

# CONCEPT

## Jaarstukken 2021

### Jaarrekening en Jaarverslag



## Colofon

Uitgave van OV-bureau Groningen Drenthe  
Postbus 189  
9400 AD Assen  
E [info@ovbureau.nl](mailto:info@ovbureau.nl)  
W [ovbureau.nl](http://ovbureau.nl)

## Inhoudsopgave

Leeswijzer .....	4
<b>1. Managementsamenvatting .....</b>	<b>5</b>
<b>2. JAARVERSLAG 2021 .....</b>	<b>.....</b>
<b>2.1 Programmaverantwoording .....</b>	<b>14</b>
2.1.1 Beleidsindicatoren .....	14
2.1.2 Marktbewerking .....	15
2.1.3 Ontwikkeling .....	17
2.1.4 Beheer .....	236
2.1.5 Communicatie .....	30
2.1.6 Bedrijfsvoering .....	33
2.1.7 Financiering .....	37
<b>2.2 Paragrafen .....</b>	<b>39</b>
2.2.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing .....	39
2.2.2 Financiering .....	44
2.2.3 Onderhoud kapitaalgoederen .....	42
2.2.4 Verbonden partijen .....	43
<b>2.3 Overhead .....</b>	<b>46</b>
<b>2.4 Samenstelling bestuur .....</b>	<b>47</b>
<b>3. JAARREKENING 2020 .....</b>	<b>48</b>
<b>3.1 Waarderingsgrondslagen .....</b>	<b>48</b>
<b>3.2 Overzicht baten en lasten .....</b>	<b>50</b>
<b>3.3 Toelichting op het overzicht van baten en lasten .....</b>	<b>511</b>
<b>3.4 Balans .....</b>	<b>53</b>
<b>3.5 Toelichting op de balans .....</b>	<b>54</b>
<b>3.6 Overzicht van incidentele baten en lasten .....</b>	<b>63</b>
<b>3.7 Overzicht van baten en lasten per taakveld .....</b>	<b>64</b>
<b>3.8 Verantwoording WNT .....</b>	<b>65</b>
<b>3.9 Voorstel tot resultaatbestemming .....</b>	<b>67</b>
<b>BIJLAGEN .....</b>	<b>69</b>
<i>Bijlage A Staat van materiële vaste activa .....</i>	<i>69</i>
<i>Bijlage B SiSa-bijlage .....</i>	<i>70</i>
<i>Bijlage C Controleverklaring .....</i>	<i>72</i>
<i>Bijlage D Tekenblad .....</i>	<i>73</i>
<i>Bijlage E Totaaloverzicht exploitatie .....</i>	<i>734</i>
<i>Bijlage F Overzicht optimalisatie hubs 2020 .....</i>	<i>776</i>
<i>Bijlage G Afkortingenwijzer .....</i>	<i>77</i>

## Leeswijzer

In het jaarverslag en de jaarrekening 2021 legt het dagelijks bestuur van het OV-bureau Groningen Drenthe verantwoording af aan het algemeen bestuur over de realisatie van het afgesproken beleid en over de financiële resultaten. Hierbij worden de verschillen toegelicht ten opzichte van de begroting 2021.

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

In hoofdstuk 2 Productenrealisatie wordt per team de realisatie per doelstelling voor 2021 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

Deze managementsamenvatting bevat de volgende onderwerpen:

- Realisatie concessiemanagement en dienstregeling
- Impact Coronapandemie
- Overige ontwikkelingen
- Exploitatieresultaat, reserves en weerstandsvermogen
- Ontwikkelingen communicatie, marktwerking en bedrijfsvoering
- Resultaat beleidsindicatoren

## Concessiemanagement 2021 en dienstregeling

- De eerste maanden van 2021 hebben in het teken gestaan van de implementatie van de dienstregeling 2021, die een afschaling van ongeveer 5% betekende ten opzichte van de dienstregeling voor corona.
- Het basisnetwerk is niet gewijzigd en de Qliner en Q-link zijn blijven rijden, maar de frequentie is veelal aangepast van hoogfrequent naar iets minder hoogfrequent.
- In de zomervakantie is het vervoer gemiddeld op ongeveer 70% van een normale zomer blijven steken.
- In september zijn we weer de volle dienstregeling gaan rijden en zijn met name studenten en scholieren meer gaan reizen. We zien helaas ook dat de pieken in de spits weer terugkeren, leidend tot een grotere behoefte aan versterkingsritten. De inkomsten blijven ten opzichte van het vervoer relatief achter, met name omdat de groepen die nu meer reizen met afgekochte producten (abonnementen en studentenkaart reizen).
- Punctualiteit, rituitval, inzet juiste voertuigen en klachten vormen een vast onderwerp van het maandelijks concessieoverleg. Daarin worden de resultaten van de afgelopen maand en analyses vanuit het OV-bureau nader gedeeld. In 2021 zijn in totaal 2.006 klachten bij Qbuzz binnengekomen, waarmee het aantal klachten ongeveer gelijk is aan het aantal klachten in 2020. De onderwerpen waarover de meeste klachten worden ingediend zijn houding en gedrag van de chauffeur, gevolgd door nieuwe dienstregeling en doorgereden/weggereden zonder reiziger te laten instappen. Wat opvalt is dat het aantal klachten over de dienstregeling vrij hoog is. Veel klachten gaan over het telkens aanpassen van de frequentie waardoor het vertrouwen in de regelmatige beschikbaarheid afneemt. De wijzigingen van de dienstregeling zijn overigens een rechtstreeks gevolg van de door Covidmaatregelen sterk fluctuerende aantallen reizigers.
- Met enige vertraging door corona zijn in mei de twintig waterstofbussen in de streek ingestroomd met een waterstofvulpunt op de stalling aan de Peizerweg in Groningen. De officiële opening van het waterstofvulpunt en de lancering van de twintig bussen is 11 juni geweest. Minister-president Rutte heeft in augustus een bezoek gebracht aan de duurzame stalling Peizerweg met elektrische - en waterstofbussen.
- De dienstregeling 2022 is definitief gemaakt in juni 2021 en kent een beperkte afschaling van ongeveer 3% ten opzichte van 2021 en is flexibeler van opzet. Hierdoor kan bij aantrekkende reizigersaantallen sneller worden meebewogen.
- Bij de dienstregelingsvoorstellen 2022 is een lijst opgesteld waar investeringen in infrastructuur de doorstroming, betrouwbaarheid en snelheid kunnen verbeteren. Deze lijst wordt met de wegbeheerders besproken.
- Voor de periode van werkzaamheden aan de tijdelijke T (13-weekse stremming voorjaar 2022) is een extra robuuste dienstregeling ontwikkeld waarbij wordt voorkomen dat eventuele vertragingen zich als een olievlek over het netwerk verspreiden.
- In de periode van sluitingstijd van de kroegen van 24 uur is het in Groningen tussen half twaalf en half een zodanig druk op de kop van de Oosterstraat in Groningen en de Gelkingestraat dat de bussen na 23 uur een andere route rijden om de Grote Markt te vermijden.
- De hubtaxi is beter vindbaar geworden via 9292 en de site van qbuzz.nl. Daarnaast is met de invoering van een tijdelijke tariefverlaging de hubtaxi geheel 2021 tegen OV-tarief beschikbaar geweest. Dit heeft mede door Corona niet geleid tot een enorme stijging in het gebruik. Het Hubtaxi gebruik ligt nu op het niveau van voor Corona.

## Impact coronapandemie

In 2021 waren de effecten van de uitbraak van het coronavirus nog sterk voelbaar in het openbaar vervoer. Vanaf het derde kwartaal zijn de beperkingen op OV-gebruik afgenomen, waren onderwijsinstellingen weer grotendeels open en werd het onderwijs in belangrijke mate weer fysiek. Het openbaar vervoer werd, ook voor niet noodzakelijke reizen, gepromoot en dit gaf een positiever perspectief. Het vertrouwen nam toe en dit was zichtbaar aan de stijgende reizigersaantallen. Helaas moesten de scholen een week voor de reguliere kerstvakantie, door een verwacht toenemend aantal besmettingen, hun deuren weer sluiten. Ook nu het aantal besmettingen opnieuw een stijgende lijn vertoont, is het lastig te voorzien in hoeverre dit zich zal vertalen in reizigersaantallen.

De regeling beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) gold voor het hele jaar 2021. Het verschil ten opzichte van 2020 is dat in 2021 *niet* de vervoerder de eventueel niet gedekte kosten draagt, maar de opdrachtgever, het OV-bureau dus. Landelijke afspraak is dat aan de vervoerder over 2021 de daadwerkelijk gerealiseerde kosten worden vergoed, tot een nulrendement. De door de vervoerder gemaakte kosten die niet gedekt worden door de afspraken over de Rijksbijdrage BVOV 2021, komen voor rekening van het OV-bureau. Het Rijk draagt bij tot 95% van de begrote productiekosten in 2020, onder aftrek van de daadwerkelijk gerealiseerde reizigers- en, SOV-opbrengsten (Studenten OV) en exploitatiebijdrage van de decentrale overheid.

De BVOV-regeling wordt, op basis van de huidige voorwaarden, doorgetrokken t/m augustus 2022 en maakt het perspectief voor 2022 gunstiger dan aanvankelijk gedacht. Op dit moment is nog geen zekerheid te geven over een bijdrage door het rijk vanaf september 2022; wanneer er geen aanvullende compensatie wordt verstrekt, zal er een tekort ontstaan.

## Overige ontwikkelingen

- Met onderwijsinstellingen is contact over het vasthouden van de spreidingsafspraken, om de grote pieken in het vervoer met name in de ochtendspits te voorkomen. Hierbij blijkt dat het toch lastig is om met alle onderwijsinstellingen tot overeenstemming te komen over spreiding. Na de zomervakantie is de spreiding zo goed als verdwenen en moet om de mensen vervoerd te krijgen in de spits weer worden bijgezet.
- In november 2021 heeft een aantal weekend afsluitingen van de A28 en Ring Zuid plaatsgevonden. Gebleken is dat de op voorhand bedachte maatregelen om het verkeer en in het bijzonder het openbaar busvervoer in goede banen te leiden niet goed gewerkt hebben. Het busverkeer heeft met name op het onderliggende wegennet in de stad Groningen grote vertraging en ook uitval van ritten gekend. Mede naar aanleiding hiervan is in overleg met Groningen Bereikbaar en de wegbeheerders een evaluatie gehouden om dit in de toekomst te voorkomen.
- Er is nauwe afstemming met Aanpak Ring Zuid en Groningen Bereikbaar over de doorstroming van het OV bij de werkzaamheden, met speciale aandacht voor de 13-weekse stremming in 2022.
- Het OV-bureau neemt deel aan de landelijke werkgroep Bus Rapid Transit van het ministerie van I en W, waarbinnen Q-link en Qliner voorbeeldprojecten zijn. Doel is rijksinfrastructuur beter geschikt te maken voor OV (Bus Op Vluchstrook) en Rijkswaterstaat als beheerder bij hubs langs rijkswegen te betrekken. In het kader van het BRT-project is een cofinanciering gevraagd aan het Rijk voor het project van de gemeente Groningen en provincie Groningen 'insnijding Emma-viaduct'.
- Met Qbuzz zijn plannen ontwikkeld om 2 Qliners en 1 acht-persoonsvoertuig op waterstof te laten rijden in Groningen en Drenthe. Hiervoor is o.a. NPG-subsidie aangevraagd. In augustus is bevestigd dat de financiering voor het project rond is inclusief de NPG-subsidie.
- Met diverse partijen is een onderzoek gestart naar de haalbaarheid van energieopslag uit remenergie van treinen t.b.v. het laden van bussen, bij Groningen HS.

## Exploitatieresultaat, reserves en weerstandsvermogen

De jaarrekening 2021 sluit af met een negatief resultaat van € 56.000. Dit is een nadelig verschil ten opzichte van het geraamde 0 resultaat.

De begroting 2021 is, op basis van het besluit van het Algemeen Bestuur op 6 december 2021, gewijzigd. De belangrijkste aanpassingen betroffen de bijstelling naar een bruto verantwoording van de kosten GD-concessie, de verwachte BVOV-raming en een toevoeging aan de bestemmingsreserve COVID-19. De toevoeging aan deze bestemmingsreserve kwam tot stand door toevoeging van in 2021 lager uitvallende kosten, te weten: lagere frictiekosten en diverse lagere kosten door het niet doorgaan van ontwikkeltrajecten en promotieactiviteiten. De COVID-19 reserve zal worden ingezet om de nadelige effecten van de coronacrisis in 2022-2023 op te vangen.

Het weerstandsvermogen komt eind 2021 uit op € 12.238.000. (exclusief bestemmingsreserve COVID-19). Dit is een verhoging met € 2.500.000 door toevoeging van de Bestemmingsreserve Duurzaamheid (opgeheven) conform besluit AB op 6 december 2021. Hiermee is de weerstandscapaciteit voldoende hoger dan de ondergrens van € 4.750.000.

## Communicatie

- Voor communicatie lag de focus op het communiceren van de gevolgen voor het openbaar vervoer en de maatregelen die van rijkswege werden aangekondigd.
- Daarnaast zijn de activiteiten gericht op het 'in beeld' houden van de bus. Via social media zijn verhalen van chauffeurs en reizigers gepubliceerd.
- In de zomer is begonnen met de productie van podcasts over (historische) gebeurtenissen en plaatsen langs de buslijnen 65, 21 en 300.
- De ontwikkeling van een reisapp voor de regio Groningen Drenthe is vooralsnog opgepakt in het pilotproject MaaS, waarin o.a. Provincie Drenthe, Publiek Vervoer en OV-bureau participeren. De app is onder de naam Glimble live gegaan.
- In de zomerperiode is de promotiecampagne voor wandelen via hub herhaald en is eenzelfde concept voor fietsen via hub opgezet, met 26 routes vanaf hubs in Groningen en Drenthe. Routebureau Groningen en Recreatieschap Drenthe hebben de routes uitgestippeld.
- Het hele jaar door is de hubtaxi gepromoot met advertenties in regionale bladen; in de tweede helft van het jaar is een animatie met uitleg over de hubtaxi via online-campagnes uitgezet. Samen met Publiek Vervoer is de website hubtaxi.nl aangepast.
- In juli en augustus konden mensen weer Zomerbroezz'n. In augustus is de zgn. chauffeurscampagne herhaald, met foto's van bus/chauffeur en een tekst om reizigers weer welkom te heten. Tijdens de herfstvakantie was er Herfstbroezz'n en in de kerstvakantie is vanwege de strengere coronamaatregelen een sobere versie van Kerstbroezz'n gepromoot. Via qbuzzpost.nl – een samenwerking met omapost.nl – konden mensen een gratis ansichtkaartje laten versturen.

hub taxi

**Geen bushalte?  
Geen punt!**

De hubtaxi brengt het OV gewoon naar je voordeur. Van huis naar hub en weer terug. Jouw reis begint op [hubtaxi.nl](https://hubtaxi.nl).

**Uitproberen? Nu extra voordelig.**  
Bekijk de actievoorwaarden op [hubtaxi.nl](https://hubtaxi.nl).

Met z'n tweeën een dag reizen met de bus voor maar €11,-

**KERST BROEZZ'N**  
18 december t/m 9 januari

KOOP JE KAARTJE IN DE QBUZZ-WEBSHOP OF BIJ DE CHAUFFEUR!

Qbuzz Mondklappen op de halte en in de bus verplicht.

KERSTBROEZZEN.NL

**Wat is jouw kerstwens dit jaar?**  
Verras iemand met een kaartje.

OP=OP

Gratis via [qbuzzpost.nl](https://qbuzzpost.nl)

qbuzzpost.nl Qbuzz

## Marktbewerking

- In juni is het tweejaarlijkse klanttevredenheidsonderzoek uitgevoerd onder de leden van het DRP. De algemene tevredenheid over het busvervoer in Groningen en Drenthe is een 7.5. Dit ligt iets lager dan voor corona, te verklaren uit een lagere score op veiligheid.
- Samen met Arriva voeren we gesprekken over de mogelijkheden om gezamenlijk nieuwe interoperabele reisproducten te ontwikkelen voor Noord-Nederland en welk onderzoek daaraan ten grondslag moet liggen.
- In november en december zijn via het Digitaal Reizigerspaneel enquêtes uitgegaan over klanttevredenheid en de nieuwe dienstregeling. Het klanttevredenheidscijfer in november gemeten was 7.7. Een onderzoeksbureau heeft ook een meting gedaan naar de inwonertevredenheid (over het OV per bus) in Groningen en Drenthe. De uitwerking daarvan wordt in 2022 verwacht.
- Veel aandacht gaat naar contacten met (grote) werkgevers en onderwijsinstellingen om het reisgedrag zodanig te beïnvloeden dat na de coronacrisis het busvervoer efficiënter (waar mogelijk buiten de spits) gebruikt wordt. Hierbij wordt nauw samengewerkt met Groningen Bereikbaar. De post-corona periode en de voorbereiding op de dertienweekse stremming van het Julianaplein worden aangegrepen om non-profit organisaties van enige omvang zoals; onderwijsinstellingen en ziekenhuizen, maar ook profitorganisaties, te stimuleren het OV (meer) te gaan gebruiken en waar mogelijk buiten de spits te reizen. Daarvoor is een campagne in voorbereiding die samen met Groningen Bereikbaar wordt uitgewerkt en naar de markt gebracht wordt.
- Het overleg over landelijke nieuwe betaalsystemen en nieuwe reisproducten gaat ook in 2021 door.

## Vraagafhankelijk vervoer en hubs

- Om de reizigersketen van OV naar hubtaxi beter inzichtelijk te maken is een doorontwikkeling doorgevoerd op aan te leveren data door de vervoerders. Er is uniformering aangebracht in hoe de hublocatie moet worden gelogd. Nu is OV-data beter te koppelen aan het hub gebruik van de hubtaxi.
- Vanaf januari is een tariefswijziging doorgevoerd op de hubtaxi. Het km tarief is als actie (eerst 3 maanden maar telkens verlengd tot 1 jaar) gelijkgesteld aan het OV-tarief. Het effect was echter door de coronapandemie lastig te meten.
- Binnen het hubprogramma zijn pakketkluisen (op hubs Rolde, Dieverbrug en Gieten) en watertaps gerealiseerd. Met het routebureau Groningen wordt invulling gegeven aan [Wandelviahub.nl](https://Wandelviahub.nl) en met diverse gemeenten wordt verder gewerkt aan de opwaardering van de hubs.



- Met publiek vervoer wordt samengewerkt in een pilot inclusief vervoer waarbij geselecteerde WMO-geïndiceerden in Noord-Drenthe en Westerkwartier met een OV-chipkaart gratis in het OV mogen reizen.
- In 2021 zijn verschillende mystery guest-metingen uitgevoerd op de hubtaxi. Uit de meting in Q4 bleek dat de mogelijkheid tot betalen met pin nog niet altijd op orde was door het ontbreken van apparatuur of het niet functioneren hiervan.

