

Voor het groot onderhoud van de busstalling in Emmen is in 2022 een MeerJarenOnderhoudsPlan opgeleverd. In 2022 is hierin € 12.500 gestort. In 2020 was op voorhand al € 51.000 in de voorziening gestort. Dit bedrag was hoger dan de door het MJOP vastgestelde gemiddelde bijdrage. De jaarlijkse bijdrage is hierop aangepast. Het saldo van de voorziening bedraagt ultimo 2022 € 76.000. In 2022 heeft er geen onttrekking plaats gevonden uit de voorziening.

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.

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 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 is 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.

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 2022	€ 281.000 (2021: € 277.000)			
Koppeling met begroting	Verantwoord onder 2.1.6 Bedrijfsvoering			
Deelnemers belang	6,7% per 31-12-2022 (2021: 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 2021	Begroot 2022	Realisatie 2022	
Eigen vermogen op 1-1	€ 641.640	€ 731.804	nog niet bekend	
Eigen vermogen op 31-12	€ 871.413	€ 740.229	nog niet bekend	
Vreemd vermogen op 1-1	€ 2.105.774	-	nog niet bekend	
Vreemd vermogen op 31-12	€ 4.284.808	-	nog niet bekend	
Resultaat (voor bestemming)	€ 229.773	€ 8.425	nog niet bekend	

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 2022	€ 130.000 (2021: € 128.000)		
Koppeling met begroting	Verantwoord onder 2.1.6 Bedrijfsvoering		
Deelnemers belang	3,0% per 31-12-2022 (2021: 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 2021	Begroot 2022	Realisatie 2022
Eigen vermogen op 1-1	€ 41.000	€ 22.000	€ 165.000
Eigen vermogen op 31-12	€ 165.000	€ 23.000	€ 430.000
Vreemd vermogen op 1-1	€ 352.000	€ 344.000	€ 191.000
Vreemd vermogen op 31-12	€ 191.000	€ 344.000	€ 228.000
Resultaat (voor bestemming)	€ 124.000	€ 1.000	€ 265.000

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 2021	Primaire begroting 2022	Actuele begroting 2022	Realisatie 2022	Vershil
Lasten					
Lonen en salarissen	1.092	1.111	1.130	1.244	-114
Huisvestingskosten	180	152	181	191	-10
Kantoorkosten + I&A	232	232	232	232	-0
Advieskosten	71	101	51	40	11
Totaal lasten	1.575	1.595	1.594	1.707	-114
Baten					
Lonen en salarissen	105	93	93	89	-4
Huisvestingskosten	35	36	36	35	-1
Kantoorkosten	9	15	15	11	-4
Overig	-	-	-	3	3
Totaal baten	150	144	144	138	-6
Saldo	-1.425	-1.451	-1.450	-1.569	-120

Op de overhead is een negatief saldo behaald ten opzichte van de begroting van € 120K. Dit kan als volgt worden verklaard:

Lasten

Hogere salarislasten door extra kosten externe inhuur i.v.m. vacature juridisch adviseur. Daarnaast aanvullende personele kosten i.v.m. te nemen voorziening kosten verlof.

Baten

Geringe afwijkingen.

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 bestond in 2022 uit de volgende bestuurders:

- Fleur Gräper-van Koolwijk (voorzitter), provincie Groningen
- IJzebrand Rijzebol, provincie Groningen
- Melissa van Hoorn, provincie Groningen
- Nelleke Vedelaar, provincie Drenthe
- Hans Kuipers, provincie Drenthe
- Henk Jumelet, provincie Drenthe
- Philip Broeksma, gemeente Groningen
- Rik van Niejenhuis, gemeente Groningen
- Inge Jongman, gemeente Groningen

Het dagelijks bestuur van het OV-bureau bestaat per 31 december 2022 uit drie bestuurders verkeer en vervoer:

- gedeputeerde provincie Groningen, Fleur Gräper-van Koolwijk (voorzitter)
- gedeputeerde provincie Drenthe, Nelleke Vedelaar
- wethouder gemeente Groningen, Philip Broeksma
- directeur OV-Bureau, (secretaris), Rosalinde Hoorweg



Fleur Gräper-van Koolwijk



Nelleke Vedelaar



Philip Broeksma



Rosalinde Hoorweg

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

3. JAARREKENING 2022

In dit hoofdstuk wordt gestart met de waarderingsgrondslagen (3.1) voor de balans en de baten en lasten. Daarna wordt het overzicht van baten en lasten (3.2) aanvullend met een toelichting (3.3) hierop gepresenteerd. Vervolgens de balans (3.4) en toelichting op de balans (3.5) gevolgd door het overzicht van incidentele baten en lasten (3.6) en het overzicht van baten en lasten per taakveld (3.7). 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 2022 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. Er is geen besluit tot opheffing van de GR genomen, dan wel in voorbereiding. Het OV-bureau is niet VPB-plichtig, hierdoor presenteren we ook niet aan de actiefzijde van de balans buiten de balanstelling een bedrag 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 verkrijgings- of vervaardigingsprijs 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.

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 vinden 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 meerjarig-onderhoudsplan van het uit te voeren groot onderhoud aan de stallingen in Groningen en Emmen.

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 waren tot 2020 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.

Vanaf 2020 wordt van de hierboven beschreven reguliere werkwijze afgeweken:

Conform de gemaakte landelijke afspraken betaalt het OV-bureau de bevoorschotte subsidie aan Qbuzz conform dienstregeling 2020 (pre corona). Deze bijdrage is vervolgens geïndexeerd in 2022. Er vindt dus geen aanpassing plaats op basis van daadwerkelijk gereden ritten. Achteraf vindt alleen een prijscorrectie plaats (LBI). De opbrengstverantwoordelijkheid ligt in 2022 volledig bij het OV-bureau.

Definitieve verantwoording over de besteding van de specifieke uitkering over 2021 aan het rijk zal uiterlijk plaatsvinden voor 16 juli 2023 en over 2022 uiterlijk voor 1 juli 2024.

Hiervoor is inzicht benodigd in de werkelijk lasten en baten van de concessiehouder over het jaar 2021/2022.

