

JAARSTUKKEN 2024

JAARVERSLAG 2024	5
JAARREKENING 2024	38
OVERIGE GEGEVENS	61
BIJLAGEN	68

INLEIDING

In de jaarstukken 2024 legt het dagelijks bestuur van het OV-bureau Groningen-Drenthe verantwoording af aan het algemeen bestuur, de gemeenteraad van Groningen, provinciale staten van Groningen en Drenthe en aan alle inwoners van Groningen en Drenthe over de realisatie van het afgesproken beleid en over de financiële resultaten. Hierbij worden de verschillen toegelicht ten opzichte van de begroting 2024.

LEESWIJZER

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

In hoofdstuk 2.1 Programmaverantwoording wordt de realisatie per doelstelling voor 2024 weergegeven. Bij het OV-bureau hebben we één programma, namelijk: De reiziger centraal. Daarna volgen de indicatoren met een toelichting in hoofdstuk 2.2.

De verplichte paragrafen zijn hier opgenomen onder hoofdstuk 2.3. Daarna volgt een toelichting op de overhead en de algemene dekkingsmiddelen.

De jaarrekening, de diverse toelichtingen en de bijbehorende verplichte onderdelen vanuit het BBV zijn vermeld in hoofdstuk 3. Eveneens is in dit hoofdstuk de financiële realisatie weergegeven en worden de verschillen ten opzichte van de begroting nader toegelicht. Verder is in dit hoofdstuk de SiSa-bijlage vermeld. Ook de rechtmatigheidsverantwoording van het dagelijks bestuur is opgenomen in hoofdstuk 3.

Onder de overige gegevens zijn het voorstel tot resultaatbestemming en de controleverklaring van de onafhankelijke accountant opgenomen.

In 2024 stond het openbaar vervoer in Groningen en Drenthe voor diverse uitdagingen. Veel aandacht ging er naar het terugdringen van de rituitval. Deze rituitval werd vooral veroorzaakt door een tekort aan personeel en materieel (bussen). Dit leidde tot flinke hinder voor de reizigers en had een negatieve impact op de betrouwbaarheid van de dienstregeling.

De aanpak van de Ring Zuid in Groningen was in het eerste halfjaar van 2024 de grootste uitdaging. De werkzaamheden veroorzaakten vertragingen en omleidingen. Door extra minuten in de dienstregeling op te nemen en de reiziger tijdig te informeren, is geprobeerd de overlast zoveel mogelijk te beperken. Ongeveer 10% van de automobilisten stapte over naar het OV.

Er stroomden nieuwe elektrische bussen in en er was de opening van de (uitgebreide) busstalling aan de Peizerweg in Groningen. Deze, in Europa toonaangevende stalling met laadinfrastructuur biedt ruimte aan 160 tot 180 elektrische bussen, een hele belangrijke stap in de verduurzaming en modernisering van het openbaar vervoer in de regio.

Steeds meer mensen reisden met de bus; het aantal incheckers steeg met 13% ten opzichte van 2023. Het gemak van betalen met de bankpas heeft hier ongetwijfeld aan bijgedragen.

Financieel gezien sluit 2024 af met een negatief resultaat van € 0,59 miljoen. Dit lagere resultaat dan begroot komt grotendeels door het moeten uitstellen van subsidiebatzen van 2024 naar de jaren 2025 tot en met 2027 en zullen dus in die jaren een voordeel opleveren.

Hier tegen over staat een voordeel door het (ongewilde) effect van de rituitval; niet gereden ritten worden niet aan vervoerder Qbuzz betaald.

Samenvattend was 2024 een jaar met problemen maar ook positieve ontwikkelingen. Vanuit het OV-bureau blijven we ons, ook in 2025, volop inzetten voor betrouwbaar, toegankelijk en duurzaam openbaar vervoer in Groningen en Drenthe.

The background is a solid yellow color. It features several white geometric lines that form large, stylized shapes. On the left, there are two large, overlapping circular arcs. In the center, there are two vertical parallel lines. On the right, there is a large, stylized 'S' shape formed by a series of connected line segments, including a horizontal line at the top, a diagonal line, and a horizontal line at the bottom, with curved segments connecting them.

JAARVERSLAG 2024



Het jaarverslag bestaat uit een aantal onderdelen. Als eerste is de programmaverantwoording opgenomen, die is verdeeld in vier onderdelen. De beschrijving geeft per onderdeel eerst de gestelde doelen aan zoals eerder opgenomen in de begroting 2024 en vervolgens de realisatie per onderdeel op hoofdlijnen. De programmaverantwoording eindigt met een overzicht van de baten en lasten. Voor de toelichting op de baten en lasten in verhouding tot de begroting, verwijzen we naar hoofdstuk 3.3.

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

2.1 PROGRAMMAVERANTWOORDING

Het nakomen van deze ambities doen we met één programma; ‘de reiziger centraal’. De uitwerking van dit programma is verdeeld in de volgende vier onderdelen, die tevens ook de organisatieteams zijn, te weten; Ontwikkeling, Concessiemanagement, Marktbewerking & communicatie en Bedrijfsvoering. Deze tezamen streven de in de begroting opgenomen organisatiedoelstellingen na:

HERSTEL VAN REIZIGERSAANTALLEN EN REIZIGERSKILOMETERS

- Bestaande reizigers weer meer laten reizen
- Aantrekken nieuwe reizigers
- OV veilig en aantrekkelijk houden
- Implementeren merkessentie

HET ZOVEEL MOGELIJK IN STAND HOUDEN VAN HET OV-NETWERK

- Bereikbaar houden en ontsluiten landelijk en stedelijk gebied
- Doorontwikkeling hubs en verdere verknoping modaliteiten
- Operationeel perfecte uitvoering

BEHOUDEN VAN EEN FINANCIIEEL DEKKENDE EXPLOITATIE VAN DE CONCESSIE

- Conservatief begroten
- Tussentijds financieel bijsturen waar nodig
- Betalen voor wat er rijdt, data-gestuurd afrekenen
- Juridische handelen naar de mogelijkheden

CONTINUERING VAN HET VERDUURZAMINGSPROCES WAAR MOGELIJK

- Instroom extra ZE-bussen, zonder extra meerkostenTussentijds financieel bijsturen waar nodig
- In gebruik nemen nieuwe stalling Peizerweg
- Implementatie van de Buca ZE (148 nieuwe ZE bussen en bijbehorende laadinfrastructuur)
- Concretiseren lange termijn doel van 100% emissievrije concessie

Hierna wordt bij elk doel een toelichting gegeven over de gestelde doelen. Waarbij aangegeven wordt of we de gestelde doelen hebben behaald en of we hebben gedaan wat we wilden doen.

