



Samenwerkingsverband
van decentrale
OV-autoriteiten

Jaarverslag 2019 Samenwerkingsverband DOVA





Voorwoord

Hierbij treft u het eerste jaarverslag van CV Samenwerkingsverband DOVA U.A. aan. Deze rapportage betreft een overzicht van onze werkzaamheden in 2019 en sluit af met de jaarrekening 2019. Waar Samenwerkingsverband DOVA eind 2018 werd opgericht uit voormalig NDOV en voormalig DOVA, betrof deze periode de start van een nieuwe organisatie, met alle organisatorische vraagstukken van dien (ondergebracht bij OV-basis). Tegelijkertijd richtte het Samenwerkingsverband zich volledig op de diensten die voormalig NDOV en DOVA al leverden aan de gezamenlijke decentrale ov-autoriteiten op landelijke dossiers op het gebied van data (OV-data) en beleidsafstemming (OV-netwerk).

De ALV van Samenwerkingsverband DOVA stelde eind 2018 de begroting en het jaarplan voor 2019 vast. De voorliggende rapportage maakt zichtbaar dat we op vrijwel alle onderdelen goede voortgang hebben geboekt, zowel bij OV-data als bij OV-netwerk. En dat de samenwerking in OV-campus-verband (CROW-KpVV en Samenwerkingsverband DOVA) zich heeft geïntensiveerd. Dit werd voor de decentrale ov-autoriteiten (en de hele ov-sector!) het meest zichtbaar in het OV-campus-congres van 11 april in Den Haag. En verder in de vergaderingen van het OV Managersoverleg en ontwikkelingen op deelthema's als ov-betalen, ov-doorstroming, ov-component MaaS, ov-reisinformatie, sociale veiligheid, toegankelijkheid en spoorse zaken. En tot slot middels de digitale nieuwsbrieven van Samenwerkingsverband DOVA. Openbaar vervoer is een zeer levendig beleidsterrein als onderdeel van het bredere mobiliteitsbeleid. Naast de vele activiteiten die de ov-autoriteiten in hun regio of landsdelig vorm geven, is ook de agenda van nationale ov-dossiers omvangrijk, zo laat dit jaarverslag zien.

Ook in organisatorische zin maakten we als Samenwerkingsverband DOVA grote stappen, in personele zin (collega's van OV-data, OV-netwerk en OV-basis kwamen in dienst bij Samenwerkingsverband DOVA), in facilitaire zin (ICT, huisvesting) en in financiële zin (administratie en betaalsysteem, ledencontributies, financiële overzichten en jaarrekening).

Gezien de landelijke resultaten van de OV-klientenbarometer (7,8) en de reizigersontwikkeling decentraal OV (5% groei) kunnen alle decentrale ov-autoriteiten tevreden terugkijken op 2019. Als samenwerkingsverband van deze overheden mogen we ook tevreden terugzien op ons eerste jaar van bestaan. Mooi hoe de 15 decentrale ov-autoriteiten onderdelen van hun ontwikkeling samen verder brengen!

Jan van Selm
Directeur-bestuurder
CV Samenwerkingsverband DOVA U.A.

Utrecht, april 2020

Gebouw Sijpesteijn
Jaarbeursplein 22
3521 AP Utrecht
info@dova.nu

www.dova.nu

Inhoudsopgave

1.	OV-basis	5
1.1	Huisvesting	5
1.2	Werkgeverschap	5
1.3	Financiën	6
1.4	ICT	6
1.5	Algemene verordening gegevensbescherming (AVG)	6
1.6	Website en communicatie	6
1.7	ALV's	6
1.8	OV-campus	7
2	OV-netwerk	7
2.1	Betalen en Tarieven	8
2.1.1	Nieuwe betaalwijzen	8
2.1.2	Toekomst LTK en Productpalet	8
2.1.3	FADOV	8
2.1.4	Werkgroep UC-LTK	9
2.1.5	Werkgroep Indexatie en LTK-tarieven	9
2.1.6	Landelijke ROCOV's	9
2.1.7	Studenten OV product (SOV)	9
2.2	Data- en informatiemanagement	9
2.2.1	Algemeen	9
2.2.2	Informatiehuishouding	10
2.3	OV in de reisketen	10
2.3.1	MaaS en OV	10
2.3.2	ACM advies	10
2.3.3	Smart Mobility	10
2.4	Reisinformatie	10
2.5	Sociale veiligheid (SV)	10
2.6	Toegankelijkheid	11
2.7	Ontheffingsbevoegdheid WP2000 (Lange Afstand Busvervoer, LAB)	11
2.8	Doorstroming en Bus Rapid Transit	11
2.9	Duurzaamheid (o.a. uitvoering bestuursakkoord ZEB)	12
2.10	Bekostiging en financiering van het OV	12
2.11	Toekomstbeeld OV 2040 (contourennota)	12
2.12	Strategische werkgroep Spoor	12
2.13	Concessiebeheer en -ontwikkeling	13
3	OV-Data	13
3.1	Professionaliseren van standaardisatie, kwaliteit en beheer van de dataketen	13
3.1.1	Verbeteren datakwaliteit	13
3.1.2	Reisinfo bij verstoringen	14
3.1.3	BISON Open standaarden reisinformatie.	14
3.2	Ketenbeheer DRIS	15
3.2.1	Centrale Distributieserver DRIS (CDD)	15
3.2.2	DRIS-melding.nl.	15

3.3	Datamanagement historische data: basisregistratie, opslag en presentatie	15
3.3.1	Centraal Halte Bestand 2.0	15
3.3.2	OV-reisproducten	16
3.3.3	KAR-Geotool	16
3.3.4	OverOV	16
3.3.5	National Access Point (NAP) Multimodale Mobiliteitsdata.	16
3.4	Vervangingsinvestering Centrale Informatie Server	17
3.5	Organisatie van NDOV naar OV-data	17
3.5.1	Reorganisatie	17
3.5.2	Stuurgroep NDOV	17
4	Jaarrekening	18
4.1.	Balans	20
4.2.	Staat van baten en lasten	21
4.3.	Grondslagen voor de waardering van activa en passiva en de resultaatbepaling	22
4.4.	Toelichting op de balans	25
4.4.1.	Materiële vaste activa	25
4.4.2.	Vorderingen	26
4.4.3.	Liquide middelen	26
4.4.4.	Eigen vermogen	27
4.4.5.	Kortlopende schulden	27
4.4.6.	Niet in de balans opgenomen verplichtingen en vorderingen	28
4.5	Toelichting op de staat van baten en lasten	29
4.5.1.	Overheveling reserves 2018	29
4.5.2.	Bijdragen lidorganisaties	29
4.5.3.	Overige baten	30
4.5.4.	Financiële baten en lasten	30
4.5.5.	Personele kosten	31
4.5.6.	Projectkosten	32
4.5.7.	Overige bedrijfskosten	33
4.5.8.	Eindafrekening NDOV 2018	33
4.5.9.	Belastingen resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening	33
4.6	Overige gegevens	37

1. OV-basis

De fundamenten van elke werkorganisatie liggen in zaken als:

- een goed functionerend secretariaat
- goede werkfaciliteiten voor de medewerkers
- goed werkgeverschap
- een goede boekhouding
- goede financiële controle en kwaliteitsborging
- aandacht voor organisatievraagstukken (inclusief veiligheid en werkplezier)
- (interne en externe) communicatie

Voor de OV-campus (de in Utrecht gevestigde werkeenheden van het samenwerkingsnetwerk van decentrale OV-autoriteiten) komen daar nog specifieke zaken bij zoals:

- gastgeverschap voor tal van vakinhoudelijke bijeenkomsten in verband met de vergaderlocatie
- Utrecht/de OV-campus als ontmoetingsplek voor de leden en collega's in de OV-sector
- tweewekelijks overleg met CROW-KpVV in de Regiegroep OV-campus

Tot slot zijn er ook een aantal zaken die geregeld moeten worden in het kader van de Coöperatieve vereniging Samenwerkingsverband DOVA:

- het secretariaat voor de Algemene Ledenvergadering(en)
- het bijhouden van een ledenregister
- het innen van de jaarlijkse contributie en daarmee gepaard gaande administratie
- het zorgdragen voor een goede afhandeling van de transparantiemethode (BTW)

In het MT van Samenwerkingsverband DOVA is er voortdurende aandacht voor de borging en ontwikkeling van deze fundamenten. In operationele zin liggen deze taken bij het cluster OV-basis. Deze taken zijn in de loop van 2019 volledig ingevuld en er zijn op diverse deelterreinen (werkgeverschap, ICT, huisvesting en zalenmanagement, boekhouding en control, integriteit, communicatie) grote ontwikkelingen gemaakt. Noodzakelijk vanwege het samengaan van NDOV en DOVA in een zelfstandige organisatie en het daarmee gepaard gaande werkgeverschap en eigen financiële beheer. Met als uitgangspunt dat wij aansluiten bij de systematiek die 'moederorganisatie' MRDH hanteert op deze gebieden.

1.1 Huisvesting

Met verhuurder CROW zijn goede afspraken gemaakt over de huur (onderhuurovereenkomst), de kosten-doorberekening van gezamenlijke faciliteiten binnen de OV-campus (SLA) en de bezetting van het secretariaat/de receptie. Dit laatste is belangrijk voor het goed laten reilen en zeilen van de OV-campus als ontmoetingsplek en als 'vergadercentrum'. In de tabel hieronder een overzicht van het zalengebruik, waaruit blijkt dat externen (aan DOVA en CROW gerelateerde organisaties) de locatie veelvuldig gebruiken als ontmoetingsplek.

gebruikers zalen	aantal personen	percentage
CROW-KpVV	1456	32%
gasten/externen	1341	29%
DOVA	1187	26%
CROW	598	13%
	4582	100%

1.2 Werkgeverschap

In de loop van 2019 zijn in totaal 14 mensen (12,4 fte) in dienst gekomen van Samenwerkingsverband DOVA (OV-basis: 2,9 fte; OV-netwerk: 3,9 fte; OV-data 5,6 fte). Grotendeels betreft het medewerkers die al jaren werkzaam waren voor DOVA of NDOV, maar gedetacheerd vanuit een andere organisatie. Er zijn gesprekken gevoerd en arbeidsovereenkomsten opgesteld, conform de regelingen van de MRDH. De personeelsadministratie (incl. verlof- en verzuimregistratie) is ondergebracht bij CAOP. Zij verzorgen ook de afdracht aan het ABP en de Belastingdienst en regelen zaken met het UWV en aanvullende werknemersverzekeringen.

Voor medewerkers zijn VOG-verklaringen opgevraagd en aan inhuurders is gevraagd om een integriteitsverklaring te ondertekenen. Ook zijn er contracten afgesloten met een Arbo-arts en een (externe) Vertrouwenspersoon.

1.3 Financiën

Er is een (Rabo-)bankrekening geopend, er is een financiële administratie opgezet samen met CAOP, die ook de betalingen verzorgt. Er zijn slagen gemaakt in het opstellen van een gezamenlijke (meerjaren)begroting en de contributies voor 2019 zijn geïnd. Er is een interne boekhouding opgezet alsmede een systeem voor het goedkeuren van facturen en er is een inkoopprocedure vastgesteld, geënt op het inkoopbeleid van de MRDH. In juni koos de ALV voor accountantskantoor Schipper & Paul om 3 jaar lang de accountantscontrole te doen. In oktober heeft de accountant een uitgebreid vooronderzoek gedaan, resulterend in een Managementletter.

1.4 ICT

Er is een nieuwe partner gezocht voor de kantoorautomatisering, waarna de twee ICT-systemen van OV-data en OV-netwerk zijn samengevoegd. Daardoor is het mogelijk om een gezamenlijke documentenstructuur te ontwikkelen, elkaars documenten in te zien en gezamenlijk documenten te maken en is het eenvoudiger om met elkaar afspraken te maken en te beheren in gezamenlijke agenda's. Ook zijn de eerste stappen gezet om met Teams te werken, hetgeen wellicht uitgebreid kan worden voor vergaderingen en het delen van bestanden met bijvoorbeeld het OV-managersoverleg.

1.5 Algemene verordening gegevensbescherming (AVG)

Per 25 mei 2018 is de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) van toepassing. Dat betekent dat er vanaf die datum dezelfde privacywetgeving geldt in de hele Europese Unie. Deze verordening vervangt de wet bescherming persoonsgegevens (Wbp) en zorgt onder meer voor een versterking en uitbreiding van de privacy-rechten en voor meer verantwoordelijkheden voor organisaties. De coöperatie heeft waar nodig maatregelen hiervoor getroffen.

