

Onderwerp **OV-bureau:wensen en bedenkingen ontwerpbegroting 2021 en
jaarstukken 2019**
Steller **Meno Oedekerk**

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon **06 5277 4743**
Datum **20-04-2020**

Bijlage(n) **2**

Kenmerk



Geachte heer, mevrouw,

Hierbij verzoeken wij u ons uw eventuele zienswijze kenbaar te maken met betrekking tot de Ontwerpbegroting 2021 van het OV-bureau Groningen Drenthe. Met deze toezending stellen wij u - conform de Wet Gemeenschappelijke Regelingen (Wgr)- in de gelegenheid inbreng te geven op de voorgestelde kaders voor de begroting van het OV-bureau Groningen-Drenthe. Wij zullen uw eventuele inbreng op deze Ontwerpbegroting betrekken bij het vaststellen van de Begroting 2021 van het OV-bureau.

Daarnaast sturen wij u met deze brief de Jaarstukken OV-bureau 2019 toe. Met het Jaarverslag en de Jaarrekening 2019 legt het OV-bureau verantwoording af over het gevoerde beleid en de financiën in 2019. De Jaarrekening en het Jaarverslag 2019 is met de goedkeurende controleverklaring van de accountant op 6 april 2020 vastgesteld door het Algemeen Bestuur (AB) van het OV-bureau. Wij kunnen ons vinden in de vastgestelde stukken.

Corona

Zowel de Jaarrekening 2019 als de Ontwerpbegroting 2021 zijn tot stand gekomen voordat de coronacrisis zich manifesteerde. De sterke daling (> 90%) van het aantal reizigers in het openbaar vervoer leidt op korte termijn tot liquiditeitsproblemen in het openbaar vervoer. Het DB heeft het OV-bureau Groningen Drenthe gevraagd de geschatte financiële impact van de coronacrisis op het OV-bureau en vervoerder Qbuzz voor de maanden april, mei en mogelijk ook juni weer te geven. De verwachte vergoeding op basis van de tijdelijke Noodmaatregel Overbrugging Werkgelegenheid (NOW-regeling) voor de vervoerders, zoals deze op dit moment worden besproken door OV-NL en het Nationaal OV Beraad (NOVB) met de minister, wordt hierbij betrokken. We zullen u hierover zo spoedig mogelijk informeren.

Jaarverslag en Jaarrekening 2019

In 2019 werd de laatste dienstregeling van de lopende concessie uitgevoerd en 15 december was de start van de nieuwe concessie met Qbuzz als (hernieuwde) concessiehouder. Ook is de aanbesteding voor de levering van de waterstof voor de 20 extra waterstofbussen doorlopen. Extra bijzonder was het werkbezoek dat Zijne Majesteit de Koning op 3 december 2019 heeft gebracht aan het OV-bureau Groningen Drenthe en Publiek Vervoer.

Beleidsindicatoren

De beleidsindicatoren zoals die in de begroting 2019 zijn opgenomen:

Doelstelling voor 2019	
Reizigerskilometers	+ 3,0% t.o.v. 2017
Klanttevredenheid	7,5 concessie Groningen Drenthe 7,8 Hoogwaardig openbaar vervoer
Gebiedsdekking	100% van 7.00-24.00 uur
CO ₂ uitstoot in gram/rkm	- 8,0% t.o.v. 2017 (2017 = 112 g/rkm)
Kostendeckingsgraad	52%

Resultaat over 2019	
Reizigerskilometers	+ 3,1% t.o.v. 2017
Klanttevredenheid	7,7 concessie Groningen Drenthe 7,8 Hoogwaardig openbaar vervoer
Gebiedsdekking	100% van 7.00-24.00 uur
CO ₂ uitstoot in gram/rkm	0,0% t.o.v. 2017 (2019 = 112 g/rkm)
Kostendeckingsgraad	49,2%

Qua reizigersaantallen en reizigerskilometers was 2019 een jaar van sterke doorgroei. In 2019 maakten de gezamenlijke busreizigers in Groningen en Drenthe ruim 294 miljoen reizigerskilometers. De sterkste groei was zichtbaar in het HOV (formules Qliner en Q-link) en de reguliere basislijnen.