In paragraaf 2.1.5 wordt aangegeven wat de baten en lasten zijn geweest over 2024. En toelichting op deze gerealiseerde baten en lasten ten opzichte van de begroting wordt is opgenomen in hoofdstuk 3.3.

2.1.1 HERSTEL VAN REIZIGERSAANTALLEN EN REIZIGERSKILOMETERS

CIJFERS REIZIGERSKILOMETERS

In 2024 is het aantal reizigers en het aantal reizigerskilometers toegenomen ten opzichte van 2022 en 2023. De doelstelling van 259,95 miljoen reizigerskilometers in 2024 is met 262,6 miljoen reizigerskilometers gehaald. Met een groei van 12% ten opzichte van het aantal reizigerskilometers 2022 is een flinke stap gezet in de verdere groei van het busvervoer in Groningen en Drenthe naar het niveau van vóór corona (2019). Het niveau van pre-corona is echter nog niet bereikt. Met de 262,5 miljoen reizigerskilometers zitten we in 2024 op 88,9% van de reizigerskilometers die in 2019 werden gerealiseerd (295,4 miljoen). Overigens moet daarbij wel worden bedacht dat de mobiliteitsbehoefte van reizigers de afgelopen jaren sterk is veranderd. Thuiswerken en de mogelijkheid om ook digitaal en op andere locaties colleges te kunnen volgen zorgen voor minder reizigers op doordeweekse dagen. In de weekenden echter ligt het gebruik van het busvervoer fors hoger dan vóór corona.

RITUITVAL

Een belangrijke voorwaarde voor aantrekkelijk openbaar vervoer is dat de betrouwbaarheid op orde is. Met andere woorden de reiziger moet erop kunnen vertrouwen dat met grote mate van zekerheid de bus volgens dienstregeling rijdt. In 2023 was dit vanwege personeelstekorten en materieelissues zeker niet het geval en daarom heeft het OV-bureau Qbuzz hiervoor in gebreke gesteld. Op straffe van een boete moesten zij per 1 april 2024 de rituitval teruggebracht hebben tot 0,2% (geheel uitgevallen ritten ten opzichte van het aantal geplande ritten).

Omdat Qbuzz in 2024 geen enkele maand de vereiste norm heeft gehaald (0,2%) is aan Qbuzz voor de maanden april t/m augustus een boete opgelegd van totaal € 131.500 en voor de maanden september t/m december een boete van € 99.500. De ingebrekestelling blijft ook in 2025 van kracht tot Qbuzz de rituitval voor minimaal een maand onder de gestelde norm heeft uitgevoerd.

Ondanks het feit dat de rituitval in 2024 niet onder de gestelde norm uitkwam, was de rituitval wel fors minder dan in 2023. En als de situatie in het gebied Groningen/Drenthe wordt vergeleken met de rest van de vervoersgebieden in Nederland, dan blijkt dat onze regio één van de gebieden is waar de minste rituitval plaats vindt. Elders wordt de dienstregeling afgeschaald om de betrouwbaarheid te verbeteren, in Groningen/Drenthe is daar geen sprake van geweest. Sterker nog, voor 2025 wordt de dienstregeling vanwege aantrekkende reizigersaantallen uitgebreid. Uiteraard zal daarbij voortdurend de focus zijn op een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling.

REIZIGERSINFORMATIE

Om reisinformatie op een nog passendere manier te ontsluiten, is de overstap gemaakt van X naar Whatsapp. Reizigers kunnen zich aanmelden voor een Whatsappgroep, waarin ze voor hen relevante updates krijgen van reisinformatie.

Op het gebied van prijspromoties, onderdeel van de activatiecampagnes, heeft de focus gelegen op de doorlopende campagne van Broezz'n (weekend en vakanties) en op de gezamenlijke Operatie Ring Zuid (ORZ)-campagne met Groningen Bereikbaar en Arriva.

Ook hebben we activatiecampagnes gevoerd op OVpay, HOV-lijnen en de n8bus (nachtbus). In mei zijn we, samen met Arriva, gestart met de OVpay-campagne met de slogan: geen poespas wel pinpas. Deze campagne is in het najaar herhaald. Vanaf mei hebben we ook de hoogwaardige OV-lijnen onder de aandacht gebracht met een campagne genaamd 'beste uit de bus'. In de zomerperiode en in oktober hebben we de N8bus gepromoot, een samenwerking vanuit verkeersveiligheid met de provincies Groningen en Drenthe.

Naast activatiecampagnes hebben we ook gewerkt aan het imago van de bus. We hebben het merk BUS Groningen Drenthe gelanceerd, om zo met het merk beter aan te sluiten bij mensen die nog niet bekend zijn met de bus. We intensiveren onze online inzet en waren meer zichtbaar op straat door met BUS aanwezig te zijn bij evenementen (denk aan Koningsdag, TT, Roze Zaterdag, Let's Gro en kerstmarkten) en bussen te wrappen in thema-stickers.

We hebben een reeks filmpjes gemaakt en gepromoot die uitleggen hoe het ov precies werkt. Verder brengen we interessante reizigers- en chauffeursverhalen onder de aandacht. Daarnaast versterken we het imago door te werken aan de vijf ambities: beschikbaar, vertrouwd, tijd, comfort en duurzaamheid.