Eventuele positieve of negatieve gevolgen van de afrekening (op basis van de aanvullend verkregen informatie) worden in de jaarrekeningen 2022/2023/2024 verwerkt.

Ramingen overige baten en lasten

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 2022) berekend.

3.2 Overzicht van baten en lasten

De begroting 2022 is als volgt vastgesteld door het AB. Op 7 juli 2022 en 13 december 2022 is een begrotingswijziging geaccordeerd door het AB.

Het overzicht van de primaire begroting en de begrotingswijzigingen op de verschillende programma onderdelen.

Bedragen x € 1.000

Programma	Primaire begroting 2022			Begrotingswijzigingen totaal		
	baten	lasten	saldo	baten	lasten	saldo
Collectief personenvervoer						
1 Marktbewerking	-	193	-193	-	-47	47
2 Ontwikkeling	-	953	-953	190	-427	617
3 Beheer	46.834	113.901	-67.068	27.670	26.601	1.069
4 Communicatie	-	525	-525	0	-0	1
5 Bedrijfsvoering	789	2.217	-1.428	-	-59	59
6 Financiering	70.829		70.829	1.581	-	1.581
Subtotaal programma's	118.452	117.789	663	29.441	26.068	3.373
Overhead	144	1.596	-1.452	-	-2	2
Onvoorzien			-	-	-	-
VPB			-	-	-	-
Mutaties Reserves	789		789	6.110	9.485	-3.375
Gerealiseerd resultaat	119.385	119.385	-	35.551	35.551	0

Het overzicht van de vergelijking van de actuele begroting met de realisatie 2022

Het verschil tussen het begrote en gerealiseerde resultaat bedraagt €1,8 mln.

Bedragen x € 1.000

Programma	Actuele begroting 2022 inclusief wijzigingen			Realisatie 2022		
	baten	lasten	saldo	baten	lasten	saldo
Collectief personenvervoer						
1 Marktbewerking	-	146	-146	-	107	-107
2 Ontwikkeling	190	526	-336	190	457	-267
3 Beheer	74.504	140.502	-65.999	73.873	139.699	-65.825
4 Communicatie	0	525	-525	0	414	-414
5 Bedrijfsvoering	789	2.159	-1.370	780	2.098	-1.319
6 Financiering	72.410		72.410	72.515	-	72.515
Subtotaal programma's	147.893	143.857	4.036	147.358	142.775	4.583
Overhead	144	1.594	-1.450	138	1.707	-1.569
Onvoorzien	-	-	-	-	-	-
VPB	-	-	-	-	-	-
Mutaties Reserves	6.899	9.485	-2.586	4.689	9.485	-4.796
Gerealiseerd resultaat	154.936	154.936	0	152.185	153.967	-1.782

3.3 Toelichting op het overzicht van baten en lasten

Het overzicht van baten en lasten laat over 2022 een negatief saldo voor mutatie reserves weerstandsvermogen) zien van € 1.782K. 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 2022		Effect op resultaat	
		V = voordelig	N = nadelig
	Marktbewerking		
Lasten	Reguliere uitgaven zijn lager dan normaal. Door de corona pandemie zijn veel trajecten stil gelegd of opgeschort.	V	39
	<i>Totaal lasten</i>	V	39
	Totaal marktbewerking	V	39
	Ontwikkeling (excl kwaliteitsimpuls)		
Lasten	Per saldo lagere kosten ontwikkeling door uitstel projecten	V	69
	<i>Totaal lasten</i>	V	69
	Totaal Ontwikkeling	V	69
	Beheer		
Lasten	Afrekening kosten concessie 2021	V	983
	Hogere kosten GD concessie 2022	N	513
	Lagere kostenbeheer publiek vervoer lokale projecten door lager volume	V	114
	Lagere kosten waterstof Emmen door lager volume kilometers	V	100
	Lagere kosten publiekvervoer hubtaxi	V	56
	Saldo overige verschillen < € 50K	V	64
	<i>Totaal lasten</i>	V	804
Baten	Lagere BVOV dan geraamd	N	1.514
	Hogere reizigersinkomsten	V	878
	Saldo overige verschillen < € 50K	V	6
	<i>Totaal baten</i>	N	630
	Totaal beheer	V	173
	Communicatie		
Lasten	Meerdere campagnes zijn opgeschort of op kleinere schaal uitgevoerd.	V	111
	<i>Totaal lasten</i>	V	111
	Totaal communicatie	V	111
	Bedrijfsvoering		
Lasten	Saldo verschillen < 50K	V	60
	<i>Totaal lasten</i>	V	60
Baten	Saldo verschillen < 50K	N	9
	<i>Totaal baten</i>	N	9
	Totaal bedrijfsvoering	V	51
	Overhead		
Lasten	Hogere lonen en salarissen dan geraamd	N	114
	<i>Totaal lasten</i>	N	114
Baten	Saldo overige verschillen <50K	N	6
	<i>Totaal baten</i>	N	6

	Totaal overhead	N	120
	Financiering		
Baten	Rentebaten, niet begroot	V	105
	<i>Totaal baten</i>	V	<i>105</i>
	Totaal financiering	V	105
	Onttrekking/toevoeging reserves		
Baten	Saldo onttrekking reserves	N	2.210
Lasten	Totaal verschil geraamde lasten t.o.v. realisatie	V	968
Baten	Totaal verschil geraamde baten t.o.v. realisatie	N	2.750

Een nadere uitleg over de verschillende afwijkingen staat opgenomen onder 2.1 productenrealisatie waarbij per team de financiële realisatie en afwijkingen t.o.v. de begroting staan toegelicht.