De landelijke klanttevredenheidscijfers per concessie worden jaarlijks in maart gepubliceerd. Voor het gehele busvervoer in de concessie Groningen Drenthe was de waardering een 7.7 en voor de HOV-lijnen 304/314 was de waardering een 7.8.

De gebiedsdekking van het vervoeraanbod met regulier busvervoer en de hubtaxi samen was weer volledig tussen 07.00 en 24.00.

De duurzaamheidsdoelstelling is sinds 2017 als een beleidsindicator opgenomen. De gedachte was om met geleidelijke instroom van duurzame bussen de CO₂ uitstoot omlaag te brengen. De waarde in de doelstelling wordt in de begroting van het jaar X+1 berekend op basis van de geprognosticeerde inzet van materieel en reizigersaantallen.

Ten opzichte van het doelstellingsjaar 2017 is de realisatie met een CO₂ uitstoot van 112 gram/rkm gelijk gebleven. Hiervoor zijn twee verklaringen:

- Er zijn extra dienstregelingsuren ingekocht;
- Voorafgaand aan de overgang naar de nieuwe concessie zijn de beschikbare elektrische bussen ingezet voor trainingen. Daardoor hebben er meer dieselbussen in de dienstregeling gereden dan voorzien.

De ambitieuze doelstelling voor de indicator kostendekkingsgraad is voor 2019 niet gehaald en komt uit op 49,2%. Op basis van de begroting zou de kostendekkingsgraad namelijk uitkomen op 49,6%. De lasten voor het concessie management zijn 1,5% lager en de gerealiseerde baten zijn 2,4% lager ten opzichte van de begroting 2019.

Financiën 2019

Het jaar 2019 heeft financieel gezien negatief resultaat voor het OV-bureau. Het begrote resultaat van € 867.000,- negatief is met alle plussen en minnen (uitgebreid uiteengezet in de jaarrekening 2019 op blz. 54 en 55) opgelopen tot € 1.968.000,- negatief. Voor 2019 was eenmalig een niet sluitende begroting acceptabel, omdat vanaf 2020 een gunstiger meerjarenperspectief werd voorzien, terwijl het weerstandsvermogen voor een eenmalige onttrekking voor 2019 ruim voldoende was. Een gunstiger meerjarenperspectief werd vanaf 2020 voorzien omdat 2019 het laatste jaar was van de oude GD-busconcessie en de verwachting was dat de nieuwe tarieven van een dienstregelingsuur (als resultaat van de aanbesteding van de nieuwe concessie per 2020) die aan de vervoerder moeten worden betaald lager zouden gaan uitvallen in de nieuwe concessie. Met de nieuwe GD-concessie vanaf 15 december 2019 is inderdaad een positiever beeld ontstaan, omdat de tarieven van een dienstregelingsuur daadwerkelijk lager zijn dan de tarieven die in de oude GD-busconcessie golden.

De belangrijkste redenen van het negatieve verschil van het in de begroting 2019 geprognosticeerde resultaat en het behaalde voorlopige resultaat zijn de teruglevering van de eurokaartjes in 2019 en een lager dan geprognosticeerde bijdrage vanuit de provincies Groningen en Drenthe. De teruglevering van eurokaartjes is een direct gevolg van het volledig afschaffen van betalen met contant geld op de bus per 15 december 2019. De door Qbuzz niet verkochte eurokaartjes in de bus zijn bij teruglevering verrekend wat tot (onvoorziene) negatieve inkomsten voor 2019 heeft geleid. M.b.t. de bijdrage van de provincies is in de begroting 2019 met een te hoge indexering rekening gehouden.

Het weerstandsvermogen per 31 december 2018 was € 13,62 miljoen, na het voorstel tot bestemming van het resultaat van 2019, de introductie van (bij de begroting 2020)

van de bestemmingsreserve duurzaamheid en de vrijval uit de bestemmingsreserve kapitaallasten, bedraagt het weerstandsvermogen eind 2019 € 9,7 miljoen:

- af € 1.968.000,- onttrekking resultaat 2019
- af € 2.500.000,- vorming bestemmingreserve duurzaamheid
- bij € 585.000,- vrijval bestemmingsreserve kapitaallasten