In de tweede helft van 2024 ontwikkelden we, in samenwerking met marketing Groningen en marketing Drenthe, een nieuwe campagne voor de toerist/recreant met interessante locaties langs busroutes. Deze campagne, genaamd de Lijngids, zal in mei 2025 gelanceerd worden. Dit wordt reeds getest door middel van content via onze socials.

In december hebben we een ontspannen sfeer gecreëerd rond de bus door middel van de warme decembermaand campagne. Er reden verschillende december-bussen rond en hebben we online afgeteld naar het nieuwe jaar met elke dag een interessante post op onze socials.

2.1.2 HET ZOVEEL MOGELIJK IN STAND HOUDEN VAN HET OV-NETWERK

De dienstregeling van 2024 is zo goed als vergelijkbaar met 2023 en in lijn met de het beleid zoals geformuleerd in de Omgevingsvisies van de provincies Groningen en Drenthe en de Mobiliteitsvisie van de gemeente Groningen.

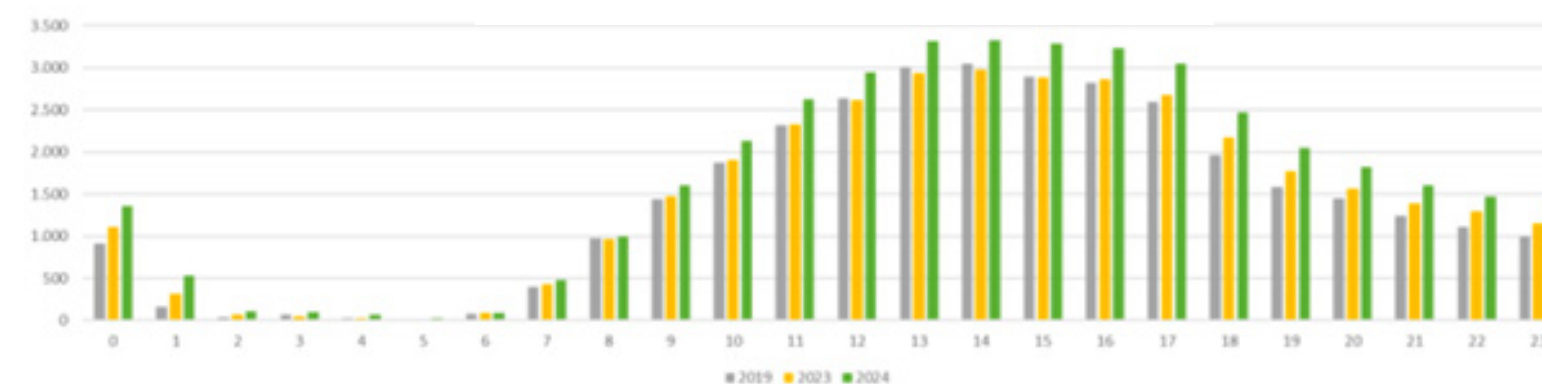
Op dit moment rijden er minder bussen dan in 2019 (ongeveer 5%), maar het aanbod sluit toch goed aan bij de vraag vanuit reizigers. Dit kan omdat woon-werkverkeer is afgenomen door het meer thuiswerken en woon-studie verkeer is afgenomen door het online college volgen. Dit levert een lagere (ochtend)spitspiek op waardoor het vervoer ook met minder bussen kan worden ingevuld.

Instappers per week bus Groningen Drenthe

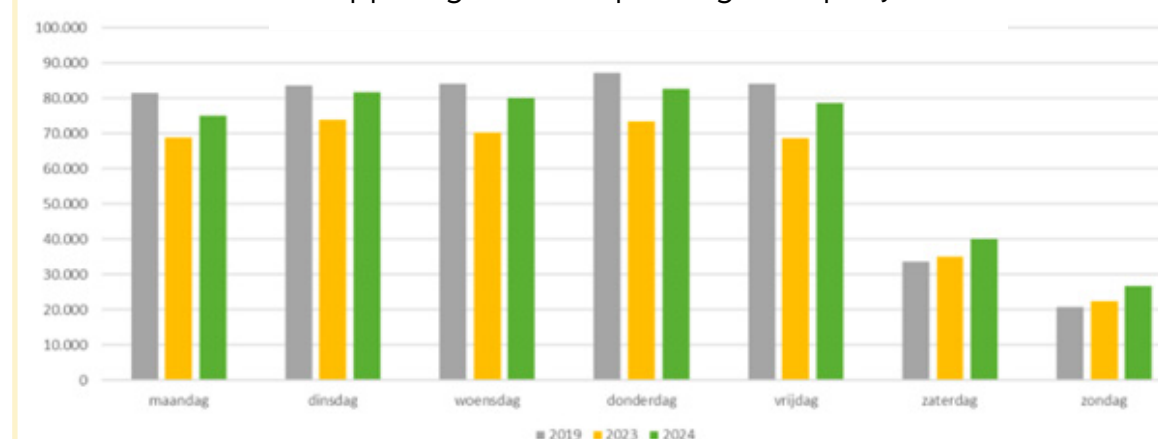


De verdeling over de dagen van de week is weergegeven in onderstaande figuur.