3.4 Balans

Bedragen x € 1.000

Uitgebreide balans 2022					
Activa	2022	2021	Passiva	2022	2021
Vaste activa			Vaste passiva		
<i>Materiele vaste activa</i>			<i>Eigen vermogen</i>		
Investerings met een economisch nut	7.029	7.184	Algemene Reserve	12.182	12.238
			Bestemmingsreserves	13.822	9.027
			Resultaat	-1.782	-56
			<i>Voorzieningen</i>		
			Voorzieningen ter egalisering van kosten	619	476
			<i>Vaste schulden met een rentetypische looptijd langer dan één jaar</i>		
			Ontvangen waarborgsom	1.000	1.000
Totaal vaste activa	7.029	7.184	Totaal vaste passiva	25.841	22.685
Vlottende activa			Vlottende passiva		
<i>Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar</i>			<i>Netto-vlottende schulden met een rentetypische looptijd korter dan één jaar</i>		
Vorderingen op openbare lichamen provincie + gemeenten	5.882	865	Overige schulden	11.776	301
Vorderingen op openbare lichamen rijk	87	87			
Overige vorderingen	704	2.489	<i>Overlopende passiva</i>		
	38.671	24.378	De van Europese en Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen voor uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel die dienen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren		
Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar			Europese overheidslichamen	1.418	
			Overige Nederlandse overheidslichamen	5.604	6.880
<i>Liquide middelen</i>					
Kassaldi	1	1			
Banksaldi	800	800			
<i>Overlopende activa</i>					
De van Europese en Nederlandse overheidslichamen nog te ontvangen voorschotbedragen die ontstaan door			Verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen, met	10.608	9.357

voorfinanciering op uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel			uitzondering van jaarlijks terugkerende arbeidskosten gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume		
- Europese overheidslichamen	1.066	500	-		
- Rijks Overheidslichamen	475	2.272			
Overige nog te ontvangen bedragen	532	328			
Vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen	-	319			
Totaal vlottende activa	48.218	32.038	Totaal vlottende passiva	29.405	16.538
Totaal activa	55.247	39.223	Totaal passiva	55.247	39.223

3.5 Toelichting op de balans

In deze paragraaf zijn de specificaties opgenomen van de balansposten ultimo 2022 en het vergelijkende boekjaar 2021. 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.

Het hierna opgenomen overzicht geeft het verloop van de boekwaarde van de investeringen met economisch nut weer:

Bedragen x € 1.000

	Boekwaarde 01-01-2022	Investeringen 2022	Des- investering 2022	Afschrijving 2022	Boekwaarde 31-12-2022
Gronden en terreinen	2.318	-	-	-	2.318
Gebouwen	4.655	-	-	131	4.524
Inrichting en inventaris	125	-	-	38	87
Automatisering	16	33	-	15	34
Overige MVA	71	-	-	4	66
Totaal	7.184	33	-	188	7.029

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

Voor de methode van afschrijven wordt verwezen naar de waarderingsgrondslagen in hoofdstuk 3.1.

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

	2022	2021
Vorderingen op openbare lichamen Rijk	87	87
Vordering op openbaar lichaam provincie + gemeente	5.882	865
Overige vorderingen	704	2.489
Schatkistbankieren	38.671	24.378
Totaal	45.344	27.819

De vorderingen op openbare lichamen bestaan ultimo 2022 voornamelijk uit;

Vordering belastingdienst: terug te vorderen btw 2021	€ 87.000
Vordering provincie Groningen, Gemeente Groningen incidentele subsidie 2022	€ 5.014.000
Vordering provincie Groningen en Drenthe beheer DRISpanelen	€ 190.000
Vordering publiekvervoer: bijdrage personele ondersteuning, huisvesting en ICT	€ 168.627
Vordering provincie Groningen: bijdrage korting abonnementen	€ 57.198

De overige vorderingen bestaat uit de vorderingen op QBuzz ad € 703.519 (huur stallingen over 2022).

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.

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

Berekening benutting drempelbedrag schatkistbankieren (bedragen x € 1000)					
Verslagjaar					
(1)	Drempelbedrag	2.909			
		Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
(2)	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	810	801	801	801
(3a) = (1) > (2)	Ruimte onder het drempelbedrag	2.099	2.108	2.108	2.108
(3b) = (2) > (1)	Overschrijding van het drempelbedrag	-	-	-	-
(1) Berekening drempelbedrag					
Verslagjaar					
(4a)	Begrotingstotaal verslagjaar	145.451			
(4b)	Het deel van het begrotingstotaal dat kleiner of gelijk is aan € 500 miljoen	145.451			
(4c)	Het deel van het begrotingstotaal dat de € 500 miljoen te boven gaat				
(1) = (4b)*0,02 + (4c)*0,002 met een minimum van €1.000.000 als het begrotingstotaal kleiner of gelijk is aan 500 mln. En als begrotingstotaal groter dan € 500 miljoen is is het drempelbedrag gelijk aan € 10 miljoen, vermeerderd met 0,2% van het deel van het begrotingstotaal dat de € 500 miljoen te boven gaat.	Drempelbedrag	2.909			
(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)	72.929	72.929	73.731	73.731
(5b)	Dagen in het kwartaal	90	91	92	92
(2) - (5a) / (5b)	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	810	801	801	801

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.

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

	2022	2021
Kas	1	1
Bank	800	800
Totaal	801	801

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

Onderstaand een verloopoverzicht van de nog te ontvangen bedragen met specifiek bestedingsdoel:

Bedragen x € 1.000

Nog te ontvangen bedragen met specifiek bestedingsdoel	Saldo 1-1-2022	Ontvangen bedragen	Aanvullende vorderingen	Openstaande vordering 31-12-2022
Europese Overheidslichamen	500	- 434	1.000	1.066
Rijks overheidslichamen	2.272	-2.272	475	475
Totaal	2.772	-2.706	1.475	1.541

De vordering met betrekking tot Europese overheidslichamen betreft de nog te ontvangen JIVE2 subsidies voor de waterstofbussen in Emmen

De vordering met betrekking tot de Rijks overheidslichamen betreft de vordering voor de beschikbaarheidsvergoedingen over 2021 en 2022. Deze wordt weer rechtstreeks doorbetaald aan Qbuzz.