1.6 Website en communicatie

Vanwege het samengaan van NDOV en DOVA was het noodzakelijk om een nieuwe website te maken en een nieuwe huisstijl te ontwikkelen. Ook is gestart met het uitbrengen van een Nieuwsbrief, die extern goed gelezen wordt (bijna 400 abonnees, zie de tabel hieronder voor een indicatie van de herkomst van de nieuwsbrieflezers, voor zover bekend). In 2019 zijn 8 nieuwsbrieven uitgebracht.

Totaal abonnees nieuwsbrief	386	100 %
OV-autoriteiten	103	26,7 %
Vervoerders & loketten	73	18,9 %
Consultants	27	7,0 %
Reizigersorganisaties	22	5,7 %
DOVA	20	5,2 %
Gemeenten	18	4,7 %
Pers	13	3,4 %
CROW	11	2,8 %
Ministerie/overheid	8	2,0 %
Subtotaal bekende herkomst	295	76,4 %

1.7 ALV's

In december 2018 is de eerste ALV gehouden, in maart een extra ALV, in juni was er weer een reguliere ALV net als in december 2019. Deze overleggen waren noodzakelijk om de leden goed te betrekken bij de ontwikkelingen van het Samenwerkingsverband en om tot een breed gedragen (nieuwe) ledenovereenkomst te

komen. Ook is een nieuwe verdeelsleutel voor de ledencontributies goedgekeurd (geldend voor de komende 5 jaar) en een begroting (op hoofdlijnen) voor 2020 vastgesteld. Andere besluiten van de ALV: bevestiging Jan van Selm als (directeur-)bestuurder en benoeming Ariëns Kruijt tot titulair bestuurder. De ALV's worden voorgezeten door Nico van Paridon (VRA), tevens voorzitter van het OV Managersoverleg.

1.8 OV-campus

De OV-campus is een centrale plek waar wordt samengewerkt (afstemming van beleid, leveren van data en ondersteuning op het gebied van kennis), waar ontmoetingen plaatshebben en waar de gelegenheid wordt geboden om op een prettige manier te werken en te vergaderen.

1. Inhoudelijke afstemming met CROW-KpVV vindt elke twee weken plaats in de **Regiegroep**.
2. In april 2019 vond het eerste gezamenlijke **OV-campus jaarcongres** van de '3 partijen' plaats. Drie elementen stonden bij dit congres centraal:
 - de bekendmaking van de cijfers van de OV-Klantenbarometer (klanttevredenheidsonderzoek van het ov in Nederland) en het ov-gebruik (cijfers/prognoses van het aantal reizigers en -kilometers).
 - kennisuitwisseling in het bestuurlijk forum met de staatssecretaris van IenW en gedeputeerden rond het Toekomstbeeld OV 2040.
 - een eerste lancering van de OV-campus in de middag. Vanuit een drietal sporen (kennis, data, netwerk) werden een kennismarkt en workshops aangeboden. Het congres werd goed gewaardeerd. Ruim 300 hoofdrolspelers uit ov-sector, onderwijs, wetenschap en reizigersorganisaties bezochten de dag. Zij waardeerden het congres met gemiddeld een 7,8 voor de inhoud en een 8,4 voor de organisatie.
3. Op 17 oktober werd voor het eerst een **OV-kennismakingstraining** voor nieuwe medewerkers van ov-autoriteiten georganiseerd, met 13 deelnemers van verschillende OV-autoriteiten en met een breed scala aan achtergrond, leeftijd en functie/aandachtsgebied. Het was een geslaagde cursusdag, waarop Jan van Selm in een sneltreintempo het gehele palet van zaken die spelen in bestuurlijk OV de revue liet passeren. David Eerdman (Provincie Utrecht) en Ingrid de Bruijn (Vervoerregio Amsterdam) gaven een kijkje in de keuken van de praktijk. Medewerkers van OV-netwerk, OV-data en CROW-KpVV boden een drieluik aan: waar houden de afdelingen zich mee bezig en wat is de meerwaarde van samenwerking binnen de OV-campus op verschillende thema's? De dag werd onderbroken door een (groot) rondje station Utrecht Centraal en afgesloten met het perspectief van de reiziger. De deelnemers waren enthousiast over de breedte van het programma, maar gaven tegelijkertijd aan behoefte te hebben aan een vervolgssessie, om iets meer de diepte in te gaan. Daarbij wordt gedacht aan een terugkomst in het voorjaar van 2020.

2 OV-netwerk

OV-netwerk heeft als hoofddoelstelling om de decentrale overheden te faciliteren in:

- hun onderlinge afstemming op (deelaspecten van) OV-gebied
- gezamenlijke inhoudelijke standpuntbepaling op landelijk spelende OV-dossiers
- vertegenwoordiging van de decentrale OV-autoriteiten in sectorbrede landelijke gremia

OV als beleidsterrein kent veel aspecten en relaties met aanpalende dossiers als fietsen, lopen, hubs, ruimtelijke ordening en smart mobility. Op sommige aspecten volstaat het in leven houden van een soort 'basis-netwerk': de collega's uit de verschillende OV-autoriteiten kennen elkaar voldoende om onderling af te stemmen als een deelaspect dat vraagt. Op andere dossiers spelen meer aandacht vragende landelijke vraagstukken, die daarom meer intensieve samenwerking vragen.

De inhoudelijke regie en coördinatie voert het OV-managersoverleg, vanuit een begrotingskader zoals vastgesteld door de Algemene Ledenvergadering (ALV) van Samenwerkingsverband DOVA.

In onderstaande paragrafen wordt de voortgang besproken van de deelaspecten in 2019.

Algemeen en sectorbreed: OV managersoverleg, NOVB en ROVB

In 2019 zijn tien vergaderingen van het OV managersoverleg georganiseerd, waarin landelijke onderwerpen zijn besproken en gemeenschappelijke standpunten voorbereid. Waar aan de orde zijn in de (acht) vergaderingen van het (bestuurlijk) ROVB en NOVB de standpunten van de provincies en vervoerregio's ingebracht.

Samenhangend wordt met het ministerie van IenW afgestemd in een structureel voorbereidend opdrachtgeversoverleg en een structureel overleg Spoor.

Het NOVB is in 2019 geëvalueerd en er wordt een instellingsbesluit voorbereid voor het NOVB als meer generiek OV-overleg tussen de systeemverantwoordelijke, de concessieverleners en de concessiehouders in Nederland. In praktijk betekent dit een verbreding van de aandachtsvelden van het NOVB met onder meer de (landelijke dossiers van) Sociale Veiligheid, Toegankelijkheid en Marktordering.

2.1 Betalen en Tarieven

Het netwerk Betalen en Tarieven is in 2019 zeven keer bij elkaar gekomen. Daarnaast is tweemaal een schriftelijke ronde georganiseerd. De overleggen vinden een week voorafgaand aan het OV-managersoverleg plaats, om hen van advies te voorzien.

De belangrijkste onderwerpen zijn in de volgende paragrafen nader uitgewerkt.

2.1.1 Nieuwe betaalwijzen

In de loop van 2019 is in het bestuurlijk NOVB gefaseerd besloten over de overgang naar de nieuwe betaalwijzen, de daaraan gekoppelde voorwaarden en het bijbehorende afsprakenkader.

De voorbereiding van de besluitvorming vond plaats in het managersoverleg OV Betalen, waarin vervoerders, consumentenorganisaties en overheden vertegenwoordigd zijn. In het netwerk betalen en tarieven en in het OV Managersoverleg vond afstemming met de overheden maandelijks plaats. Ook is er kennis gedeeld en is het implementatieproces van de nieuwe betaalwijzen afgestemd in aparte bijeenkomsten van medewerkers van alle overheden.

Ondanks alle inspanningen van alle kanten dreigde het proces te stagneren om per concessie tot goede implementatie-afspraken te komen. De vervoerders hebben een oplossing gezocht voor de overgang van apparatuur voor nieuwe betaalwijzen bij concessieovergangen die voor of in 2023 plaatsvinden. Daarnaast stellen de vervoerders een nieuwe landelijke businesscase op.

De resultaten van de concessie-businesscases moet hiermee in verband gebracht kunnen worden, waaronder de verwachte reductie van de Total Cost of Ownership (TCO-reductie) van de nieuwe betaalwijzen. In het NOVB zijn deze zaken bestuurlijk aan de orde gekomen en is uiteindelijk in december voorgesteld om te proberen om te komen tot landelijke afspraken, die concessieafspraken overbodig maken.

2.1.2 Toekomst LTK en Productpalet

De tarievenwerkgroep onder leiding van Hans Schoen werkte een nadere invulling uit van de uitgangspunten van het nieuwe landelijke tarievenkader, zoals eind 2018 vastgesteld in het OV Managersoverleg. Belangrijk hierbij is dat de backoffice van nieuwe betaalwijzen de gewenste (nieuwe) producten kan verwerken. Zo is een lijst van minimale technische eisen vastgesteld, die de verwerking van nieuwe producten in de backoffice mogelijk moet maken.

Er is opdracht verleend aan een gezamenlijke werkgroep met vertegenwoordigers van de Expertgroep Reizigers (concessiehouders) en van de Tarievenwerkgroep (concessieverleners) om een nieuw productportfolio voor het programma OV Betalen te ontwikkelen. De gezamenlijke werkgroep wordt bijgestaan door externe adviseurs. NS is ook gevraagd om deel te nemen aan deze werkgroep in het kader van tariefintegratie, maar heeft hiervoor bedankt. I&W maakt wel onderdeel uit van de werkgroep, als systeemverantwoordelijke. De werkgroep Productenpalet is in 2019 twee keer in goede sfeer bij elkaar gekomen. Van belang is dat hierbij de eerdergenoemde uitgangspunten door vervoerders worden gedeeld.

2.1.3 FADOV

In het FADOV werden onderwerpen besproken die raakvlakken hebben met de financiële aspecten van het OV. Voorbeelden zijn onder andere het bepalen van het aandeel overheidsbijdragen, bespreking van het productvoorstel van vervoerders inzake Business collectief, ervaringen delen met vraagafhankelijk vervoer, LTI 2020 en bekostiging. In 2019 is één FADOV-overleg geweest, terwijl er meerdere waren gepland; deze zijn geannuleerd vanwege afmeldingen dan wel onvoldoende agendapunten. In dit licht is voorgesteld en besloten het FADOV op te laten gaan in het netwerk Betalen en Tarieven, waar een aantal onderwerpen van het FADOV ook al werd besproken.

2.1.4 Werkgroep UC-LTK

Ongeveer 6-wekelijks komt de zogeheten UC-LTK (Uitvoeringscommissie Landelijk Tarievenkader) bij elkaar. In het eerste trimester was een belangrijk onderwerp de wijze waarop fiscaal moet worden omgegaan met de verhoging van de BTW bij de afdracht van belasting. Hier is een pragmatische oplossing voor gevonden. De vervoerders hebben een nieuw product voorgesteld: Business Collectief. Dit is met een positief advies door het ROVB behandeld en de planning is om dit per 2020 in te voeren. Hiertoe is een extra adviesaanvraag gedaan bij de Landelijke Rocov's en is het LTK met goedkeuring van het ROVB aangepast. Overige onderwerpen zijn regulier en omvatten met name opbrengstverdelingen.

2.1.5 Werkgroep Indexatie en LTK-tarieven

De werkgroep indexatie is enkele malen bij elkaar gekomen. Belangrijk onderwerp was de herijking van de wegingsfactoren voor LTI en LBI. Het ROVB heeft de nieuwe wegingsfactoren inmiddels goedgekeurd. De werkgroep indexatie heeft voorts prognoses gemaakt voor de LTI 2020 en LBI's 2019/2020 en deze verspreid onder decentrale overheden en vervoerders. Ook is de definitieve LTI 2020 door de werkgroep berekend en goedgekeurd door het ROVB. Ten slotte is het reguliere proces doorlopen voor de vaststelling van de LTK-tarieven 2020. Het LTK is aangepast op deze wijzigingen en is gepubliceerd op de website van DOVA. Daarnaast heeft een verbetering plaatsgevonden in de methodiek van de prognoses van de LTI en LBI's, welke gemandateerd is aan de werkgroep indexatie: de methode voor de trend van energiereeksen is aangepast.

2.1.6 Landelijke ROCOV's

DOVA is lid van het Landelijke ROCOV's-overleg dat ieder kwartaal bij elkaar komt. Op deze wijze neemt DOVA kennis van wat er bij reizigers leeft en tegelijkertijd worden de Landelijke ROCOV's tijdig geïnformeerd over (met name) tariefontwikkelingen, wat een verplichting is uit de WP2000. DOVA heeft hiertoe onder meer twee adviesaanvragen voorgelegd aan de Landelijke ROCOV's. Deze betreffen de wijziging van landelijke tarieven (via LTI) en de introductie van het product Business Collectief.