## Sociale veiligheid

- In het werkplan 2021 zijn de beleidsdoelstellingen geoperationaliseerd. Met Qbuzz zijn verder afspraken gemaakt over de inzet van de OV-stewards en de gestelde KPI's. Jaarlijks wordt het aantal uren inzet van de OV-stewards begroot. In 2021 is dit aantal uren niet ingezet. Reden is een hoog ziekteverzuim (corona gerelateerd) en een tekort aan goed opgeleid personeel. Qbuzz heeft inmiddels maatregelen genomen om voor 2022 wel het aantal begrote uren in te kunnen zetten. Gelet op de algehele krapte op de arbeidsmarkt en het voortduren van de pandemie is dit nog een hele uitdaging.
- In de het jaar 2021 bedroeg het percentage gecontroleerde reizigers dat reist zonder geldig vervoerbewijs 0,51%

## Bedrijfsvoering (FIJC)

- Begin 2021 zijn de jaarrekening 2020 en de begroting 2022 opgesteld. Deze beide stukken zijn vastgesteld door het algemeen bestuur (resp. in april en juli 2021) en besproken raad van de gemeente Groningen en staten van de provincies Groningen en Drenthe.
- Terugblikkend kunnen we vaststellen dat de jaarrekening 2020, ondanks de extra complicatie van het verwerken van de beschikbaarheidsvergoeding OV (Rijksvergoeding i.v.m. coronacrisis), goed is verlopen.
- In de algemeen bestuur vergadering van 6 december 2021 is de begroting 2022 herijkt op basis van de recente (financiële) inzichten van dat moment. Ook in de gewijzigde begroting 2022 wordt nog uitgegaan van een beschikbaarheidsvergoeding over de eerste 8 maanden.
- Op het moment van dit schrijven staat nog steeds niet vast of de beschikbaarheidsvergoeding voor heel 2022 zal gaan gelden. Verwacht wordt dat pas in maart 2022 dit definitief duidelijk zal worden.
- In 2021 was het ook het wachten op de controleverklaring van Qbuzz BV over hun ingediende beschikbaarheidsvergoeding voor 2020. Inmiddels hebben wij de (door KPMG opgestelde) goedkeurende controleverklaring hierover vanuit Qbuzz ontvangen.
- Veel energie is gestoken in de landelijke werkgroepen om te komen tot een juridisch goed uitgewerkte beschikbaarheidsvergoedingsregeling voor 2021 en voor 2022 (deels) zal zijn.
- In 2021 zijn tevens Maas-waardige eisen in de GD-concessie toegevoegd
- Ook zijn in 2021 de vervoersovereenkomsten Publiek Vervoer met 2 jaar verlengd.

## Resultaat beleidsindicatoren

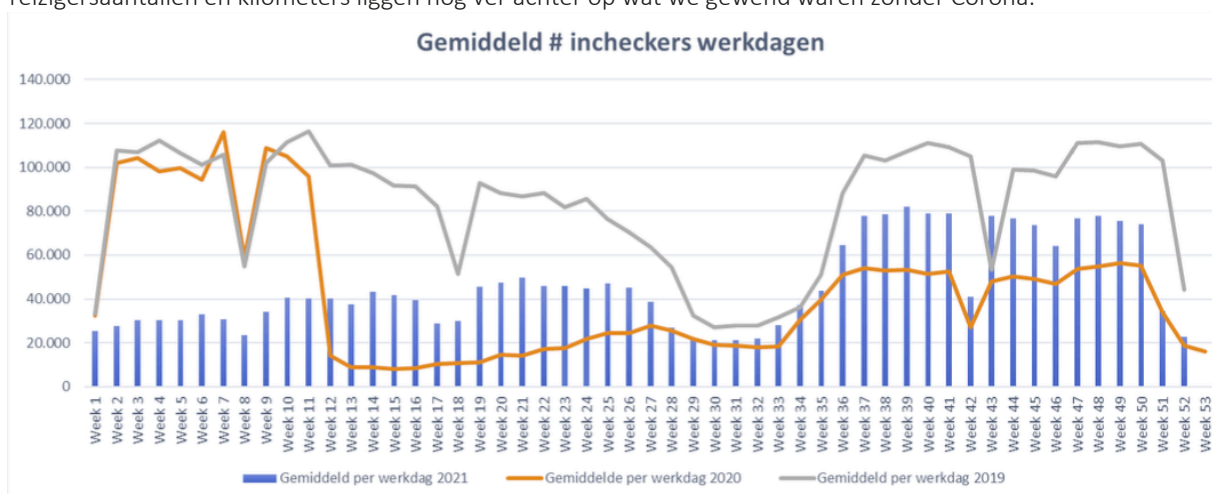
In onderstaand overzicht is de realisatie van de vijf beleidsindicatoren weergegeven. Vervolgens zijn deze in de tekst nader toegelicht.

Indicator	Beoogde doelstelling (zie Begroting 2021)	Realisatie t.o.v. doelstelling (= t.o.v. begroting 2021)	Realisatie t.o.v. vorig jaar (= t.o.v. jaarrekening 2020)
Reizigerskilometers	+ 2,5% (t.o.v. 2019) (2019 = 295,4 mln rkm)	- 48,3% (2021 = 152,8 mln rkm) (2019 = 295,4 mln rkm)	+ 4,4% (2021 = 152,8 mln rkm) (2020 = 146,3 mln rkm)
Klanttevredenheid GD	7,5	n.b.	n.b.
Gebiedsdekkendheid	100% van 7.00-24.00	100% van 7.00-24.00	100% van 7.00-24.00
CO <sub>2</sub> -uitstoot gr/rkm	-90% (t.o.v. 2019) (2019 = 112gr/km)	-81,7% 2021 = 20,5gr/rkm (2019 = 112gr/rkm)	-13,5% 2021 = 20,5gr/rkm (2020 = 23,7gr/rkm)
Kostendekkendheid (% exclusief BVOV)	48,9%	+38,2% (gerealiseerd) (is -10,7% t.o.v. 2019)	- 0,7% t.o.v. 2020, toen 38,9%

Nb. Klanttevredenheid, Gebiedsdekkendheid en Kostendekkendheid wordt niet uitgedrukt t.o.v. een jaar, maar betreft de realisatie over het verantwoorde jaar; 2021

## Reizigerskilometers

De reizigerskilometers zijn met +4,4% over heel 2021 lichtelijk bijgetrokken ten opzichte van 2020. In beide jaren gold dat er sprake was van coronamaatregelen. Zo gold voor 2021 ook het thuiswerkadvies en was er gedurende enkele weken een (lichte) lockdown. Ten opzichte van 2019, het jaar wat als uitgangspunt geldt in de begroting 2021, blijft er sprake van een forse daling met -48,3%. We doen het in 2021 dus beter dan in 2020, maar de reizigersaantallen en kilometers liggen nog ver achter op wat we gewend waren zonder Corona.

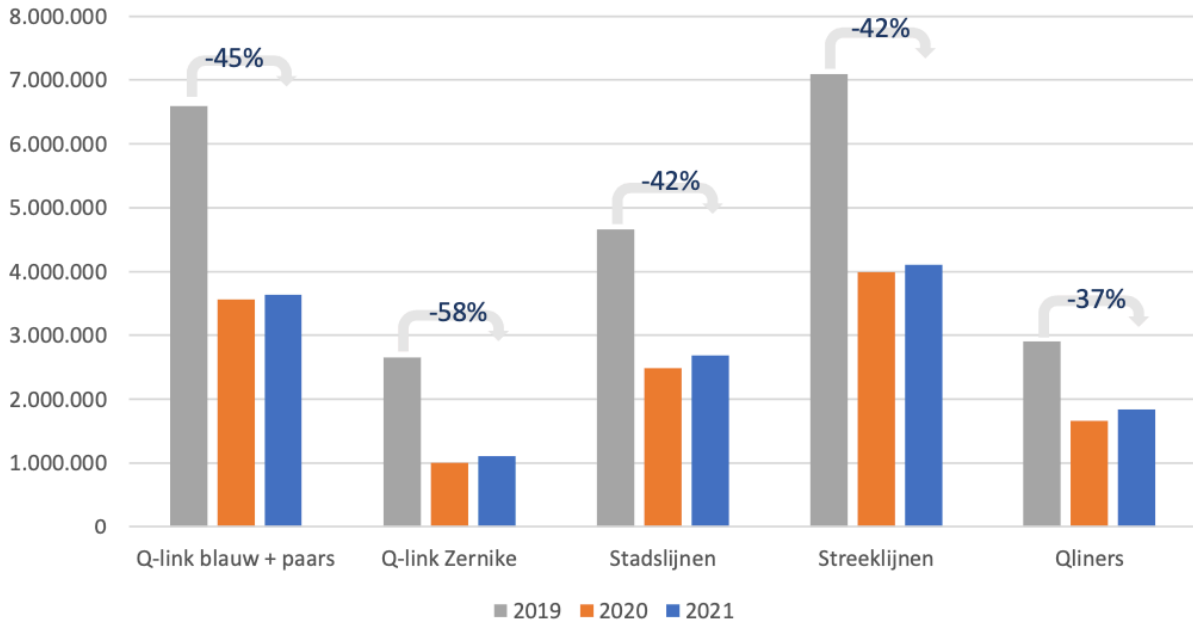


We zien over het jaar 2021 dat de eerste maanden zich vanwege de beperkingen als gevolg van Corona kenmerken door een veel lagere vraag dan in 2020, maar dat de laatste maanden weer een herstel laten zien

De reizigerskilometers in 2021 geven een kleine stijging te zien ten opzichte van 2020. In 2020 waren de eerste maanden zonder beperkingen. In bovenstaande figuur is duidelijk te zien dat over 2021 de eerste maanden een lage vervoervraag lieten zien, maar dat na de zomer het herstel inzette. Over geheel 2021 is het aantal reizigerskilometers met 152,8 mln bijna gehalveerd ten opzichte van de situatie voor Corona.

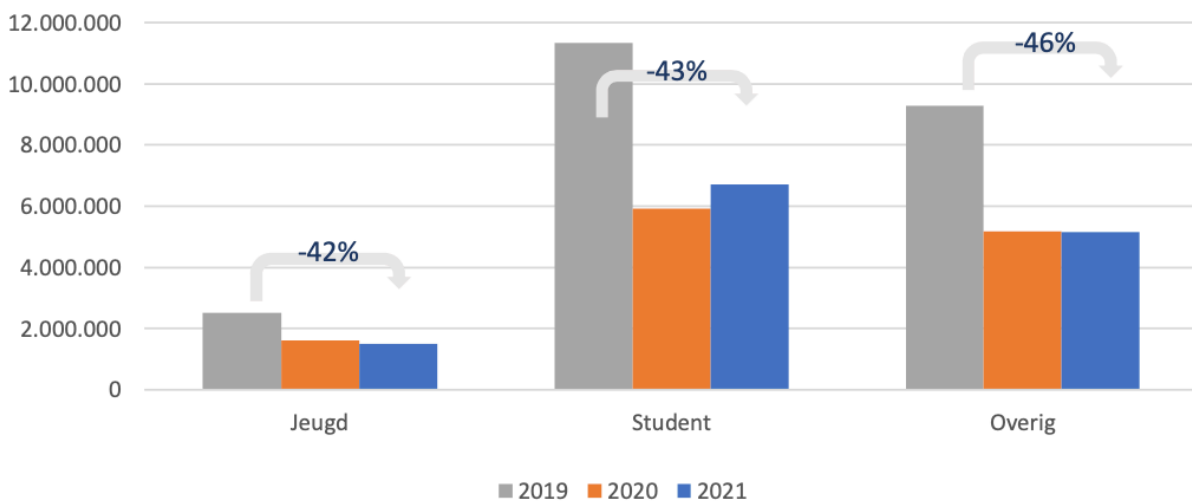
Wanneer we de verschillende lijnsoorten beschouwen zien het volgende t.o.v. de situatie voor Corona:

## Incheckers per lijnsoort



- Met name het studentenvervoer naar Zernike laat een sterkere dan gemiddelde afname zien in het vervoer. Dit heeft alles te maken met de beperkingen in het onderwijs, toenemend thuisonderwijs en kleinere groepen op de onderwijsinstellingen.
- De Qliners laten de kleinste afname in het vervoer zien.
- Stadslijnen, streeklijnen en Q-link lijnen zitten op ongeveer dezelfde ordegrootte van afname ten opzichte van voor Corona.

## Incheckers per doelgroep



De verdeling van het gebruik over de verschillende doelgroepen laat zien dat de jeugd en studenten relatief nog het meest reizen, terwijl de overige doelgroep, waaronder volwassenen en ouderen de grootste daling in het gebruik laten zien. Aangezien het aantal reizigerskilometers sterker is afgenomen dan het aantal reizigers kan hieruit geconcludeerd worden dat de gemiddelde afstand per reiziger licht is toegenomen. De langere afstanden blijven dus iets meer in stand dan de kortere afstanden.

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.

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

Opvallend in het beeld over de verschillende buslijnen is dat de buslijnen die een sterke relatie hebben met het toerisme het relatief goed hebben gedaan qua vervoer, in een aantal gevallen (lijn 163 Groningen-Lauwersoog) zelfs beter dan voor Corona. We zien dan door vakantie in eigen land de vervoeraantallen in de zomer relatief goed waren. Ook het toenemen van wandelen (bv Pieterpad) leidt met name in de weekenden en vakanties tot meer vraag op bv buslijn 21 (Assen-Emmen).

### Klanttevredenheid

Op 12 maart 2020 is het landelijke OV-Klantenbarometeronderzoek door KpVV stilgelegd. Dit was nodig voor de veiligheid van reizigers en enquêteurs. Bovendien mocht het openbaar vervoer alleen nog voor noodzakelijke reizen worden gebruikt. Tot op heden zijn deze onderzoeken nog niet hervat. Vandaar dat er in tabel 'n.b.' staat.

### Duurzaamheid

De duurzaamheid in gram CO<sub>2</sub> per reizigerskilometer wordt voorgaand aan een jaar berekend op basis van geprognostiseerde 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 2021 is uitgekomen op 20,5 gr/km een daling van 81,7% t.o.v. de begrotingsdoelstelling voor 2021. De in de begroting 2021 opgenomen doelstelling was een reductie van -90% te realiseren.

Door de coronamaatregelen is de inzet van het materieel en zijn de reizigerskilometers afwijkend en dit heeft grote impact. Veel reizigerskilometers gedeeld door veel minder reizigers levert een hoger verhoudingsgetal op in uitstoot CO<sub>2</sub> per reizigerskilometer. Dat er toch nog 81,7% CO<sub>2</sub> bespaard is per reizigerskilometer, komt doordat de vloot zeer schoon is: de helft van de bussen is volledig uitstootvrij (ZE) en de andere deel rijdt op HVO dat een CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 deling t.o.v. 2020 is daarmee weer gunstiger geworden.

### Gebiedsdekkend vervoeraanbod

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 gebiedsdekking gedurende de tijdsperiode 07.00-24.00 uur verzekerd. Van en naar de hub (OV- knooppunten) kan de reiziger tegen 1,5x het OV-tarief reizen om van daaruit verder te reizen met het openbaar vervoer. In heel 2021 is sprake geweest van een actietarief van 1x OV-tarief. Op deze manier zijn reizigers in staat gesteld om op een betaalbare manier toch overal te komen dan wel te vertrekken. De gebiedsdekking is tijdens de coronacrisis dan ook volledig intact gebleven.

### Kostendekkendheid

Het kostendekkendheidspercentage is over 2021 uitgekomen op 38,2%. In 2020 was het percentage 38,9%. Deze percentage zijn de deling van de baten en lasten die werkelijk in 2021 zijn gerealiseerd. De realisatie over 2021 is valt daarmee -10,7% lager uit dan we voor 2021 hadden beoogd. De doelstelling was 48,9% t.o.v. 2019.

Dat er een dergelijk verschil in doelstelling en realisatie zit, komt doordat bij het bepalen van de doelstelling (in februari 2020) er nog geen wetenschap was van de mogelijke impact van de coronacrisis die hierop volgende t.o.v. 2019 waarin niemand rekening hield met een mogelijke pandemie. Bij het vaststellen van de begroting 2021

(juli 2021) en de begrotingswijziging in december 2021 zijn de indicatoren niet aangepast. Hiermee is het effect van de dalende opbrengst door de coronacrisis op de kostendekkendheid duidelijk zichtbaar gebleven.

In vergelijking met de realisatie over 2020, het eerste jaar met corona, is de realisatie lichtelijk gedaald met -0,7%. De reden hiervan is, is dat er in 2021 bewust meer dienstregelingsuren zijn gereden, dan met de beschikbaarheidsvergoeding door het Rijk werden gecompenseerd. In 2021 is bewust ten behoeve van een goede dienstregeling (in overleg met het dagelijks bestuur) minder afgeschaald dan de minimale dienstregeling die werd voorgeschreven door het Rijk om te kunnen voldoen aan de beschikbaarheidsregeling. Deze meerkosten werden, zoals hierboven aangegeven, niet door het Rijk gecompenseerd wat de kosten/baten verhouding t.o.v. 2020 negatief heeft beïnvloed.

# JAARVERSLAG 2021

Het jaarverslag bestaat uit een aantal onderdelen. Als eerste vindt de programmaverantwoording plaats, die is verdeeld in zes onderdelen. De beschrijving geeft per onderdeel de gestelde doelen aan zoals opgenomen in de begroting 2021 en vervolgens de realisatie per onderdeel op hoofdlijnen. Ook vindt een toelichting plaats op de baten en lasten in verhouding tot de begroting.

Daarna volgen de verplichte paragrafen vanuit het BBV, gevolgd door een nadere toelichting op de overhead. Het verslag eindigt met een overzicht van de samenstelling van het bestuur.

## 2.1 Programmaverantwoording

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

### 2.1.1 Beleidsindicatoren

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

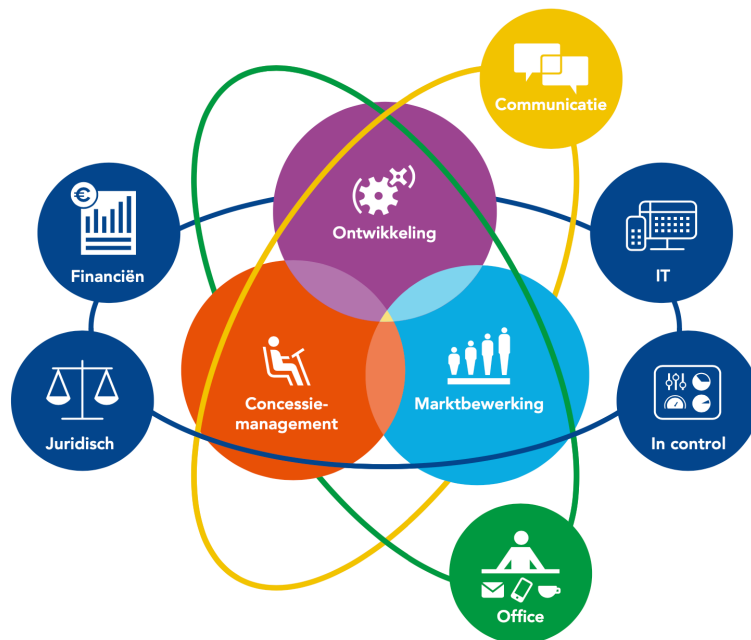
- Reizigerskilometers
- Klanttevredenheid
- Gebiedsdekkendheid
- Duurzaamheid
- Kostendekkendheid

Deze beleidsindicatoren zijn toegelicht in de managementsamenvatting.

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

1. Marktbewerking
2. Ontwikkeling
3. Concessiemanagement
4. Communicatie
5. Bedrijfsvoering (team FIJC)
6. Financiering

Van deze zes onderdelen, zijn de eerste vijf teams binnen de organisatie van het OV-bureau. Het team Financiën, IT, Juridische zaken en Control, is voor het gemak samengevoegd onder de noemer Bedrijfsvoering. 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.

#### Marketingonderzoek

Het team marktbewerking ontwikkelt een marketingaanpak door onder andere gebruik te maken van inzichten uit de analyse van klantervaringen, klachten en suggesties, marktonderzoek, uitkomsten van het Digitaal Reizigerspanel (regionaal) en de landelijke klanttevredenheidscijfers. Met het verwerven van inzicht op basis van ov-data wordt meer specifieke marketinginformatie gegenereerd. In combinatie met een goede segmentatie van verschillende doelgroepen volgt een gerichte marktbenadering per segment.

Doelstellingen daarbij zijn:

- Verhoging van de effectiviteit van de marketinginspanningen en een goede aanpak van (marketing)communicatie op basis van inzichten uit de analyse van de landelijke klanttevredenheidscijfers 2020, klantervaringen, klachtenanalyses, marketingonderzoek en onderzoeken met Digitaal Reizigerspanel (regionaal).
- Meer specifieke marketinginformatie, zoals segmentatie doelgroepen, reisgedrag, reizigersprofielen e.d., door inzet van diverse OV-data.
- Effectiever kunnen aanspreken van medewerkers van bedrijven en organisaties (via de werkgevers) op basis van data-analyse en analyses woon-werkverkeer.
- Input leveren voor het proces dienstregeling vanuit marketingperspectief en de verkregen inzichten uit marketingonderzoek.