De overige nog te ontvangen bedragen ad € 532K betreft merendeels de baten evenementenvervoer en rentebaten

Overlopende activa

De post overlopende activa kan als volgt onderscheiden worden:

Bedragen x € 1.000

	2022	2021
De van de Europese en Nederlandse overheidslichamen nog te ontvangen voorschotbedragen die ontstaan door voorfinanciering op uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel	1.541	2.772
Overige nog te ontvangen bedragen	532	328
Vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen	-	319
Totaal	2.072	3.419

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 2021/2022 € 475.000
- Europese subsidie JIVE 2 € 1.065.542

Op dit moment is de definitieve verantwoording over 2021 van QBuzz klaar. Op basis hiervan resteert nog een vordering op het rijk van € 117.000,-. Ten aanzien van de BVOV 2022 is rekening gehouden met de voorlopige cijfers over 2022.

In 2020 is al een deel van de kosten voor de waterstof bussen in Emmen vooruit betaald ad € 1,25 miljoen. In 2022 is het overige deel ad € 5.250.000 (conform overeenkomst) betaald. De restantvordering op de JIVE 2 subsidie bedraagt € 1.065.542,-.

Passiva

Vaste passiva

Eigen vermogen

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

Bedragen x € 1.000

	2022	2021
Algemene reserve	12.182	12.238
Bestemmingsreserves	13.822	9.027
Gerealiseerd resultaat	-1.782	-56
Totaal	24.222	21.208

Het verloop in 2022 wordt in het hierna opgenomen overzicht per reserve weergegeven:

Bedragen x € 1.000

	Saldo 01-01-2022	Resultaat- bestemming vorig boekjaar	Toevoeging	Onttrekking	Saldo 31-12-2022
Algemene reserve	12.238	-56		-56	12.182
Totaal	12.238	-56	0	-56	12.182

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.

Bedragen x € 1.000

	Saldo 1-1-2022	Mutatie o.b.v resultaatbestemming 2021	Toevoeging o.b.v. besluit AB	Onttrekking o.b.v. actuele begroting	Saldo 31-12-2022
BR Kwaliteitsimpuls	1.224				1.224
BR Dekking kapitaallasten stalling Emmen	1.488			-39	1.448
BR COVID-19	3.914				3.914
BR Zero Emissie Transitie	2.401		9.485	4.650	7.236
Totaal	9.027		9.485	4.611	13.822

De mutaties in de bestemmingsreserve bestaan uit:

- BR Dekking kapitaallasten stalling Emmen: Onttrekking ad € 39K voor afschrijvingen van het pand in 2022. Het betreft hier een structurele onttrekking uit de BR.
- BR COVID-19: Ingesteld als aanvullend weerstandsvermogen om financiële tekorten als gevolg van Coronacrisis op te vangen. Mutatie na resultaatbestemming 2022.
- O.b.v. besluit AB 6 december 2021 worden hierin de ontvangen HBE gelden gestort. Onttrekking heeft plaatsgevonden voor betaling waterstofbussen Emmen (deel provincie Drenthe ad € 3,5 mln en niet inbare subsidie ad € 750K) en de kosten waterstofmoleculen voor Groningen en Drenthe.

Voorzieningen

Het verloop van de voorzieningen in 2022 wordt in het hierna opgenomen overzicht weergegeven:

Bedragen x € 1.000

	Boekwaarde 01-01-2022	Toevoegingen	Vrijval	Aan- wending	Boekwaarde 31-12-2022
Voorziening onderhoud Busstalling Peizerweg	413	80	-		493
Voorziening onderhoud Busstalling Emmen	63,5	12,5			76
Voorziening verlofsparen	-	51			51
Totaal	477	144	-	-	620

Voor het dagelijks en groot onderhoud aan de busstalling Peizerweg is in 2021 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 is in 2021 een plan voor groot onderhoud worden opgesteld samen met een herijking van het onderhoudsplan voor de stalling Groningen. Op basis van deze plannen en de hoogte van de inmiddels opgebouwde voorzieningen zijn de toevoegingen naar beneden bijgesteld.

Voorziening verlofsparen

Medewerkers kunnen vanaf 1 januari 2022 bovenwettelijke vakantie-uren sparen. Deze vakantie-uren verjaren niet. Dit kan gaan leiden tot verlofstuwmeren die bijvoorbeeld ingezet gaan worden om eerder met pensioen te gaan. Omdat er bij verlofsparen sprake is van arbeidskostengerelateerde verplichtingen die een niet voorspelbare opbouw en daarmee ook onvoorspelbare afbouw kennen, dient hier een voorziening voor gevormd te worden.

Ultimo 2022 is er geen voorziening voor oninbare vorderingen opgenomen.

Vaste schulden

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

Bedragen x € 1.000

	Saldo 1-1-2022	Vermeer- dering	Aflossing	Saldo 31-12-2022
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 2022.

Vlottende passiva

Netto-vlottende schulden

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

Bedragen x € 1.000

	2022	2021
Overige schulden	11.776	301
Totaal	11.776	301

De overige schulden bestaat ultimo 2022 uit nog te betalen af te rekenen BVOV uit 2020 ad € 2,27 miljoen, voorschot BVOV 2022 ad € 8,5 miljoen, af te dragen btw ad € 850K en loonheffing en sociale lasten over december 2022 ad € 109K.

Overlopende passiva

De specificatie van de overlopende passiva is als volgt:

Bedragen x € 1.000

	2022	2021
De van Europese en Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen voor uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel die dienen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren	7.022	6.880
Verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen met uitzondering van jaarlijks terugkerende arbeidskosten gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume	10.608	9.357
Totaal	17.630	16.237

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

Voorschotbedragen met specifieke bestedingsdoelen	Saldo 1-1-2022	Vermeerdering	Vermindering	Saldo 31-12-2022
Nederlandse Overheidslichamen				
HUBS	455	9	464	0
Waterstofproject bussen Groningen	6.425	-	1.000	5.425
Subsidie ombouw 8 persoonsbussen naar waterstof	-	179	-	179
Totaal Nederlands Overheidslichamen	6.880	188	1.464	5.604
Europese overheidslichamen				
Specifieke uitkering zero emissie bussen	-	1.418	-	1.418
Totaal	6.880	1.606	1.464	7.022

Conform gemaakte afspraken is het hub budget overgedragen aan de provincie Drenthe.