Gemiddeld aantal instappers per uur zaterdagen



Instappers gemiddeld per dagsoort per jaar

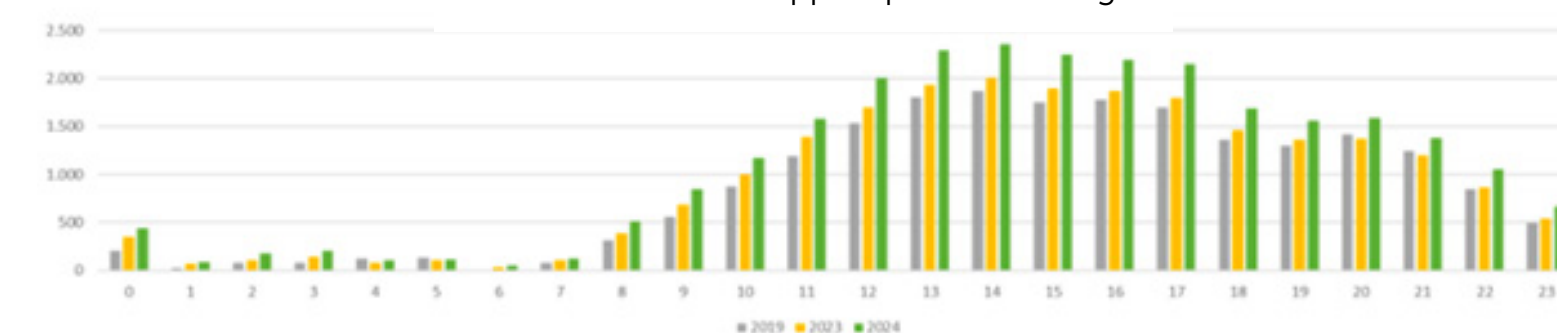


Duidelijk is te zien dat de instappers op zaterdag boven 2019 liggen. Op de zondagen is het gebruik ook duidelijk gestegen. Op werkdagen stapten gemiddeld 80.000 reizigers in per dag: 12% meer dan in 2023 en 5% minder dan in 2019. Op zaterdag stapten gemiddeld 40.000 reizigers per dag in: 14% meer dan in 2023 en 19% meer dan in 2019. Op zondagen stapten gemiddeld 27.000 reizigers per dag in: 18% meer dan in 2023 en 28% meer dan in 2019. Ook de nachtbusen die weer zijn gaan rijden (voornamelijk donderdag-, vrijdag- en zaterdagnacht zijn goed herkenbaar in de uurblokken tussen 2:00 en 5:00 uur.

Voor de kwaliteit en aantrekkelijkheid van het netwerk is het gewenst op een aantal lijnen toch meer frequent te rijden. Dat is de reden dat een aantal uitbreidingen van de dienstregeling 2025 (invoering zomer 2025) naar december 2024 is getrokken en in een aantal gevallen zelfs naar september 2024.

In 2024 zien we dat het gebruik van de hubtaxi doorgroeit. De vraagafhankelijke voorziening om van huis naar de hub te komen, kent inmiddels meer dan 3.000 gebruikers per maand.

Gemiddeld aantal instappers per uur zondagen



2.1.3 BEHOUDEN VAN EEN FINANCIËEL DEKKENDE EXPLOITATIE VAN DE CONCESSIE

Het resultaat voor 2024 is negatief met € 0,59 miljoen. Bij het opstellen van primaire begroting 2024 (begin 2023) was de inschatting 2024 te moeten afsluiten met een negatief resultaat van ca € 1,5 miljoen. Eind 2024 met de herziene begroting (tweede tussenrapportage 2024) had dit zich ontwikkeld naar € 0,44 miljoen resultaat positief. De reden voor het negatieve resultaat komt met name door het moeten doorschuiven van de subsidiebatte SPUK ZE 1e tranche naar de jaren 2025 tot en met 2027. Daartegenover staan enkele incidentele meevallers (subsidies en boetes). In de eerste en tweede tussenrapportage is hier al naar verwezen, maar destijds zijn deze nog niet ingeboekt omdat hier nog onzekerheid over was.

Na 4 jaar van financiële Rijkssteun (regelingen: BVOV '20,'21,'22 en TVOV '23) is 2024 het eerste jaar dat we Qbuzz 'afrekenen' conform de concessieafspraken; rituitval wordt standaard niet vergoed want er is geen dienst verleend. Bij rituitval valt de vergoeding aan Qbuzz per definitie lager uit dan begroot (begroot = er wordt 100% gereden). De rituitval resulteert voor 2024 in totaal € 2,4 miljoen aan lagere lasten voor de dienstregeling. Dit is daarmee voor het OV-bureau een financiële meevaller (die je eigenlijk liever niet wilt). Daarnaast is met Qbuzz een zeer beperkte norm afgesproken waarbinnen verwijtbare rituitval mag plaatsvinden (0,2%). De rituitval over heel 2024 lag gemiddeld boven de afgesproken norm. Hiervoor zijn diverse boetes opgelegd aan Qbuzz voor € 0,23 miljoen.

De kostenindex (LBI) van december valt gunstiger uit en er is sprake van hogere reizigersopbrengsten die gerelateerd lijkt aan de werkzaamheden aan de ring zuid van Groningen (eerste helft 2024). Ook is over 2023 een CO2-boete opgelegd van € 1,5 miljoen i.v.m. het niet behalen van de CO2-norm van de concessie. Dit lijkt ogenschijnlijk fors, maar in deze boete is rekening gehouden met een financieel voordeel in brandstofkosten bij Qbuzz (gewone diesel is goedkoper dan de schone HVO- diesel).

Hiertegenover staan ook enkele tegenvallers, zoals fors hogere kosten aanleg laadinfrastructuur hoofdstation Groningen in het kader van de Business Case Zero Emissie (plus € 1,5 miljoen).

Ook heeft er een afwikkeling plaatsgevonden tussen het OV-bureau en Qbuzz over het kostenniveau 2023. Met deze afwikkeling is het geschil in de subsidiehoogte van de specifieke uitkering transitievergoeding regionale OV-concessies 2023 (TVOV23) tussen het OV-bureau en Qbuzz opgelost.

Het OV-bureau heeft bij de rechter een beroepsprocedure aangespannen tegen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat over in onze ogen een te laag vastgestelde subsidie door het ministerie (€ 2,5 miljoen in plaats van € 7,7 miljoen). Aangezien het nog steeds ongewis is wanneer deze zaak zal worden behandeld door de rechtbank, heeft het OV-bureau gemeend met Qbuzz tot een overeenstemming te moeten komen, die is meegenomen in de afwikkeling over 2023. De lange duur van duidelijkheid over de uitkomst van dit geschil tussen twee overheden, mag niet voor risico van Qbuzz komen.