Beleidsinhoudelijke ontwikkelingen in 2019

Nieuwe busconcessie 2020-2030

Per 15 december 2019 is de nieuwe GD-concessie 2020-2030 van start gegaan. In de nieuwe concessie worden grote stappen gezet op het gebied van duurzaamheid, energietransitie, uitvoeringskwaliteit en betrouwbaarheid. Op de stadslijnen, de Q-link lijnen en een aantal streeklijnen gaan 164 elektrische bussen en twee waterstofbussen rijden. Daarnaast rijden de overige streekbussen en Qliners op HVO (Hydrotreated Vegetable Oil), waarmee de totale CO₂ uitstoot van het bus gereden OV in Groningen en Drenthe met 90% afneemt. De bus vloot in Groningen en Drenthe is hiermee (momenteel) de grootste elektrische vloot van Europa. Naast deze verduurzamingsslag zal de uitvoeringskwaliteit in de nieuwe concessie verder toenemen. De basis voor die groei in kwaliteit vormt een continue datastroom ten behoeve planning, uitvoering, bijsturing en verbetering. Bussen zijn rijdende databronnen geworden en op basis van deze informatie kan zowel het product als de reisinformatie dag-na-dag verbeterd worden.

Waterstof

De aanbesteding voor de levering van waterstof bij de stalling aan de Peizerweg in Groningen ten behoeve van de 20 extra waterstofbussen is succesvol en binnen de gestelde plafondprijs afgerond. Dit heeft geleid tot een definitieve gunning zonder bezwaar in augustus 2019. Hierdoor gaat het gehele project door. De 20 Van Hool waterstofbussen en het tankstation zullen eind 2020 operationeel zijn.

Parallel is gewerkt aan de invoering van tien extra waterstofbussen die bij de stalling in Emmen getankt moeten gaan worden.

Hubtaxi

In 2019 zijn door het OV-bureau inspanningen gedaan om de bekendheid en vindbaarheid van de hubtaxi te verbeteren. Ook zijn sinds 1 september de spelregels voor het gebruik van de hubtaxi vereenvoudigd:

- Parallelliteit van de rit met een ov-lijn is toegestaan;
- Aansluitingen tussen bus en hubtaxi zijn verbeterd;
- Reserveren van de hubtaxi mag korter voor de rit. Voor een gegarandeerde aansluiting op OV kan nu minimaal 1 uur voor vertrek in plaats van de oorspronkelijke 2 uur gebeld worden.

De onderuitputting van het budget voor de hubtaxi is vertekend. In de begroting was het budget voor alle LijnBelBus ritten toegevoegd aan het budget hubtaxi terwijl een

deel van deze ritten zijn omgezet naar vaste lijnen. Daarnaast wierpen de gebruiksvoorwaarden voor de hubtaxi en de mindere bekendheid van de hubtaxi als vervoersoplossing een drempel op om de hubtaxi als voor- of natransport te gebruiken.

Busremise Emmen

De bouw van de stalling in Emmen is afgerond en de stalling is op 13 december 2019 feestelijk geopend. Hier kunnen ook elektrische bussen opgeladen worden.

Busremise Peizerweg

De busremise van het OV-bureau aan de Peizerweg in Groningen is gereed gemaakt voor elektrisch laden van de bussen. De geplande uitbreiding van de busremise Peizerweg (locatie Iederz) is uitgesteld. Dit betekent dat het realiseren van een openbare waterstoftankvoorziening nog niet kan. De verwachting is dat de locatie van Iederz in 2022 beschikbaar is.

AZC Ter Apel

Naar aanleiding van de vele incidenten op deze lijn van Emmen naar Ter Apel (lijn 73) heeft de staatsecretaris van Justitie & Veiligheid toegezegd voor een bepaalde periode de kosten van de beveiliging van de chauffeurs en reizigers te vergoeden. In overleg met het ministerie is bovendien een pilot met een pendelbus gestart (geen verantwoordelijkheid van OV-bureau of Qbuzz).

De inzet van de OV-stewards op lijn 73 in combinatie met het gebruik van de pendelbus hebben ertoe geleid dat het aantal incidenten is gereduceerd.