Het waterstofproject betreft 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. In 2021 is de eerste jaarlijkse bijdrage gedaan aan QBuzz

Voor de ombouw van 8 persoons bussen op waterstof is een subsidiebijdrage van de provincie Groningen ontvangen.

Vooruitlopend op de aanschaf van Zero Emissie Bussen is een voorschot ontvangen van het RVO.

De verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen, met uitzondering van jaarlijks terugkerende arbeidskosten gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume, bestaan ultimo 2022 uit de volgende posten groter dan € 50.000:

Compensatie aan de provincie Groningen m.b.t H2 bijdrage o.b.v. besluit AB 6 dec 2022	€ 4.500.000,-
Afrekening exploitatiesubsidie Qbuzz 2022	€ 1.719.491,-
Incidentele subsidie 2022 Qbuzz (deel 20%)	€ 1.542.752,-
Raming afrekening BVOV 2022 te betalen aan Qbuzz	€ 358.000,-
Raming evenementenvervoer	€ 450.000,-
Afrekening exploitatiesubsidie 2021	€ 494.595,-
Overdracht HUB middelen aan provincie Drenthe	€ 446.000,-
Te veel ontvangen Incidentele subsidie prov Drenthe	€ 390.000,-
Afrekening 2021 Qbuzz, nulrendement	€ 226.000,-
Afrekening BVOV 2021, te betalen aan QBuzz	€ 117.000,-
Facturen waterstofmoleculen 2022	€ 54.422,-

Niet uit de balans blijvende rechten en verplichtingen

In artikel 53 van het BBV is opgenomen dat de niet uit de balans blijvende rechten en verplichtingen moeten worden opgenomen als toelichting op de balans. Niet uit de balans blijvende 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 huurcontract aanwezig dat loopt vanaf 1-3-2020 voor de looptijd van 2 jaar. Deze overeenkomst is stilzwijgend verlengd met een aansluitende periode van 2 jaar. De financiële verplichting voor huur, schoonmaak, glasbewassing en servicekosten tot einde contract (1-3-2024) bedraagt circa €175.000.

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 blijvend - concessie-overstijgend - gebruiksrecht.

Opschaling waterstofbussen Groningen en tankinfrastructuur

Voor de opschaling van 2 waterstofbussen naar 22 waterstofbussen en tankinfrastructuur, ingaande vanaf dienstregeling 2021, is vanuit de Provincie Groningen in totaal € 7,5 miljoen aan subsidie beschikbaar gesteld. Hierover ligt een verantwoordingsplicht naar de subsidieverstrekker. Deze kosten zullen de komende jaren in de exploitatie worden verantwoord.

Daarnaast was de deelname van Groningen in het Europese JIVE2 project al bevestigd voor de 20 bussen. Deze vordering kan pas later gedaan en is nog niet zichtbaar op de balans.

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 emissieloos/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. De in 2021 ontstane HBE's zijn verkocht en de opbrengsten hiervan zijn in maart 2022 ontvangen (conform NEA-systematiek).

De NEA schrijft ons voor dat deze opbrengsten van HBE verkoop enkel mogen worden besteed aan investeringen die aantoonbaar CO2 reduceren. Het algemeen bestuur heeft hiertoe speciaal een bestemmingsreserve (Zero Emissie transitie) ingesteld die ten doel heeft CO2 reducerende projecten te financieren.

Bestedingen van deze bestemmingsreserve zijn hierdoor herleidbaar en er kan van worden aangetoond dat de opbrengsten ook daadwerkelijk aan CO2 reducerende investeringen zijn besteed. Zo zullen deels de 30 aangeschafte waterstofbussen uit de in 2022 ontvangen opbrengsten worden gefinancierd. Deels omdat deze bussen ook gedeeltelijk uit andere financiële bronnen **worden** gefinancierd, zoals Europese subsidies (JIVE1&2). Een HBE heeft geen vaste prijs, maar kent een dagkoers die meebeweegt met de marktprijs van brandstof. Aangezien de brandstofprijs sterk fluctueert, is het vooraf lastig om een geschatte opbrengst te begroten. Daarbij hebben deze HBE's voor het OV-bureau geen verkrijgingswaarde en worden deze HBE's conform het bbv daartoe niet opgenomen als vermogen op de balans.

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

	Primaire begroting 2022	Begroting 2022 na wijzigingen	Jaarrekening 2022
Lasten			
Communicatie			
Productpromotie			
Ontwikkeling			
Kwaliteitsimpuls	€ 500	€ 0	€ 0
Beheer			
Transitie waterstof	€ 1.000	€ 1.000	€ 1.000
Bijdrage aanschaf waterstofbussen		€ 4.250	€ 4.250
Incidentele subsidie		€ 7.714	€ 7.714
Bedrijfsvoering			
Overhead			
Reserves			
Toevoeging bestemmingsreserve COVID-19			
Toevoeging bestemmingsreserve Zero Emissie Transitie		€ 4.735	€ 4.835
Totaal incidenteel lasten	€ 1.500	€ 17.699	€ 17.799
Baten			
Beheer			
Verwaarding HBEcertificaten	€ 0	€ 9.485	€ 9.485
Bedrijfsvoering			
Overhead			
Reserves			
Onttrekking bestemmingsreserve kwaliteitimpuls	€ 500	€ 0	€ 0
Financiering			
Specifieke subsidie waterstof	€ 1.000	€ 1.000	€ 1.000
Incidentele subsidie		€ 7.714	€ 7.714
Totaal incidenteel baten	€ 1.500	€ 18.199	€ 18.199

De incidentele lasten beheer bestaan uit kosten aanschaf waterstofbussen en de hogere incidentele exploitatielasten van Qbuzz ad 7,7 miljoen waar een incidentele subsidie vanuit de deelnemers in de **baten** tegenover staat. Daarnaast een toevoeging aan de bestemmingsreserve dat is ontstaan uit het saldo verwaarding HBE middelen (zie ook **baten**) en de kosten van de waterstofbussen.

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.