In hoofdstuk 3 (vanaf pagina 38) is een nader uitwerking van de financiën opgenomen en wordt inzicht gegeven in de verschillen in de baten en lasten.

2.1.4 CONTINUERING VAN HET VERDUURZAMINGSPROCES WAAR MOGELIJK

In 2024 tot en met 2026 wordt de Business Case Zero Emissie geïmplementeerd, dat wil zeggen dat de benodigde infrastructuur voor laden wordt geïnstalleerd en dat er in totaal 148 elektrische bussen gaandeweg instromen.

DE BUSINESS CASE BESTAAT UIT:

- 54 Qliners bussen 15 meter
- 10 + 14 Q-link bussen 18 meter
- 25 gelede streekbussen 18 meter
- 45 streekbussen 12 meter

De uitrol van de laadinfrastructuur voor de bussen in de Business Case Zero Emissie (Buca ZE) loopt op planning en binnen begroting (in totaal € 15,6 miljoen). Het gereedmaken van het busstation bij het Hoofdstation Groningen voor elektrisch laden is duurder geworden dan eerder gedacht, deze overschrijding wordt gedekt vanuit een (extra) Europese subsidie die is binnengehaald vanuit CEF-AFIF en levert dus geen structurele financiële effecten op. Gemeente Groningen is binnen het project Spoorzone opdrachtgever van deze infrastructuur op het Hoofdstation.



Impressie portaal Hoofdstation

De nieuwe Mercedes 18 meter streekbussen (25 stuks) en Q-link bussen (10 stuks) zijn per september ingestroomd en functioneren naar tevredenheid. Chauffeurs en reizigers zijn enthousiast over de bussen, ook vanwege de verwijzing naar de oude GADO/DVM kleur geel. Wel moet Qbuzz de bestemmingslijnfilm van de bussen nog beter inregelen waarmee een uniforme uitstraling gaat ontstaan. Omdat Qbuzz hier onvoldoende inspanning voor heeft geleverd is Qbuzz hiervoor in gebreke gesteld.

Binnen de Buca ZE is overeengekomen om voor de door failliete busleverancier Van Hool te leveren bussen ter vervanging van de huidige Qliners, nu vergelijkbare exemplaren door Yutong te laten leveren. Het dagelijks bestuur van het OV-bureau heeft hier in september mee ingestemd. Omdat de bussen oorspronkelijk ook pas in 2025/2026 zouden instromen, zijn de effecten op de planning beperkt tot enkele maanden vertraging.

Bij busleverancier Ebusco is de onzekerheid over levering en het wederom niet halen van afgesproken (en reeds uitgestelde) leveringstermijnen aanleiding geweest voor Qbuzz in september om de order te annuleren van 45 12 meter streekbussen en 14 18 meter Q-link bussen. Ebusco heeft hierover een kort geding aangespannen tegen Qbuzz en is vervolgens in oktober door de rechter in het ongelijk gesteld. Qbuzz doet een nieuwe marktuitleg voor deze bussen, wat de gevolgen voor de planning zijn is op dit moment niet duidelijk.

Bij de invoering van de Business Case zero emissie zit er nu vertraging op de levering van 45 streekbussen en 14 Q-link bussen. De omvang van de vertraging zal in ieder geval een jaar zijn. Deze vertraging heeft voor de reizigers geen effect, aangezien de nieuwe elektrische bussen bestaande bussen vervangen. Deze kunnen gewoon door blijven rijden.



Feestelijke opening busstalling Peizerweg 15 nov 2024
(v.l.n.r. Johan Hamster, voorzitter AB, Marloes Oldenburger, olympisch roeikampioen en Rosalinde Hoorweg, directeur)

Het lange termijn-doel van een 100% emissievrije concessie wordt voorzien in december 2029, als ook de laatste dieselsbussen zullen uitstromen. Dit is conform planning en Bestuursakkoord ZE, waar landelijk afgesproken is dat vanaf 2030 alle OV-bussen zero emissie zijn.

Na het nemen van enkele hobbels (o.a. onderzoek naar aanwezigheid van vleermuizen) is begin dit jaar gestart met de sloop van het pand aan Peizerweg 128 te Groningen. Helaas bleek al snel dat in de fundering ingesloten asbest werd aangetroffen wat tot een kleine vertraging heeft geleid. Het pand is vervolgens gesloopt waarna eind april 2024 de fase van opbouw en asfaltering is gestart. De sportieve oplevering van de uitbreiding van de busstalling aan de Peizerweg heeft op 15 november plaats gevonden. Een deel van de nieuwe elektrische bussen heeft hier een stallingsplaats.