#### Voortgang realisatie

- In juni is het eerste klanttevredenheidsonderzoek uitgevoerd onder de leden van het Digitaal reizigerspanel (DRP). De algemene tevredenheid over het busvervoer in Groningen en Drenthe is een 7.5. Dit ligt iets lager dan voor corona, te verklaren uit een lagere score op veiligheid.
- Qbuzz heeft een onderzoek naar de reizigersbeleving gedaan met een extern bureau. Het OV-bureau doet mee in dit traject bij de voorbereiding van de onderzoeken en de analyse van de resultaten.

- Samen met Arriva voeren we gesprekken over de mogelijkheden om gezamenlijk nieuwe interoperabele reisproducten te ontwikkelen voor Noord-Nederland en welk onderzoek daaraan ten grondslag moet liggen.
- In november en december zijn via het Digitaal Reizigerspanel enquêtes uitgegaan over klanttevredenheid en de nieuwe dienstregeling. Het klanttevredenheidscijfer in november gemeten was 7.7. Een onderzoeksbureau heeft ook een meting gedaan naar de inwonertevredenheid (over het OV per bus) in Groningen en Drenthe. De uitwerking daarvan wordt in 2022 verwacht.

### Zakelijke markt en grootgebruik

Blijvend gestimuleerd wordt om non-profit organisaties van enige omvang zoals; onderwijsinstellingen en ziekenhuizen, maar ook profit-organisaties, dat zij het OV (meer) gaan gebruiken en waar mogelijk buiten de spits te reizen. Daarnaast zullen tijdens infrastructurele werkzaamheden en in het bijzonder de aanpak Zuidelijke Ringweg Groningen medewerkers van bedrijven met een gebiedsgerichte aanpak de kans om bekend te raken met het OV en de P+R terreinen van de stad, o.a. door het uitproberen van de bus. De samenwerking met Groningen Bereikbaar is bij deze punten steeds van belang.

Doelstellingen zijn:

- Forenzen verleiden gebruik te maken van het openbaar vervoer voor woon-werkverkeer.
- Tijdens de aanpak Zuidelijke Ringweg Groningen en de aanloop naar de aanpak van station Groningen medewerkers van bedrijven met een gebiedsgerichte aanpak bekend maken met het OV en de P+R terreinen van de stad.

### Voortgang realisatie

- De focus ligt voornamelijk op contacten met (grote) werkgevers en onderwijsinstellingen om het reisgedrag zodanig te gaan beïnvloeden dat na de coronacrisis het busvervoer efficiënter (waar mogelijk buiten de spits) gebruikt wordt. De post-corona periode en de voorbereiding op de dertienweekse stremming van het Julianaplein worden aangegrepen om non-profit organisaties van enige omvang zoals; onderwijsinstellingen en ziekenhuizen, maar ook profit-organisaties, te stimuleren het OV (meer) te gaan gebruiken en waar mogelijk buiten de spits te reizen. Daarvoor is een campagne in voorbereiding die samen met Groningen Bereikbaar wordt uitgewerkt en naar de markt gebracht wordt.
- Werkgevers in Groningen kunnen voor hun werknemers met korting een Dal-Voordeel Noord Nederland-abonnement aanschaffen - via kortingscodes die via de webshop van Qbuzz ingezet kunnen worden - om zo het gebruik van het OV te bevorderen. Tot eind december zijn via dit aanbod ca. 750 abonnementen verspreid. Er zijn in eerste instantie 2.000 kortingscodes beschikbaar.

### Tarieven en Vervoerbewijzen

Het OV-bureau stelt jaarlijks de tarieven van de vervoersbewijzen voor en streeft bij deze voorstellen naar tarieven die in verhouding staan tot de actuele kosten voor alternatieve vormen van vervoer en aansluiten bij de huidige marktontwikkelingen. Doelstellingen zijn:

- Een bijdrage leveren aan de landelijke ontwikkeling van een nieuw laagdrempelig tariefsysteem.
- Deelnemen in de vervoerdersontwikkelingen op het gebied van nieuwe betaalwijzen en dragers van vervoerbewijzen, daarbij lettend op een goede kosten/baten afweging voor de reiziger en overheid. Denk daarbij aan betalen met barcodes, bankpas of mobiele telefoon.
- Verdere tariefintegratie met spoor en omliggende concessies bevorderen waar het kan.

### Voortgang realisatie

Het overleg over landelijke nieuwe betaalsystemen gaat ook in 2021 door. Regionaal wordt met Arriva overlegd over tariefintegratie en gezamenlijke acties voor de na-corona tijd. De tarieven voor 2022 zijn in het DB vastgesteld en in december gepubliceerd.



## Financiën

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

Bedragen \* € 1.000,-

	Realisatie 2020	Primaire begroting 2021	Begroting 2021 na wijziging AB 6 december 2021	Realisatie 2021	Vershil
<b>Lasten</b>					
Marktonderzoek		75	110	114	-4
Marktontwikkeling		95	30	17	13
Tarieven en vervoerbewijzen		20	10	6	4
<b>Totaal lasten</b>	<b>270</b>	<b>190</b>	<b>150</b>	<b>137</b>	<b>13</b>
<b>Baten</b>					
Marktwerking	18		-	1	1
<b>Totaal baten</b>	<b>18</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>Saldo</b>	<b>-252</b>	<b>-190</b>	<b>-150</b>	<b>-136</b>	<b>14</b>

Het saldo van marktwerking valt € 14K positiever uit dan is begroot. Dit kan als volgt worden verklaard:

### Lasten

Per saldo is € 13K minder uitgegeven voor marktwerking dan geraamd. De reguliere uitgaven voor marktwerking waren lager dan normaal doordat vanwege de corona crisis veel trajecten zijn stil gelegd of opgeschort.

### Baten

Incidenteel ontvangen kleine bijdrage.



### 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

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 verdere uitrol en doorontwikkeling van het Hub-programma om voor de reizigers een drempelloze ketenreis te kunnen bieden.

Doelstellingen zijn:

- Optimale randvoorwaarden (helpen) creëren voorgoed en efficiënt OV-systeem met een hoog gebruik en tevreden reizigers.
- 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 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 Hub-netwerk, het doorontwikkelen van het Hub-concept en het verder optimaliseren van bestaande voorzieningen/infra op de bestaande Hub-knooppunten.
- Intensieve samenwerking met gemeenten en andere wegbeheerders gericht op verbetering van OV-infrastructuur.
- 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.
- Verbinding zoeken met verduurzaming wagenparken van gemeenten en taxi.
- Bijdragen aan (strategische) afstemming grote projecten, zoals Zuidelijke Ringweg en Stationsgebied Groningen.

#### Voortgang realisatie

- Deelname aan de landelijke Werkgroep Transitie OV om het OV door de coronacrisis heen te halen en na corona weer klaar voor de toekomst te maken. Resultaat is een beschikbaarheidsvergoeding vanuit het Rijk voor het OV in heel 2021 (BVOV 2021) die de achterblijvende reizigersopbrengsten aanvult tot een kostenniveau van 95% van 2020. Deze regeling loopt door naar augustus 2022. Op dit moment loopt de discussie over de BVOV in het vierde kwartaal 2022.
- Deelname aan landelijke werkgroep Bus Rapid Transit van ministerie van IenW, waarbinnen Q-link en Qliner voorbeeldprojecten zijn. Doel is Rijksinfrastructuur beter geschikt te maken voor OV (BOV) en RWS als beheerder bij Hubs langs Rijkswegen te betrekken. In het kader van het BRT-project is een cofinanciering gevraagd aan het Rijk voor het project van de gemeente Groningen en provincie Groningen 'insnijding Emma-viaduct'.
- Binnen het hubprogramma zijn pakketkluizen (op Hub Rolde, Dieverbrug en Gieten) en watertaps gerealiseerd. Met het routebureau Groningen wordt invulling gegeven aan Wandelviahub.nl en met diverse gemeenten wordt verder gewerkt aan de opwaardering van de hubs. Aandacht is gegeven aan het gereedkomen van de hub in Roden onder andere met een filmpje, bij de hub P+R Hoogkerk zijn elektrische deelfietsen geplaatst en de hub in Siddeburen is feestelijk geopend.
- OV-bureau neemt deel aan het proces voor de herijking van de mobiliteitsvisie van de gemeente Groningen en beide provincies en het onderzoek naar de ontsluiting van Zernike op de langere termijn.

- Bij de dienstregelingsvoorstellen 2022 is een infralijst opgesteld waar investeringen in infrastructuur de doorstroming, betrouwbaarheid en snelheid kunnen verbeteren. Deze lijst wordt met de wegbeheerders besproken. De insnijding Emmaviaduct is uit deze lijst naar voren getrokken.
- Er vindt nauwe afstemming plaats met Aanpak Ring Zuid en Groningen Bereikbaar over de doorstroming van OV bij de werkzaamheden, met speciale aandacht voor de 13-weekse stremming in 2022. Hierbij zijn we met de bouwer van de Ring, CHP, Aanpak Ring Zuid, gemeente Groningen tot overeenstemming gekomen over de aanleg van een speciale busvoorziening om de bussen langs de files richting het Emmaviaduct te kunnen brengen.
- Met publiek vervoer en Arriva is een pilot ontwikkeld om WMO-pashouders in het OV te vervoeren. Hierbij wordt aan een groep van 750 pashouders in Noord-Drenthe en Westerkwartier een aan de WMO-pas gekoppelde OV-chipkaart verstrekt waarmee ze ook met de bus kunnen reizen. De pilot loopt voorjaar 2022.
- Met enige vertraging door corona zijn in mei 2021 de twintig waterstofbussen in de streek ingestroomd met een waterstofvulpunt op de stalling aan de Peizerweg in Groningen. De officiële opening van het waterstofvulpunt en de lancering van de twintig bussen is 11 juni geweest. Minister-president Rutte heeft in augustus een bezoek gebracht aan de duurzame stalling Peizerweg met elektrische en waterstofbussen.
- Met Qbuzz worden plannen ontwikkeld om twee Qliners en een 8-persoonsvoertuig op waterstof te laten rijden in Groningen en Drenthe. Hiervoor is o.a. NPG subsidie aangevraagd. In augustus is bevestigd dat de financiering voor het project rond is inclusief de NPG-subsidie.
- Met diverse partijen is een onderzoek gestart naar de haalbaarheid van energieopslag uit remenergie van treinen t.b.v. het laden van bussen, bij Groningen HS.
- Het OV-bureau heeft meerdere (internationale) delegaties mogen ontvangen (deels virtueel) om kennis te delen over de opbouw van het OV-netwerk en de voortgang van de verduurzaming.

#### Aandachtspunten

- Met name in de stad Groningen vinden veel werkzaamheden tegelijkertijd plaats. Omdat alle werkzaamheden zo op elkaar zijn afgestemd dat het openbaar vervoer in alle fasen van werkzaamheden kan blijven functioneren heeft het grote gevolgen als projecten uit hun planning lopen. Door procedures tegen de aanleg van de Kattenbrug en vertraging bij de oplevering van het knooppunt UMCG Noord is de planning van de bussen van de Grote Markt af doorgeschoven.
- In de periode van sluitingstijd van de kroegen van 24 uur is het in Groningen tussen half twaalf en half een zodanig druk op de kop van de Oosterstraat in Groningen en de Gelkingestraat dat de bussen na 23 uur een andere route rijden om de Grote Markt te vermijden.

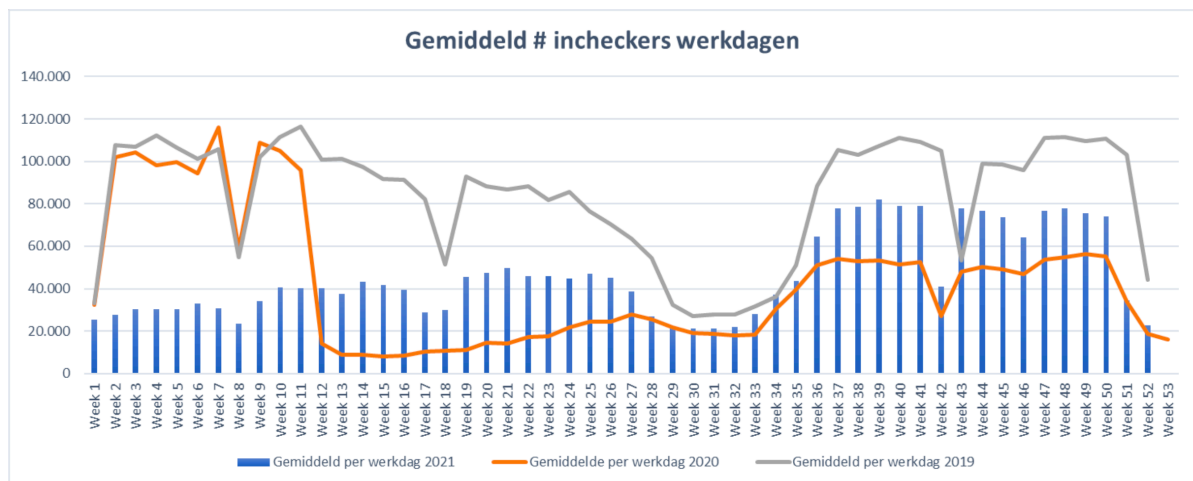
#### Ontwikkeling dienstregeling

- 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. In nauw overleg met overheden en wegbeheerders worden nieuwe wijken ontsloten en bestaande bestemmings- en herkomstgebieden aangesloten op goed openbaar vervoer. Doelstellingen zijn:
- Ontwikkelen van dienstregeling 2022 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 de het OV-netwerk conform de Omgevingsvisies van de provincies Groningen en Drenthe en de stad Groningen.

#### Voortgang realisatie

- De eerste maanden van 2021 hebben in het teken gestaan van de implementatie van de dienstregeling 2021, die een afschaling van 5% betekende ten opzichte van de dienstregeling voor corona. Met de tweede lockdown is er per 8 februari verder afgeschaald naar ongeveer 87%. Hierbij is in nauw overleg met scholen gekeken wat er waar nodig was aan vervoer van leerlingen die toch naar school gingen.

- Het basisnetwerk is niet gewijzigd en de Qliner en Q-link zijn blijven rijden, maar de frequentie is veelal aangepast van hoogfrequent naar iets minder hoogfrequent. Op werkdagen overdag is meestal 4 maal per uur een bus blijven rijden. Q-link 15 Hoofdstation – Zernike rijdt sinds begin 2021 tijdelijk niet vanwege veel minder studenten die met de bus reizen. Na de zomer is lijn 15 weer vol gaan rijden, net zoals enkele andere scholierenlijnen in Groningen en Drenthe.
- Het vervoer is in de eerste maanden van 2021 blijven steken op ongeveer 40% van normaal, waarbij er tegen april weer licht herstel naar ongeveer 50% zichtbaar werd.
- De dienstregeling 2022 is ontwikkeld in de eerste maanden van 2021 en is in april voorgelegd aan het bestuur en vrijgegeven voor inspraak per 11 mei en definitief gemaakt in juni 2021. Hiermee zijn we teruggekeerd naar het reguliere proces waarbij de dienstregeling voor het volgende jaar in april wordt vrijgegeven voor inspraak en in juni definitief wordt besloten. Consumentenorganisaties en raden en staten zijn hiermee weer in hun normale positie.
- In de zomervakantie is het vervoer op ongeveer 70% van een normale zomer blijven steken.
- In september zijn we weer de volle dienstregeling gaan rijden en zijn met name studenten en scholieren meer gaan reizen. We zien helaas ook dat de pieken in de spits weer terugkeren, leidend tot een grotere behoefte aan versterkingsritten. Het vervoer trekt aan naar 76% van pre-corona. We zien echter wel dat de inkomsten relatief achterblijven ten opzichte van het vervoer, met name omdat de groepen die nu meer reizen met afgekochte producten (abonnementen en studentenkaart reizen).



### Aandachtspunten

- Met onderwijsinstellingen is contact over het vasthouden van de spreidingsafspraken, om de grote pieken in het vervoer met name in de ochtendspits te voorkomen. Hierbij blijkt dat het toch lastig is om met alle onderwijsinstellingen tot overeenstemming te komen over spreiding. Na de zomervakantie is de spreiding zo goed als verdwenen en moet om de mensen vervoerd te krijgen in de spits weer worden bijgezet.
- In november 2021 heeft een aantal weekend afsluitingen van de A28 en Ring Zuid plaatsgevonden. Gebleken is dat de op voorhand bedachte maatregelen om het verkeer en in het bijzonder het openbaar busvervoer in goede banen te leiden niet goed gewerkt hebben. Het busverkeer heeft met name op het onderliggende wegennet in de stad Groningen grote vertraging en ook uitval van ritten gekend. Mede naar aanleiding hiervan is in overleg met Groningen Bereikbaar en de wegbeheerders een evaluatie gehouden om dit in de toekomst te voorkomen.

### Onderzoek

Ontwikkelingen in duurzaamheid volgen elkaar snel op. Ook ontwikkelingen voor verduurzaming van het OV. Voor onderzoeken of kleine duurzaamheidspilots is er € 50K opgenomen. Met deze middelen willen we onderzoeken of interessante duurzame OV-ontwikkelingen ook daadwerkelijk toepasbaar zijn in Groningen-Drenthe.

### Voortgang realisatie

- Naast de ontwikkeling van de plannen om twee Qliners en een 8-persoonsvoertuig op waterstof te laten rijden in Groningen en Drenthe vinden er op dit moment geen additionele onderzoeken plaats. Wel zijn we op dit moment samen met Qbuzz de Roadmap Zero Emissie aan het opstellen, waarin we onderzoeken welke transities naar Zero Emissie vervoer er kunnen worden gemaakt binnen de huidige concessieperiode tot en met 2029. Resultaten hiervan worden voor de zomer 2022 verwacht.

### 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 zijn:

- 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.
- Verzorgen van een verdere uitrol van DRIS-panelen op straat, op hubs en HOV-lijnen.

### Voortgang realisatie

- De datakwaliteit en de keten voor het doorgeven van deze reisinformatie bleek begin dit jaar (8 en 15 februari) weer uitermate belangrijk toen de bussen niet en minder reden als gevolg van slecht weer. Qbuzz, NDOV en andere reisinformatie partijen worstelden om de reiziger goed te informeren over de uitgevallen bussen en de ritten die nog wel gemaakt konden worden. Qbuzz en NDOV hebben goed samengewerkt, wel bleek dat er een IT-oplossing nodig was, deze is versneld gerealiseerd.
- Voor OV reizen in coronatijd, als onderdeel van de opgave OV terug naar normaal, is de reisinformatiedata uitgebreid met de voorspelde bezetting van voertuigen. Half mei leverde ook Qbuzz deze informatie aan de NDOV-loketten zodat reizigers weer beter geïnformeerd zijn. Daarnaast is hiermee een *level playing field* gerealiseerd voor reisplanners, waaronder de landelijke MAAS-pilots.
- De toevoeging van de hubtaxi aan de reisinformatie heeft weer stappen gezet, reisplanner 9292 test de toevoeging van de hubtaxi aan hun reisplanner, de MAAS-pilot GD neemt de hubtaxi mee in de ontwikkelingen en de planning is dat in december 2021 Bison de standaard om deze data door te geven goedkeurt.
- Samen met provincies Drenthe en Groningen en de gemeente Groningen zijn we de voorbereidingen gestart om een nieuwe aanbesteding op te zetten voor het dynamisch reisinformatiesysteem per december 2023.

### Consumentenplatform

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

### Voortgang realisatie

- De consumentenplatforms Drenthe en Groningen adviseren actief op onder meer de dienstregeling, hierbij ondersteund door de onafhankelijke secretaris (voor beide CP's).
- Het OV-bureau heeft daarnaast overleg met de ingestelde separate afvaardiging vanuit beide consumentenplatforms om de dienstregelingsplannen voor 2022 door te spreken. Dit leidt tot een goede advisering door de consumentenplatforms.
- Het consumentenplatform heeft het initiatief genomen om Zuidhorn-Groningen via de N355 en door de wijk Oostergast in Zuidhorn - één van de doorstromingsknelpunten voor OV - te bespreken met de vervoerder, gemeente Westerkwartier en de provincie Groningen.
- In het najaar van 2021 hebben de beide consumentenplatforms op eigen initiatief een mystery guest onderzoek gehouden naar de werking van de Hubtaxi door vanuit beide provincies reizen te maken naar een

plek die met regulier OV niet bereikbaar is. Hoewel de reizen niet in alle gevallen vlekkeloos gingen qua betaling en stiptheid was het algemene oordeel dat de Hubtaxi beter dan verwacht functioneert.