Voor het boekjaar 2022 is het overzicht van baten en lasten per taakveld voor het OV-bureau als volgt:

Bedragen x € 1.000

Taakvelden	Begroting 2022 primair	Begroting 2022 na wijzigingen	Jaarrekening 2022
<u>Lasten</u>			
Hoofdtakveld 0 - Bestuur en ondersteuning			
0.1 Bestuur			-
0.4 Overhead	1.596	1.594	1.707
0.10 Mutaties reserves		9.485	9.485
0.11 Resultaat	-	-2.110	-1.782
Hoofdtakveld 2 - Verkeer, vervoer en waterstaat			
2.5 Openbaar vervoer	127.391	143.857	142.775
<u>Baten</u>			
Hoofdtakveld 0 - Bestuur en ondersteuning			
0.1 Bestuur	-	-	-
0.4 Overhead	144	144	138
0.10 Mutaties reserves	789	4.789	4.689
0.11 Resultaat		-	
Hoofdtakveld 2 - Verkeer, vervoer en waterstaat			
2.5 Openbaar vervoer	118.452	147.892	147.358
<u>Saldo</u>			
Hoofdtakveld 0 - Bestuur en ondersteuning			
0.1 Bestuur		-	-
0.4 Overhead	-1.452	-1.450	-1.569
0.10 Mutaties reserves	789	-4.696	-4.796
0.11 Resultaat	-	2.110	1.782
Hoofdtakveld 2 - Verkeer, vervoer en waterstaat			
2.5 Openbaar vervoer	663	4.035	4.583
Totaal	-	-0	-0

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 2022 voor het OV-bureau Groningen Drenthe is € 216.000. 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 2021 is de positie van de directeur tijdelijk waargenomen door een MT lid .

Gegevens 2022		
Bedragen x € 1		Rosalinde Hoorweg
Functiegegevens		Directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2022		01/01-31/12
Omvang dienstverband (als in deeltijdfactor in fte)		1,0
Dienstbetrekking?		ja
Bezoldiging		
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen		€ 116.235
Beloningen betaalbaar op termijn		€ 21.000
<i>Subtotaal</i>		€ 137.234
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum		€ 216.000
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag		N.v.t.
Bezoldiging		€ 137.234
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 2021		
Bedragen x € 1		
	Wilko Mol	Erwin Stoker
Functiegegevens	Directeur	Pl.verv. directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2021	01/01-30/9	01/10-31/12
Omvang dienstverband (als in deeltijdfactor in fte)	1,0	1,0
Dienstbetrekking?	ja	ja
Bezoldiging		
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€ 134.224	€ 27.887
Beloningen betaalbaar op termijn	€ 16.392	€ 4.694
<i>Subtotaal</i>	€ 150.616	€ 32.582
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€ 156.321	€ 52.679
Bezoldiging	€ 150.616	€ 32.582

Toeziqhoudende topfunctionarissen

Naam	Functie(s)	Totale bezoldiging	Duur dienstverband in 2022 (in dagen)	Omvang van het dienstverband in 2022 (fte)
Fleur Gräper- van Koolwijk	Vz DB&AB-lid	Geen bezoldiging	365	< 0,03
Nelleke Vedelaar	Plv vz DB&AB-lid	Geen bezoldiging	365	< 0,03
Philip Broeksma	DB&AB-lid	Geen bezoldiging	365	< 0,03
Melissa van Hoorn	AB-lid	Geen bezoldiging	365	< 0,01
IJzebrand Rijzebol	AB-lid v.a. 11-03-2020	Geen bezoldiging	365	< 0,01
Hans Kuipers	AB-lid	Geen bezoldiging	365	< 0,01
Henk Jumelet	AB-lid	Geen bezoldiging	365	< 0,01
Berndt Benjamins	AB-lid tot 29-06-2022	Geen bezoldiging	179	< 0,01
Roeland van der Schaaf	AB-lid tot 29-06-2022	Geen bezoldiging	179	< 0,01
Rik van Niejenhuis	AB-lid v.a. 29-06-2022	Geen bezoldiging	186	< 0,01
Inge Jongman	AB-lid v.a. 29-06-2022	Geen bezoldiging	186	< 0,01

In bovenstaande tabel staan alle namen genoemd van de bestuurders in 2022.

Overige rapportage verplichtingen op grond van de WNT

Naast de hierboven vermelde topfunctionarissen zijn er geen overige functionarissen met een dienstbetrekking die in 2022 een bezoldiging boven het individueel toepasselijke drempelbedrag hebben ontvangen.

Er zijn in 2022 geen ontsluitkeringen aan overige functionarissen betaald die op grond van de WNT dienen te worden gerapporteerd.

3.9 Voorstel tot resultaatbestemming

Het resultaat van de jaarrekening 2022 is € 1.782.000 nadelig. Wij stellen u voor om dit rekeningsaldo als volgt te bestemmen:

Onttrekking uit de bestemmingsreserve COVID 19	-/-€ 1.782.000
Totaalsaldo	-/-€ 1.782.000

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

Algemene reserve

Saldo algemene reserve na bestemming resultaat jaarrekening 2022	€ 12.182.000
--	--------------

Reserve COVID 19

Saldo van de bestemmingsreserve COVID-19 voor bestemming resultaat 2022 is:	€ 3.914.000
Onttrekking uit de bestemmingsreserve COVID 19	<u>€ 1.782.000</u>
Saldo bestemmingsreserve COVID 19 na bestemming resultaat 2022	€ 2.132.000

Reserve kwaliteitsimpuls

Saldo van de bestemmingsreserve kwaliteitsimpuls na bestemming resultaat 2022 is:	€ 1.224.000
---	-------------

Reserve dekking kapitaallasten stalling Emmen

Saldo van de bestemmingsreserve dekking kapitaallasten stalling Emmen na bestemming resultaat 2022 is:	€ 1.448.000
--	-------------

Reserve Zero Emissie Transitie

Stand van de bestemmingsreserve Zero Emissie na bestemming resultaat jaarrekening 2022:	€ 7.236.000
---	-------------

Toelichtingen

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.