2.1.5 OVERZICHT BATEN EN LASTEN

(bedragen x € 1.000)	Primaire begroting	Begrotingswijziging	Gewijzigde begroting	Realisatie	Afwijking
Programma 'Reiziger centraal'					
BATEN					
Consessiemanagement					
Reizigersopbrengsten - HOV	20.062	1.021	21.083	21.587	504
Reizigersopbrengsten - Basisnet	7.499	382	7.880	8.069	188
Reizigersopbrengsten - Aanvullend	6.128	312	6.440	6.594	154
Hubtaxi	114	66	180	172	8-
Studenten OV (OC&W)	28.836	3.880-	24.956	24.243	713-
Motie Krul (compensatie SOV)	-	7.416	7.416	7.416	-
Evenementenvervoer	591	-	591	484	107-
HBE-verwaarding	4.164	1.826-	2.338	2.304	34-
Subsidie - Spuk ZE 1e tranche	-	2.565	2.565	-	2.565-
Subsidie - CEF AFIF	-	2.100	2.100	-	2.100-
HBE-gelden provincie Groningen	-	4.500	4.500	4.500	-
Boetes (o.a. co2-norm 2023)	-	1.632	1.632	1.652	20
Robuuste dienstregeling ORZ	-	900	900	905	5
Overig	1.918	784	2.702	2.651	51-
Bedrijfsvoering	779	-	779	778	1-
Marktbewerking & Communicatie	-	-	-	18	18
Ontwikkeling	190	310	500	486	14-
TOTAAL BATEN	70.281	16.282	86.563	81.861	-4.702
LASTEN					
Consessiemanagement					
Dienstregeling - HOV	54.242	1.578	55.820	54.962	858
Dienstregeling - Basisnet	38.836	1.130	39.966	39.352	614
Dienstregeling - Aanvullend	40.368	1.174	41.542	40.904	638
Hubtaxi	334	781	1.115	1.062	53
Fryslân Qliner 315	578	100	678	662	16
Publiek vervoer	1.220	43	1.263	1.266	3-
Subsidie laadinfrastructuur	12.000	800	12.800	11.135	1.665
Subsidie laadportaal hoofdstation	-	1.500	1.500	1.500	-
Sociale veiligheid	810	71	881	887	6-
Evenementenvervoer	591	-	591	468	123
Afwikkeling TVOV 2023	-	3.858	3.858	3.827	31
Overig	2.275	551	2.826	3.322	496-
Marktbewerking & Communicatie	690	125	815	727	88
Ontwikkeling	1.135	123-	1.012	642	370
Bedrijfsvoering	2.334	497	2.831	2.617	214
TOTAAL LASTEN	155.413	12.085	167.498	163.333	4.165

SALDO PROGRAMMA 'REIZIGER CENTRAAL'	85.132-	4.197	80.935-	81.473-	537-
ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN					
Gelden motie Bikker	-	9.813	9.813	9.813	-
Deelnemersbijdrage	68.016	-	68.016	68.016	-
Aanvullende bijdrage deelnemers	2.153	2.153-	-	-	-
Financiering	-	420	420	506	86
SALDO ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN					
	70.169	8.080	78.249	78.335	86
Saldo overhead	1.612-	85	1.527-	1.718-	191-
Vennootschapsbelasting	-	-	-	-	-
SALDO VAN BATEN EN LASTEN					
	16.575-	12.362	4.213-	4.856-	643-
Onttrekkingen uit de algemene reserve	3.500	1.308	4.808	4.778	30-
Onttrekkingen uit de bestemmingsreserve	17.239	638	17.877	17.493	384-
Stortingen in de algeme reserves	-	4.882	4.882	4.882	-
Stortingen in de bestemmingsreserves	4.164	8.990	13.154	13.120	34
SALDO MUTATIES RESERVES					
	16.575	11.927-	4.649	4.269	380-
GEREALISEERD RESULTAAT					
	-	435	435	588-	1.023-

De toelichting op de staat van baten en lasten is opgenomen in de jaarrekening.

2.2 INDICATOREN

Net als in voorgaande begrotingsjaren, hanteert het OV-bureau in 2024 een vaste set van indicatoren met bijbehorende streefwaarden. Deze streefwaarden zijn opgenomen in de begroting 2024. De realisatie van de streefwaarden over 2024 worden afgezet tegen de begrote streefwaarden.

Indicator	Jaarrekening 2022	Jaarrekening 2023	Begroting 2024	Jaarrekening 2024
Reizigerskilometers	231,7	243,7 mln	259,95 mln	262,61 mln
Kostendekkendheid	43,8%	46,9%	46,6%	48,2%
Punctualiteit	90%	87,9%	90%	89,7%
Zero emissie bussen	196	194	354	231
Gebiedsdekking	100%	100%	100%	100%
Klanttevredenheid	7,9	7,9	7,5	7,7
Inwonertevredenheid	6,2	6,2	6,6	6,2
CO2 per reizigerskilometer	14,2 gr/rkm	33,1 gr/rkm	1 / gr/rkm	12,2 gr/rkm

2.1.1 REIZIGERSKILOMETERS

In de begroting voor 2024 is het ambitieuze streven vastgesteld om 259,5 miljoen reizigerskilometers te realiseren, een groei van 12% ten opzichte van de realisatie in 2022 van 231,7 miljoen reizigerskilometers.

In 2024 is veel gebruik gemaakt van het OV. Omdat de maanden februari en maart 2023 werden gekenmerkt door stakingen en de maanden erna door een hoge mate van rituitval, is het goed verklaarbaar waarom in dezelfde maanden in 2024 het gebruik van het OV per bus fors hoger was. Ook in de laatste maanden van 2024 werden meer reizigerskilometers gerealiseerd dan in dezelfde maanden 2023.

Uiteindelijk is het begrote ambitieuze doel van **259,5 miljoen reizigerskilometers** overtroffen met een gerealiseerd aantal van **262,6 miljoen kilometers**. Dit ondanks de rituitval die ook in 2024 heeft plaats gevonden.

Na de coronaperiode is veel gesproken over het herstel van het openbaar vervoer naar de situatie van 2019, het laatste volledige jaar voor de coronaperiode. Inmiddels kunnen we stellen dat er veel veranderd is in de mobiliteitsbehoefte. Belangrijkste reden is de mogelijkheid om één of meerdere dagen per week thuis te kunnen werken. Daarnaast geldt voor veel studenten dat er opties zijn om bepaalde colleges digitaal te volgen. En in de coronaperiode hebben veel mensen voor andere vormen van mobiliteit gekozen dan de bus. Zo zijn er veel auto's en elektrische fietsen verkocht in die periode. Dit alles zorgt ervoor dat de vergelijking met 2019 steeds lastiger wordt en deze moet worden losgelaten.