### 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.

### Voortgang realisatie

- Uit de middelen voor de kwaliteitsimpuls worden een aantal investeringen in Hubs gedekt en wordt het Hub programma gedekt.
- De extra DRIS-panelen op hubs staan inmiddels allemaal op straat.
- Binnen het project Spoorzone wordt met de gemeente Groningen onderzoek gedaan naar de verdere verduurzaming en de mogelijkheden om laadpalen voor elektrisch laden van bussen bij het nieuwe hoofdstation op te nemen, zowel bij de halteperons als op de buffervoorziening voor de bussen. Dit wordt meegenomen in het kader van de Roadmap Zero Emissie.
- De pauzevoorziening voor de chauffeur op het nieuwe hoofdstation is in het ontwerp opgenomen. De middelen die hiervoor binnen de kwaliteitsimpuls beschikbaar zijn zullen worden vrijgegeven bij realisatie daarvan.

### Financiën

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

Bedragen \* € 1.000,-

	Realisatie 2020	Primaire begroting 2021	Begroting 2021 na wijziging AB 6 december	Realisatie 2021	Vershil
<b>Lasten</b>					
Ontwikkeling dienstregeling	20	25	57	38	19
Strategische innovatie	131	152	25	17	8
Reizigersinformatie en haltebeleid	314	172	285	322	-37
Onderzoek	47	50	47	47	-
Consumentenplatform	42	50	50	41	9
Kwaliteitsimpuls bijdragen Hubs, stallingen en chauffeurs	514	500	170	174	-4
<b>Totaal lasten</b>	<b>1.068</b>	<b>949</b>	<b>634</b>	<b>639</b>	<b>-5</b>
<b>Baten</b>					
Ontwikkeling	-	-	-	-	-
Reizigersinformatie en haltebeleid	190	-	180	188	8
<b>Totaal baten</b>	<b>190</b>	<b>-</b>	<b>180</b>	<b>188</b>	<b>8</b>
<b>Saldo</b>	<b>-878</b>	<b>-949</b>	<b>-454</b>	<b>-451</b>	<b>3</b>
Onttrekking bestemmingsreserve kwaliteitsimpuls	514	500	170	174	4
<b>Saldo na onttrekking bestemmingsreserve</b>	<b>-364</b>	<b>-449</b>	<b>-284</b>	<b>-278</b>	<b>7</b>

Het saldo op ontwikkeling is €7K positiever dan begroot.

### Lasten

De uitgaven voor ontwikkeling zijn op totaalniveau hoger dan geraamd in de bijgestelde begroting. De hogere kosten zijn met name de gevolgen van het haltebeheer. Door de, vanwege corona situatie, regelmatig wisselende dienstregeling zijn extra kosten gemaakt voor wijzigingen in haltes en borden

De kosten gerelateerd aan het budget kwaliteitsimpuls (aanschaf van DRIS-panelen op de hubs, en het verbeteren van enkele stallingen en chauffeursfaciliteiten) worden conform de BBV als exploitatiekosten geboekt, maar worden gefinancierd uit deze speciaal hiervoor gevormde bestemmingsreserve. Naar verwachting zal dit budget volledig worden benut.

### Baten

Vanaf 2020 tot en met 2023 worden de kosten voor beheer en onderhoud van de DRIS-panelen evenredig verdeeld tussen de provincie Groningen, provincie Drenthe en het OV-bureau. De afgesproken bijdrage was iets te laag geraamd.



## 2.1.4 Concessiemanagement

Het team concessiemanagement is verantwoordelijk voor onder andere het concessiebeheer van de GD-concessie, het contractbeheer van het vraagafhankelijk vervoer (hubtaxi) en buurtbussen via Publiek Vervoer, het contractbeheer van reisinformatiesystemen, vastgoedbeheer en de ov-data van de concessie.

### 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 2021 is om de uitvoeringskwaliteit continu te monitoren op o.a. punctualiteit, busaansluitingen, rituitval en -verzuim en klachtenmanagement.

### Realisatie

- Punctualiteit, rituitval, inzet juiste voertuigen en klachten vormen een vast onderwerp van het maandelijks concessieoverleg. Daarbij brengt Qbuzz verslag uit van de resultaten van de afgelopen maand en deelt het OVB haar eigen analyses.
- Zo zijn er m.b.t. klachten in 2021 in totaal 2.006 klachten bij Qbuzz binnengekomen, waarmee het aantal klachten ongeveer gelijk is aan het aantal klachten in 2020. De onderwerpen waarover de meeste klachten worden ingediend zijn houding en gedrag van de chauffeur, gevolgd door nieuwe dienstregeling en doorgereden/weggereden zonder reiziger te laten instappen. Wat opvalt is dat het aantal klachten over de dienstregeling vrij hoog is. Veel klachten gaan over het telkens aanpassen van de frequentie waardoor het vertrouwen in de regelmatige beschikbaarheid afneemt. De wijzigingen van de dienstregeling zijn overigens een rechtstreeks gevolg van de door Covidmaatregelen sterk fluctuerende aantallen reizigers.
- Wat verder opvalt in het klachtenmanagement, is dat reizigers in deze coronatijd een andere perceptie hebben van een volle bus. Er komen meer klachten binnen over te volle bussen, terwijl de capaciteit volgens besteksnormen meer dan voldoende is. De huidige maximale voertuigbezetting is in het algemeen niet hoger dan de maximumbezetting zoals bepaald in de landelijke coronarichtlijnen voor het OV (alle zitplaatsen en officiële staanplaatsen mogen gebruikt worden).
- Om de punctualiteit te verbeteren werd in januari van 2021 een top 15 geselecteerd van lijnen waarvan het percentage te vroeg vertrokken ritten te hoog is. Deze lijnen zijn vervolgens aan een nader onderzoek onderworpen. In een aantal gevallen is er sprake van een halte (bv P+R Haren) waar niet genoeg plaats is om de vertrektijd te kunnen afwachten. Ook wordt door een aantal chauffeurs geanticipeerd op vertraging door verkeersdrukte verderop het traject. Het te vroeg vertrekken van beginhaltes en knooppunten is op structurele wijze aangepakt met doorlopende maatregelen die zijn opgenomen in het Kwaliteitsplan. Dit heeft tot positieve resultaten geleid; het percentage bussen dat te vroeg vertrok is afgenomen van 8% aan het begin van het jaar tot 5% aan het eind van 2021. Ook is sprake van te laat aankomen en vertrekken door stremmingen. Waar mogelijk wordt samengewerkt met wegbeheerders om de doorstroming te verbeteren. De toegenomen drukte leidt er overigens wel toe dat het aantal klachten over houding en (rij)gedrag iets toeneemt. Rijgedrag wordt door Qbuzz gemonitord en is zichtbaar voor chauffeur en leidinggevende. Niet iedereen draagt mondkapjes in de bus, en chauffeurs hebben geen handhavende rol. Dit leidt tot een gevoel van onveiligheid bij reizigers.



- De nieuwe elektrische bussen veroorzaakten in 2021 verhoudingsgewijs veel rituitval binnen de wagenvloot. In Q1 van 2021 zijn alle problemen geïnventariseerd waarna een aantal modificaties in gang is gezet. Dit ging echter niet zonder slag of stoot. Wanneer het ene probleem werd opgelost kwamen vervolgens andere onderliggende problemen aan het licht. De 'Heuliez'-bussen lieten eind 2021 uiteindelijk een verbeterde score zien op inzetbaarheid van 96,5% Q4 tegen 87,2% Q1. Daarnaast waren er issues tijdens de koude periode (februari) met de elektrische bussen van Ebusco. Deze bussen vereisen meer modificaties (circa 30!) en de ombouwoperatie is in Q2 gestart. Deze ombouw heeft echter vertraging opgelopen door enerzijds juridische issues en anderzijds door wereldwijde tekorten aan onderdelen en containers. Een van de belangrijkste aanpassingen betrof de kachel voor de chauffeur. Eind 2021 was in 35% van de bussen van Ebusco de nieuwe kachel ingebouwd. Tenslotte treden er op gezette tijden problemen op met de waterstoftankinstallaties zowel in Groningen als in de Eemsdelta. Het gaat hier om nieuwe techniek waar de operationele beheersing nog volop in ontwikkeling is.

#### Aandachtspunten

- Op het gebied van busaansluitingen kan Qbuzz nog geen data en rapportages aanleveren. Zolang bussen niet te vroeg vertrekken van beginhaltes en knooppunten, zouden aansluitingen gewoon gehaald moeten kunnen worden. Uit reizigersklachten blijkt ook (nog) niet dat aansluitingen een probleem zijn. Pre-corona ervaring leert dat het missen van aansluitingen als zeer vervelend wordt ervaren. Daarnaast is duidelijk geworden dat door het hogere ziekteverzuim dan normaal en de krapte op de arbeidsmarkt het aantal beschikbare chauffeurs voor de uitvoering van de dienstregeling wordt beperkt. Tezamen met het feit dat de ombouwoperatie van de bussen is vertraagd betekent dit een verhoogd risico op toename rituitval op het moment dat vanwege toenemende drukte opschaling van de dienstregeling plaats vond (sept – okt). Door de ombouwoperatie van de Ebusco-bussen moest het wagenpark van Qbuzz tijdelijk worden uitgebreid om rituitval te voorkomen. Er zijn daarom tijdelijk extra bussen vanuit een andere concessie aan het wagenpark toegevoegd. Na de ombouwperiode zullen deze ook worden ingezet tijdens de grootschalige werkzaamheden aan de Ring Zuid in het voorjaar van 2022.

#### 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 beheer organisatie van Publiek Vervoer die in opdracht van de 33 partijen (alle gemeenten in Groningen en Drenthe) werkt. Als deelnemer in Publiek Vervoer is het OV-bureau vertegenwoordigd in het bestuur van Publiek Vervoer.

#### Realisatie

- Om de reizigersketen van OV naar hubtaxi beter inzichtelijk te maken is een doorontwikkeling doorgevoerd op aan te leveren data door de vervoerders. Er is uniformering aangebracht in hoe de hublocatie moet worden gelogd. Nu is OV-data beter te koppelen aan het hub gebruik van de hubtaxi.
- Verder is sinds januari een tariefwijziging ingevoerd op de hubtaxi. Het km-tarief is als actie voor 3 maanden gelijkgesteld aan het OV-tarief waarbij de actie telkens voor 3 maanden kon worden verlengd. Het km-tarief hubtaxi is uiteindelijk het hele jaar 2021 gelijk geweest aan het OV-tarief. Het aantal hubtaxiriten is vanaf Q2 gestegen naar het niveau van 2019.
- Publiek Vervoer heeft gelijktijdig met de tariefsverlaging druk uitgevoerd op de vervoerders om het pinnen in de taxi te faciliteren. Pinfaciliteiten waren nog niet geheel geïmplementeerd en door corona hadden enkele vervoerders de investering uitgesteld. In Q1 hebben deze vervoerders meer

pinautomaten aangeschaft voor de hubtaxi. Overigens blijkt uit de *mystery guest* onderzoeken dat nog niet alle vervoerders de installatie van de pinapparaten hebben afgerond.

- Eind Q1 en begin Q2 zijn *mystery guest* metingen uitgevoerd op de hubtaxi voor monitoring van de uitvoeringskwaliteit. Uit de onderzoeken blijkt dat de uitvoeringskwaliteit van de ritten prima in orde is maar dat de servicegerichte items aan de voorkant van het bestelproces nog enige aandacht behoeft (o.a. terugbelservice, betaalservice, doorgeven juiste ritprijs etc.) In Q4 zijn opnieuw *mystery guest* metingen uitgevoerd. Hieruit bleek, zoals hiervoor al gemeld, dat de mogelijkheid om te betalen met de pinpas niet altijd op orde was, deels door het ontbreken van apparatuur, deels door disfunctioneren van de apparatuur. Publiek vervoer beheert de hubtaxi en gebruikt de *mystery guest* resultaten om de uitvoeringskwaliteit te verbeteren.

### Datacare

Zowel voor de uitvoering van het concessie management en 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 dat actueel inzicht biedt in de OV-prestaties van de vervoerder. Waar mogelijk (binnen de juridische- en marktmogelijkheden) wordt deze O-data opengesteld aan iedereen die hierin is geïnteresseerd (het opendata-concept). 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).

### Realisatie

- De drie hierboven genoemde punten zijn al enige tijd operationeel. Met betrekking tot de validiteit en betrouwbaarheid wordt samen met de datapartners continu gewerkt aan verbetering van de data en de betrouwbaarheid van het data-inname proces. Hiervoor is een speciale werkgroep samen met de vervoerder ingericht, de data tafel, om de levering en verfijning van bepaalde basisdata uit de conceptfase te halen en versneld naar de hoogste norm te brengen. Eind augustus is met de vervoerder geconstateerd dat alle door de vervoerder te leveren data kwalitatief op het vereiste niveau is. Hiermee is de basis gelegd voor de verdere ontwikkeling van het informatiegestuurd werken waarbij actief wordt gestuurd op basisinformatie. Data moet dan niet alleen meer achteraf worden bekeken, maar moet verweven zijn in de processen van de organisatie en hiermee aan de basis staan van een excellente uitvoering voor de reiziger.

### Reisinformatie - beheer

Het beheer van reisinformatie is van belang om de reizigers te kunnen voorzien van actuele reisinformatie. Binnen het OV-bureau wordt er proactief beheer uitgevoerd om de kwaliteit van de dynamische reisinformatie te waarborgen. Op deze manier wordt onzekerheid over de reistijden zo veel mogelijk gereduceerd bij de reizigers. Informatievoorziening gebeurt zowel bij de halte als (vlak) voor vertrek via reisplanners, apps, websites en DRIS-panels. 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-panels in de regio. Deze data worden 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-panels). Daarnaast stuurt het OV-bureau de contractant (SPIE) aan die zorg draagt voor het beheer en onderhoud van de DRIS-panels zelf.

Overige aandachtspunten voor het jaar 2021 zijn:

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

#### Realisatie

- Tijdens de code rood (sneewdagen) van februari is gebleken dat de keten van reisinformatie in noodsituaties nog beter ingericht moet worden qua IT. Tijdens een evaluatie van de rituitval door sneeuw is naar voren gekomen dat OV-data (DOVA-afdeling verantwoordelijk voor reisinformatie) de veelheid aan berichten door ritannulering niet geheel kon verwerken. De noodzakelijke IT-aanpassingen worden verder uitgewerkt door Qbuzz i.s.m. DOVA.
- Ook zijn de processen geëvalueerd van de uitval vanwege slecht begin 2021 en lockdown effecten waarbij het busaanbod in korte opeenvolgende periodes werd af- en opgeschaald.
- De hubtaxi wordt in steeds meer apps geïntegreerd. Qbuzz heeft op haar website de hubtaxi al enige tijd verwerkt in haar reisplanner. De reisplanner van Qbuzz wordt vooral door de regionale reiziger gebruikt. De landelijke apps zijn nog niet zo ver om vraagafhankelijke vormen van vervoer (zoals hubtaxi) goed in hun reisplanner te verwerken. De organisatie 9292 heeft in mei de betaversie van haar app beschikbaar gesteld aan het OV-bureau om te testen of de hubtaxi op een juiste manier in de reisadviezen is opgenomen. In de zomermaanden is de betaversie getest en zijn de laatste issues door 9292 hersteld. In Q4 is de hubtaxi ook uitgerold in de publiek versie van 9292. Daarmee is 9292 de eerste landelijke reisapp die hubtaxi in haar reisadviezen heeft geïntegreerd. Ook in de MaaS-pilot wordt de hubtaxi opgenomen. Het is nog niet bekend wanneer de eerste testversie van de MaaS-app beschikbaar is.

#### Aandachtspunten

De netwerkverbinding van de DRIS-palen verdient aandacht. Sinds de uitschakeling van 3G van Vodafone (februari 2020) zijn de DRIS-palen overgeschakeld op 2G. Daarbij is gebleken dat een tiental DRIS-palen zich bevinden in een gebied met weinig netwerkdekking waardoor de betreffende DRIS-palen niet de juiste info kunnen weergeven. Hiervoor is halverwege 2021 een tijdelijke oplossing gevonden. Een structurelere oplossing is Q1 2022 gepland om gerealiseerd te zijn.

#### 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 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. Zie hiervoor ook paragraaf 2.2.3 Onderhoud kapitaalgoederen.

#### Voortgang realisatie

Er wordt uitvoering gegeven aan het meerjarenonderhoudsplan. Alles verloopt daarbij volgens planning.

#### Aandachtspunten

- Het huidige contract voor installatietechnisch onderhoud voor de stalling Groningen is per 1 januari 2022 vanwege ondeugdelijke uitvoering opgezegd. Per 1 januari 2022 zal het onderhoud (incl. achterstallige werkzaamheden) worden overgenomen door een nieuwe partij.

- Het installatietechnische onderhoud voor de stalling in Emmen zal vanaf 1 januari 2022 eveneens door een andere partij worden uitgevoerd. Dit vanwege de aflopende verplichting van de bouwer van het pand om het onderhoud de eerste periode na oplevering nog uit te voeren.
- Bij de wasstraat in Emmen zijn er onregelmatigheden in de vloestofdichte vloer geconstateerd. Op dit moment wordt onderzocht of de aanleg tijdens de bouw goed is verlopen en of de onregelmatigheden die nu zichtbaar zijn onder een garantie vallen.

### Sociale veiligheid

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

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

### Realisatie

- In het werkplan 2021 zijn de beleidsdoelstellingen geoperationaliseerd. Met Qbuzz zijn verder afspraken gemaakt over de inzet van de OV-stewards en de gestelde KPI's. Jaarlijks wordt het aantal uren inzet van de OV-stewards begroot. In 2021 is dit aantal uren niet ingezet. Reden is een hoog ziekteverzuim (corona gerelateerd) en een tekort aan goed opgeleid personeel. Qbuzz heeft inmiddels maatregelen genomen om voor 2022 wel het aantal begrote uren in te kunnen zetten. Gelet op de algehele krapte op de arbeidsmarkt en het voortduren van de pandemie is dit nog een hele uitdaging.
- In de het jaar 2021 bedroeg het percentage gecontroleerde reizigers dat reist zonder geldig vervoerbewijs 0,51 %.

### Aandachtspunten

De vakbond FNV heeft begin 2021 een onderzoek laten uitvoeren onder de chauffeurs op lijn 73 (Emmen – Ter Apel). Uitkomst volgens de vakbond is dat er een groot gevoel van onveiligheid onder de chauffeurs heerst. Hierover is op 12 juli jl. een gesprek geweest met de staatssecretaris. Zij heeft geluisterd maar geen concrete toezeggingen gedaan. Wel heeft ze aangegeven dat het ministerie van J&V samen met alle regionale partijen in het najaar in overleg zullen gaan om een structurele oplossing voor de overlast door asielzoekers te zoeken. Deze gesprekken hebben nog niet geleid tot een oplossing, wat voor de chauffeurs en vakbond reden is geweest om het werk in december op enkele momenten te onderbreken. Eind december is een voorzichtige toezegging door de staatssecretaris gedaan maar vooralsnog lijkt dit niet voldoende om het gevoel van onveiligheid weg te nemen.

### Overige ontwikkelingen (locatie Iederz)

- Met de gemeente Groningen wordt de overname van de Iederz locatie voorbereid, t.b.v. de uitbreiding van de stalling Peizerweg. Het eerste halfjaar van 2021 zijn risico's rond bodemverontreiniging en asbest geïnventariseerd. Afspraken over risicodeling moeten nog gemaakt worden. Begin 2022 wordt besluitvorming door het DB verwacht, over aankoop, investeringen en eventuele saneringskosten.