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 kwaliteitsimpuls, waarmee structurele lastenverlagingen kunnen worden gerealiseerd of duurzaamheidseffecten kunnen worden behaald.

In 2022 hebben er geen uitgaven plaatsgevonden. In de primaire begroting was een hogere uitgave voorzien.

Door de corona pandemie zijn veel projecten echter uitgesteld waardoor geen uitgave is gerealiseerd.

Het totale beroep op de bestemmingsreserve blijft onveranderd.

Bestemmingsreserve dekking kapitaallasten stalling Emmen

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

Bestemmingsreserve Zero Emissie Transitie

Deze bestemmingsreserve is bij besluit van 6 december 2021 door het AB ingesteld. Hierin zijn de inmiddels gerealiseerde, door verkoop van HBE, gelden worden verantwoord. Hierop is in mindering gebracht de te betalen financiële compensatie aan de provincie Groningen. De bestemming van deze reserve is door het AB vastgelegd voor het financieren van de reductie van de CO2 emissie in de komende jaren.

Bestemmingsreserve COVID-19

Deze bestemmingsreserve is gevormd om de toekomstige extra kosten en lagere reizigersinkomsten als gevolg van de coronacrisis deels te kunnen verlichten.

BIJLAGEN

Bijlage A Staat van materiële vaste activa

Bedragen in €

Investerings met een economisch nut	Aanschafwaarde	Termijn afschrijving	Boekwaarde 1-1-2022	Investering 2022	Des-Investering 2022	Afschrijving 2022	Boekwaarde 31-12-2022
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	3.166.320	-	-	92.298	3.074.023
Busstalling Emmen	1.566.861	40 jaar	1.488.757	-	-	39.172	1.449.585
Gebouwen	5.258.771		4.655.077	-	-	131.470	4.523.607
Inrichting en inventaris '16	133.301	7 jaar	38.086	-	-	19.043	19.043
Inrichting en inventaris '17	23.126	7 jaar	9.911	-	-	3.304	6.607
Inrichting en inventaris '19	107.168	7 jaar	76.548	-	-	15.310	61.238
Inrichting en inventaris	263.595		124.545	-	-	37.656	86.888
Automatisering '19	40.733	3 jaar	13.578	-	-	13.578	-
Automatisering '20	3.767	3 jaar	2.511	-	-	1.256	1.255
Automatisering '22				32.815		-	32.815
Automatisering	44.500		16.089	32.815	-	14.834	34.070
Zonnepanelen Peizerweg	82.990	20 jaar	70.541	-	-	4.150	66.392
Overige MVA	82.990		70.541	-	-	4.150	66.392
Totaal materiële vaste activa	7.967.927		7.184.323	32.815		188.110	7.029.029

SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2022 op grond van artikel 3 van de Regeling Informatieverstreking SiSa - d.d. 20-1-2023						
Verstrekker	Uitkeringscode	Specifieke uitkering	Juridische grondslag	Ontvanger	Indicator	Indicator
lenW	ES2	Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2021	Regeling specifieke uitkering	Regeling specifieke uitkering	Naam per concessie zoals gedefinieerd in artikel 1 en benoemd in bijlage 1 van de regeling	Naam concessiehouder zoals gedefinieerd in artikel 1 en benoemd in bijlage 1 van de regeling
					Aard controle n.v.t. Indicator: ES201	Aard controle n.v.t. Indicator: ES202
					Bestelling (jaar T)	Bestelling (jaar T+2 (2019))
					Aard controle R Indicator: ES2/04	Aard controle R Indicator: ES2/05
					€0	€0
					Totale opbrengsten conform bijlage 3 (5C Andere opbrengsten) van de regeling	Totale opbrengsten conform bijlage 3 (5B opbrengsten van reizigers) van de regeling
					Aard controle R Indicator: ES2/10	Aard controle R Indicator: ES2/09
					€0	€0
					Opuzz	Totale opbrengsten conform bijlage 3 (5A OCW-contract studentenkaart) van de regeling
					Aard controle n.v.t. Indicator: ES2/07	Aard controle n.v.t. Indicator: ES2/08
					€0	€0
					Kopie naam concessie	Totale opbrengsten conform bijlage 3 (5C Andere opbrengsten) van de regeling
					Aard controle R Indicator: ES2/11	Komt de concessiehouder voor deze concessie in aanmerking voor de 2% extra vergoeding (Ja/Nee)
					€0	€0
					Totaal bedrag verstrekte subsidies concessiehouder conform concessie (jaar 2021) - zoals in de bijlage 3 van de regeling is opgenomen verlaend	Totaal bedrag verstrekte subsidies concessiehouder conform concessie (jaar 2021) - zoals in de bijlage 3 van de regeling is opgenomen verlaend
					Aard controle R Indicator: ES2/06	Aard controle R Indicator: ES2/06
					€0	€0
					ja	ja
					€0	€0
					1 Groningen-Drenthe	1 Groningen-Drenthe

Bijlage D Tekenblad

Dagelijks Bestuur

Opgemaakt door het Dagelijks Bestuur van de gemeenschappelijke regeling OV-Bureau Groningen Drenthe in de vergadering van 16 maart 2023.

F.Q. Gräper-van Koolwijk
Voorzitter

R. Hoorweg
Secretaris

Algemeen Bestuur

Goedkeuring/vaststelling door het Algemeen Bestuur van de gemeenschappelijke regeling OV-Bureau Groningen Drenthe in de vergadering van 5 april 2023.