Dynamisch Reizigers Informatie Systeem (DRIS)-panelen

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

Kennisuitwisseling

De succesvolle productontwikkeling en voortvarende verduurzaming van het openbaar vervoer in Groningen en Drenthe is niet onopgemerkt gebleven. Zo zijn meerdere groepen uit binnen- en buitenland (Vlaanderen, Denemarken, Oldenburg, Bremen, Osnabrück, Brabant, Zuid-Holland, Vervoerregio Amsterdam en Utrecht) op bezoek geweest bij het OV-bureau om bijgepraat te worden.

Ontwerpbegroting 2021

Het OV-bureau Groningen Drenthe heeft de ambitie om de reiziger die kiest voor de bus als onderdeel van zijn totale verplaatsing optimaal te faciliteren en de rol van het openbaar vervoer per bus in het totale mobiliteitssysteem verder te versterken. Dit is vertaald in drie ambitielijnen:

- Toekomst vaste bereikbaarheid, onder meer door goede en snelle verbindingen van en naar de steden en wellicht een ‘systeemsprong’ om deze goede bereikbaarheid in de toekomst te kunnen blijven garanderen;

- In stand houden en waar mogelijk verbeteren van de ontsluiting van wijken en landelijk gebied, onder meer door op knooppunten (hubs) de verbinding te leggen met kleinschaliger vormen van vervoer zoals de hubtaxi en met individueel vervoer (auto, fiets, lopen);
- Verdere verduurzaming van het OV in brede zin, zowel van het materieel als in de gehele bedrijfsvoering.

De streefwaarden zijn in onderstaande tabel weergegeven. Vanaf 2021 zijn de volgende indicatoren nieuw:

- Klanttevredenheid: jaarscore KpVV Qliner
- Klanttevredenheid: jaarscore KpVV Q-link
- Duurzaamheid: % en aantal Zero Emissie bussen (excl. versterking)
- Punctualiteit
- Inwonertevredenheid

Indicator	Realisatie 2019	Begroting 2020	Begroting 2021
Reizigerskilometers	3,1% (t.o.v. 2017)	4% (t.o.v. 2018)	2,5% (t.o.v. 2019)
Klanttevredenheid	7,7	7,5	7,5
Gebiedsdekking	100% (7-24)	100% (7-24)	100% (7-24)
CO ₂ -uitstoot gr/rkm	112 gr/rkm	11,5 gr/rkm	10,7 gr/rkm
% en aantal ZE bussen	n.v.t.	46% 166	54% 196
Kostendeckingsgraad	49,2%	50%	48,9%
Punctualiteit	n.v.t.	n.v.t.	85%
Inwonertevredenheid	n.v.t.	n.v.t.	6,5

Reizigerskilometers

Reizigersgroei wordt bepaald door de procentuele groei van de aantallen reizigerskilometers. Het OV-bureau streeft naar een groei van 2,5%. De indicator in de begroting meet de groei ten opzichte van het laatst verantwoorde jaar met de jaarrekening.

Klanttevredenheid

Het OV-bureau handhaaft de streefwaarde voor de klanttevredenheid op een rapportcijfer van minimaal een 7,5. Vanaf 2021 komen daar de indicatoren voor bus algemeen (gehele GD-concessie) en voor de afzonderlijke productsoorten Qliner, Q-link, basisnet en aanvullend net bij. Het streven voor ieder van deze productsoorten is een score van minimaal een 7,5.

Inwonertevredenheid

Naast klanttevredenheid wordt vanaf 2021 ook de inwonerstevredenheid als indicator opgenomen. Anders dan klanttevredenheid wil het OV-bureau weten hoe tevreden de inwoners van Groningen en Drenthe zijn over het OV-bus aanbod. Dus ook de (nog) niet-gebruikers.

Het streven is een inwonerstevredenheid van een 6,5. Dit lijkt weinig ambities maar uit diverse (landelijke) onderzoeken blijkt dat het beeld van niet-OV-reizigers over het OV negatiever is dan wat OV-reizigers ervaren.

Gebiedsdekking

Een collectief vervoeraanbod is ook in 2021 in Groningen en Drenthe tussen 7:00 uur en 24:00 uur 100%. Het reguliere openbaar vervoer wordt sinds mei 2018 aangevuld met de Hubtaxi (daarvoor de Regiotaxi). De Hubtaxi wordt in opdracht van het OV-bureau uitgevoerd door het Publiek Vervoer, een samenwerkingsverband van de gemeenten in Groningen en Drenthe die een verantwoordelijkheid hebben voor leerlingen- en Wmo-vervoer.