## Financiën

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

Bedragen x € 1.000

	Realisatie 2020	Primaire begroting 2021	Begroting 2021 na wijziging AB 6 december	Realisatie 2021	Vershil
<b>Lasten</b>					
Beheer algemeen en audits	37	175	130	80	50
GD concessie 2021	52.782	113.902	115.410	115.355	55
GD concessie 2021 waterstofbussen		1.800	1.000	1.000	-
Compensatie financiële bijdrage provincie Groningen				4.500	-4.500
Overige kosten GD			70	94	-24
Q-liner 315	513	549	530	524	6
Lijn 922	19	28	31	25	6
Evenementen en nachtvervoer		533		13	-13
Concessiemanagement Publiek Vervoer lokale projecten	1.058	1.000	1.000	1.000	-0
Publiek vervoer Hubtaxi	280	300	300	284	16
Kosten waterstof		502	300	169	131
Sociale veiligheid	770	621	630	630	0
Bijdrag haltes gemeenten	1	35	126	126	-
FRICTIEKOSTEN COVID 19			42	42	-
Onderhoud stallingen	253	236	240	217	23
Afschrijving stallingen	136	130	136	136	0
treinvervangend vervoer				14	-14
Afrekening GD 2019	873				-
BVOV 2020	12.123				-
Afrekening KLOV eerdere jaren	68				-
<b>Totaal lasten</b>	<b>68.911</b>	<b>119.811</b>	<b>119.946</b>	<b>124.210</b>	<b>-4.265</b>
<b>Baten</b>					
Concessiemanagement GD reizigersinkomsten	2	32.648	17.321	18.255	934
Concessiemanagement GD Studenten OV		24.903	25.980	26.780	799
Opbrengst verwaarding HBE's				6.901	6.901
GD overige opbrengsten	14		209	205	-4
Evenementen en nachtvervoer	-	533		14	14
BVOV	12.123		16.811	14.669	-2.142
Concessiemanagement Publiek Vervoer	80	112	75	69	-6
Kaartverkoop buurtbussen			10	34	24
Huuropbrengsten remise	561	556	564	569	5
Sociale veiligheid		25			
Boete late levering Heuliez bussen	432				-
<b>Totaal baten</b>	<b>13.212</b>	<b>58.777</b>	<b>60.970</b>	<b>67.496</b>	<b>6.525</b>
<b>Saldo</b>	<b>-55.701</b>	<b>-61.036</b>	<b>-58.975</b>	<b>-56.715</b>	<b>2.261</b>

Het saldo voor beheer is € 2,26 mln positiever dan begroot

### Lasten

De lasten zijn per saldo € 4,26 mln hoger uitgevallen dan geraamd. Dit kan worden verklaard door de te betalen financiële compensatie aan de provincie Groningen voor de eerder verstrekte bijdrage waterstofbussen. Deze

afpraak is gemaakt in het AB van 6 december 2021 als gevolg van de verwaarding van de HBE certificaten (zie ook de baten en pagina 62 voor nadere toelichting).

Lagere kosten ad € 50K voor beheer algemeen en audits doordat er in dit jaar vanwege de actuele situatie minder kwaliteitsmetingen, audits en onderzoeken en kwaliteitsmetingen zijn gedaan. Op het budget Concessiemanagement GD zijn de kosten voor de GD concessie 2021 verantwoord conform de afspraken BVOV. Het gaat hier om de werkelijk gerealiseerde kosten voor de GD concessie 2021 en niet de weerslag van contractafspraken (prijs x aantal DRU) zoals in een reguliere situatie. Het grote verschil ten opzichte van 2020 kan worden verklaard door de verlegde opbrengstverantwoordelijkheid in 2020 naar Qbuzz. Hierdoor werd in 2020 alleen het netto subsidiebedrag verantwoord (conform afspraken BVOV). Het verschil ad € 55K tussen begroting en realisatie kan worden verklaard door de totaal iets lagere kosten dan geraamd. Conform BVOV afspraak dient het OV bureau de aanvullende, niet door het rijk gecompenseerde kosten, aan Qbuzz te vergoeden zodanig dat Qbuzz een nul rendement behaalt.

De afgesproken meerkosten voor waterstofmoleculen zijn lager uitgevallen dan geraamd. Dit kan worden verklaard door een latere instroom van de bussen en een lager aantal gereden kilometers

### Baten

De baten voor concessiebeheer zijn per saldo € 6,5 mln hoger uitgevallen dan begroot. Dit kan met name worden verklaard door het besluit van het AB tot verwaarding van de HBE certificaten (zie ook pagina 62) vanaf de laatste 2 weken dec 2019 tot medio 2021.

De reizigersinkomsten zijn over 2021 zijn hoger uitgekomen dan begroot. Op jaarbasis is ruim 59% gerealiseerd ten opzichte van de opbrengsten van 2019. Op basis van de 2e tussenrapportage was een herziene raming gemaakt op basis van de realisatie t/m september en een raming van de opbrengsten voor oktober t/m december o.b.v. landelijke percentages scenario 3 (61% van de opbrengsten 2019). Deze raming bleek te laag ingeschat (in werkelijkheid 71%) . Daarnaast heeft er nog een bijstelling plaatsgevonden van de inkomsten over de vorige maanden.

De herziene begroting voor Studenten OV 2021 voor Groningen/Drenthe is recent door het ministerie van I&W bekend gemaakt. Deze valt € 800K gunstiger uit dan eerder begroot.

De verwachte BVOV is met name door de meevallende reizigersinkomsten en SOV met € 2,1 miljoen naar beneden bijgesteld.

De opgave voor de beschikbaarheidsvergoeding 2021 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 2021 verantwoord. De concessiehouder dient voor 1 juli 2023 verantwoording af te leggen over de werkelijke kosten en opbrengsten in 2021. Daarmee is de weergeven BVOV 2021 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.

#### Aandachtspunten communicatie

Ook in 2021 heeft de coronacrisis voor aanpassingen in de werkzaamheden gezorgd. De focus bleef liggen op het communiceren van de gevolgen voor het openbaar vervoer en de maatregelen die van rijkswege werden aangekondigd. Gebruikelijke campagnes voor het werven van reizigers en communicatie bij busvervoer voor grote evenementen zijn niet uitgevoerd.

#### Productpromotie

Door actieve promotie en gerichte campagnes raken sterke (en nieuwe) producten bekend onder potentiële reizigers. De doelgroep forenzen kent de mogelijkheden van het openbaar vervoer onvoldoende voor hun woon-werkverkeer en wordt overgehaald om het uit te proberen. De aanschaf en gebruik van persoonlijke OV-chipkaart, inclusief automatisch opladen, worden gestimuleerd, omdat het een makkelijke en snelle manier van betalen is, bovendien in verreweg de meeste gevallen de goedkoopste.

Het thema duurzaamheid krijgt extra aandacht. Reizigers en stakeholders worden geïnformeerd over de effecten van zero-emissie busvervoer en de bijdrage die zij kunnen leveren aan vermindering van CO<sub>2</sub> uitstoot, o.a. door te kiezen voor reizen met het OV. Verder ondersteunt het team communicatie de doorontwikkeling van hubs en de hubtaxi vanuit het perspectief van de (bus)reiziger. Het hubprogramma, waarin provincies samenwerken met het OV-bureau, krijgt ondersteuning van een eigen communicatiebureau.

Veel communicatie zal gebeuren via inzet van online marketing met aansluitend interactie en dialoog via social media. Inzet van social media wordt ook aangestuurd vanuit het team marktbewerking en bijv. onderzoek naar segmentatie van doelgroepen. Doelstellingen zijn:

- Het busproduct is bekend onder potentiële reizigers door gerichte campagnes. De nadruk ligt op Q-link, Qliner en sterke lijnen van het basisnet.
- De bekendheid van de hubtaxi groeit en ook het gebruik van de hubs als overstappunt naar frequent openbaar vervoer.
- De aanschaf en gebruik van de persoonlijke OV-chipkaart, inclusief automatisch opladen, worden gestimuleerd met algemene en gerichte promotiecampagnes.

#### Voortgang realisatie

In heel 2021 liep een campagne voor de hubtaxi, waarbij het actietarief van 1x ov-tarief (ketenreis) voor een rit wordt gecommuniceerd. De website hubtaxi.nl is aangepast en er is een animatie gemaakt om het gebruik van de hubtaxi uit te leggen.

In juli en augustus konden mensen weer Zomerbroezz'n. In augustus is de zgn. chauffeurscampagne herhaald, met foto's van bus/chauffeur en een tekst om reizigers weer welkom te heten. Tijdens de Herfstvakantie konden mensen Herfstbroezz'n en in de Kerstvakantie is vanwege de strengere coronamaatregelen een sobere versie van Kerstbroezz'n gepromoot.

In de zomer liep een kaartjesactie via Omapost, waarbij mensen een gratis ansichtkaartje konden laten versturen om mensen uit te nodigen weer eens samen met de bus te reizen. In de week voor Kerst konden mensen via Omapost een Qbuzz-kerstwenskaart bestellen en laten bezorgen. Bijna 1.300 mensen maakten hier gebruik van.

#### Voorlichting

Met actieve voorlichting worden inwoners en bezoekers geïnformeerd over mogelijkheden van het OV en de vindplaatsen daarvan. De tarieven en dienstregeling 2021 worden bekend gemaakt en zijn vindbaar bij/door potentiële en bestaande reizigers. Doelstellingen zijn:

- Tarieven en dienstregeling 2021 zijn bekend bij (bestaande) reizigers.

- Regionale voordeelkaarten om reizen na piekuren en tijdens weekenden zijn bekend onder (potentiële) reizigers.
- Inwoners en bezoekers provincies Groningen en Drenthe zijn geïnformeerd over mogelijkheden van het (regionale) OV-netwerk.

#### Voortgang realisatie

Wijzigingen in de dienstregeling en tarieven zijn gecommuniceerd in de bus en via online media en kranten. De € 3 actie rond P+R is gecommuniceerd, met vooral social media en daarnaast busbestickering op Q-linkbussen.

#### Reisinformatie - ontwikkeling

Het team ontwikkelt samen met de vervoerder goede en duidelijke reisinformatie, met inzet van o.a. een reis-app (door vervoerder) en - al dan niet digitaal – kaartmateriaal dat het lijnennetwerk inzichtelijk maakt. In de bussen wordt het dubbele beeldscherm ingezet om (reis)informatie en tips aan reizigers te communiceren. De informatie op haltvertrekstaten en Abriposters is actueel. Bij evenementen en extra businzet vindt communicatie op maat plaats. De reisinformatie over de hubtaxi is goed vindbaar en toegankelijk en wordt blijvend onder de aandacht gebracht. Doelstellingen zijn:

- Doorontwikkeling reisinformatie en (al dan niet digitaal) lijnnetwerkmateriaal.
- Toepassingen van de reis-app zijn bekend bij en worden gebruikt door (potentiële) reizigers.

#### Voortgang realisatie

Voor Groningen stad en de HOV-kaart zijn nieuwe schematische versies gemaakt. Uit een vorig jaar gehouden onderzoek bleek dat veel mensen vooral in een stad waar een wat dichter OV-netwerk is, voorkeur hebben voor een schematische 'metro'-kaart. De toepassing in Abri's in de stad wordt in 2022 geëvalueerd, MaaS app (pilot via Publiek Vervoer en Provincie). De HOV-kaart was altijd al schematisch en is geüpdatet naar een nieuwere versie.

De ontwikkeling van een reisapp voor de regio Groningen Drenthe is vooralsnog opgepakt in het pilotproject MaaS, waarin o.a. Provincie Drenthe, Publiek Vervoer en OV-bureau participeren. De app is onder de naam Grimble live gegaan en wordt nog verder doorontwikkeld.

#### Reisbeleving

Met verschillende acties en activiteiten in en om de bus worden de klantbeleving en het imago van het openbaar vervoer positief beïnvloed. Het kan gaan om muziek in de bus, creatieve ondersteuning bij acties en maatregelen op P+R's en grotere haltes om de reisomgeving en daarmee de reisbeleving positief te beïnvloeden, ook in samenwerking met het hubprogramma.

Doelstellingen zijn:

- Klantbeleving positief beïnvloeden met activiteiten in en om de bus.
- Nieuwe reizigers een positieve bus ervaring geven door (extra) inzet bussen bij evenementenvervoer.
- De haltes en halteomgeving zo inrichten dat de reizigers er een positieve beleving bij hebben.

#### Voortgang realisatie

- De aandacht in de communicatie gaat uit naar het 'in beeld' houden van de bus. In februari verscheen het BUS-magazine, met een extraatje in de vorm van een video over lijn 20, de langste buslijn in Drenthe, met aandacht voor bestemmingen onderweg. De voorbereidingen voor BUSmagazine 2022 zijn gestart. Verwachte publicatiedatum is juni 2022
- In de zomerperiode is de promotiecampagne voor wandelen via hub herhaald en is eenzelfde concept voor fietsen via hub opgezet, met 26 routes vanaf hubs in Groningen en Drenthe. Routebureau Groningen en Recreatieschap Drenthe hebben de routes uitgestippeld.
- In de zomer is begonnen met de productie van podcasts over (historische) gebeurtenissen en plaatsen langs de buslijnen 65, 21 en 300. De podcasts worden online en in de bussen gepromoot.



## Financiën

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

Bedragen x € 1.000

	Realisatie 2020	Primaire begroting 2021	Begroting 2021 na wijziging AB 6 december	Realisatie 2021	Vershil
<b>Lasten</b>					
<i>Productpromotie</i>		150	239	205	34
<i>Voorlichting</i>		145	125	74	51
<i>Reisinformatie</i>		80	17	28	-10
<i>Reisbeleving</i>		125	155	162	-7
Corporate Communicatie		20	14	21	-7
<b>Totaal lasten</b>	<b>540</b>	<b>520</b>	<b>550</b>	<b>490</b>	<b>61</b>
<b>Baten</b>					
Communicatie	-	-	-	-	-
<b>Totaal baten</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Saldo</b>	<b>-540</b>	<b>-520</b>	<b>-550</b>	<b>-490</b>	<b>61</b>

Ten opzichte van de begroting wordt een voordelig saldo van € 61K gerealiseerd.

### Lasten

Ten opzichte van de gewijzigde (verlaagde) begroting is er in 2021 € 61K minder besteed aan communicatie. Door de actuele situatie is een aantal campagnes opgeschort of afgeblazen. Daarnaast zijn dit jaar de acties voor Herfstbroezz'n en Kerstbroezz'n op lagere schaal uitgevoerd.



### 2.1.6 Bedrijfsvoering

De bedrijfsvoering is tweeledig. Het is een team dat de organisatie faciliteert in de bedrijfsvoeringstaken. Daarnaast kan het gezien worden als waarden waar de organisatie als geheel voor staat en met welke formatieve omvang zij dit bewerkstelligt.

#### Bedrijfsvoering (FIJ)

Om de teams Ontwikkeling, Concessiemanagement en Marktbewerking met hun primaire taakuitvoering en de uitvoerende teams Communicatie en het Secretariaat te faciliteren in hun werkzaamheden, ondersteunt het team bedrijfsvoering hen met de zgn. PIOFAH taken. Kerntaken van het team bedrijfsvoering zijn het verzorgen van het financiële proces met de begrotingscyclus, de financiële administratie, de salaris- personeelsadministratie (via provincie Drenthe) een adequate ondersteuning bij juridische aangelegenheden en ondersteuning met hedendaagse IT-faciliteiten.

- Een degelijke uitvoering van het financiële proces (begrotingscyclus, de financiële administratie op basis van de BBV wet- en regelgeving).
- Het opereren binnen de gestelde randvoorwaarden en kwaliteitskaders (juridisch/WGR, integriteit, AVG).
- Faciliteren in de politiek-bestuurlijke processen van het algemeen- en dagelijks bestuur.
- Het bieden van hedendaagse, hoogwaardige IT faciliteiten.
- Zorgvuldig werkgeverschap, waarbij ook aandacht is voor elementen van overheidsdoelstellingen op het gebied van arbeidsparticipatie, opleiden en afstudeer-/stageplaatsen.

#### Voortgang realisatie

- Begin 2021 zijn de jaarrekening 2020 en de begroting 2022 opgesteld. Deze beide stukken zijn vastgesteld door het algemeen bestuur (resp. in april en juli 2021) en besproken raad van de gemeente Groningen en staten van de provincies Groningen en Drenthe.
- Terugblikkend kunnen we vaststellen dat de jaarrekening 2020, ondanks de extra complicatie van het verwerken van de beschikbaarheidsvergoeding OV (Rijksvergoeding i.v.m. coronacrisis), goed is verlopen.
- In de algemeen bestuur vergadering van 6 december 2021 is de begroting 2022 herijkt op basis van de recente (financiële) inzichten van dat moment. Ook in de gewijzigde begroting 2022 wordt nog uitgegaan van een beschikbaarheidsvergoeding over de eerste 8 maanden.
- Op het moment van dit schrijven staat nog steeds niet vast of de beschikbaarheidsvergoeding voor heel 2022 zal gaan gelden. Verwacht wordt dat pas in maart 2022 dit definitief duidelijk zal worden.
- In 2021 was het ook het wachten op de controleverklaring van Qbuzz BV over hun ingediende beschikbaarheidsvergoeding voor 2020. Inmiddels hebben wij de (door KPMG opgestelde) goedkeurende controleverklaring hierover vanuit Qbuzz ontvangen.
- Veel energie is gestoken in de landelijke werkgroepen om te komen tot een juridisch goed uitgewerkte beschikbaarheidsvergoedingsregeling voor 2021 en voor 2022 (deels) zal zijn.
- In 2021 zijn tevens Maas-waardige eisen in de GD-concessie toegevoegd
- Ook zijn in 2021 de vervoersovereenkomsten Publiek Vervoer met 2 jaar verlengd.

## Formatie

Onderstaand wordt de personele bezetting en de vacatureruimte t.o.v. de toegestane structurele formatie weergegeven per 31 december 2021:

<i>Indeling</i>	<i>Bezetting in fte's op 31 dec 2021</i>	<i>Vacature ruimte</i>	<i>Totaal formatie</i>
<i>Directeur</i>	-	1	1,0
<i>Team Marktbewerking</i>	3,51	0,8	4,31
<i>Team Communicatie</i>	1,95	1,4	3,35
<i>Team Ontwikkeling</i>	6,64	0	6,64
<i>Team Beheer</i>	5,89	0	5,89
<i>Team Financiën, Control, Juridische zaken, Informatie &amp; Analyse</i>	4,27	0	4,27
<i>Officemanagement &amp; secretariaat (incl CP)</i>	2,04	-0,29	1,75
<b>Totaal</b>	<b>24,30</b>	<b>2,91</b>	<b>27,21</b>

In 2021 bedroeg de werkelijke feitelijke personele bezetting per 31 december 24,3 fte. Dit is een daling van 0,7 fte ten opzichte van eind 2020. Ten opzichte van de toegestane formatie (27,21 fte) een verschil van 2,91 fte (formatieruimte).

Het verschil in formatieomvang tussen begroting en realisatie kan als volgt worden verklaard:

- Op 31 december waren er vier vacatures niet ingevuld (totaal 3,2 fte). De vacature van directeur OV bureau (1 fte) stond open vanaf 1 oktober 2021 (n.b. vanaf 1 januari 2022 is deze vacature vervuld).
- Daarnaast twee vacatures open voor medewerker communicatie (1,4 fte) en een vacature voor medewerker marktbewerking (0,8 fte). Deze blijken vooralsnog lastig in te vullen door krapte op de arbeidsmarkt.
- Om, na invulling van de vacatureruimte, binnen de toegestane formatie-omvang te blijven is een aanvullende taakstelling opgenomen van 0,29 fte. Deze taakstelling zal, naar verwachting, door natuurlijk verloop worden ingevuld.