2.1.7 Studenten OV product (SOV)

Ten aanzien van het SOV hebben ook in de eerste maanden van 2019 periodiek strategische gesprekken plaatsgevonden met OC&W en met de drie SOV-verenigingen VRS, VSV, en VSS. Deze gesprekken betreffen altijd naast strategische zaken ook actuele thema's. Hieronder daaruit enkele onderdelen: OC&W is bekend met het Nieuwe betalen, maar wil pas gekoppeld worden aan het onderwerp als de kinderziekten weg zijn. Een zorg is dat er (meer dan nu) misbruik kan worden gemaakt als er op verschillende dragers gereisd kan worden. OC&W heeft voorts afspraken gemaakt met vervoerders ten aanzien van de boete-gelden.

In 2019 vond weer de driejaarlijkse herijking plaats van de gereisde km's met de SOV-kaart. Dit vond op de oude manier (enquêtes) plaats, maar ook op basis van de nieuwe wijze (chipgegevens). De resultaten waren aan het eind van het jaar bekend, wat een neerwaartse correctie van de SOV-gelden betekende, die direct per 1 januari 2020 van kracht worden. Belangrijk hierbij is dat OC&W met de vervoerders heeft afgesproken dat er opbrengstneutraal wordt overgegaan naar de nieuwe wijze van meten (chipgegevens), anders waren de gevolgen een stuk groter (negatiever) geweest.

De Beheergroep Verdeling SOV opbrengst (BVS) is één keer bij elkaar gekomen om een aantal 'changes' door te nemen en alvast de eerste effecten van het herijkingsonderzoek door te spreken. Een verandering in concessies (door bijvoorbeeld gedeeltelijke overdracht naar een andere concessie) heeft invloed op de verdeelsleutels van de SOV-gelden. Belangrijk is dat de verdeling eerlijk verloopt. Dit wordt bewerkstelligd door de nieuwe sleutels te bepalen naar rato van reizigerskilometers en andere sleutels hierdoor te beïnvloeden. Het herijkingsonderzoek SOV brengt een aantal (grote) mutaties met zich mee bij een aantal concessies: bij de Noordzuidlijn, Parkshuttle Rivium, Utrecht en Vlissingen-Breskens.

2.2 Data- en informatiemanagement

2.2.1 Algemeen

Op het gebied van data- en informatiemanagement heeft DOVA in OV-campus-verband verschillende overleggen en activiteiten. Te noemen zijn bijvoorbeeld Reisinformatie, OverOV, dashboard Deur tot Deur, afstemming over concessievoorwaarden (databeschikbaarheid) en Managementrapportages, ontwikkeling MIPOV 2.0, Lexicon (eenduidige definities en rekenregels), de staat van het OV en overleg in BISON-verband.

Er zijn 16 data- en informatie-experts geïnterviewd en er is een workshop georganiseerd om de data en informatiebehoefte in 2025 in te schatten. Van hieruit wordt in 2020 een netwerk en de bijbehorende agenda 'Data- en informatiemanagement' opgebouwd.

2.2.2 Informatiehuishouding

De Toetsingscommissie Reispatronen van overheden en vervoerders komt maandelijks bijeen om de ingediende informatieaanvragen te beoordelen op basis van gemeenschappelijke toetsingscriteria. DOVA verzorgt het voorzitterschap en het secretariaat van deze door het NOVB ingestelde commissie. Vanuit de Toetsingscommissie is verschillende malen overlegd met Translink en het privacy-overleg van vervoerders (PCO) om het proces van aanvraag naar antwoord te versnellen. Vanuit DOVA is het NOVB elke vergadering geïnformeerd over de voortgang. Het NOVB heeft bevestigd dat kennisinstellingen aanvragen mogen indienen en het NOVB is gevraagd om ook verzoeken om open informatie te mogen behandelen. Hiertoe wordt door de vervoerders een Data Privacy Impact Analyse uitgevoerd en worden diverse formele documenten (bv. privacy statements) aangepast.

Vanuit het NOVB-werkspoor "Reispatronen vanuit betaald data" is dit voorjaar ook overlegd met het CBS om hun grote kennis en kunde op data- en informatiegebied te benutten. Met CBS hebben daarnaast een aantal gesprekken plaatsgevonden om te bezien of en hoe in samenwerking OV-informatie verrijkt kan worden. Samen met Translink en CBS is ook gesproken over de ontwikkeling van een OV monitor met open data.

Door het ministerie van IenW is een evaluatie gestart naar de werking van de informatiehuishouding en mogelijke verbeteringen. DOVA heeft input geleverd voor de onderzoeksopzet en zat in de stuurgroep van het onderzoek, uitgevoerd door Deloitte. Daarnaast heeft DOVA deelgenomen aan een door de betreffende Tweede Kamercommissie georganiseerde hoorzitting over dit onderwerp.

2.3 OV in de reisketen

2.3.1 MaaS en OV

Een NOVB-werkgroep 'OV als onderdeel van MaaS' met vervoerders en overheden heeft een voorstel voorbereid om de open toegang van MaaS-diensten in het OV te borgen. Dit is door KpVV vertaald in (dynamische) bestekeisen en is eind 2019 in het bestuurlijk NOVB besproken. In het NOVB is het streven afgesproken dat alle OV-concessies in Nederland vanaf 1/1/2022 MaaS-waardig zijn.

2.3.2 ACM advies

Een werkgroep van decentrale overheden heeft een advies aan het managersoverleg uitgebracht over non-discriminatoire toegang tot producten en diensten van concessiehouders. Dit advies heeft mede als input gediend voor de (concept) bestekteksten die KpVV heeft opgesteld in het kader van MaaS.

2.3.3 Smart Mobility

Namens de OV-autoriteiten is deelgenomen aan bijeenkomsten van Smart Mobility en daarbij vooral voor het onderdeel MaaS en OV. De aandacht van de krachtenbundeling 'Smart Mobility' is sterk gericht op automobilititeit, maar ook OV & MaaS is een onderdeel. Ook is geparticipeerd in een netwerk van stedelijke ontwikkelaars die grote inbreidingslocaties met een lage parkeernorm voorbereiden. Gekeken wordt hoe openbaar vervoer past in de ontsluiting van deze nieuwe wijken.

2.4 Reisinformatie

De Ambtelijke Adviesgroep NDOV is in 2019 opgegaan in het netwerk Reisinformatie. Onderwerpen die hier een belangrijke rol spelen zijn het verbeteren van de reisinformatie bij verstoringen, de nieuwe koppelvlakken voor Flexvervoer en Toegankelijkheid en het proces om tot een gedragen concessiebijlage Reisinformatie te komen. Zie ook Hoofdstuk 3 OV-data.

2.5 Sociale veiligheid (SV)

Het hoofdonderwerp op het thema Sociale Veiligheid was in 2019 de ontwikkeling van een sectorbreed convenant Sociale Veiligheid. Hier is door alle betrokken partijen hard aan gewerkt.

Het nieuwe sectorbrede convenant Sociale Veiligheid 2020-2025 is de opvolger van het eerdere decentrale convenant SV. Het bleek in zijn uitwerking zowel inhoudelijk als juridisch complex, ook voor de decentrale OV-autoriteiten. In december 2019 is het convenant na bestuurlijke bespreking vrijgegeven om voor te leggen aan

alle colleges en besturen. Het wordt in het voorjaar van 2020 ondertekend en daarmee treedt het convenant in werking.

Aandacht is besteed aan een gebiedsgerichte aanpak door het Ministerie van Veiligheid en Justitie voor problemen met asielzoekers die overlast veroorzaken in het OV rondom opvangcentra. Een ketenmarinier treedt daarvoor in gesprek met betrokken OV-autoriteiten en vervoerders.

Vanuit OV-data is begonnen met de herontwikkeling van de database en analysetool voor gegevens betreffende sociale veiligheid (werknaam TRIAS 2.0). Deze wordt ontwikkeld met deelnemers uit het netwerk en met inbreng van vervoerders.

Het netwerk is in 2019 vier keer bij elkaar gekomen. Gertjan Nijnsink (MRDH) is vanaf 2020 technisch voorzitter van het driemaandelijks overleg. Tevens participeert DOVA met een afvaardiging van OV-Oost in de landelijke overlegstructuur (per jaar 4x kernteam, 2x directeurenoverleg en 1x bestuurlijk overleg), waarbij ook de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat, Justitie en Veiligheid, alle vervoerders, ProRail en de vakbonden zijn aangesloten.

2.6 Toegankelijkheid

Het netwerk Toegankelijkheid werkt samen met CROW-KpVV en OV-data aan kwaliteitsverbetering van data en definities voor betere reisinformatie voor verschillende doelgroepen, zoals rolstoelers, slechtzienden en gebruikers van rollators. Dit proces wordt begin 2020 afgerond en leidt tot een gemeenschappelijk beeld aan welke aspecten toegankelijke bushaltes moeten voldoen, volgens de wensen van doelgroepen. Hierbij wordt bezien wat haalbaar is in realisatie van infrastructuur en wat gemeten dient te worden om passende reisinformatie aan te bieden.

Ook zijn met CROW-KpVV factsheets ontwikkeld. OV-autoriteiten kunnen de factsheets gebruiken om toegankelijkheid in de volle breedte te borgen in nieuwe concessies, variërend van het wettelijk minimum tot aan het streven van het Toekomstbeeld OV 2040, d.w.z. volledige toegankelijkheid. In 2020 wordt een discussie gestart over het (vrijwillig) nastreven van een gemeenschappelijk standpunt.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) is gestart met een traject om de gemaakte afspraken met de decentrale overheden voor wat betreft het aantal toegankelijke haltes en voertuigen na te gaan leven. Daarnaast wil IenW de huidige regelgeving herzien. De regels moeten enerzijds meer duidelijkheid bieden aan de andere betrokkenen over waar toegankelijk OV aan moet voldoen. En anderzijds hoe dit verbreed kan worden naar verschillende doelgroepen en ontwikkelingen in het OV, waaronder langeafstandsvervoer, buurtbussen en flexibel OV. DOVA participeert vanaf 2020 in een werkgroep en stuurgroep, samen met deelnemers uit het netwerk, als voorbereiding op eventuele besluitvorming in het NOVB. Dit wordt afgestemd met het netwerk Toegankelijkheid.

Het netwerk volgt de ontwikkelingen die met toegankelijkheid samenhangen, zoals de voortgang in de MaaS-pilots, die keuzevrijheid bieden aan verschillende doelgroepen; de realisatie van toegankelijkheid van stations, de openbare ruimte en de verbindingen ertussen; en ontwikkelingen met betrekking tot integratie van OV en doelgroepenvervoer. Het netwerk is in 2019 vier keer bij elkaar gekomen.

2.7 Ontheffingsbevoegdheid WP2000 (Lange Afstand Busvervoer, LAB)

Het coördinatiepunt LAB archiveert ontheffingsaanvragen en in geval van grensoverschrijdende situaties worden de betreffende overheden daarvan op de hoogte gebracht. De jaarlijkse bijeenkomst met alle decentrale overheden wordt ingepland voor begin 2020.

De ontwikkelingen rondom herziening van de Cabotageverordening worden actief gevolgd.

2.8 Doorstroming en Bus Rapid Transit

In 2019 is het thema “meten en monitoren van snelheid/betrouwbaarheid van het OV” afgerond. In oktober is het onderwerp iVRI/coöperatieve OV-prioriteit besproken, met daarbij een bijeenkomst in Deventer, om de bewustwording van de decentrale overheden over het onderwerp te vergroten. Die aandacht is nodig om in de toekomst de prioriteit voor het OV te verbeteren. Ook in 2020 staan de ontwikkelingen over iVRI op de agenda. Het netwerk is in 2019 vier keer bij elkaar gekomen.

De mogelijkheden van Bus Rapid Transit (BRT) zijn besproken in een werkgroep met IenW, secretariaat G4 en Geert Kloppenburg. In de landelijke (bestuurlijke) OV- en spoortafel is een goed ontvangen inleiding gehouden over de kansen die BRT biedt voor het OV in Nederland. De verwachting is dat in het kader van het Toekomstbeeld OV een werkgroep wordt opgestart die de kansen concreet uitwerkt.

Ook is een groep studenten van Hogeschool Windesheim begeleid, die onderzoek hebben gedaan naar de mogelijkheid van een zogenoemd deltamodel tussen Utrecht en Amsterdam. BRT wordt standaard onderdeel van het netwerk Doorstroming.