<i>In miljoenen</i>	2022	2024	2024
	Realisatie	Begroot	Realisatie
HOV	136,59	148,17	155,76
Basisnet	52,67	59,79	59,24
Aanvullend	42,44	51,99	47,61
Totaal	231,7	259,95	262,61

DOELSTELLING 2024

259,5 MILJOEN REIZIGERSKILOMETERS

RESULTAAT 2024

262,61 MILJOEN REIZIGERSKILOMETERS

2.2.2 REIZIGERSTEVREDENHEID



Bij reizigerstevredenheid gaat het om het rapportcijfer van de jaarlijkse OV-Klantenbarometer, uitgevoerd door het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV). We handhaafden de streefwaarde voor de tevredenheid op een gemiddeld rapportcijfer van minimaal een 7,5 voor al het busvervoer samen. Vanaf 2021 zijn er ook indicatoren voor de afzonderlijke productsoorten Qliner, Q-link, basisnet en aanvullend net. In 2023 was in Groningen en Drenthe het tevredenheidscijfer een 7,9. We streefden voor 2024 eveneens naar een tevredenheidscijfer van minimaal een 7,5.

Reizigers in de stadsbussen en streekbussen in Groningen en Drenthe beoordeelden hun rit in 2023 net als 2022 met een 7,9. Het hoogwaardig openbaar vervoer (Q-link en Qliner), is ten opzichte van 2022 met 0,1 punt gedaald in de waardering van reizigers naar een 7,8. Dit cijfer is gelijk aan het landelijke rapportcijfer dat reizigers geven aan alle vormen van openbaar vervoer, blijkt uit de OV-Klantenbarometer.

Een kanttekening die bij bovenstaande cijfers geplaatst moet worden is dat in het onderzoek specifiek naar de laatste rit wordt gevraagd. In 2023 en 2024 hebben we te maken gehad met rituitval. Dit zien we niet terug in de OV-Klantenbarometer, maar wel in het klanttevredenheidsonderzoek welke we twee keer per jaar onder ons eigen reizigerspanel uitvoeren. Hier zien we een duidelijke invloed van rituitval op de tevredenheidsscore, die stapsgewijs gezakt is van een 7,6 in juli 2022 naar een 7,0 in oktober 2023. Ondanks dat er in 2024 nog steeds meer rituitval is dan de norm, ligt het percentage een stuk dichterbij de norm dan in 2023. Dit zien we terug in de stijging van het klanttevredenheidscijfers gemeten in 2024, met in juni een stijging naar een 7,5 en in november naar een 7,7.

In de tweede helft van maart 2025 zijn de cijfers van de OV-Klantenbarometer ontvangen. In 2024 was het algemeen klantoordeel voor een rit een 8,0 in de GD-concessie, wat ongeveer gelijk is aan 2023 (7,9). Hiermee houdt de GD-concessie de landelijke trend.

Uit onderzoek weten we dat de rol van de chauffeur, waaronder het elkaar begroeten bij het in- en uitstappen, erg belangrijk is in de reisbeleving en tevredenheid.

DOELSTELLING 2024

STIJGING NAAR 7,7



2.2.3 INWONERTEVREDENHEID

Om de inwonertevredenheid te meten, houden we jaarlijks een tevredenheidspeiling onder inwoners van Groningen en Drenthe over het busvervoer in het gebied, waarbij de vraag centraal staat of de inwoners van Groningen en Drenthe tevreden zijn met het busvervoer.

Het OV-bureau had als doel om in 2024 een rapportcijfer van 6,6 te halen. We hebben acties ondernomen door in te zetten op een beter imago van de bus te behalen onder niet-busreizigers en door in te zetten op een betere reisbeleving voor reizigers. In hoofdstuk 1.1 zijn acties beschreven hoe we getracht hebben om dit te bereiken.

In het najaar van 2024 is voor de vierde keer een peiling gedaan onder inwoners van Groningen en Drenthe over hun tevredenheid over de bus. Net als in 2023 is het gemiddelde cijfer een 6,2. Zoals verwacht geven busreizigers het busvervoer een hoger cijfer dan niet-busreizigers. Inwoners die 1 x per maand of vaker met de bus reizen, waarderen het busvervoer met een 7,0; inwoners die minder vaak of nooit met de bus reizen, geven gemiddeld een 5,7. Op de vraag of men tevreden is met het busvervoer zegt 48% tevreden te zijn en is 39% neutraal (niet tevreden, niet ontevreden). De jeugd is meer tevreden dan de oudere generatie.

DOELSTELLING 2024

EEN RAPPORTCIJFER VAN MINIMAAL 6,6

RESULTAAT 2024

EEN RAPPORTCIJFER VAN 6,2

2.2.4 REIZIGERSPUNCTUALITEIT



Vanaf 2022 is de punctualiteit per producttype (Qliner, Q-link, basisnet, aanvullend net, hubtaxi) gemeten. Het algemene cijfer voor punctualiteit is de resultante van de eisen die zijn gesteld aan vertrekpunctualiteit op beginhaltes, de punctualiteit op de knooppunten en de aankomstpunctualiteit op de eindhaltes van alle productsoorten. De streefwaarde voor 2024 hebben we op >90% gesteld.

Voor 2024 ligt het punctualiteitspercentage op 89,7%, de streefwaarde van >90% is dus op een haar na niet gerealiseerd. In het jaar waarin Operatie Ring Zuid (ORZ) de laatste en meest ingrijpende fase inging, mogen we hier best tevreden mee zijn. Nadere analyse van de niet punctuele ritten toont aan dat het overgrote deel van die ritten te laat zijn aangekomen en/of te laat zijn vertrokken. Het aantal ritten dat te vroeg vertrekt (tussen 10 sec en 1 minuut) is 4,4%. Het merendeel van de te vroeg vertrokken ritten vond plaats op station Groningen. Waarschijnlijk had dat te maken met de laatste fase van ORZ waarbij de Stationsstraat in Groningen (voor het busstation) veelvuldig als sluiproute werd gebruikt, het dus druk was en chauffeurs hierop anticipeerden door iets vroeger te vertrekken.