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

## Financiën

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

Bedragen x € 1.000

	Realisatie 2020	Primaire begroting 2021	Begroting 2021 na wijziging AB 6 december	Realisatie 2021	Vershil
<b>Lasten</b>					
Lonen en salarissen	1.477	1.600	1.456	1.449	7
ICT	235	150	90	62	28
Bijdrage NDOV/DOVA	200	303	277	277	0
Bijdrage publiek vervoer	124	126	127	128	-1
Advieskosten	34		-	21	-21
<b>Totaal lasten</b>	<b>2.070</b>	<b>2.179</b>	<b>1.950</b>	<b>1.936</b>	<b>14</b>
<b>Baten</b>					
Lonen en salarissen	789	840	800	779	-21
Huisvestingskosten	-			-	
Kantoorkosten	-			-	
Advieskosten	-			-	
Bijdrage publiek vervoer	-			-	
<b>Totaal baten</b>	<b>789</b>	<b>840</b>	<b>800</b>	<b>779</b>	<b>-21</b>
<b>Saldo</b>	<b>-1.281</b>	<b>-1.339</b>	<b>-1.150</b>	<b>-1.157</b>	<b>-7</b>

Op het onderdeel bedrijfsvoering wordt per saldo ten opzichte van de begroting een nadeel van € 7K gerealiseerd. Dit kan als volgt worden verklaard:

### Lasten

De ICT zijn lager uitgevallen dan begroot. Het relatief grote verschil ten opzichte van 2020 kan worden verklaard doordat er in dat jaar verschillende data specialisten waren ingehuurd voor de inrichting van de Data Base.

### Baten

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

Onderstaand worden de bijdragen van de partners voor de salarissen uitgesplitst weergegeven

Bedragen x €	Actuele begroting 2021	Realisatie 2021
Provincie Groningen	40.560.216	40.560.216
Provincie Drenthe	22.191.505	22.191.505
<b>Totalen</b>	<b>62.751.721</b>	<b>62.751.721</b>

### 2.1.7 Financiering

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

#### Doelen

##### Financiering- en dekkingsmiddelen

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

#### Realisatie

##### Financiering- en dekkingsmiddelen

- Het weerstandsvermogen is op peil gebleven. De norm is gesteld op € 4,75 miljoen (Notitie Risicomanagement en weerstandsvermogen 2018-2022, vastgesteld in AB 09042019). Per 31 december bedraagt de weerstandscapaciteit € 12,182 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 2021 van de accountant wordt voldaan aan de eisen van het BBV en de subsidieverstrekking.
- Aan het CBS zijn de gevraagde gegevens in 2021 verstrekt. Zo is voldaan aan de informatieplicht aan derden.
- Om de ontwikkelingen rond de OV-Studentenkaart te kunnen monitoren en hierop tijdig te kunnen anticiperen, praten we landelijk mee over de uitwerking van de nieuwe verdeelsystematiek voor de Studenten OV-kaart en de resultaten van het herijkingsonderzoek (zgn BOS-onderzoek).
- Per vergadering van het dagelijkse bestuur is het prognosemodel bijgewerkt en extern gecontroleerd en is een bestuursrapportage opgesteld. Ook zijn ramingen gemaakt t.b.v. de jaarrekening.

## Financiën

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

Bedragen x € 1.000

	Realisatie 2020	Primaire begroting 2021	Begroting 2021 na wijziging AB 6 december	Realisatie 2021	Vershil
<b>Lasten</b>					
<b>Totaal baten</b>	-		-	-	-
<b>Baten</b>					
Bijdragen Partners 2021	62.027	62.752	62.752	62.752	-
Overige bijdragen			254	254	-
Specifieke subsidies		1.800	1.000	1.000	-
<b>Totaal baten</b>	<b>62.027</b>	<b>62.027</b>	<b>64.006</b>	<b>64.006</b>	<b>-</b>
<b>Saldo</b>	<b>62.027</b>	<b>62.027</b>	<b>64.006</b>	<b>64.006</b>	<b>-</b>

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

De overige bijdragen betreft een incidentele bijdrage van de provincie Drenthe voor het doortrekken van lijn 27 en een afrekening uit 2018 met publiek vervoer.

### Exploitatiesaldo

In de bijgestelde begroting 2021 was een 0 saldo verwacht. De werkelijke realisatie over het boekjaar 2021, zie hiervoor de staat van baten en lasten in paragraaf 3.2, laat een klein negatief saldo zien van € 56K. Voorstel is om dit resultaat, na mutatie reserves, te onttrekken aan de algemene reserve.

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

Bedragen x €	Actuele begroting 2021	Realisatie 2021
Provincie Groningen	345.600	345.600
Provincie Drenthe	247.550	247.550
Gemeente Groningen	164.950	164.950
<b>Totalen</b>	<b>758.100</b>	<b>758.100</b>

## 2.2 Paragrafen

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

### 2.2.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing

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

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

De beschikbare weerstandscapaciteit bedroeg per 31 december 2020 € 9,738 miljoen en blijft, conform voorstel resultaatbestemming in paragraaf 3.9, onveranderd per 31 december 2021.

De berekening van de weerstandscapaciteit is als volgt:

Bedragen x € 1.000

Omschrijving	Voor besluitvorming resultaatbestemming	Na besluitvorming resultaatbestemming
Algemene reserve	12.238	12.238
Bestemmen resultaat	-56	
Storting in de algemene reserve		
onttrekking op de algemene reserve		-56
storting (deel resultaat) in de algemene reserve	-	-
Weerstandscapaciteit	12.182	12.182
Ondergrens weerstandscapaciteit	4.750	4.750
Bedragen boven ondergrens weerstandscapaciteit	7.432	7.432

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 2021 is het ratio 2,57. 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
		<b>Totaal</b>	<b>4.770.500</b>
		<b>afgerond</b>	<b>4.750.000</b>

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

### Covid-19

In de hierboven vermelde risico's is geen rekening gehouden met de effecten van het coronavirus voor de komende jaren. Hiervoor is namelijk op 7 december 2020 bij besluit van het algemeen bestuur een bestemmingsreserve Covid-19 ingesteld. Deze bestemmingsreserve is ervoor bedoeld om nadelige effecten van de coronacrisis over 2022 en 2023 (deels) op te kunnen vangen.

### Btw-compensatie

Momenteel wachten we op een formeel uitsluitel van de belastingdienst aangaande een vraagstuk over de BTW teruggaaf over de bouwkosten van de stalling aan de 2<sup>de</sup> Bokslootweg in Emmen. De belastingdienst heeft het standpunt ingenomen dat de in de GD concessie 2020 opgenomen huurovereenkomst niet conform is voor de belastingdienst. De mogelijke consequentie daarvan is dat de BTW over de bouwkosten van de stalling (ca € 300.000,-) in 2022 terugbetaald moet worden. Deze terug te betalen BTW zal vervolgens in de komende 10 jaar wel weer kunnen worden verrekend (met 10% per jaar/ca € 30.000,-). Feitelijk is er geen sprake van een financieel risico, maar een administratieve wijziging in 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 2020 (jaarrekening), 2021 (begroting en jaarrekening) en 2022 (begroting).

Kengetallen	Realisatie 2020	Primaire begroting 2021	Begroting 21 na wijzigingen	Rekening 2021	Primaire begroting 2022	Begroting 2022 na wijziging
Netto schuldquote	-14%	-7%	-12%	-12%	-6%	-7%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-14%	-7%	-12%	-12%	-6%	-7%
Solvabiliteitsratio	57%	55%	63%	54%	56%	58%
Structurele exploitatieruimte	4%	1%	0%	0%	1%	0%

Onder ideale omstandigheden zou de netto schuldquote van het OV-bureau 0% zijn. Het OV-bureau heeft echter meer kortlopende vorderingen dan kortlopende schulden per 31-12-2021. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de uitstaande gelden schatkistbankieren, zie ook de paragraaf financiering. Een solvabiliteit van 52% betekent dat het OV-bureau beschikt over een hoger eigen vermogen in verhouding tot het vreemde vermogen. De structurele exploitatieruimte is 0%. Dit betekent dat de structurele baten in evenwicht 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 2021 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 liquiditeitsituatie van het OV-bureau daartoe aanleiding geeft.

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

Voor de beheersing van risico's met betrekking tot aangegane geldleningen zijn de kasgeldlimiet en de renterisiconorm in het algemeen van belang. Toetsing aan de kasgeldlimiet geeft het volgende beeld: De kasgeldlimiet houdt in dat het kort lenen van geld beperkt is tot maximaal 8,5% van het begrotingstotaal en een minimumbedrag van € 0,3 miljoen. Ultimo 2021 is er geen sprake van geleend geld. Interne rentetoe rekening vindt niet plaats bij het OV-bureau.

Het doel van de renterisiconorm is het beheersen van de renterisico's op de vaste schuld (schuld met een rentetypische looptijd vanaf één jaar). Deze norm bedraagt 20% van het begrotingstotaal, een bedrag van meer dan € 20 miljoen. Aangezien bij het OV-bureau de vaste schuld bestaat uit een garantiesom van 1 miljoen, waarop tot aan het einde van de GD-concessie niet wordt afgelost, is de toepassing van de renterisiconorm is daarom niet relevant.

### Benchmark uitgezette gelden

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

### 2.2.3 Onderhoud kapitaalgoederen

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

Het OV-bureau beschikt vanaf het boekjaar 2015 over een stalling in Groningen (aan de Peizerweg) en in 2019 is aan de Tweede Bokslootweg in Emmen een stalling vervaardigd, die in november 2019 geopend is.

In deze stallingen worden de bussen gestald van de vervoerder van de GD-concessie. De vervoerder betaalt hiervoor per jaar een huurbedrag aan het OV-bureau. Deze afspraak is vastgelegd in de GD-concessie en geldt voor de gehele looptijd van de concessie. Het OV-bureau is verantwoordelijk voor het groot onderhoud van het pand.

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

Voor het groot onderhoud van de stalling in Groningen is een voorziening aanwezig. Basis van deze voorziening is het herijkte meerjarenonderhoudsplan dat in 2021 is opgesteld door een externe deskundige partij. In 2021 werd er een bedrag gestort in de voorziening van € 80.000. In 2021 heeft er geen onttrekking plaats gevonden uit de voorziening. Het saldo van de voorziening voor groot onderhoud stalling Peizerweg te Groningen bedraagt ultimo 2021 € 413.000.

Voor het groot onderhoud van de busstalling in Emmen is in 2021 een MeerJarenOnderhoudsPlan opgeleverd. In 2021 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 2021 € 63.500. In 2021 heeft er geen onttrekking plaats gevonden uit de voorziening.

De afdeling Facilitair van de provincie Groningen zal de MJOP's van Groningen en Emmen beheren.

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 2021	€ 302.000 (2020: € 250.000)		
Koppeling met begroting	Verantwoord onder 2.1.6 Bedrijfsvoering		
Deelnemers belang	6,7% per 31-12-2021 (2020: 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 2020	Begroot 2021	Realisatie 2021
Eigen vermogen op 1-1	€	€ 454.980	nog niet bekend
Eigen vermogen op 31-12	€	€ 445.144	nog niet bekend
Vreemd vermogen op 1-1	€	€ 1.481.843	nog niet bekend
Vreemd vermogen op 31-12	€	-	nog niet bekend
Resultaat (voor bestemming)	€	€ 90.164	nog niet bekend

<b>Naam verbonden partij</b>	<b>Publiek Vervoer</b>		
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 2021	€ 127.418 (2020: € 124.000)		
Koppeling met begroting	Verantwoord onder 2.1.6 Bedrijfsvoering		
Deelnemers belang	3,0% per 31-12-2021 (2020: 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.		
<b>Financiële kengetallen</b>	<b>Realisatie 2020</b>	<b>Begroot 2021</b>	<b>Realisatie 2021</b>
Eigen vermogen op 1-1	€ 5.000	€ 6.000	€ 41.000
Eigen vermogen op 31-12	€ 41.000	€ 13.000	€ 165.000
Vreemd vermogen op 1-1	€ 334.000	€ 50.000	€ 352.000
Vreemd vermogen op 31-12	€ 352.000	€ 50.000	€ 191.000
Resultaat (voor bestemming)	€ 36.000	€ 5.727	€ 124.000

## 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 2020	Primaire begroting 2021	Begroting 2021 na wijziging AB 6 december	Realisatie 2021	Verschil
<b>Lasten</b>					
Lonen en salarissen	1.077	1.000	1.100	1.092	8
Huisvestingskosten	168	150	162	180	-18
Kantoorkosten + I&A	173	150	228	232	-4
Advieskosten	39	125	90	71	19
<b>Totaal lasten</b>	<b>1.456</b>	<b>1.425</b>	<b>1.580</b>	<b>1.575</b>	<b>5</b>
<b>Baten</b>					
Lonen en salarissen	65	93	93	105	12
Huisvestingskosten	35	36	36	35	-1
Kantoorkosten	13	15	15	9	-6
Advieskosten	-	-	-	-	-
<b>Totaal baten</b>	<b>113</b>	<b>144</b>	<b>144</b>	<b>149</b>	<b>5</b>
<b>Saldo</b>	<b>-1.343</b>	<b>-1.281</b>	<b>-1.436</b>	<b>-1.426</b>	<b>10</b>

Op de overhead is een klein positief saldo behaald ten opzichte van de begroting van € 10K. Dit kan als volgt worden verklaard:

#### Lasten

Geringe afwijkingen ten opzichte van de geraamde kosten.

#### Baten

Bij de baten is de bijdrage voor personeel, huisvesting en kantoorkosten van publiek vervoer verantwoord. Daarnaast ook de ontvangen gelden i.v.m. zwangerschapsverlof van een medewerkster.

## 2.4 Samenstelling bestuur

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

De belangrijkste taken van het algemeen bestuur zijn:

- het vaststellen van de begroting
- het vaststellen van de jaarrekening

Het algemeen bestuur bestaat in 2021 uit de volgende bestuurders:

- Fleur Gräper-van Koolwijk (voorzitter), provincie Groningen
- IJzebrand Rijzebol, provincie Groningen
- Nienke Homan, provincie Groningen (tot december 2021)
- Melissa van Hoorn, provincie Groningen (vanaf december 2021)
- Cees Bijl (vice-voorzitter), provincie Drenthe (tot december 2021)
- Nelleke Vedelaar, provincie Drenthe (vanaf december 2021)
- Hans Kuipers, provincie Drenthe
- Henk Jumelet, provincie Drenthe
- Philip Broeksma, gemeente Groningen
- Paul de Rook, gemeente Groningen (tot juli 2021)
- Berndt Benjamins, gemeente Groningen (vanaf juli 2021)
- Roeland van der Schaaf, gemeente Groningen

Het dagelijks bestuur van het OV-bureau bestaat per 31 december 2021 uit drie bestuurders verkeer en vervoer en de directeur van het OV-bureau:

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



Fleur Gräper-van Koolwijk



Nelleke Vedelaar



Philip Broeksma



Erwin Stoker

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

# JAARREKENING 2021

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

## 3.1 Waarderingsgrondslagen

De jaarrekening over het boekjaar 2021 is opgesteld conform het Besluit Begroting en Verantwoording Provincies en Gemeenten (BBV) en de vastgestelde Financiële Verordening Gemeenschappelijke Regeling Openbaar Lichaam OV-bureau Groningen Drenthe.

De jaarrekening is opgesteld op basis van continuïteit. Het bestuur en de directeur hebben geen indicatie dat de continuïteit in het geding is.

Het OV-bureau is niet VPB-plichtig, hierdoor presenteren we ook niet aan de actiefzijde van de balans buiten de balanstelling een bedrag opgenomen waarvan het recht bestaat op verliescompensatie krachtens de Wet op de vennootschapsbelasting 1969. Ook is er geen sprake van verstrekte garant- en borgstellingen, die buiten de passivazijde buiten de balanstelling zouden moeten worden opgenomen.

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

### Activa

#### Materiële vaste activa

De materiële vaste activa zijn gewaardeerd op basis van de verkrijging- of 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 materiële 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 vindt plaats op basis van besluitvorming van het algemeen bestuur.

### Voorzieningen

Onder de voorzieningen zijn opgenomen de op het moment van opstellen van de jaarrekening voorzienbare verplichtingen, verliezen en/of risico's, voor zover de omvang hiervan redelijkerwijs is in te schatten. De voorzieningen zijn gewaardeerd op nominale waarde. De egalisatievoorziening onderhoud is gestoeld op een 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. Enkele specifieke opmerkingen bij de ramingen met betrekking tot de concessies zijn:

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 2021. Er vindt dus geen aanpassing plaats op basis van daadwerkelijk gereden ritten. Achteraf vindt alleen een prijscorrectie plaats (LBI). De opbrengstverantwoordelijkheid ligt in 2021 (in tegenstelling tot 2020) weer volledig bij het OV-bureau.

Definitieve verantwoording over de besteding van de specifieke uitkering over 2020 aan het rijk zal uiterlijk plaatsvinden voor 16 juli 2022 en over 2021 uiterlijk voor 1 juli 2023.

Hiervoor is inzicht benodigd in de werkelijk lasten en baten van de concessiehouder over het jaar 2020/2021. Eventuele positieve of negatieve gevolgen van de afrekening (op basis van de aanvullend verkregen informatie) worden in de jaarrekeningen 2021/2022/2023 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 2021) berekend.

### 3.2 Overzicht van baten en lasten

De begroting 2021 is als volgt vastgesteld door het AB. Op 1 juli 2021 en 6 december 2021 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 2021			Begrotingswijzigingen totaal		
	baten	lasten	saldo	baten	lasten	saldo
Collectief personenvervoer						
1 Marktbewerking	-	190	-190	-	-40	40
2 Ontwikkeling	-	949	-949	180	-315	495
3 Beheer	58.777	119.811	-61.034	2.193	135	2.059
4 Communicatie	-	520	-520	-	30	-30
5 Bedrijfsvoering	840	2.179	-1.339	-40	-229	189
6 Financiering	64.552		64.552	-546	-	-546
<b>Subtotaal programma's</b>	<b>124.169</b>	<b>123.649</b>	<b>520</b>	<b>1.788</b>	<b>-419</b>	<b>2.206</b>
Overhead	144	1.425	-1.281	-	155	-155
Onvoorzien			-	-	-	-
VPB			-	-	-	-
Mutaties Reserves	783		783	-574	1.500	-2.074
<b>Gerealiseerd resultaat</b>	<b>125.096</b>	<b>125.074</b>	<b>22</b>	<b>1.214</b>	<b>1.237</b>	<b>-22</b>

Het overzicht van de vergelijking van de actuele begroting met de realisatie 2021

Het verschil tussen het begrote en gerealiseerde resultaat bedraagt € 56K (nadelig).