Duurzaamheidsindicatoren

De doelstelling binnen de huidige GD-concessie (2020-2030) is om jaarlijks een afname van 2% CO₂-uitstoot per reizigerskilometer te realiseren.

Voor de langere termijn (2030 en verder) is de opgave (vastgelegd in landelijke afspraken) om de CO₂-uitstoot terug te brengen naar nul. Na 2025 stromen alleen nieuwe bussen in die zero emissie zijn.

Bij de start van de nieuwe concessie in 2020 is door de instroom van de elektrische en HVO-diesel bussen de CO₂-uitstoot met 90% gereduceerd (naar 11,5 g/rkm). De landelijke doelstelling is daarmee 5 jaar eerder dan afgesproken gehaald.

De ambitie om meer zero emissie bussen in te laten stromen blijft. Zero emissie bussen zorgen namelijk - ten opzichte van bussen die rijden op HVO - voor fors lagere lokale emissies (stikstof, fijnstof) en draagt bij aan de regionale energietransitie naar duurzame opwekking en distributie van duurzame brandstoffen. De indicator op het gebied van duurzaamheid wordt daarom uitgebreid met het aantal en percentage zero emissie bussen in de concessie.

Het streven voor de CO₂-uitstoot in 2021 is 10,7 gr/rkm. Het aantal zero emissie bussen groeit in 2021 naar 196 door de instroom van 20 Groningse waterstofbussen en mogelijk 10 Drentse waterstofbussen.

Kostendeckingsgraad

In de begroting wordt, op basis van de begrote verhouding baten versus lasten, uitgegaan van een kostendeckingsgraad van 48,9%. Dit is een lichte daling ten opzichte van de begrotingsdoelstelling 2020 (50%).

De belangrijkste reden voor het verlagen van de kostendeckingsgraad is de lagere bijdrage vanuit het Rijk voor de Studenten OV-kaart (SOV-kaart). Na het verlagen van de SOV-bijdrage eind 2019 (€ 2,6 mln., verwerkt in begroting 2020) wordt de SOV-bijdrage van het Rijk aan het OV-bureau per 2020 met nog eens € 400.000,- per jaar gekort.

Het OV-bureau heeft daarom een taakstelling op haar eigen budgetten doorgevoerd; de budgetten van Marktbewerking en van Communicatie zijn bijvoorbeeld met 25% verlaagd. Door meer zelf te doen in plaats van uit te besteden mag de ingreep niet ten koste gaan van het doel van deze budgetten.

Punctualiteit

Vanaf 2021 wordt gerapporteerd over de punctualiteit van de bus per producttype (Qliner, Q-link, basisnet, aanvullend net, hubtaxi). Hiervoor wordt het criterium 'op-tijd-aankomen' gehanteerd.

Gekozen is voor een streefwaarde 85% omdat op tijd rijden niet alleen wordt bepaald door een goede dienstregeling en goede dienstuitvoering, maar ook door drukte op de weg, doorstromingsmaatregelen, etc. Dit zijn zaken die liggen buiten het invloedgebied van het OV-bureau

Financiële schets 2021

De begroting is opgesteld conform de principes van conservatief begroten. Voor het begrotingsjaar wordt de indexering van de lasten van de concessies (LBI) en van de baten (LTI) op 3,5% gesteld.

	Baten	Lasten	Saldo
Collectief personenvervoer			
Ontwikkeling	-	949.000	-949.000
Marktbewerking	-	190.000	-190.000
Communicatie	-	520.000	-520.000
Beheer	58.777.000	119.811.000	-61.034.000
Bedrijfsvoering	840.000	2.179.000	-1.339.000
Financiering	64.552.000	-	64.552.000
Subtotaal programma	124.169.000	123.649.000	520.000
Overhead	144.000	1.425.000	-1.281.000
Onvoorzien	-	-	-
VPB	-	-	-
reserves	124.313.000	125.074.000	-761.000
Onttrekking aan reserves	783.000	-	783.000
Toevoeging aan reserves	-	-	-
Verwacht resultaat	125.096.000	125.074.000	22.000

De ambitielijnen voor 2020-2023 zijn uitgewerkt in concrete doelstellingen voor 2021 met daaraan gekoppeld de financiële vertaling. Dit komt door het verwachte resultaat voor 2021 die nog wel positief is, maar fors negatiever is dan eerder geprognoseerd. De betaalbaarheid van de bus staat onder druk. De meerjarige doorkijk laat zien dat dit niet een incidenteel, maar een structureel financieel probleem kan worden.