2.9 Duurzaamheid (o.a. uitvoering bestuursakkoord ZEB)

De uitvoerende taken voor het landelijk deel van het convenant/programma Bestuursakkoord Zero Emissie Bus zijn begin 2019 overgedragen van IPO naar DOVA. Er is daarom extra capaciteit ingehuurd om het programma te actualiseren, in overleg met KpVV-CROW (kennisprogramma en kennisagenda) en de werkgroep en de stuurgroep ambtelijke adviesgroep ZEB. Vanaf najaar 2019 zijn verschillende activiteiten opgestart. Zo zijn er met alle betrokken partijen vervolggesprekken gehouden, waaronder decentrale overheden, Elaad en het Platform Duurzaam OV en Spoor (PDOVS). Ook zijn een informatieve bijeenkomst van ElaadNL en diverse symposia bijgewoond. Daarmee groeien netwerk en kennis, nodig voor de verdere ontwikkeling van het landelijk programma Duurzaamheid OV voor de komende jaren.

Het landelijk programma is op 1 oktober 2019 gepresenteerd op het Festival van Duurzame Mobiliteit in Amersfoort. Naast de ZEB doelstellingen is inzicht gegeven in de huidige stand van zaken en initiatieven die lopen bij de regionale ov-autoriteiten. Op het festival werd het belang van samenwerking en het vroegtijdig betrekken van de juiste partijen onderstreept.

Eind 2019 is de werkgroep met vertegenwoordigers vanuit de ov-autoriteiten, het ministerie van IenW en CROW-KpVV samengekomen. Op basis van het programmaplan is er een Jaarplan 2020 opgesteld, inclusief de bijbehorende CROW-KpVV kennisagenda 2020, en is de organisatiestructuur verder uitgewerkt waarin dat jaarplan kan worden gerealiseerd. De ambtelijke regiegroep heeft het Jaarplan op 16 december 2019 vastgesteld.

In Q4 2019 is een start gemaakt met de eerste kennisproducten. Deze worden op korte termijn opgeleverd en gepubliceerd.

2.10 Bekostiging en financiering van het OV

Bekostiging van gewenste investeringen in OV is een belangrijk landelijk vraagstuk op OV-gebied. Er is daarom vanuit de decentrale overheden een werkgroep ingesteld, onder leiding van IPO, die het bekostigingsvraagstuk van de contourennota nader uitwerkt. Dit netwerk is één keer bij elkaar gekomen. Doel van deze bijeenkomst was om een gezamenlijk beeld te krijgen van de mogelijkheden die al zijn verkend en te bepalen of er decentrale overheden zijn die hiermee actief aan de slag willen. In het kader van bekostiging heeft daarnaast een inventarisatie plaatsgevonden onder decentrale overheden naar ervaringen met EU-subsidies en geïnteresseerden voor kennisuitwisseling. Deze informatie is verstrekt in het Managersoverleg.

2.11 Toekomstbeeld OV 2040 (contourennota)

Sectorbreed is op 6 februari 2019 in het verband van de Landelijke OV- en spoortafel de zogeheten Contourennota OV 2040 vastgesteld. De contourennota van het Toekomstbeeld OV 2040 (waarin ook de decentrale OV-agenda 'De Sprong' is opgenomen) is uitgangspunt voor de verdere uitwerking van de acties. De stuurgroep Toekomstbeeld OV 2040 werkt de actielijnen programmatisch uit. Ook over (dynamische) programmatische monitoring wordt in Stuurgroepverband afspraken gemaakt.

In het NOVB is een voorstel ingebracht om een aantal OV-acties in het werkprogramma op te nemen.

In september is in een strategische werksessie met alle decentrale overheden bezien wat de mogelijke taak en rollen zijn van decentrale overheden voor het onderwerp Knooppunten. Dit krijgt begin 2020 een vervolg in de vorm van een 2-daagse werksessie.

De verschillende werksessies van de werkgroep ketens en knopen zijn bijgewoond.

2.12 Strategische werkgroep Spoor

De decentrale werkgroep Spoor is in 2019 uitgebouwd tot 'Strategische werkgroep Spoor'. Het secretariaat hiervan werd uitgevoerd door het IPO. In een eerste bijeenkomst is geïnventariseerd welke onderwerpen aandacht behoeven. Daarnaast heeft er een sessie plaatsgevonden waar input is geleverd voor de midterm-review van het HRN. In 2019 is het ministerie van IenW gestart met een groot aantal onderzoeken in het kader van de vraag of men de HRN-concessie 2025 wil aanbesteden of inbesteden.

In onderstaande onderzoeken heeft DOVA geparticipeerd als lid van de klankbordgroep/werkgroep en/of heeft DOVA samen met het IPO gereageerd op zienswijzen:

- Onderzoek 'Effect aanbesteden in het Openbaar Vervoer'
- Reactie lenW op QuickScan gelijk speelveld (ACM)
- Consequenties open toegang spoor
- Studie onderhands gunnen of aanbesteden vervoersconcessie HRN
- Eigendom en exploitatie van stations
- Midterm-review vervoersconcessie NS
- Besluit herziening capaciteitsverdelingsregels
- Consultatie economische evenwichtstoets open toegang spoor
- Modernisering spoorwegwet
- Publiekrechtelijke omvorming ProRail
- Implementatie 4^e spoorwegpakket (o.a. bezoek EU-delegatie)

DOVA heeft het ministerie gevraagd om ambtelijke en bestuurlijke afstemming met decentrale overheden over het HRN-dossier voordat het formele traject van zienswijzen etc. wordt ingegaan. In de strategische spoorwerkgroep zijn hier door lenW toezeggingen over gedaan die begin 2020 ingevuld moeten worden.

2.13 Concessiebeheer en -ontwikkeling

Voor een nog te ontwikkelen netwerk van concessiebeheerders heeft een eerste verkenning plaatsgevonden. Er zijn daartoe interviews met concessiebeheerders gehouden, waarin is geïnventariseerd wat de gemeenschappelijke onderwerpen en bespreekpunten rondom concessiebeheer zijn.

3 OV-Data

De speerpunten voor OV-data in 2019 waren:

4. Het professionaliseren van de keten van brondata van leverancier tot loket. Hierbij spelen standaardisatie, databeheer en datakwaliteit de hoofdrol.
5. Ketenbeheer DRIS (Dynamisch Reisinformatiesysteem).
6. Een start maken met het datamanagement van historische data. Hierbij spelen de kwaliteit van de basisregistratie, de opslag van data en het presenteren van data als informatie de hoofdrol.
7. Het deels vernieuwen en deels reorganiseren van de 10 jaar oude Centrale Informatie Server naar een meer flexibel en efficiënter ICT-systeem.
8. De migratie van de huidige autonome organisatie NDOV met een eigen stuurgroep en een eigen ambtelijke adviesgroep, naar een uitvoeringsorganisatie OV-data binnen het Samenwerkingsverband DOVA met als aandachtspunten de koppeling tussen de huidige uitvoeringstaken NDOV met de beleidsvelden binnen DOVA, de overeenkomst tussen het Samenwerkingsverband DOVA en het ministerie van lenW met betrekking tot het project NDOV en de migratie van de op dit moment uitsluitend externe werknemers naar werknemers met een dienstbetrekking binnen het Samenwerkingsverband DOVA.

3.1 Professionaliseren van standaardisatie, kwaliteit en beheer van de dataketen

3.1.1 Verbeteren datakwaliteit

OV-data controleert van alle vervoerders de reisinformatie datastromen op volledigheid en kwaliteit. Daarnaast wordt de complete keten van vervoerders t/m de reizigersinformatie beheerd. Meldpunt OV-data is het centrale coördinatiepunt geworden voor verstoringen, technische vragen, rapportages, advies en ondersteuning. Er worden gemiddeld 7000 mails per maand afgehandeld en 350 meldingen/storingen in Topdesk vastgelegd en afgehandeld. Het aantal te beheren applicaties/omgevingen wordt groter, evenals het aantal partijen waarmee moet worden geschakeld in de ketens (is gegroeid naar 50+). Voortdurend wordt er gewerkt aan standaardisering van de beheerprocessen om efficiënt en met constante kwaliteit te kunnen presteren. Dit heeft in 2019 weer geleid tot de ISO 9001 certificering. In gelijke tred met de groei van het aantal datasets, verbreedt de scope van ketenbeheer zich.

Er zijn 13 datakwaliteit KPI's die geautomatiseerd worden gemeten en met alle opdrachtgevers en vervoerders besproken. De KPI-gesprekken hebben ook in 2019 geleid tot meerdere verbeterpunten en acties. De datakwaliteit is stabiel goed. Enkele vervoerders lukt het om de 100% te benaderen in de belangrijkste KPI's.

Valt dus nog steeds wat te halen bij de andere vervoerders. Uitzonderingen worden veroorzaakt door technische storingen, stakingen en/of concessiewisselingen. Steeds vaker gaat het in de gesprekken over processen, bijvoorbeeld wanneer stuur je welke informatie naar de reiziger, in plaats van alleen over de technische datastroom.

Extra aandacht is er in 2019 gekomen voor de reisinformatie bij verstoringen, nadat de OV-klientenbarometer 2018 uitwees dat de al zeer lage klantwaardering nog verder was weggezaakt. Analyses zijn gemaakt van grote verstoringen, bijvoorbeeld stakingsdagen, en deze zijn afgestemd met vervoerders en opdrachtgevers.

3.1.2 Reisinfo bij verstoringen

Zoals aangegeven heeft dit thema als gevolg van de tegenvallende resultaten in de OV-Klantenbarometer, extra aandacht gekregen. Er is een Richtlijn overstapinformatie in voertuigen opgesteld, er wordt gewerkt aan een advies kleurcodering DRIS en als laatste ligt er een Schrijfwijzer voor vrije teksten. Overkoepelend wordt binnen het Netwerk Reisinformatie gewerkt aan een integraal plan van aanpak waarbij de datakwaliteit over de verstoringen, de informatie die daarvan wordt gemaakt door de reisplanners en de processen bij de vervoerbedrijven worden betrokken. In de netwerkgroep Reisinformatie is dit plan van aanpak besproken. Er zijn nieuwe KPI's ontwikkeld waarmee geautomatiseerd kan worden gemeten of de reiziger is geïnformeerd over routeafwijkingen ten opzichte van de gepubliceerde dienstregeling. Dit heeft direct zichtbaar geleid tot ander gedrag bij de vervoerder, er is meer focus op het doorgeven van afwijkingen nu concreet zichtbaar wordt waar het nog niet goed gaat. De nieuwe KPI's zullen in Q2 van 2020 definitief in productie worden genomen. Diverse koppelvlakwijzigingen zijn opgepakt richting BISON om technische belemmeringen weg te nemen bij het informeren van de reiziger. Binnen DOVA is een start gemaakt om de monitoring van data aan te scherpen. Hiermee kan "realtime" worden gesignaleerd dat er kwaliteitsissues zijn in de actuele reisinformatie.

3.1.3 BISON Open standaarden reisinformatie

Op dit moment wordt binnen BISON-verband aan meerdere ontwikkelingen in de reisinformatie-standaarden gewerkt die gericht zijn op het verbeteren van reisinformatie bij verstoringen. In juni 2019 zijn verschillende standaarden door de Strategic Committee van BISON goedgekeurd; het Nederlandse profiel van NeTEx (v9.1) als opvolger van KV1, een nieuwe versie van KV17 waarmee het mogelijk is bij sneeuw en stakingen alle ritten van een lijn of regio met één commando op te heffen, waarbij ritten die wel worden uitgevoerd automatisch weer actief worden. De nieuwe versie van kv7&8 biedt de mogelijkheid om ritten die niet in de digitale haltevertrekstaat zijn opgenomen wel weer te geven op een DRIS-paneel. In december '19 heeft de Strategic Committee de draft van het koppelvlak 'dagplan' vrijgegeven voor validatie (SIRI PT). In een dagplan kunnen vervoerders bijvoorbeeld een 'stakingen-dienstregeling' doorgeven.

Open standaard Stationstopologie

Onder voorzitterschap van IenW is in 2018 het project Stationstopologie gestart. Dit project heeft als doel om informatie die relevant is voor het maken van een OV-reis, specifiek voor trein- en metro-stations, op een gestandaardiseerde wijze te organiseren, beheren en ter beschikking te stellen.

In september 2019 zou gestart worden met een Proof of Concept (PoC) rond station Amersfoort. Deze PoC zou antwoord geven op de vraag hoe, door wie en tegen welke kosten deze informatie door de stationsbeheerders ter beschikking wordt gesteld. Als gevolg van het aanvankelijk ontbreken van financiële dekking hiervoor, is deze pas december 2019 gestart na extra financiering vanuit BISON.

Open standaard voertuigenmerken

Ten behoeve van de netwerkgroepen OverOV, Toegankelijkheid, Reisinformatie en Duurzaamheid is er behoefte aan een nieuw koppelvlak 'voertuigenmerken'. Momenteel wordt dit koppelvlak in overleg met de toekomstige afnemers, uitgewerkt om een eerste versie medio 2020 aan de SC BISON te kunnen voorleggen ter bespreking.