Bedragen x € 1.000

Programma	Actuele begroting 2021 inclusief wijzigingen			Realisatie 2021		
	baten	lasten	saldo	baten	lasten	saldo
Collectief personenvervoer						
1 Marktbewerking	-	150	-150	1	138	-137
2 Ontwikkeling	180	634	-454	188	639	-451
3 Beheer	60.970	119.946	-58.975	67.495	124.210	-56.715
4 Communicatie		550	-550		490	-490
5 Bedrijfsvoering	800	1.950	-1.150	779	1.936	-1.157
6 Financiering	64.006		64.006	64.006	-	64.006
<b>Subtotaal programma's</b>	<b>125.958</b>	<b>123.230</b>	<b>2.726</b>	<b>132.470</b>	<b>127.413</b>	<b>5.057</b>
Overhead	144	1.580	-1.436	150	1.575	-1.425
Onvoorzien	-	-	-	-	-	-
VPB	-	-	-	-	-	-
Mutaties Reserves	209	1.500	-1.291	213	3.901	-3.688
<b>Gerealiseerd resultaat</b>	<b>126.311</b>	<b>126.311</b>	<b>-0</b>	<b>132.832</b>	<b>132.889</b>	<b>-56</b>

### 3.3 Toelichting op het overzicht van baten en lasten

Het overzicht van baten en lasten laat over 2021 een negatief saldo zien ten opzichte van de begroting van € 56K. 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 2021		Effect op resultaat	
		V = voordelig	N = nadelig
	<b>Marktbewerking</b>		
<b>Lasten</b>	Reguliere uitgaven zijn veel lager dan normaal. Door de voortdurende corona pandemie zijn veel trajecten stil gelegd of opgeschort.	V	13
	<i>Totaal lasten</i>	V	13
<b>Baten</b>	Incidentele inkomsten	V	1
	<i>Totaal baten</i>	V	1
	<b>Totaal marktwerking</b>	<b>V</b>	<b>14</b>
	<b>Communicatie</b>		
<b>Lasten</b>	Meerdere campagnes zijn opgeschort of op een minder grootschalig niveau uitgevoerd (bijv kerstbroez'n).	V	61
	<i>Totaal lasten</i>	V	61
	<b>Totaal communicatie</b>	<b>V</b>	<b>61</b>
	<b>Ontwikkeling (excl kwaliteitsimpuls)</b>		
<b>Lasten</b>	Hogere kosten reisinformatie en haltebeleid dan voorzien	N	37
	Lagere kosten door uitstel projecten	V	32
	<i>Totaal lasten</i>	N	5
<b>Baten</b>	Hogere bijdrage kosten dan geraamd	V	8
	<i>Totaal baten</i>	V	8
	<b>Totaal Ontwikkeling</b>	<b>V</b>	<b>3</b>
	<b>Beheer</b>		
<b>Lasten</b>	Compensatie provincie Groningen voorfinanciering waterstofbussen	N	4.500
	Hogere kosten GD concessie 2021	N	55
	Lagere kosten waterstof Emmen door lager volume kilometers	V	131
	Lagere kostenbeheer algemeen door minder uitgevoerde kwaliteitsmetingen en audits	V	50
	Lagere kosten publiekvervoer en overige lijnen door lager volume	V	28
	Saldo overige verschillen < € 50K	V	81
	<i>Totaal lasten</i>	N	4.265
<b>Baten</b>	Verwaardig HBE certificaten	V	6.901
	Lagere BVOV dan geraamd	N	2.142
	Hogere reizigersinkomsten	V	934
	Hogere bijdrage Studenten OV kaart	V	799
	Saldo overige verschillen < € 50K	V	34
	<i>Totaal baten</i>	V	6.525
	<b>Totaal beheer</b>	<b>V</b>	<b>2.260</b>
	<b>Bedrijfsvoering</b>		
<b>Lasten</b>	Saldo verschillen < 50K	V	14
	<i>Totaal lasten</i>	V	14
<b>Baten</b>	Lagere bijdrage lonen en salarissen dan geraamd	N	21

	<i>Totaal baten</i>	<i>N</i>	<i>21</i>
	<b>Totaal bedrijfsvoering</b>	<b>N</b>	<b>7</b>
	<b>Overhead</b>		
<b>Lasten</b>	Saldo overige verschillen <50K	<i>V</i>	<i>5</i>
	<i>Totaal lasten</i>	<i>V</i>	<i>5</i>
<b>Baten</b>	Saldo overige verschillen <50K	<i>V</i>	<i>5</i>
	<i>Totaal baten</i>	<i>V</i>	<i>5</i>
	<b>Totaal overhead</b>	<b>V</b>	<b>10</b>
	<b>Financiering</b>		
<b>Baten</b>	Geen afwijkingen t.o.v. begroot		<i>0</i>
	<i>Totaal baten</i>		<i>0</i>
	<b>Totaal financiering</b>		<b>0</b>
<b>Lasten</b>	Totaal verschil geraamde lasten t.o.v. realisatie	<i>N</i>	<i>4.177</i>
<b>Baten</b>	<i>Totaal verschil geraamde baten t.o.v. realisatie</i>	<i>V</i>	<i>6.519</i>
	<i>Hogere toevoeging reserves</i>	<b>N</b>	<b>2.401</b>
	<i>Hogere onttrekking reserves</i>	<i>V</i>	<i>4</i>
<b>Saldo</b>	<i>Totaalverschil begroot t.o.v. realisatie</i>	<i>N</i>	<i>56</i>

### 3.4 Balans

Bedragen x € 1.000

Uitgebreide balans 2021					
Activa	2021	2020	Passiva	2021	2020
<b>Vaste activa</b>			<b>Vaste passiva</b>		
<i>Materiele vaste activa</i>			<i>Eigen vermogen</i>		
Investerings met een economisch nut	7.184	7.376	Algemene Reserve	12.238	9.738
			Bestemmingsreserves	9.027	7.522
			Resultaat	-56	316
			<i>Voorzieningen</i>		
			Voorzieningen ter egalisering van kosten	476	384
			<i>Vaste schulden met een rentetypische looptijd langer dan één jaar</i>		
			Ontvangen waarborgsom	1.000	1.000
<b>Totaal vaste activa</b>	<b>7.184</b>	<b>7.376</b>	<b>Totaal vaste passiva</b>	<b>22.685</b>	<b>18.960</b>
<b>Vlottende activa</b>			<b>Vlottende passiva</b>		
<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	952	1.751	Overige schulden	301	220
Overige vorderingen	2.489	235			
Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	24.378	14.990			
<i>Liquide middelen</i>					
Kassaldi	1	-			
Banksaldi	800	800			
<i>Overlopende activa</i>			<i>Overlopende passiva</i>		
De van Europese en Nederlandse overheidslichamen nog te ontvangen voorschotbedragen die ontstaan door voorfinanciering op uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel			De van Europese en Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen voor uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel die dienen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren		
- Overige Nederlandse overheidslichamen	2.772	3.675	- Overige Nederlandse overheidslichamen	6.880	7.849
Overige nog te ontvangen bedragen	328	2.169	Verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn	9.357	4.022

Vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen	319	55	opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen, met uitzondering van jaarlijks terugkerende arbeidskosten gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume		
Totaal vlottende activa	32.038	23.675	Totaal vlottende passiva	16.538	12.091
<b>Totaal activa</b>	<b>39.223</b>	<b>31.051</b>	<b>Totaal passiva</b>	<b>39.223</b>	<b>31.051</b>

### 3.5 Toelichting op de balans

In deze paragraaf zijn de specificaties opgenomen van de balansposten ultimo 2021 en het vergelijkende boekjaar 2020. Indien nodig worden grote verschillen verklaard.

#### Activa

##### Vaste activa

##### Materiële vaste activa

Het OV-bureau bezit enkel investeringen met een economisch nut. Dit wil zeggen dat de investeringen bijdragen aan de mogelijkheid middelen te verwerven en dat zij daarbij verhandelbaar zijn. In 2019 is de bouw van de stalling in Emmen afgerond. In 2021 is hiervoor de laatste betalingstermijn voldaan.

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

Bedragen x € 1.000

	Boekwaarde 01-01-2021	Investeringen 2021	Des- investering 2020	Afschrijving 2021	Boekwaarde 31-12-2021
Gronden en terreinen	2.318	-	-	-	2.318
Gebouwen	4.786	-	-	131	4.655
Inrichting en inventaris	162	-	-	38	125
Automatisering	35	-	-	19	16
Overige MVA	75	-	-	4	71
<b>Totaal</b>	<b>7.376</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>192</b>	<b>7.184</b>

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 waarderinggrondslagen in hoofdstuk 3.1.

## Flottende 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

	2021	2020
Vorderingen op openbare lichamen	952	1.751
Overige vorderingen	2.489	235
Schatkistbankieren	24.378	14.990
<b>Totaal</b>	<b>27.819</b>	<b>16.976</b>

De vorderingen op openbare lichamen bestaan ultimo 2021 voornamelijk uit (vorderingen boven de € 50.000 vermeld):

Vordering provincie Groningen en Drenthe: bijdrage beheer en onderhoud DRIS 2021	€ 190.000
Vordering provincie Drenthe: bijdrage beheer en onderhoud DRIS 2020:	€ 94.000
Vordering belastingdienst terug te vorderen BTW 2021:	€ 87.000
Vordering provincie Drenthe: bijdrage project DRIS	€ 74.000

De overige vorderingen bestaat alleen uit vorderingen op QBuzz ad € 1.800.000 (eindafrekening exploitatiesubsidie 2020) en € 566.000 (huren van de stallingen over 2021)

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	936		2.496	
		Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
(2)	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	809	801	801	801
(3a) = (1) > (2)	Ruimte onder het drempelbedrag	127	135	1.695	1.695
(3b) = (2) > (1)	Overschrijding van het drempelbedrag	-	-	-	-
(1) Berekening drempelbedrag					
		Verslagjaar			
(4a)	Begrotingstotaal verslagjaar	124.811			
(4b)	Het deel van het begrotingstotaal dat kleiner of gelijk is aan € 500 miljoen	124.811			
(4c)	Het deel van het begrotingstotaal dat de € 500 miljoen te boven gaat	-			
<b>Tot 1 juli 2021</b> (1) = (4b)*0,0075 + (4c)*0,002 met een minimum van €250.000					
<b>Vanaf 1 juli 2021</b> (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	936		2.496	
(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)	72.820	72.929	73.730	73.731
(5b)	Dagen in het kwartaal	90	91	92	92
(2) - (5a) / (5b)	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	809	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

	2021	2020
Kas	1	0
Bank	800	800
<b>Totaal</b>	<b>801</b>	<b>801</b>

Het saldo van de bank bestaat onder andere uit het saldo van de ondernemerstopdeposito (€ 800.000). Het bedrag op de ondernemerstopdeposito betreft het beoogde bedrag (drempel) van 0,75% van het begrotingstotaal waarvoor geen verplichting tot schatkistbankieren bestaat. Door dit bedrag in een deposito onder te brengen werd in het verleden een hoger rendement behaald. Echter als gevolg van het actuele rentepercentage is dit voordeel komen te vervallen.



## Overlopende activa

De post overlopende activa kan als volgt onderscheiden worden:

Bedragen x € 1.000

	2021	2020
De van de Europese en Nederlandse overheidslichamen nog te ontvangen voorschotbedragen die ontstaan door voorfinanciering op uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel	2.772	3.675
Overige nog te ontvangen bedragen	328	2.169
Vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen	319	55
<b>Totaal</b>	<b>3.419</b>	<b>5.898</b>

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 2020 € 2.272.000
- Europese subsidie JIVE 2 € 500.000

De definitieve afrekening van de BVOV 2020 vindt later plaats. Op dit moment is de definitieve verantwoording van QBUzz klaar. In de verantwoording over de BVOV 2020 is rekening gehouden met de definitieve cijfers over 2020.

In 2020 is al een deel van de kosten voor de waterstof bussen in Emmen vooruit betaald ad € 1,25 miljoen. In 2021 is hiervoor al een deel subsidie ontvangen ad € 750.000. De restantvordering op de JIV 2 subsidie bedraagt € 500.000,-.

De overige nog te ontvangen bedragen betreft de verwachte terugvordering van teveel ontvangen BVOV gelden over 2021 door Qbuzz. De afrekening over 2021 is gebaseerd op een voorlopige opgave van de verkoopopbrengsten.

De vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen betreffen facturen die eind 2021 zijn ontvangen en betaald, maar waarvan de prestatie plaats zal vinden in 2022.

## Passiva

### Vaste passiva

### Eigen vermogen

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

Bedragen x € 1.000

	2021	2020
Algemene reserve	12.238	9.738
Bestemmingsreserves	9.027	7.522
Gerealiseerd resultaat	-56	316
<b>Totaal</b>	<b>21.208</b>	<b>17.576</b>

Het verloop in 2021 wordt in het hierna opgenomen overzicht per reserve weergegeven:

Bedragen x € 1.000

	Saldo 01-01-2021	Resultaat- bestemming vorig boekjaar	Toevoeging	Onttrekking	Saldo 31-12-2021
Algemene reserve	9.738	-	2.500	-	12.238
<b>Totaal</b>	<b>9.738</b>	<b>0</b>	<b>2.500</b>		<b>12.238</b>

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.

Het resultaat over 2020 ad € 316K is deels ad € 172K via resultaatbestemming toegevoegd aan de algemene reserve en daarna via dezelfde resultaatbestemming toegevoegd aan de bestemmingsreserve kapitaallasten Emmen. Daarnaast is nog een deel vanuit de bestemmingsreserve kwaliteitsimpuls € 104K toegevoegd aan de algemene reserve en vervolgens weer toegevoegd aan de bestemmingsreserve kapitaallasten Emmen (totaal € 276K) De mutatie in de algemene reserve bestaat vervolgens uit de toevoeging van de bestemmingsreserve duurzaamheid ad € 2.500,- (besluit AB 6 december 2021).

Bedragen x € 1.000

	Saldo 1-1-2021	Mutatie o.b.v. resultaatbestemming 2020	Toevoeging o.b.v. besluit AB	Onttrekking o.b.v. actuele begroting	Saldo 31-12-2021
BR Kwaliteitsimpuls	1.502	-104		-174	1.224
BR Dekking kapitaallasten stalling Emmen	1.251	276		-39	1.488
BR Duurzaamheid	2.500			-2.500	0
BR COVID-19	2.270	144	1.500	-	3.914
BR Zero Emissie Transitie	0		2.401		2.401
<b>Totaal</b>	<b>7.522</b>	<b>316</b>	<b>3.901</b>	<b>2.713</b>	<b>9.027</b>

De mutaties in de bestemmingsreserve bestaan uit:

- BR kwaliteitsimpuls: uitgaven in 2021 ten behoeve van investeringen voor DRIS-panelen op hubs en het realiseren van laadpalen buiten op straat ad € 174K. Daarnaast een onttrekking ad € 104K uit de resultaatbestemming 2020.
- BR Dekking kapitaallasten stalling Emmen: Toevoeging ad € 172K uit de resultaatbestemming 2020 door bijstelling kapitaallasten en onttrekking ad € 39K voor afschrijvingen van het pand in 2021. Het betreft hier een structurele onttrekking uit de BR.
- BR Duurzaamheid: Opheffen bestemmingsreserve duurzaamheid en toevoeging aan de Algemene Reserve o.b.v. besluit AB 6 december 2021
- BR COVID-19: Toevoeging ad € 144K uit de resultaatbestemming 2020 en € 1.500K o.b.v. besluit AB 6 december 2021 om de effecten van de coronacrisis in 2022 en 2023 op te kunnen vangen.
- Instellen BR Zero Emissie Transitie o.b.v. besluit AB 6 december 2021. Hierin zijn de ontvangen HBE gelden gestort van waaruit besteding plaats zal vinden om CO2 reductie te realiseren.

## Voorzieningen

Het verloop van de voorzieningen in 2021 wordt in het hierna opgenomen overzicht weergegeven:

Bedragen x € 1.000

	Boekwaarde 01-01-2021	Toevoegingen	Vrijval	Aan- wending	Boekwaarde 31-12-2021
Voorziening onderhoud Busstalling Peizerweg	333	80	-		413
Voorziening onderhoud Busstalling Emmen	51	13			64
<b>Totaal</b>	<b>384</b>	<b>93</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>476</b>

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.

Ultimo 2021 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 1-1-2021	Vermeer- dering	Aflossing	Saldo 31-12-2021
Waarborgsom	1.000	-	-	1.000
<b>Totaal</b>	<b>1.000</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.000</b>

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 2021.

## Vlottende passiva

### Netto-vlottende schulden

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

Bedragen x € 1.000

	2021	2020
Overige schulden	301	220
<b>Totaal</b>	<b>301</b>	<b>220</b>

De overige schulden bestaat ultimo 2021 uit nog te betalen sociale lasten over december 2021, een post van € 60K aan de gemeente Stadskanaal en daarnaast uit de diverse posten onder de € 50K waarvan een groot deel betrekking heeft op 2021.

## Overlopende passiva

De specificatie van de overlopende passiva is als volgt:

Bedragen x € 1.000

	2021	2020
De van Europese en Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen voor uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel die dienen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren	6.880	7.849
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	9.357	4.022
<b>Totaal</b>	<b>16.237</b>	<b>11.871</b>

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

Bedragen x € 1.000

	Saldo 1-1-2021	Vermeer- dering	Vermin- dering	Saldo 31-12-2021
HUBS	411	303	259	455
DRIS	-	-	-	-
Waterstofproject Groningen	7.425	-	1.000	6.425
Collectief personenvervoer Noord-Groningen	13	-	13	0
<b>Totaal</b>	<b>7.849</b>	<b>303</b>	<b>1.272</b>	<b>6.880</b>

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

Het waterstofproject 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.

Het Project Collectief personenvervoer Noord-Groningen liep t/m 2018. Het restantbedrag is nu verantwoord als openstaande schuld en dient nog via een verdeelsleutel aan de betreffende gemeenten te worden terugbetaald.

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 2021 uit de volgende posten groter dan € 50.000:

Compensatie aan de provincie Groningen m.b.t. H2 bijdrage obv besluit AB 6 dec 2021	€ 4.500.000,-
Afrekening BVOV subsidie 2020	€ 2.272.000,-
Voorlopige afrekening GD concessie 2021	€ 1.704.000,-
Voorlopige afrekening te veel ontvangen BVOV 2021 aan Rijk	€ 326.000,-
BTW 4 <sup>e</sup> kwartaal 2021	€ 120.000,-



### 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. De financiële verplichting voor huur, schoonmaak, glasbewassing en servicekosten voor dit contract bedraagt in zijn geheel € 230.000. Ultimo 2021 is de verplichting nog 2 maanden, zijnde € 19.000.

#### *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 en tankinfrastructuur*

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

#### *Waterstofbussen Emmen*

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

#### *Hernieuwbare brandstofeenheden (HBE)*

Hernieuwbare Brandstofeenheden (HBE's) zijn de eenheden waarmee bedrijven, binnen de uitvoeringssystematiek van de overheid (Nederlandse emissie autoriteit, NEA), voldoen aan hun CO2 reductieverplichting. HBE's worden gecreëerd bij de aankoop van hernieuwbare energie, die nagenoeg 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 2020 ontstane HBE's zijn verkocht en de opbrengsten hiervan zijn in maart 2021 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 kunnen van worden aangetoond dat de opbrengsten ook daadwerkelijk aan CO2 reducerende investeringen zijn besteed. Zo zullen deels de 30 aangeschafte waterstofbussen uit de in 2021 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 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 2021	Begroting 2021 na wijzigingen	Rekening 2021
<b>Lasten</b>			
<b>Communicatie</b>			
Productpromotie		€ 100	
<b>Ontwikkeling</b>			
Kwaliteitsimpuls	€ 500	€ 170	€ 174
<b>Beheer</b>			
Fritiekosten COVID 19		€ 42	€ 42
Transitie waterstof	€ 502	€ 1.000	€ 1.000
Compensatie provincie Groningen			€ 4.500
<b>Bedrijfsvoering</b>			
<b>Overhead</b>			
<b>Reserves</b>			
Toevoeging bestemmingsreserve COVID-19		€ 1.500	€ 1.500
Toevoeging bestemmingsreserve Zero Emissie Transitie			€ 2.401
<b>Totaal incidenteel lasten</b>	<b>€ 1.002</b>	<b>€ 2.812</b>	<b>€ 9.617</b>
<b>Baten</b>			
<b>Beheer</b>			
Verwaarding HBEcertificaten			€ 6.901
<b>Bedrijfsvoering</b>			
<b>Overhead</b>			
<b>Reserves</b>			
Onttrekking bestemmingsreserve kwaliteitsimpuls		€ 170	€ 174
<b>Financiering</b>			
Specifieke subsidie waterstof		€ 1.000	€ 1.000
<b>Totaal incidenteel baten</b>	<b>€ 0</b>	<b>€ 1.170</b>	<b>€ 8.075</b>

### 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 2021 is het overzicht van baten en lasten per taakveld voor het OV-bureau als volgt:

Bedragen x € 1.000

Taakvelden	Begroting 2021 primair	Begroting 2021 na wijzigingen	Rekening 2021
<u>Lasten</u>			
<b>Hoofdtakveld 0 - Bestuur en ondersteuning</b>			
0.1 Bestuur	20		-
0.4 Overhead	1.425	1.580	1.575
0.10 Mutaties reserves		1.500	3.901
0.11 Resultaat	-	-	-56
<b>Hoofdtakveld 2 - Verkeer, vervoer en waterstaat</b>			
2.5 Openbaar vervoer	123.594	123.231	127.412
<u>Baten</u>			
<b>Hoofdtakveld 0 - Bestuur en ondersteuning</b>			
0.1 Bestuur	-	-	-
0.4 Overhead	144	144	150
0.10 Mutaties reserves	783	209	213
0.11 Resultaat	-22	-	
<b>Hoofdtakveld 2 - Verkeer, vervoer en waterstaat</b>			
2.5 Openbaar vervoer	124.169	125.957	132.469
<u>Saldo</u>			
<b>Hoofdtakveld 0 - Bestuur en ondersteuning</b>			
0.1 Bestuur	-20	-	-
0.4 Overhead	-1.281	-1.436	-1.425
0.10 Mutaties reserves	783	-1.291	-3.688
0.11 Resultaat	-22	-	56
<b>Hoofdtakveld 2 - Verkeer, vervoer en waterstaat</b>			
2.5 Openbaar vervoer	540	2.726	5.057
<b>Totaal</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>



### 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 2021 voor het OV-bureau Groningen Drenthe is € 209.000. 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 was er een medewerker in dienst het OV-bureau Groningen Drenthe die de positie van directeur vervulde.