De financiering voor op de middellange termijn is zorgelijk. Ten tijde van de gunning van de nieuwe concessie was het lange termijnperspectief nog (licht) positief. Nadien hebben zich helaas een negatieve ontwikkelingen voorgedaan. In de begroting 2021 en in de begrotingsjaren die daarop volgen, zal gezocht moeten worden naar structurele financiële oplossingen. Daarbij stellen wij ons ook de opdracht om met de integrale mobiliteitsvisie mogelijke oplossingen aan te dragen die de exploitatie van het openbaar vervoer structureel verbeteren. Te denken valt dan bijvoorbeeld aan eenmalige investeringen in doorstroming, betrouwbaarheid c.q. verkorten van busroutes die op termijn deze eenmalige investeringen terugverdienen. Daarnaast willen we kijken naar mogelijke alternatieve vormen van financiering.

In de begroting kon nog geen rekening worden gehouden met de financiële gevolgen van de 'Corona' crisis. De omvang van de financiële gevolgen is nu nog onduidelijk, maar dat deze crisis een grote impact zal hebben is duidelijk.

Ontwikkelingen die de financiële positie van het OV-bureau onder druk zetten, zijn:

- De eerdergenoemde extra korting op de studentenbijdrage (SOV-kaart). Op basis van landelijk onderzoek in opdracht van het Rijk, is gebleken dat minder studenten het OV gebruiken dan werd aangenomen. Door het Rijk is hierop de studentenbijdrage aan de vervoerders (de zogenaamde SOV-opbrengsten) vanaf 2020 naar beneden bijgesteld voor de gebieden in het streekvervoer. Voor het OV-bureau is dit een forse tegenvaller; een lagere Rijksbijdrage voor dezelfde bus inzet;
- De in 2015 afgesproken berekeningssystematiek van de jaarlijkse partnerbijdrage is de komende jaren lager (1 – 2%) dan de verwachte stijging van de lasten zoals brandstof en lonen (3 – 3,5%);
- Het effect van de toenemende verkeersdruk (doorstroming) zijn kostenverhogend (extra dienstregelingsuren die afgerekend moeten worden);

Het OV-bureau heeft in de begroting 2021 eerste stappen gezet in het bijstellen van de interne bedrijfsvoering budgetten om een sluitende begroting te realiseren. De budgetten zijn tussen 10% tot 25% naar beneden bijgesteld. Dit is een forse bijsturing die serieus impact zal gaan hebben in de bedrijfsvoering van het OV-bureau.

Het grootste deel van de begroting (ca. 95%) wordt (uiteraard) besteed aan de exploitatie van het openbaar busvervoer. De korting op de bedrijfsvoering budgetten van het OV-bureau zijn fors maar voor de langere termijn ontoereikend.

Het OV-bureau en de moederorganisaties (provincies Drenthe en Groningen en gemeente Groningen) zullen dit jaar in overleg gaan hoe de exploitatie van het OV (bus) na 2021 financierbaar blijft zonder dat dit ten koste gaat van de ambities en uitgangpunten in de Omgevingsvisies en aanverwante beleidsvisies.

Landelijk Convenant Sociale Veiligheid in het OV 2020-2025

Het Landelijk Convenant Sociale Veiligheid in het OV is in afstemming met vertegenwoordigers van vervoerders, ProRail, politie, vakbonden en OV-autoriteiten opgesteld door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en het Samenwerkingsverband van OV-autoriteiten DOVA.

Het doel van het convenant is bevordering van samenwerking, kennisuitwisseling, informatiedeling en innovatie omtrent sociale veiligheid in het openbaar vervoer.

Gedeputeerde Gaper - van Koolwijk heeft, als voorzitter van het OV-bureau Groningen Drenthe, het convenant op 10 maart 2020 ondertekend.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

loco-burgemeester,
Roeland van der Schaaf

secretaris,
Christien Bronda

Deze brief is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.