Open standaard Sociale veiligheid

Het nieuwe koppelvlak 'Sociale veiligheid' is vastgesteld in het OV-Managersoverleg. Momenteel wordt gewerkt aan een KPI die de datakwaliteit kan toetsen. Daarnaast wordt aan de vervoerbedrijven uitleg gegeven hoe ze deze dataset dienen te organiseren en aan OV-data aan te leveren.

Open standaard Flexvervoer

DOVA heeft in samenspraak met vervoerders en loketten een Concept Standaard opgesteld. Het doel van deze standaard is om reisinformatie over flexibel vervoer op te kunnen nemen in reisadviezen. Hiermee wordt het ook mogelijk om flexvervoer mee te nemen in het plannen van de first en last mile. Op dit moment wordt de Concept Standaard gevalideerd. Dit houdt in dat er samen met een aantal vervoerders getest wordt om reisinformatie volgens de nieuwe standaard vast te leggen. Om dit eenvoudig te maken wordt gebruik gemaakt een invoertool. Naar verwachting is de validatie eind februari 2021 afgerond.

3.2 Ketenbeheer DRIS

In 2019 zijn er de nodige stappen gezet om ook het technisch functioneren van DRIS-displays te kunnen monitoren. OV-data heeft een dashboard ontwikkeld waarin o.a. afgelezen kan worden of DRIS-displays in Zwolle wel/niet aanstaan. Inmiddels wordt onderzocht of deze dashboards ook in andere DRIS-omgevingen toegepast kunnen worden (bij nieuwe DRIS-aanbestedingen) vanaf 2020.

Op 31 december 2019 zijn er 8000 DRIS-displays in het ketenbeheerproces bij OV-data opgenomen. Het ketenbeheer heeft in geheel 2019 totaal 3800 meldingen/verstoringen afgehandeld. Opvallend is dat er veel verstoringen zijn door het wegvallen van verbindingen door het uitvallen van solar batterijen. Met de opdrachtgevers en DRIS-leveranciers is periodiek overleg over verbeterpunten gehouden. Om het ketenbeheer te vereenvoudigen zijn in 2019 twee nieuwe projecten gestart, CDD en DRISMelding.nl.

3.2.1 Centrale Distributieserver DRIS (CDD)

Door de provincie Utrecht is samen met Samenwerkingsverband DOVA de aanbesteding van de Centrale Distributieserver DRIS (CDD) opgepakt en is het bestek op de markt gebracht. De intentie van partijen is dat DOVA - nadat ter zake besluitvorming heeft plaatsgevonden door haar leden - uiteindelijk zal optreden als opdrachtgever, zodat alle leden van de CDD gebruik kunnen maken. Eén van de inschrijvende partijen heeft na de gunning in juni bezwaar gemaakt tegen het gunningsbesluit en is een kort geding gestart. Alle bezwaren zijn in november 2019 door de rechtbank ongegrond verklaard, waarmee nu de weg open ligt om CDD te implementeren. Hierbij wordt OV-data als beoogd opdrachtgever nauw betrokken. Dit project heeft naast voordelen voor de aanbestedende dienst die DRIS aanbesteedt, voor het ketenbeheer van OV-data als voordeel dat er een standaard beheerkoppelvlak komt tussen de partijen die DRIS in opdracht van de provincies en vervoerregio's beheren en de beheerorganisatie van OV-data. Nu heeft ieder DRIS-systeem haar eigen kenmerken en gebruiksaanwijzing, straks wordt dat één standaard.

3.2.2 DRIS-melding.nl

De ontwikkelde applicatie waarmee uiteindelijk OV-gebruikers respons kunnen geven op de kwaliteit van de DRIS-panelen, wordt momenteel overgedragen van ontwikkeling naar beheer. Er is een pilot gestart in Zuid-Holland met als doel vanaf januari 2020 via QR-codes de reizigers op een eenvoudige wijze de gelegenheid te bieden opmerkingen te maken over niet goed functionerende DRIS-panelen.

3.3 Datamanagement historische data: basisregistratie, opslag en presentatie

3.3.1 Centraal Halte Bestand 2.0

Het huidige Centraal Halte bestand (CHB) is in 2019 geheel doorgelicht op volledigheid en consistentie. Er zijn KPI's ontwikkeld die hierover informatie geven. Parallel daaraan is de gebruiksvriendelijkheid van de halte-beheertool geëvalueerd. In juni 2019 is in de Netwerkgroep Reisinformatie een voorstel gepresenteerd hoe wegbeheerders, vervoerders en OV-data nog in 2019 een vervolgslog maken om de kwaliteit én de gebruiksvriendelijkheid van het CHB te verbeteren. Dit in nauwe samenhang met de discussie die momenteel wordt gevoerd in de netwerkgroep Toegankelijkheid over de aspecten die in het CHB relevant zijn om bij te houden. Het CHB is onderdeel geworden van een bredere consistente architectuur waarin Ladekast, Viewer, Wijzigingstool, Datakwaliteitsdashboard en Prestatiedashboard een plek hebben.

Zonekaart

De zonekaart voor het OV is overgenomen van OV-netwerk en in beheer genomen door OV-data. Er bestaat nu een actuele zonekaart die ter beschikking staat voor de gebruikers. Alle onzuiverheden zijn in overleg met de opdrachtgevers en de vervoerders gecorrigeerd.

3.3.2 OV-reisproducten

De producten en tarieven die nu zijn opgenomen in de applicatie OV_Reisproducten zijn handmatig ingevoerd op basis van de websites van de vervoerders. Aan OV-data is gevraagd om deze vooralsnog handmatig aan te vullen aan de hand van de actuele productinformatie op de websites van de vervoerders. De eerste stap is dat overheden nu hun tariefbesluiten en gegevens over producten aanleveren aan OV-data. De vervolgstap is dat vervoerders de tool zelf gaan gebruiken om de database te vullen en bij te houden. In een later stadium dient dit ook automatisch te kunnen vanuit de systemen van de vervoerders, voorwaarde hiervoor is een uniform koppelvlak. De tool wordt in de toekomst uitgebreid met de mogelijkheid voor OV-autoriteiten om wijzigingen in de producten te kunnen controleren. Onze inschatting is dat medio 2021 de gehele dataset aan zowel de kant van de vervoerder als OV-data, is geautomatiseerd. OV-data zal dit gehele proces met de betrokkenen faciliteren.

3.3.3 KAR-Geotool

In de provincies Utrecht, Gelderland, Flevoland en Overijssel worden de VRI's waar openbaar vervoer gebruik van maakt, geregistreerd in de KAR-Geotool. Ondertussen zijn van nagenoeg alle provinciale verkeersregelinstallaties van de provincies Gelderland en Overijssel de KAR-punten geregistreerd. In totaal zijn er ongeveer 500 vri's in de KAR-Geotool ingevoerd. De KAR-Geotool wordt uitgebreid met een overzicht van alle kruispunten waar OV-lijnen gebruik maken van KAR (Korte Afstand Radio) ten behoeve van prioritering. Verwacht wordt dat er medio april 2020 een KPI beschikbaar is die aangeeft wat de status is van de VRI's per wegbeheerder wat betreft KAR-prioriteit.

3.3.4 OverOV

Om ov-autoriteiten en vervoerders te voorzien van historische gegevens over stad- en streekvervoer voor beleidsontwikkeling, -monitoring en -evaluatie doeleinden, verzamelt OV-data deze voor heel Nederland en worden databases opgebouwd voor gebruik op lange termijn. Daarnaast stelt OV-data visualisatie- en/of analysetools beschikbaar om deze historische data inzichtelijk en toegankelijk te maken voor beleidsmedewerkers.

Aanbod	dienstregelingkilometers gepland	uitvoerings- kwaliteit	punctualiteit
	dienstregelinguren gepland		voertuigsnelheid
	ritten gepland		klachten
	dienstregelingkilometers gerealiseerd		wachttijd
	dienstregelinguren gerealiseerd		voertuigverliestijd per vri
	ritten gerealiseerd		CO2 uitstoot per rkm
	vertrekmogelijkheden		overstapkwaliteit
	voertuigkenmerken		zitplaatskans
	haltetoegankelijkheid		regelmaat
efficiëntie	benuttingsgraad	gebruik	reizigerskilometers
	bezettingsgraad		instappers
	reissnelheid tov andere modaliteiten		uitstappers
sociale veiligheid	A, B, C, incidenten		overstappers

Basiselementen dashboard OverOV

Met OverOV dashboards wordt uniforme managementinformatie over het regionaal OV in heel Nederland gerealiseerd (Bus, Tram, Metro). Gedurende 2019 is OverOV beschikbaar gesteld aan alle ov-autoriteiten na afstemming met onze klankbordgroep. Dit geeft hen onder meer inzicht in het maandelijks ov-aanbod en de uitvoeringskwaliteit.

3.3.5 National Access Point (NAP) Multimodale Mobiliteitsdata.

Samen met het NDW (Nationaal Database Wegverkeer) wordt door OV-data onderzocht in hoeverre het mogelijk is de "ladekast" van OV-data te combineren met andere "ladekasten" van wegverkeers-data en andere (multimodale) mobiliteitsdata. Dit als eerste stap in het realiseren van een (functioneel) Landelijk Datawarehouse Mobiliteitsdata. Deze integrerende ontwikkeling past ook in de Europese wens om te komen tot Nationale Acces Points per lidstaat. Het ministerie van IenW heeft in oktober 2019 het NDW aangewezen als "pervoerder" van het National Access Point, met dien verstande dat uitdrukkelijk de samenwerking met o.a. OV-data wordt bestendig en uitgebouwd.

3.4 Vervangingsinvestering Centrale Informatie Server

Er is in 2019 in het OV-managersoverleg een projectplan vastgesteld hoe de huidige ICT-architectuur van OV-data, zonder dat de huidige werkzaamheden hierdoor in gevaar komen (zoals de aansturing DRIS), kan worden vervangen voor een meer eigentijdse architectuur, die recht doet aan de nieuwe eisen die aan OV-data worden gesteld. De in het vastgesteld projectplan gereserveerde vervangingsinvestering (810.000), wordt ingezet voor de ontwikkeling van een nieuw Centraal Informatie Systeem. Dit systeem biedt de komende 10 jaar een goede basis voor de taken van OV-data.

In november zijn de acceptatietesten geweest van de eerste deelopdracht en deze zijn succesvol verlopen, daarop is de tweede deelopdracht gestart.

De planning is voor de eerste deelopdracht ruim overschreden. Oorzaak is dat er in de startfase veel tijd en aandacht is besteed aan de specificatie. Verwacht wordt dat opvolgende deelopdrachten substantieel minder vertragen. In de afgegeven planning is rekening gehouden met enige vertraging, waarmee de verwachting voor de eindoplevering ongewijzigd blijft. Voor de totale doorlooptijd is altijd uitgegaan van 2 jaar. Op basis van de afgegeven planning, inclusief onvoorzienne vertragingen, lijkt afronding binnen 2 jaar realistisch.

3.5 Organisatie van NDOV naar OV-data

3.5.1 Reorganisatie

Met ingang van 1 januari 2019 is het toenmalige projectbureau NDOV onderdeel geworden van Samenwerkingsverband DOVA, onder de noemer OV-data. Bij deze overdracht (vanuit het CROW) is afgesproken dat de migratie van de eerdere NDOV-organisatie naar een samenhangend onderdeel van Samenwerkingsverband DOVA, een looptijd krijgt van twee jaar en dus voor 1 januari 2021 dient te zijn afgerond.

Omwille van de kwaliteit van de medewerkers en de continuïteit van de organisatie, is ervoor gekozen om alle externe medewerkers in de gelegenheid te stellen een vast dienstverband aan te gaan bij het Samenwerkingsverband. In totaal 7 van de 13 medewerkers hebben hiervoor gekozen. Voor de overige 6 medewerkers geldt dat in principe hun huidige functie tussen nu en 1 januari 2021 vacant wordt gesteld.

Uitgangspunt bij de formatie is dat deze geen uitbreiding is ten opzichte van de huidige situatie waarbij sprake is van inhuur. De totale formatie van OV-data blijft 10 fte.

3.5.2 Stuurgroep NDOV

Tot eind 2018 was lenW onderdeel van het samenwerkingsverband NDOV, naast provincies en vervoerregio's. Omdat dit samenwerkingsverband vanaf 1 januari 2019 op is gegaan in de coöperatieve vereniging samenwerkingsverband DOVA en omdat het ministerie geen lid wilde zijn van deze coöperatieve vereniging, is gezocht naar een manier om lenW als opdrachtgever NS én als systeemverantwoordelijke OV, toch nauw betrokken te houden bij het NDOV. Dit heeft de vorm gekregen in een stuurgroep, die tweemaal per jaar vergadert, met DOVA en lenW wisselend als voorzitter en gastheer. Het secretariaat wordt verzorgd door DOVA. CROW-KpVV neemt ook deel aan deze stuurgroep.