Gegevens 2021	Wilko Mol	Erwin Stoker
<b>Bedragen x € 1</b>		
Functiegegevens	Directeur	Waarnemend 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
<b>Bezoldiging</b>		
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
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	N.v.t.	N.v.t.
<b>Bezoldiging</b>	€ 150.616	€ 32.582
Het bedrag van de overschrijding en de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	N.v.t.	N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	N.v.t.	N.v.t.

Gegevens 2020	Wilko Mol
<b>Bedragen x € 1</b>	
Functiegegevens	Directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2020	01/01-31/12
Omvang dienstverband (als in deeltijdfactor in fte)	1,0
Dienstbetrekking?	ja
<b>Bezoldiging</b>	
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€ 134.519
Beloningen betaalbaar op termijn	€ 20.567
<i>Subtotaal</i>	€ 155.086
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€ 201.000
<b>Bezoldiging</b>	€ 155.086

### Toezichhoudende topfunctionarissen

Naam	Functie(s)	Totale bezoldiging	Duur dienstverband in 2021 (in dagen)	Omvang van het dienstverband in 2021 (fte)
Fleur Gräper – van Koolwijk	Vz DB&AB-lid	Geen bezoldiging	365	< 0,03
Cees Bijl	Plv vz DB&AB-lid	Geen bezoldiging	334	< 0,03
Nelleke Vedelaar	Plv vz DB&AB-lid	Geen bezoldiging	31	< 0,03
Philip Broeksma	DB&AB-lid	Geen bezoldiging	365	< 0,03
Nienke Homan	AB-lid	Geen bezoldiging	334	< 0,01
Melissa van Hoorn-van Dullemen	AB-lid	Geen bezoldiging	31	< 0,01
IJzebrand Rijzebol	AB-lid	Geen bezoldiging	365	< 0,01
Hans Kuipers	AB-lid	Geen bezoldiging	365	< 0,01
Henk Jumelet	AB-lid	Geen bezoldiging	365	< 0,01
Paul de Rook	AB-lid	Geen bezoldiging	181	< 0,01
Berndt Benjamins	AB-lid	Geen bezoldiging	184	< 0,01
Roeland van der Schaaf	AB-lid	Geen bezoldiging	365	< 0,01

In bovenstaande tabel staan alle namen genoemd van de bestuurders in 2021.

### Overige rapportage verplichtingen op grond van de WNT

Naast de hierboven vermelde topfunctionarissen zijn er geen overige functionarissen met een dienstbetrekking die in 2021 een bezoldiging boven het individueel toepasselijke drempelbedrag hebben ontvangen.

Er zijn in 2021 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 2021 is € 56.000 nadelig. Wij stellen u voor om dit rekeningsaldo als volgt te bestemmen:

Onttrekking uit de Algemene reserve	-/-€ 56.000
Totaalsaldo	-/-€ 56.000

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

#### *Algemene reserve*

Saldo algemene reserve voor bestemming resultaat jaarrekening 2021	€ 12.238.000
Onttrekking resultaat 2021	<u>-/- 56.000</u>
Saldo algemene reserve na bestemming resultaat 2021	12.182.000

#### *Reserve kwaliteitsimpuls*

Saldo van de bestemmingsreserve kwaliteitsimpuls na bestemming resultaat 2021 is:	€ 1.224.000
---	-------------

#### *Reserve dekking kapitaallasten stalling Emmen*

Saldo van de bestemmingsreserve dekking kapitaallasten stalling Emmen na bestemming resultaat 2021 is:	€ 1.488.000
--	-------------

#### *Reserve Zero Emissie Transitie*

Stand van de bestemmingsreserve Zero Emissie na bestemming resultaat jaarrekening 2021:	€ 2.401.000
---	-------------

#### *Reserve COVID 19*

Saldo van de bestemmingsreserve COVID-19 na bestemming resultaat 2021 is:	€ 3.914.000
---	-------------

## 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. Eind 2021 heeft het AB besloten de middelen uit de bestemmingsreserve Duurzaamheid ad € 2,5 mln over te hevelen naar de Algemene Reserve.

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.

De werkelijke uitgaven in 2021 zijn uitgekomen op € 174K. In de primaire begroting was een hogere uitgave voorzien. Door de corona pandemie zijn veel projecten echter uitgesteld waardoor een lagere 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 busstalling te Emmen te dekken vanuit de begroting. Er vindt een structurele onttrekking uit deze reserve plaats ten hoogte van de kapitaallasten voor de komende 40 jaar, te starten in het eerste afschrijvingsjaar.

### *Bestemmingsreserve 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 1-1-2021	Investing 2021	Des-Investering 2021	Afschrijving 2021	Boekwaarde 31-12-2021
Peizerweg 128	1.833.000	geen	1.833.000	-	-	-	1.833.000
Tweede Bokslootweg	485.071	geen	485.071	-	-	-	485.071
<b>Gronden en terreinen</b>	<b>2.318.071</b>		<b>2.318.071</b>	-	-	-	<b>2.318.071</b>
Busstalling Peizerweg	3.691.910	40 jaar	3.258.618	-	-	92.298	3.166.320
Busstalling Emmen	1.566.861	40 jaar	1.527.929	-	-	39.172	1.488.757
<b>Gebouwen</b>	<b>5.258.771</b>		<b>4.786.547</b>	-	-	<b>131.469</b>	<b>4.655.077</b>
Inrichting en inventaris '16	133.301	7 jaar	57.129	-	-	19.043	38.086
Inrichting en inventaris '17	23.126	7 jaar	13.214	-	-	3.304	9.911
Inrichting en inventaris '19	107.168	7 jaar	91.858	-	-	15.310	76.548
<b>Inrichting en inventaris</b>	<b>263.595</b>		<b>199.858</b>	-	-	<b>37.656</b>	<b>124.545</b>
Automatisering '18	19.320	5 jaar	3.864	-	-	3.864	-
Automatisering '19	40.733	3 jaar	27.155	-	-	13.578	13.578
Automatisering '20	3.767	3 jaar	3.767	-	-	1.256	2.511
<b>Automatisering</b>	<b>63.820</b>		<b>34.786</b>	-	-	<b>18.697</b>	<b>16.089</b>
Zonnepanelen Peizerweg	82.990	20 jaar	74.691	-	-	4.150	70.541
<b>Overige MVA</b>	<b>82.990</b>		<b>74.691</b>	-	-	<b>4.150</b>	<b>70.541</b>
<b>Totaal materiële vaste activa</b>	<b>7.897.247</b>		<b>7.376.297</b>			<b>191.973</b>	<b>7.184.324</b>

SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2021 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking siSa - d.d. 1-3-2022														
Uitkeringscode	Verstrekker	Specifieke uitkering	Juridische grondslag	Ontvanger	Indicator	Indicator	Indicator							
E1	lenW	Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-bedrijven 2020	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	Besteding (jaar 2020) ijm	"Kosten van de concessiehouder in verband met de uitvoering van het openbaar vervoer in de periode van 15 maart 2020 tot en met 31 december 2020" zoals in bijlage 2 vd regeling is opgenomen	"Tussen concessievrager en concessiehouder overeengekomen maatregelen in de periode van 15 maart 2020 tot en met 31 december 2020 ter voorkoming van verdere verspreiding van het virus dat COVID-19 veroorzaakt" zoals in bijlage 2 van de regeling is opgenomen.	"Subsidies concessievrager conform concessie" zoals in bijlage 3 van de regeling is opgenomen.	Indicatie	Indicatie			
		Concessievragers		Aard controle n.v.t Indicator: E1/01	Aard controle n.v.t Indicator: E1/02	Aard controle R Indicator: E1/03	Aard controle R Indicator: E1/04	Aard controle R Indicator: E1/05	Aard controle R Indicator: E1/06	€ 20.389.000				
					1 Groninger-Drenthe	Qbuzz	Totale opbrengsten conform bijlage 3 (6B Directe opbrengsten van reizigers) van de regeling	Totale opbrengsten conform bijlage 3 (6C Andere opbrengsten) van de regeling	€ 87.362.000		€ 1.414.000	Ja	Het totaal bedrag in (jaar T) aan teruggevordert voordeel	
					Aard controle n.v.t Indicator: E1/07	Aard controle R Indicator: E1/08	Aard controle R Indicator: E1/09	Aard controle R Indicator: E1/10	€ 10.396.000		€ 0	Ja	Komt de concessiehouder voor deze concessie in aanmerking voor de 2% extra vergoeding? (Ja/Nee)	
					1 Qbuzz	Het bedrag benoemd in de subsidieverleningsbeschikking van de ontvanger van de specifieke uitkering aan de concessiehouder voor de periode 15 mrt t/m aug 2020 (artikel 10 lid 1 sub a van de regeling spuk)	Het bedrag benoemd in de subsidieverleningsbeschikking van de ontvanger van de specifieke uitkering aan de concessiehouder voor de periode 15 mrt t/m aug 2020	€ 0	Het bedrag dat zal worden benoemd in de subsidieverleningsbeschikking van de ontvanger van de specifieke uitkering aan de concessiehouder voor de periode 15 mrt t/m aug 2020		€ 7.252.000	Ja		
					Aard controle n.v.t Indicator: E1/12	Aard controle R Indicator: E1/13	Aard controle R Indicator: E1/14	Aard controle R Indicator: E1/15	€ 7.018.579		€ 7.252.000			
					1 Eindhovenwooning (Ja/Nee) - Ja									
					Aard controle n.v.t Indicator: E1/15									
					Ja									

Sisa bijlage verantwoordingsinformatie 2021 op grond van artikel 3 van de Regeling Informatieverstrekking sisa - dd. 1-3-2022								
Verstrekker	Uitkeringscode	Specifieke uitkering Juridische grondslag Ontvanger	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator		
GRO	GRO2C	Verkeer en vervoer Groningen	Indicator Hieronder per regel één beschikingsnummer en in de kolommen naast de verantwoordingsinformatie	Indicator Welke regeling betreft het	Indicator Totale besteding in jaar T	Indicator Correctie t.o.v. jaar T-1 van verantwoorde totale besteding	Indicator Cumulatieve totale besteding tot en met jaar T	Indicator Toelichting
		Sisa tussen medeoverheden - provinciale middelen Groningen	Aard controle n.v.t. Indicator: GRO2C/01	Aard controle n.v.t. Indicator: GRO2C/02	Aard controle R Indicator: GRO2C/03	Aard controle R Indicator: GRO2C/04	Aard controle n.v.t. Indicator: GRO2C/05	Aard controle n.v.t. Indicator: GRO2C/06
		12015-03.2586/B.7	12015-03.2586/B.7 Kopie beschikingsnummer	2.1 Verkeer, wegen en water De besteding in jaar T ten laste van alleen provinciale middelen	Correctie t.o.v. jaar T-1 van besteding ten laste van alleen provinciale middelen Als de correctie een vermeerdering is, gaat het om nog niet verantwoorde besteding ten laste van alleen provinciale middelen	Cumulatieve besteding tot en met jaar T ten laste van alleen provinciale middelen Tussentijds afstemmen van juistheid en volledigheid van de verantwoording-informatie ten laste van alleen provinciale middelen	€ 0 Eindverantwoording (Ja/Nee)	NVT
			Aard controle n.v.t. Indicator: GRO2C/07	Aard controle R Indicator: GRO2C/08	Aard controle R Indicator: GRO2C/09	Aard controle n.v.t. Indicator: GRO2C/10	Aard controle n.v.t. Indicator: GRO2C/11	
			€ 0	€ 0	€ 1.500.000,00	€ 5.802.500,00		

Bijlage C    Controleverklaring



## Bijlage D    Tekenblad

### **Dagelijks Bestuur**

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

F.Q. Gräper-van Koolwijk  
Voorzitter

R. Hoorweg  
Secretaris

---

### **Algemeen Bestuur**

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

F.Q. Gräper-van Koolwijk  
Voorzitter

R. Hoorweg  
Secretaris

## Bijlage E Totaaloverzicht exploitatie 2021

Lasten (x € 1.000)	Realisatie 2020	Primaire begroting 2021	Actuele begroting 2021 na wijziging AB 6 dec 2021	Realisatie 2021	Verschil prognose 2021- begroot 2021
<b>Marktbewerking</b>	<b>270</b>	<b>190</b>	<b>150</b>	<b>138</b>	<b>12</b>
Marktonderzoek		75	110	114	-4
Marktontwikkeling		95	30	17	13
Tarieven en vervoerbewijzen		20	10	6	4
<b>Communicatie</b>	<b>540</b>	<b>520</b>	<b>550</b>	<b>490</b>	<b>61</b>
Productpromotie		150	239	205	34
Voorlichting		145	125	74	51
Reisinformatie		80	17	28	-10
Reisbeleving		125	155	162	-7
Corporate communicatie		20	14	21	-7
<b>Ontwikkeling</b>	<b>1.068</b>	<b>949</b>	<b>634</b>	<b>639</b>	<b>-5</b>
Ontwikkeling dienstregeling	20	25	57	38	19
Strategische innovatie	131	152	25	17	8
Reisinformatie en haltebeleid	314	172	285	322	-37
Onderzoek	47	50	47	47	0
Consumentenplatform	42	50	50	41	9
Kwaliteitsimpuls	514	500	170	174	-4
<b>Concessiemanagement</b>	<b>68.911</b>	<b>119.811</b>	<b>119.946</b>	<b>124.210</b>	<b>-4.264</b>
Beheer algemeen	37	175	130	80	50
GD concessie 2020	52.782				
GD concessie 2021 + versterkingen		113.902	115.410	115.355	55
GD concessie 2021 waterstofbussen		1.800	1.000	1.000	0
Compensatie financiële bijdrage provincie				4.500	-4.500
Q-liner 315	513	549	530	524	6
Lijn 922	19	28	31	25	6
Evenementen en nachtvervoer		533		13	-13
Publiek Vervoer - lokale vervoersinitiatieven	1.058	1.000	1.000	1.000	0
Publiek Vervoer - Hubtaxi	280	300	300	284	16
Sociale veiligheid	770	621	630	630	0
Bijdrage haltes gemeenten	1	35	126	126	0
Friciekosten COVID 19			42	42	0
Kosten waterstof		502	300	169	131
Onderhoud stallingen	253	236	240	217	23
Afschrijvingskosten stalling Groningen	97	97	97	97	0
Afschrijvingskosten stalling Emmen (uit bestemmingsreserve)	39	33	39	39	0
Treinvervangend vervoer				14	-14
Overige kosten GD concessie			70	94	-24
BVOV	12.123				
Afrekening concessie eerdere jaren	941				
<b>Bedrijfsvoering</b>	<b>2.070</b>	<b>2.179</b>	<b>1.950</b>	<b>1.936</b>	<b>14</b>
ICT	235	1.600	90	62	28
Lonen en salarissen	1.477	150	1.456	1.449	7
Bijdrage NDOV/ DOVA	200	303	277	277	0
Bijdrage Publiek Vervoer	124	126	127	128	0
Advieskosten	34			21	-21
<b>Overhead</b>	<b>1.456</b>	<b>1.425</b>	<b>1.580</b>	<b>1.575</b>	<b>6</b>
Lonen en salarissen	1.077	1.000	1.100	1.092	8
Huisvestingskosten	168	150	162	180	-18
Kantoorkosten	173	150	228	232	-4
Advieskosten	39	125	90	71	19
<b>Totaal lasten</b>	<b>74.315</b>	<b>125.074</b>	<b>124.811</b>	<b>128.987</b>	<b>-4.177</b>

Baten (x € 1.000)	Realisatie 2020	Primaire begroting 2021	Actuele begroting 2021 na wijziging AB 6 dec 2021	Realisatie 2021	Vershil prognose 2021- begroot 2021
<b>Marktbewerking</b>	<b>18</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
Marktbewerking	18	0	0	1	1
<b>Communicatie</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Communicatie	0	0	0	0	0
<b>Ontwikkeling</b>	<b>190</b>	<b>0</b>	<b>180</b>	<b>188</b>	<b>8</b>
Reisinformatie en haltebeleid	190	0	180	188	8
<b>Concessiemanagement</b>	<b>13.212</b>	<b>58.777</b>	<b>60.970</b>	<b>67.495</b>	<b>6.525</b>
GD concessie reizigersinkomsten	2	32.648	17.321	18.255	934
GD concessie SOV		24.903	25.980	26.780	799
Opbrengst verwaarding HBE's				6.901	6.901
Overige GD inkomsten	14		209	205	-4
Evenementen en nachtvervoer		533		14	14
BVOV	12.123		16.811	14.669	-2.142
Eigen bijdrage Hubtaxi	80	112	75	71	-4
Vastgoedbeheer - stallingen	561	556	564	566	2
Sociale veiligheid		25			
Kaartverkoop buurtbussen			10	34	24
Boete late levering Heuliez bussen	432				
<b>Bedrijfsvoering</b>	<b>789</b>	<b>840</b>	<b>800</b>	<b>779</b>	<b>-21</b>
Bijdrage lonen en salarissen	789	840	800	779	-21
<b>Overhead</b>	<b>113</b>	<b>144</b>	<b>144</b>	<b>150</b>	<b>6</b>
Lonen en salarissen	65	93	93	105	12
Huisvestingskosten	35	36	36	35	-1
Kantoorkosten	13	15	15	9	-6
<b>Financiering</b>	<b>62.027</b>	<b>64.552</b>	<b>64.006</b>	<b>64.006</b>	<b>0</b>
Bijdragen partners	62.027	62.752	63.006	63.006	0
Specifieke subsidies		1.800	1.000	1.000	0
<b>Totaal baten</b>	<b>76.349</b>	<b>124.313</b>	<b>126.101</b>	<b>132.619</b>	<b>6.519</b>
<b>Bedragen x € 1.000</b>	<b>Realisatie 2020</b>	<b>Primaire begroting 2021</b>	<b>Actuele begroting 2021 na wijziging AB 6 dec 2021</b>	<b>Realisatie 2021</b>	<b>Vershil prognose 2021- begroot 2021</b>
Resultaat voor mutaties voor reserves	<b>2.034</b>	<b>-761</b>	<b>1.290</b>	<b>3.632</b>	<b>2.342</b>
Onttrekking aan reserve kwaliteitsimpuls	<b>514</b>	<b>500</b>	<b>170</b>	<b>174</b>	<b>4</b>
Onttrekking aan reserves kapitaalslasten	<b>39</b>	<b>33</b>	<b>39</b>	<b>39</b>	<b>0</b>
Onttrekking aan BR duurzaamheid		<b>250</b>			
Toevoeging aan reserve COVID 19	<b>-2.270</b>		<b>-1.500</b>	<b>-1.500</b>	<b>0</b>
Toevoeging aan reserve Zero Emissie Transitie (conform besluit AB 6 dec 2021)		<b>0</b>		<b>-2.401</b>	<b>-2.401</b>
<b>Resultaat na mutaties reserves</b>	<b>2.586</b>	<b>22</b>	<b>1.500</b>	<b>-56</b>	<b>-56</b>

## 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
CO <sub>2</sub>	Koolstofdioxide
CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegebouw en de Verkeertechniek
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 <b>FCH</b> Joint Undertaking (JU), is een publiek-private samenwerking tussen de Europese Commissie (EC), de Europese brandstofcel- en waterstof industrie en onderzoeksinstellingen
Fte	Fulltime-equivalent
GD-concessie	Concessie stads- en streekvervoer Groningen en Drenthe
GR	Gemeenschappelijke regeling
GZI	Gaszuiveringsinstallatie
HOV	De treinvervangende HOV-lijnen 305 en 314 (Hoogwaardig Openbaar Vervoer)
HVO	Hydrotreated Vegetable Oil
I&A	Informatie & Analyse
ICT	Informatie en Communicatie Technologie
JIVE	Joint 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

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

Overcingellaan 15e, Assen  
Postbus 189, 9400 AD Assen

T 0592 - 39 69 00

[info@ovbureau.nl](mailto:info@ovbureau.nl)  
[www.ovbureau.nl](http://www.ovbureau.nl)