F.Q. Gräper-van Koolwijk
Voorzitter

R. Hoorweg
Secretaris

Bijlage E Totaaloverzicht exploitatie 2022

Lasten (x € 1.000)	Realisatie 2021	Primaire begroting 2022	Actuele begroting 2022 na AB dec 2022	Realisatie 2022	Vershil prognose 2022- actueel begroot 2022
Marktbewerking	138	193	146	107	39
Marktonderzoek	114	76	66	59	7
Marktontwikkeling	17	96	70	46	24
Tarieven en vervoerbewijzen	6	21	10	3	7
Communicatie	490	525	525	414	111
Productpromotie	205	152	179	146	33
Voorlichting	74	146	100	57	43
Reisinformatie	28	81	100	75	25
Reisbeleving	162	126	126	112	14
Corporate communicatie	21	20	20	24	-4
Ontwikkeling	639	953	526	457	69
Ontwikkeling dienstregeling	38	25	15	18	-3
Strategische innovatie	17	154	70	83	-13
Reisinformatie en haltebeleid	322	174	354	262	92
Onderzoek	47	51	45	51	-6
Consumentenplatform	41	51	42	43	-1
Kwaliteitsimpuls (uit bestemmingsreserve)	174	500	0	0	0
Concessiemanagement	124.210	113.902	140.502	139.699	804
Beheer algemeen	80	175	174	191	-18
GD concessie + versterkingen (incl evenementen en nachtvv)	115.368	109.015	123.498	124.011	-513
Afrekening concessie 2021				-983	983
GD concessie subsidie exploitatie waterstofbussen	1.000	900	1.000	1.000	0
Compensatie financiële bijdrage provincie Groningen	4.500				
Aanvullende incidentele subsidie GD concessie			7.714	7.714	0
Bijdrage aanschaf waterstofbussen Emmen			4.250	4.250	0
Q-liner 315	524	540	540	523	17
Lijn 922	25	28	28	7	21
Publiek Vervoer - lokale vervoersinitiatieven	1.000	1.139	1.139	1.025	114
Publiek Vervoer - Hubtaxi	284	312	536	480	56
Sociale veiligheid	630	627	740	735	5
Bijdrage haltes gemeenten	126	35	48	17	32
Hogere kosten waterstof Drenthe/Groningen	169	752	500	400	100
Onderhoud stallingen	217	242	200	193	7
Afschrijvingskosten stalling Groningen	96	97	97	96	1
Afschrijvingskosten stalling Emmen (uit bestemmingsreserve)	39	39	39	39	0
Friciekosten COVID-19	42				
Overige kosten GD concessie	108				0
Bedrijfsvoering	1.936	2.217	2.159	2.098	60
Lonen en salarissen	1.449	1.632	1.632	1.592	40
Bijdrage NDOV/ DOVA	277	273	281	281	0
ICT	62	152	91	72	18
Bijdrage Publiek Vervoer	128	126	130	130	0
Advieskosten	21	34	25	24	1
Overhead	1.575	1.595	1.594	1.707	-114
Lonen en salarissen	1.092	1.111	1.130	1.244	-114
Huisvestingskosten	180	152	181	191	-10
Kantoorkosten	232	232	232	232	0
Advieskosten	71	101	51	40	11
Totaal lasten	128.987	119.385	145.451	144.482	968

Baten (x € 1.000)	Realisatie 2021	Primaire begroting 2022	Actuele begroting 2022 na AB dec 2022	Realisatie 2022	Vershil prognose 2022- actueel begroot 2022
Marktbewerking	1	0	0	0	0
Marktbewerking	1	0	0	0	0
Communicatie	0	0	0	0	0
Communicatie	0	0	0	0	0
Ontwikkeling	188	0	190	190	0
Reisinformatie en haltebeleid	188	0	190	190	0
Concessiemanagement	67.496	46.834	74.504	73.873	-630
GD concessie reizigersinkomsten (incl nacht en evenementenvervoer)	18.269	19.195	25.945	26.823	878
GD concessie SOV	26.780	26.890	27.901	27.901	0
Overige GD inkomsten	205		79	79	0
Verwaarding HBE middelen	6.901		9.485	9.485	0
Derving dubbel opstarttarief		-200	0	0	0
Compensatie dubbel opstarttarief		200	0	0	0
BVOV	14.669		10.350	8.836	-1.514
Eigen bijdrage Hubtaxi	69	116	106	107	1
Vastgoedbeheer - stallingen	569	588	591	590	-1
Kaartverkoop buurtbussen	34	20	47	53	6
sociale veiligheid		25			0
Bedrijfsvoering	779	789	789	780	-9
Bijdrage lonen en salarissen	779	789	789	774	-15
Overig				6	6
Overhead	150	144	144	138	-6
Lonen en salarissen	105	93	93	89	-4
Huisvestingskosten	35	36	36	35	-1
Kantoorkosten	9	15	15	11	-4
Overig				3	3
Financiering	64.006	70.829	72.410	72.515	105
Bijdragen partners (regulier)	62.752	63.696	63.696	63.696	0
Specifieke subsidies	1.000	900	1.000	1.000	0
Nog aan te vullen incidentele bijdrage	254	6.233	7.714	7.714	0
Rentebaten			0	105	105
Totaal baten	132.620	118.596	148.036	147.496	-540
Bedragen x € 1.000	Realisatie 2021	Primaire begroting 2022	Actuele begroting 2022 na AB dec 2022	Realisatie 2022	Vershil prognose 2022- actueel begroot 2022
Resultaat voor mutaties voor reserves	3.632	-789	2.586	3.014	428
Onttrekking aan reserve kwaliteitsimpuls	174	500	0	0	0
Onttrekking aan reserves kapitaalslasten	39	39	39	39	0
Onttrekking best reserve duurzaamheid		250			0
Onttrekking bestemmingsreserve ZET			4.750	4.650	-100
Onttrekking algemene reserve			110	0	-110
Onttrekking/toevoeging reserve COVID 19	-1.500		2.000	0	-2.000
Toevoeging aan bestemmingsreserve Zero Emissie T	-2.401		-9.485	-9.485	0
Resultaat na mutaties reserves	-56	0	0	-1.782	-1.782

Bijlage F Overzicht optimalisatie hubs 2020

Op onderstaande hubs zijn in 2020 voorzieningen geoptimaliseerd.

1. Noorderveld: 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 Kardingse
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. Noorderveld: 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

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
CO₂	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 onderzoeksinstituten
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 Initiative 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

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

Overcingellaan 15e, Assen
Postbus 189, 9400 AD Assen

T 0592 - 39 69 00

info@ovbureau.nl
www.ovbureau.nl