4 Jaarrekening

Middelen

Samenwerkingsverband DOVA verkrijgt haar middelen door middel van de bijdragen van de lidorganisaties. In 2019 ging dat nog volgens de oude systematiek van DOVA en NDOV en betrof het een bijdrage naar rato van de BDU-bijdrage 2015 (gelden aan DOVA) en een verdeling op basis van BDU/DRU's en deelname aan het DRIS-beheer (gelden aan NDOV).

Partner	Aandeel kosten BTW		Aandeel kosten BTW		Totaal
	DOVA 2019	(voorschot)	NDOV 2019	(voorschot)	
Provincie Limburg	€ 37.989,00	€ 7.977,69	€ 175.000,00	€ 36.750,00	€ 257.716,69
Provincie Zuid-Holland	€ 51.627,00	€ 10.841,67	€ 198.000,00	€ 41.580,00	€ 302.048,67
Provincie Zeeland	€ 14.611,00	€ 3.068,31	€ 67.000,00	€ 14.070,00	€ 98.749,31
Vervoerregio Amsterdam	€ 204.561,00	€ 42.957,81	€ 608.000,00	€ 127.680,00	€ 983.198,81
Provincie Utrecht	€ 71.109,00	€ 14.932,89	€ 243.000,00	€ 51.030,00	€ 380.071,89
Provincie Overijssel	€ 37.015,00	€ 7.773,15	€ 165.000,00	€ 34.650,00	€ 244.438,15
Provincie Noord-Holland	€ 37.989,00	€ 7.977,69	€ 169.000,00	€ 35.490,00	€ 250.456,69
Provincie Noord-Brabant	€ 75.005,00	€ 15.751,05	€ 311.000,00	€ 65.310,00	€ 467.066,05
Provincie Groningen	€ 35.067,00	€ 7.364,07			€ 42.431,07
Provincie Gelderland	€ 84.746,00	€ 17.796,66	€ 330.000,00	€ 69.300,00	€ 501.842,66
Provincie Friesland	€ 26.300,00	€ 5.523,00	€ 134.000,00	€ 28.140,00	€ 193.963,00
Provincie Flevoland	€ 18.507,00	€ 3.886,47	€ 66.000,00	€ 13.860,00	€ 102.253,47
Provincie Drenthe	€ 15.585,00	€ 3.272,85			€ 18.857,85
OV-Bureau Groningen Drenthe			€ 237.000,00	€ 49.770,00	€ 286.770,00
Metropoolregio Rotterdam Den Haag	€ 264.955,00	€ 55.640,55	€ 516.000,00	€ 108.360,00	€ 944.955,55
Totaal	€ 975.066,00		€ 3.219.000,00		€ 5.074.819,86

Aan de leden wordt een voorschot op de te betalen BTW gevraagd, deze wordt aan het eind van het kalenderjaar volgens de Transparantiemethode met de leden afgerekend. In 2019 was het betaalde voorschot hoger dan de daadwerkelijke BTW, deze gelden zijn begin 2020 teruggestort op de rekeningen van de leden naar rato van hun inbreng. Daarnaast ontvangt DOVA diverse projectbijdragen voor specifieke projecten die zij (mede) namens de leden uitvoert.

Tot 1 januari 2019 trad de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH) namens de deelnemers aan DOVA op bij het aangaan van privaatrechtelijke overeenkomsten en deed zij het financieel beheer. Het opgebouwde vermogen (niet bestede middelen) is begin 2019 overgemaakt naar het Samenwerkingsverband. Aangezien DOVA pas per 1 januari 2019 als zelfstandige organisatie actief is, zijn deze middelen als bate in 2019 opgenomen.

Verantwoordingscyclus

DOVA levert twee keer per jaar (na 4 maanden en na 9 maanden) een rapportage op met daarin de voortgang op de doelstellingen die zijn gedefinieerd in het jaarplan, alsmede een financiële voortgangsrapportage. Deze rapportages worden verstuurd aan het OV-managersoverleg en aan de Algemene Ledenvergadering en is inzichtelijk voor een ieder die dat opvraagt.

Exploitatie

De totale lasten, inclusief aangegane verplichtingen, bedroegen in 2019 k€ 4.961. De directe projectkosten bedroegen k€ 2.421, de personeelskosten, inclusief externe inhuur bedroegen k€ 1.472; de bedrijfskosten bedroegen k€ 460. Tevens bedraagt de afrekening over 2018 van NDOV k€ 608.

De uitgaven worden gedekt door bijdragen van de lidorganisaties, alsmede een enkele projectbijdragen. In totaal is een bedrag van k€ 5.885 beschikbaar. Van deze maximale bijdragen is k€ 924 niet besteed. Dit bedrag zal worden toegevoegd aan de algemene reserve om in het volgende jaar te worden besteed.

Continuïteitsveronderstelling

De jaarrekening is opgesteld op basis van de continuïteitsveronderstelling. De niet bestede gelden van 2019 zullen worden aangewend voor projecten en activiteiten in 2020.

Risico's

Met betrekking tot prijsrisico's, kredietrisico's, marktrisico's en liquiditeitsrisico's kan worden opgemerkt dat deze niet in grote mate aan de orde zijn.

De bijdragen van de lidorganisaties worden jaarlijks vastgesteld op basis van een begroting en deze zijn voor 2020 reeds gegarandeerd (k€ 3.876). Daarnaast betalen de leden nog een totale extra bijdrage van k€ 100 voor het project Informatievoorziening. Ook is met ingang van 2020 voor 3 jaar een overeenkomst gesloten met het ministerie voor Infrastructuur en Waterstaat voor de financiering van het NDOV-project (k€ 80) en een vaste bijdrage voor BISON (k€ 110). De gelden vanuit IPO voor het Programma ZEB (k€ 75) lopen door tot 2021. Tot slot verwachten we nog zo'n k€ 70 aan overige projectgelden in 2020.

Toekomst

In het beleidsplan voor 2020 is een eerste gezamenlijke begroting opgesteld, deze is door de ALV van 26 juni 2019 goedgekeurd. Daarmee is ook een nieuwe verdeelsleutel vastgesteld, die vanaf 2020 voor 5 jaar vaststaat. Wel zal jaarlijks een indexering worden toegepast, gelijk aan de indexering van de MRDH van het voorgaande kalenderjaar.

In deze begroting zijn de kosten geschat op k€ 4.480. Deze kosten worden gedekt door de bijdragen van de lidorganisaties, additionele projectbijdragen en het eigen vermogen (zie onder Risico's).

4.1. Balans

Balans per 31 december 2019 na verwerking exploitatiesaldo

	<u>nr.</u>	<u>31-12-2019</u>
		€
Activa		
Materiële vaste activa	1	17.163
Vorderingen	2	143.749
Liquide middelen	3	2.244.912
Totaal activa		<u>2.405.824</u>
Passiva		
Eigen vermogen	4	923.981
Kortlopende schulden	5	1.481.843
Totaal passiva		<u>2.405.824</u>

4.2. Staat van baten en lasten

Staat van baten en lasten over 2019

	nr.	Realisatie 2019 €	Begroting 2019 €
Baten			
Overheveling reserves 2018	7	656.510	-
Bijdragen lidorganisaties (decentrale overheden)	8	4.194.064	4.193.100
Bijdragen lidorganisaties (vorig boekjaar)	9	689.169	-
Overige baten	10	345.417	348.000
Financiële baten en lasten	11	41	-
Totaal baten		<u>5.885.200</u>	<u>4.541.100</u>
Lasten			
Personele kosten	12	1.471.553	1.403.000
Externe kosten projecten	13	2.421.334	2.858.800
Overige bedrijfskosten	14	460.397	328.000
Eindafrekening NDOV 2018	15	607.936	-
		<u>4.961.219</u>	<u>4.589.800</u>
Resultaat voor belastingen		923.981	(48.700)
Belastingen	16	-	-
Resultaat na belastingen		<u>923.981</u>	<u>(48.700)</u>

4.3. Grondslagen voor de waardering van activa en passiva en de resultaatbepaling

Algemeen

Activiteiten

De Coöperatie Samenwerkingsverband DOVA U.A., statutair gevestigd in Utrecht, ingeschreven bij de KvK onder nummer 72903058 en kantoorhoudend te Kantoorgebouw 'Sijpesteijn', Jaarbeursplein 22 te Utrecht, heeft tot doel:

het faciliteren en ondersteunen van de leden bij collectieve vraagstukken op het gebied van de exploitatie, infrastructuur en services voor reizigers, zoals informatievoorziening over het openbaar vervoer en andere vormen van collectief of individueel vervoer, om zo in de behoeften van haar leden te voorzien door overeenkomsten met hen te sluiten in het bedrijf dat zij te dien einde ten behoeve van haar leden uitoefent. Uiteindelijk doel is te komen tot een beter mobiliteitsbeleid van de leden en het realiseren van een doeltreffend en efficiënt vervoer voor de reiziger.

De coöperatie tracht haar doel onder meer te bereiken door:

- a. het organiseren en faciliteren van zaken als kennisontwikkeling en -borging en ondersteuning bij de voorbereiding en uitvoering van besluitvorming van de leden;
- b. het ten behoeve van de leden verzamelen, borgen van de levering, beheren, standaardiseren, monitoren, verbeteren, integreren en ter beschikking stellen van nationale data en informatie op het gebied van (openbaar) vervoer en andere vormen van collectief vervoer of individueel vervoer;
- c. het volgen en interpreteren van nationale en decentrale ontwikkelingen op het gebied van (openbaar) vervoer en andere vormen van collectief vervoer of individueel vervoer;
- d. het organiseren van onderling overleg tussen de leden en het inrichten en ontplooiën van gemeenschappelijke activiteiten, waaronder begrepen het voorbereiden van overleg en besluitvorming met overheden, vervoersbedrijven, mobiliteitsproviders en consumenten;
- e. het delen en bundelen van kennis en het (doen) aanbieden van producten en diensten die door de leden kunnen worden afgenomen;
- f. alsmede al hetgeen met het vorenstaande verband houdt of daartoe bevorderlijk kan zijn in de ruimste zin des woords.

Vergelijkende cijfers

Als vergelijkende cijfers zijn de cijfers van de begroting 2019 (vastgesteld door de ALV op 19 december 2018), opgenomen. Aangezien 2019 het eerste boekjaar betreft zijn er geen vergelijkende cijfers van het vorig boekjaar bekend. De vergelijkende cijfers zijn, waar dat voor vergelijking noodzakelijk of wenselijk is, aangepast.

Algemene grondslagen voor het opstellen van de jaarrekening

De jaarrekening is opgesteld volgens de bepalingen van titel 9 BW2, Richtlijn voor de Jaarverslaggeving 640 en 620. Deze indeling geeft inzicht in de verschillende activiteiten, overeenkomstig de indeling van de begroting. Er is gebruik gemaakt van de vrijstelling voor het opstellen van een kasstroomoverzicht.

Voor zover niet anders is vermeld, worden activa en passiva opgenomen tegen nominale waarde.

Een actief wordt in de balans opgenomen wanneer het waarschijnlijk is dat de toekomstige economische voordelen ervan naar de onderneming zullen toevloeien en de waarde daarvan betrouwbaar kan worden vastgesteld. Een verplichting wordt in de balans opgenomen wanneer het waarschijnlijk is dat de afwikkeling daarvan gepaard zal gaan met een uitstroom van middelen die economische voordelen in zich bergen en de omvang van het bedrag daarvan betrouwbaar kan worden vastgesteld.

Baten worden in de winst-en-verliesrekening opgenomen wanneer een vermeerdering van het economisch potentieel, samenhangend met een vermeerdering van een actief of een vermindering van een verplichting, heeft plaatsgevonden, waarvan de omvang betrouwbaar kan worden vastgesteld. Lasten worden verwerkt wanneer een vermindering van het economisch potentieel, samenhangend met een vermindering van een actief of een vermeerdering van een verplichting, heeft plaatsgevonden, waarvan de omvang betrouwbaar kan worden vastgesteld.

Indien een transactie ertoe leidt dat nagenoeg alle of alle toekomstige economische voordelen en alle of nagenoeg alle risico's met betrekking tot een actief of verplichting aan een derde zijn overgedragen, wordt het actief of de verplichting niet langer in de balans opgenomen. Verder worden activa en verplichtingen niet meer in de balans opgenomen vanaf het tijdstip waarop niet meer wordt voldaan aan de voorwaarden van waarschijnlijkheid van de toekomstige economische voordelen en/of betrouwbaarheid van de bepaling van de waarde.

De baten en lasten worden toegerekend aan de periode waarop zij betrekking hebben.

De jaarrekening wordt gepresenteerd in euro's, de functionele valuta van de coöperatie.

Gebruik van schattingen

De opstelling van de jaarrekening vereist dat de directie zich oordelen vormt en schattingen en veronderstellingen maakt die van invloed zijn op de toepassing van grondslagen en de gerapporteerde waarde van activa en verplichtingen, en van baten en lasten. De daadwerkelijke uitkomsten kunnen afwijken van deze schattingen. De schattingen en onderliggende veronderstellingen worden voortdurend beoordeeld. Herzieningen van schattingen worden opgenomen in de periode waarin de schatting wordt herzien en in toekomstige perioden waarvoor de herziening gevolgen heeft.

Materiële vaste activa

De materiële vaste activa worden gewaardeerd op verkrijgingsprijs, verminderd met de cumulatieve afschrijvingen en indien van toepassing met bijzondere waardeverminderingen. De afschrijvingen worden gebaseerd op de geschatte economische levensduur en worden berekend op basis van een vast percentage van de verkrijgingsprijs, rekening houdend met een eventuele residuwaarde. Er wordt afgeschreven vanaf het moment van ingebruikneming.

Financiële instrumenten

Financiële instrumenten omvatten debiteuren, overige vorderingen, geldmiddelen, projecttoekenningen, crediteuren en overige te betalen posten.

Financiële instrumenten worden bij de eerste opname verwerkt tegen reële waarde, zijnde de contante waarde van toekomstige kasstromen. Indien instrumenten niet zijn gewaardeerd tegen reële waarde met verwerking van waardeveranderingen in de winst-en-verliesrekening maken eventuele direct toerekenbare transactiekosten deel uit van de eerste waardering.

Na de eerste opname worden financiële instrumenten op de hierna beschreven manier gewaardeerd.

Vorderingen

Vorderingen worden bij eerste verwerking opgenomen tegen reële waarde en vervolgens gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs, welke gelijk is aan de nominale waarde, voor zover nodig onder aftrek van een voorziening voor oninbaarheid.

Kortlopende schulden

Kortlopende schulden worden bij eerste verwerking opgenomen tegen reële waarde en vervolgens gewaardeerd tegen geamortiseerde kostprijs, welke gelijk is aan de nominale waarde. Overlopende passiva worden tegen nominale waarde gewaardeerd.

Eigen vermogen

Algemene reserve

De algemene reserve is het gedeelte van het eigen vermogen waarover de coöperatie zonder belemmering door wettelijke of statutaire bepalingen kan beschikken voor het doel waarvoor de coöperatie is opgericht.

Opbrengsten

De opbrengsten bestaan met name uit toegekende bijdragen welke een structureel karakter hebben. Zij worden toegerekend aan het jaar waarop deze betrekking hebben.

De finale afrekening over enig jaar zal worden gebaseerd op de gewaarmerkte jaarrekening en jaarrapportage van de activiteiten. Het resultaat van de coöperatie zal worden verrekend met de algemene reserve.

Directe projectkosten

De directe projectkosten zijn de voor projecten gemaakte kosten, inclusief de aan de projecten toegerekende kosten voor ondersteuning.

Projecttoekenningen

De projecttoekenningen worden verantwoord in het jaar waarin zij toegekend zijn aan derden.

Vrijval bij afrekening projecten

De vrijval is het gevolg van een lagere eindafrekening bij afronding van projecten of het in het geheel niet doorgaan van projecten. De vrijval komt ten gunste van het jaar waarin de eindafrekening plaatsvindt.

Specifieke waarderingsgrondslagen voor de bepaling van het resultaat

Pensioenen en andere lange termijn-personeelsbeloningen

Ten behoeve van het personeel is een pensioenregeling getroffen bij het ABP. Hoewel inhoudelijk sprake is van een toegezegde-pensioenregeling, vindt verwerking in de jaarrekening plaats als toegezegde-bijdrageregeling. Een en ander is in overeenstemming met de door de Raad voor de Jaarverslaggeving geboden vrijstelling voor kleine rechtspersonen. Als gevolg van de verwerking als toegezegde-bijdrageregeling komen niet alle risico's verbonden aan de pensioenregeling tot uitdrukking in de jaarrekening.

Belastingen

Belastingen omvatten de over de verslagperiode verschuldigde en verrekenbare winstbelastingen. De belastingen worden in de winst-en-verliesrekening opgenomen. De belastbare winst wordt bepaald als de baten niet zijnde de ontvangen en toegekende subsidies onder aftrek van de kosten die niet gedekt zijn door de ontvangen subsidies.

Het bestuur en directie van de coöperatie is van mening dat DOVA vrijgesteld is van de plicht tot het betalen van vennootschapsbelasting. Zij doet daarbij een beroep op de uitzonderingsbepalingen zoals omschreven in artikel 8f 1 a en b van de Wet op de vennootschapsbelasting 1969 (Wet Vpb), alsmede op de vrijstelling zoals bedoeld in artikel 8f, lid 1, onder c van de Wet Vpb, waar gesproken wordt over een samenwerkingsverband tussen publiekrechtelijke rechtspersonen. Voor toepassing van de Vpb-samenwerkingsvrijstelling geldt een drietal cumulatieve voorwaarden, waaraan DOVA meent te voldoen.

4.4. Toelichting op de balans

4.4.1. Materiële vaste activa

	<u>2019</u>
	€
Aanschafwaarde	
Stand per 1 januari	-
Investerings	20.901
Desinvesteringen	-
Stand per 31 december	<u>20.901</u>
Cumulatieve afschrijving	
Stand per 1 januari	-
Afschrijvingen	(3.738)
Afschrijvingen desinvesteringen	-
Stand per 31 december	<u>(3.738)</u>
Aanschafwaarde	20.901
Cumulatieve afschrijving	(3.738)
Stand per 31 december	<u>17.163</u>

De hardware wordt in 3 jaar afgeschreven.

4.4.2. Vorderingen

	<u>31-12-2019</u>
	€
Debiteuren	63.976
Vooruitbetaalde bedragen	62.890
Overige vorderingen	16.883
	<hr/>
Totaal vorderingen	<u><u>143.749</u></u>

Alle vorderingen hebben een looptijd korter dan 1 jaar.

De debiteuren bestaan uit de gefactureerde projectbijdragen welke in 2020 zullen worden ontvangen.

De vooruitbetaalde bedragen betreffen in december betaalde kosten voor o.a. abonnementen en onderhoudscontracten met betrekking tot 2020.

De overige vorderingen betreft de te verrekenen btw met betrekking tot de vooruitbetaalde kosten voor 2020.

4.4.3. Liquide middelen

	<u>31-12-2019</u>
	€
Rabobank; rekening courant	1.094.912
Rabobank; spaarrekening	1.150.000
	<hr/>
Totaal liquide middelen	<u><u>2.244.912</u></u>

De liquide middelen staan ter vrije beschikking van de coöperatie.

4.4.4. Eigen vermogen

Het eigen vermogen bestaat uit de algemene reserve. Deze reserve is vrij besteedbaar binnen de statutaire doelstellingen van de coöperatie.

Het verloop van de algemene reserve is als volgt:

	<u>2019</u>
	€
Algemene reserve per 1 januari	-
Onverdeeld exploitatiesaldo	923.981
	<hr/>
Algemene reserve per 31 december	<u><u>923.981</u></u>

De algemene reserve wordt onder meer aangehouden voor het opvangen van risico's. Met de huidige reserve wordt een weerstandsvermogen opgebouwd.

4.4.5. Kortlopende schulden

	<u>31-12-2019</u>
	€
Crediteuren	194.440
Nog te ontvangen facturen	109.201
Terug te betalen btw voorschotten	229.218
Vooruit ontvangen bedragen	852.097
Loonheffing en premies sociale verzekeringen	61.994
Reservering vakantiedagen	34.893
	<hr/>
Totaal kortlopende schulden	<u><u>1.481.843</u></u>

De kortlopende schulden hebben allen een looptijd korter dan 1 jaar.

De crediteuren en nog te ontvangen facturen hebben betrekking op project- en bedrijfskosten.

De terug te betalen btw voorschotten betreffen de teveel ontvangen voorschotten van de lidorganisaties ter dekking van de betaalde btw. Het teveel ontvangen aan voorschotten zal in 2020 worden terug betaald aan de lidorganisaties.

Eind december zijn de facturen voor de bijdragen 2020 verstuurd aan de lidorganisaties. Enkele facturen zijn in 2019 reeds betaald en deze bedragen zijn als vooruitontvangen bedragen opgenomen.

4.4.6. Niet in de balans opgenomen verplichtingen en vorderingen

Huurovereenkomst Jaarbeursplein, te Utrecht

Vanaf 1 januari 2019 heeft de coöperatie een onderhuurovereenkomst gesloten met CROW voor de huur van werkruimte in Kantoorgebouw 'Sijpesteijn' Jaarbeursplein 22 te Utrecht.

De overeenkomst is aangegaan 'voor de bepaalde tijd van 1 jaar en 7 maanden en eindigt derhalve van rechtswege zonder dat opzegging is vereist op 31 juli 2020, tenzij CROW schriftelijk minimaal 6 maanden voorafgaand aan de einddatum van deze onderhuurovereenkomst aan Onderhuurder kenbaar maakt dat deze onderhuurovereenkomst met 5 maanden verlengd wordt. Indien deze onderhuurovereenkomst met 5 maanden verlengd wordt, dan eindigt deze onderhuurovereenkomst derhalve van rechtswege op 31 december 2020, tenzij partijen minimaal zes maanden voorafgaand aan de einddatum anders overeenkomen.'

Inmiddels is de Onderhuurovereenkomst verlengd tot 31 december 2021 en geldt een opzegtermijn van 6 maanden.

De huurprijs bedraagt circa € 100.000 per jaar.

4.5 Toelichting op de staat van baten en lasten

Baten

4.5.1. Overheveling reserves 2018

Van de MRDH is het resterend budget uit 2018 van de programma's behorende bij DOVA ontvangen.

4.5.2. Bijdragen lidorganisaties

De lidorganisaties dragen jaarlijks bij aan het programma van Samenwerkingsverband DOVA, gebaseerd op een vooraf vastgestelde verdeelsleutel (zie ook pagina 5, onder het kopje middelen). De bijdragen worden in bijlage 1 op pagina 34 nader gespecificeerd.

9. Bijdragen lidorganisaties voorgaande jaren

		Bijdrage 2019 €	Begroting 2019 €
Provincie Noord-Brabant	NDOV 2017	353.169	-
Provincie Noord-Brabant	NDOV 2018	336.000	-
		<u>689.169</u>	<u>-</u>

De provincie Noord-Brabant heeft vooruitlopend op de verzelfstandiging van DOVA de bijdragen 2017 en 2018 niet overgemaakt in 2017 en 2018. In 2019 zijn deze bijdragen alsnog verstrekt aan DOVA. Dit ter dekking van de afrekening 2018 van CROW-NDOV.

4.5.3. Overige baten

De overige baten bestaan uit projectbijdragen van diverse organisaties.

	Realisatie	Begroting
	2019	2019
	€	€
Bijdrage IenW NDOV-project		100.000
IenW - KPI's	60.000	-
IenW- Kwaliteit brondata	60.000	-
Bijdrage BISON flexvervoer	20.000	20.000
Bijdrage BISON stationstopologie	30.388	50.000
Bijdrage Prorail stationstopologie	-	78.000
Bijdrage Europese subsidie NeTEX	-	100.000
Interprovinciaal overleg - ZEB 2019	65.000	-
Bijdragen CROW t.b.v. projecten	14.133	-
IenW - BOS	31.853	-
IenW - Convenant Sociale Veiligheid	29.843	-
Provincie Overijssel – extra bijdrage KAR GeoTool	34.200	-
Totaal baten	<u>345.417</u>	<u>348.000</u>

De bijdragen IenW – KPI's en IenW – kwaliteit brondata vormen gezamenlijk in feite de begrote bijdrage IenW NDOV-project.

De bijdrage Prorail stationstopologie is komen te vervallen omdat Prorail dit zelf heeft opgepakt. Er staan dus ook geen kosten tegenover.

De bijdrage Europese subsidie NeTEX moeten we nog ontvangen, deze wordt in de komende jaren uitgekeerd.

De bijdragen CROW hebben betrekking op de projecten 'Deelfietsdashboard', 'Veilig stallen' en 'Beheer TCO-model 2019'. Dit zijn projecten van lidorganisaties uitgevoerd door CROW, waaraan OV-data in 2019 nog ondersteuning bood.

De provincie Overijssel heeft OV-data gevraagd om een extra inspanning te verrichten m.b.t. KAR GeoTool. (Dit is een project dat DOVA voor alle lidorganisaties uitvoert.) De extra uren zijn in rekening gebracht bij de provincie.

4.5.4. Financiële baten en lasten

De financiële baten en lasten bestaan uit het renteresultaat en incidentele baten en lasten.

Lasten

4.5.5. Personele kosten

	Realisatie	Begroting
	2019	2019
	€	€
Personeelskosten intern:		
Salariskosten	697.403	
Sociale lasten	102.089	
Pensioenlasten	106.703	
Overige personele kosten	50.929	
Totaal personeelskosten intern	957.124	884.000
Inhuur / detachering		
OV - Basis	47.650	35.000
OV - Netwerk	180.939	137.000
OV - Data	285.840	347.000
<i>Totaal personele kosten</i>	<u>1.471.553</u>	<u>1.403.000</u>

De personeelskosten betreffen kosten van medewerkers van het bureau alsmede kosten van medewerkers die werkzaam zijn voor de thema's en de bijbehorende projecten.

De coöperatie heeft per 31 december 2019 14 medewerkers (12,4 fte) in dienst (2018: nihil).

De inhuur van OV-Basis en OV-netwerk betreft grotendeels medewerkers die al langere tijd voor DOVA werkzaam waren, maar tot april (en in een geval tot juni) nog gedetacheerd waren bij DOVA via een van de moederorganisaties. De inhuur van OV-data is lager uitgevallen, omdat medewerkers sneller in dienst zijn gekomen dan voorzien.

Toelichting bij het samenstellen van de WNT-verantwoording

Er is geen wettelijke plicht voor het samenstellen van een WNT-verantwoording. De directeur/bestuurder heeft er voor gekozen om deze gegevens op vrijwillige basis te publiceren in dit jaarverslag. Bij de samenstelling van de in deze paragraaf opgenomen verantwoording uit hoofde van de WNT zijn de Beleidsregels inzake de toepassing van de Wet normering topinkomens met ingang van 1 januari 2019 (d.d. 19 november 2018) van het Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties als uitgangspunt gehanteerd.

Het gehanteerde bezoldigingsmaximum in 2019 voor DOVA bedraagt € 194.000. Het weergegeven toepasselijk WNT-maximum per persoon of functie is berekend naar rato van de omvang (en voor topfunctionarissen tevens de duur) van het dienstverband, waarbij voor de berekening de omvang van het dienstverband nooit groter kan zijn dan 1,0 fte.

Er zijn geen functionarissen die de norm overschrijden.

Bedragen * € 1	J. van Selm	J. van Selm
Functiegegevens	Directeur/Bestuurder	Directeur/Bestuurder
Aanvang en einde functievervulling in 2019	01-01 / 31-03	01-04 / 31-12
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1,0	1,0
Dienstbetrekking?	nee	ja
Bezoldiging		
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	37.350	84.007
Beloningen betaalbaar op termijn	-	-
<i>Subtotaal</i>	37.350	84.007
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	48.500	145.500
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	n.v.t.	n.v.t.
Totale bezoldiging	<u>37.350</u>	<u>84.007</u>
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.

4.5.6. Projectkosten

	Realisatie	Begroting
	2019	2019
	€	€
Onwikkelkosten OV-data	374.025	748.500
Beheerkosten OV-data	1.759.020	1.854.500
Projectkosten OV-netwerk	198.289	255.800
Onvoorzien	90.000	-
<i>Totaal projectkosten</i>	<u>2.421.334</u>	<u>2.858.800</u>

Deze projectkosten worden in bijlage 2 op pagina 35-36 nader gespecificeerd.

4.5.7. Overige bedrijfskosten

	Realisatie	Begroting
	2019	2019
	€	€
Inhuur externe expertise PIOFAH	89.312	90.000
ICT - kosten	27.050	19.000
Huur en facilitaire kosten	130.149	145.000
Huur en facilitaire kosten, afrekening 2018	126.169	-
ISO certificering en AVG	16.036	10.000
Bijdrage Congres OV-Campus	53.174	45.000
Website en communicatie	12.280	12.000
Overige kosten	6.227	7.000
Totaal overige bedrijfskosten	<u>460.397</u>	<u>328.000</u>

De overige bedrijfskosten zijn hoger dan begroot. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de afrekening 2018 van de huur en facilitaire kosten. Deze afrekening van CROW kwam te laat om nog te kunnen worden meegenomen in de afrekening 2018 van de MRDH met betrekking tot DOVA. Daar staat weer tegenover dat de huurkosten van 2019 lager uitvielen dan begroot, mede door een verlaging van de huur halverwege 2019.

Ook de ICT-kosten vielen hoger uit: dit komt grotendeels door de extra kosten voor laptops en beeldschermen, alsmede de licenties voor software, vanwege het in dienst nemen van medewerkers. Ook is DOVA overgestapt op een andere ICT-partner, hetgeen extra opstartkosten met zich meebracht.

Omdat er een extra audit moest worden gehouden, vielen de kosten voor ISO iets hoger uit dan voorzien. De bijdrage aan het congres was ook hoger dan begroot, dit had te maken met extra kosten voor de 'kennismarkt' die niet voorzien waren.

4.5.8. Eindafrekening NDOV 2018

In 2019 is de eindafrekening NDOV 2018 ontvangen. Deze kosten worden ruimschoots gedekt door de nabetaaling van de provincie Noord-Brabant (bijdragen 2017 en 2018).

4.5.9. Belastingen resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening

Bestuur en directie van de coöperatie is van mening dat Samenwerkingsverband DOVA vrijgesteld is van de plicht tot het betalen van vennootschapsbelasting. (Zie ook de toelichting op p. 24, onder het kopje Belastingen). Met de Belastingdienst is afgesproken dat er (jaarlijks) wel aangifte moet worden gedaan, waarbij de coöperatie vervolgens een beroep kan doen op vrijstelling van deze belastingplicht.

Bijlage 1 : Bijdragen lidorganisaties 2019

		Bijdrage 2019 €	Begroting 2019 €
Bijdrage lidorganisaties (huidig boekjaar)			
Vervoerregio Amsterdam	NDOV	608.000	608.000
Vervoerregio Amsterdam	DOVA	204.561	204.561
Provincie Utrecht	NDOV	243.000	243.000
Provincie Utrecht	DOVA	71.109	71.109
Provincie Zeeland	NDOV	67.000	67.000
Provincie Zeeland	DOVA	14.611	14.611
Provincie Limburg	NDOV	175.000	175.000
Provincie Limburg	DOVA	37.989	37.989
Provincie Groningen	DOVA	35.067	35.067
Provincie Gelderland	DOVA	84.746	84.746
Provincie Gelderland	NDOV	330.000	330.000
Provincie Drenthe	DOVA	15.585	15.585
Provincie Overijssel	NDOV	165.000	165.000
Provincie Overijssel	DOVA	37.013	37.013
OV Bureau Groningen Drenthe	DOVA	237.000	237.000
Provincie Noord-Holland	NDOV	169.000	169.000
Provincie Noord-Holland	DOVA	37.989	37.989
Metreopoolregio Rotterdam Den Haag	NDOV	516.000	516.000
Metreopoolregio Rotterdam Den Haag	DOVA	264.955	264.955
Provincie Flevoland	NDOV	66.000	66.000
Provincie Flevoland	DOVA	18.507	18.507
Provincie Noord-Brabant	NDOV	311.000	311.000
Provincie Noord-Brabant	DOVA	75.005	75.005
Provincie Zuid Holland	NDOV	198.000	198.000
Provincie Zuid Holland	DOVA	51.627	51.627
Provincie Friesland	DOVA	26.300	26.300
Provincie Friesland	NDOV	134.000	134.000
		<u>4.194.064</u>	<u>4.194.064</u>

Bijlage 2 : Specificatie externe kosten projecten

	Realisatie	Begroting
	2019	2019
	€	€
Ontwikkelkosten OV-data		
Flex-vervoer	49.658	59.000
Stationstopologie	28.933	131.000
BOS	10.328	38.500
Nieuwe ICT architectuur	131.881	406.000
OverOV - dashboards vervoerprestatie	153.227	114.000
Totaal Ontwikkelkosten OV-data	374.025	748.500
Beheerkosten OV-data		
<i>Reisinformatie</i>		
Kwaliteitsverbetering	405.455	412.250
Haltedata	78.237	67.500
Reisinformatie bij verstoringen	81.411	31.000
BISON	8.978	142.000
Informatieplatforms DRIS	245.699	229.750
Ketenbeheer DRIS-systemen opdrachtgevers	588.524	604.750
Ketenbeheer DRIS-systemen feedback reizigers	28.942	34.750
	1.437.244	1.522.000
<i>Doorstroming</i>		
KAR	67.426	91.500
<i>Sociale veiligheid</i>		
TRIAS	175.851	162.500
<i>OverOV</i>		
Beheer Data - overOV	78.498	78.500
Totaal Beheerkosten OV-data	1.759.020	1.854.500

De kosten voor stationstopologie zijn veel lager dan begroot. Dit is deels omdat het project vertraging heeft opgelopen. In 2020 wordt dit weer opgepakt. Daarnaast waren meer werkzaamheden gepland voor OV-data, te bekostigen door ProRail. Maar ProRail heeft die werkzaamheden zelf ter hand genomen.

Ook de ontwikkeling van de nieuwe ICT-architectuur gaat langzamer dan gedacht. Dit betekent dat dit project een langere doorlooptijd heeft dan gedacht en vermoedelijk pas in 2021 is afgerond.

Reisinformatie bij verstoringen kreeg een slecht cijfer in de OV-Klantenbarometer van 2018. Dit heeft geresulteerd in extra capaciteit op dit project en dus hogere kosten.

De kosten voor BISON zijn veel lager dan begroot. Dit betreft de bijdrage van de lidorganisaties aan BISON (123.000 euro), die normaliter via OV-data aan BISON (tot 1 januari 2020 ondergebracht bij Connekt) werd overgemaakt. Maar in 2019 is deze bijdrage niet gefactureerd door BISON, aangezien BISON nog voldoende reserves had.

	Realisatie 2019 €	Begroting 2019 €
Projectkosten OV-netwerk		
Informatievoorziening	64.830	100.000
Beslissingsondersteunend systeem (BOS)	33.475	60.000
Ondersteuning consumentenoverleggen	12.888	25.800
Onderzoeken TU Delft	37.500	17.500
Toekomst LTK en ontwikkeling productenpalet	9.900	25.000
Herijking wegingsfactoren indices	12.325	17.500
Bijdrage toekomstbeeld OV (Convenant) Sociale veiligheid	27.369	10.000
Totaal projectkosten OV-netwerk	<u>198.289</u>	<u>255.800</u>
Onvoorzien		
Bijdrage DOVA aan CROW-project Richtlijn OV-voorzieningen	20.000	-
Bijdrage DOVA aan CROW-project Deur tot Deur	70.000	-
Totaal Onvoorzien	<u>90.000</u>	<u>-</u>
Totaal projectkosten	<u>2.421.334</u>	<u>2.858.800</u>

Een deel van de kosten van het project Informatievoorziening worden pas in 2020 gefactureerd, waardoor de kosten in 2019 lager zijn uitgevallen dan voorzien.

Het project Beslissingsondersteunend systeem is halverwege 2019 overgedragen aan OV-data (beheer), waardoor de kosten voor OV-netwerk lager zijn.

Het onderzoek ontwikkeling productenpalet is pas eind 2019 opgestart. Deze kosten schuiven dus door naar 2020.

Met de TU Delft is een intensievere samenwerking ontstaan, die in 2018, bij het maken van de begroting, nog niet voorzien was. Dit heeft tot hogere kosten geleid.

In 2019 is veel werk gaan zitten in het opzetten van het Convenant Sociale Veiligheid. Dat was niet voorzien. Anderzijds draagt lenW ook bij aan dit project (zie Overige baten, op p. 30).

De bijdragen genoemd bij 'Onvoorzien' zijn tot stand gekomen na een besluit hierover van het OV-managers-overleg in de loop van 2019. Derhalve waren deze uitgaven nog niet voorzien bij het opstellen van de begroting.

4.6 Overige gegevens

Statutaire regeling winstbestemming

De algemene ledenvergadering van 8 juli 2020 bepaalt de bestemming van het resultaat.

Bestemming van het positieve saldo van 2019

De directie stelt voor om het positieve exploitatiesaldo over 2019 te verrekenen met de algemene reserve. Vooruitlopend op de vaststelling door de Algemene Vergadering is dit voorstel reeds in de jaarrekening verwerkt.

Gebeurtenissen na balansdatum

Covid-19

Op het moment van het opstellen van deze jaarrekening is het COVID-19 virus in Nederland en zijn er door de overheid maatregelen getroffen die veel impact hebben op de bevolking en alle publieke en private ondernemingen.

Naar verwachting zal de continuïteit van de activiteiten van DOVA hierdoor niet in gevaar komen.

Controleverklaring van de onafhankelijk accountant

Volgt na controle en vaststelling.