Afronding van ORZ betekent overigens nog niet dat de doorstroming in en rond Groningen weer op niveau is. Het onderliggend wegennet wordt in de komende periode (2025 -2027) aangepakt en zal opnieuw leiden tot werkzaamheden en daardoor mogelijk vertraging.

Tenslotte kan uit de data worden geconcludeerd dat vertragingen vooral optreden op de dagen dinsdag en donderdag en dan vooral als het weer niet meewerkt. De drukte op de weg is dan significant hoger wat leidt tot vertraagde bussen.

DOELSTELLING 2024

**EEN PUNCTUALITEITSPERCENTAGE VAN
MINIMAAL 90%**

RESULTAAT 2024

89,7%

2.2.5 GEBIEDSDEKKENDHEID



In Groningen en Drenthe is een gebiedsdekkend openbaar vervoeraanbod aanwezig in de combinatie van treinen, regulier openbaar busvervoer en de hubtaxi (in samenwerking met Publiek Vervoer). De hubtaxi verzorgt waar nodig het vervoer van de hub tot aan de voordeur en vice versa. . Daarbij zijn de hubtaxi-tarieven vanaf 2021 verlaagd naar het reguliere OV-tarief om het vervoersaanbod aantrekkelijker te maken voor de reiziger.

De dekking van het openbaar vervoer is nog steeds goed te noemen: meer dan 90% van de inwoners heeft het netwerk dat altijd rijdt van trein, Qliner, Q-link en basisverbindingen binnen 2 kilometer beschikbaar. Op werkdagen is er voor 90% van de inwoners binnen 400 meter een bus- of treinhalte te vinden. De Hubtaxi biedt een aanvulling vanaf iedere voordeur als het reguliere OV minder bereikbaar is. We blijven flexibel inspelen op de ontwikkelingen in de vervoervraag. Inmiddels is duidelijk geworden dat het gebruik van de hubtaxi duidelijk toeneemt ten opzichte van de begrote hoeveelheid ritten. Op dit moment ligt het gebruik duidelijk boven de 3000 ritten per maand, met een piek in maart van 3500 ritten. Van deze ritten is bijna 90% van- en naar de Hub betreffende, iets meer dan 10% van de ritten is van deur naar deur.

De gebiedsdekkendheid blijft op peil (=100%), het gebruik neemt toe, zowel bij het regulier OV als bij de hubtaxi, in totaal 13% ten opzichte van 2023.

DOELSTELLING 2024

EEN GEBIEDSDEKKENDHEID VAN 100%

RESULTAAT 2024

100%



2.2.6 KOSTENDEKKENDHEID

Voor 2024 wordt in de begroting uitgegaan van 46,6% kostendekkendheid (dit wil zeggen dat 46,6% van de uitgaven aan OV in 2024 wordt gefinancierd uit reizigersinkomsten). Dit is op basis van de begrote verhouding baten versus lasten. 46,6% is alleen haalbaar met diverse maatregelen ten aanzien van door ons beïnvloedbare factoren (beperken omvang van dienstregeling en inzet additionele financiële middelen vanuit het Rijk en/of de deelnemers en/of het eigen weerstandsvermogen).

Over 2024 hebben we een kostendekkendheid gehaald van 48,2%. Dit is 1,6% hoger dan is gesteld in de primaire begroting. Het verschil van 1,6% wordt veroorzaakt doordat de baten 6,8% hoger zijn dan geraamd, doordat er meer reizigersopbrengsten zijn dan vooraf is ingeschat, er zijn meer reizigersaantallen en reizigerskilometers. De uitvoeringskosten voor het OV zijn 3,3% hoger dan begroot, doordat de uitvoering van het OV duurder is dan vooraf is geraamd. Oorzaken hiervoor zijn een hogere LBI (kostenindex) dan werd verwacht, maar ook door kosten van aanvullende lijnen en extra in de robuuste dienstregeling tijdens Operatie Ring Zuid.

DOELSTELLING 2024

EEN KOSTENDEKKENDHEID VAN 46,6%

RESULTAAT 2024

48,2%



2.2.7 DUURZAAMHEID CO2 - UITSTOOT

Voor wat betreft de CO2-uitstoot is de opgave (tevens vastgelegd in landelijke afspraken) om de CO2-uitstoot per 2030 terug te brengen naar nul. De initiële doelstelling bij aanvang van de concessie was om dit voor 2030 te realiseren. Dit blijft de doelstelling, wel zullen we eerder dan gepland een grote stap zetten in het bereiken van het doel. Er stromen in de jaren 2024 tot en met 2026 148 nieuwe zero emissie bussen in. Er blijft dan nog een beperkt aantal dieselbussen op HVO-rijden. Tot deze nieuwe ZE-bussen zijn ingestroomd, streven we door het optimaliseren van de inzet van elektrisch en met Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) aangedreven dieselbussen naar een lagere uitstoot.

De doelstelling van een CO2 uitstoot van 1 gr/rkm voor 2024 is niet gehaald. Enerzijds wordt dit veroorzaakt door de vertraging in de levering van 70 ZE bussen uit de Buca ZE, anderzijds was de doelstelling ook te krap gesteld, omdat origineel ook niet alle bussen uit de Buca ZE per 1 januari 2024 al ingestroomd zouden zijn. Het behalen van 1 gr/rkm zal naar verwachting nu in de loop van 2026 worden behaald, afhankelijk van de levering van de resterende elektrische bussen. Er blijven nog circa 25 HVO bussen rijden tot einde concessie, daarom wordt de 0 gr/rkm niet gehaald.

In 2023 heeft Qbuzz in afwijking van de afspraken een beperkte periode diesel getankt in plaats van HVO. Qbuzz is hiervoor in mei 2024 bestraft met een boete over 2023 van € 1,5 miljoen voor het niet voldoen aan de CO2-reductie. In 2024 zijn nieuwe elektrische bussen ingestroomd en ook in de dienstregeling ingeregeld. Ten opzichte van het jaar 2023 is de CO2-uitstoot over 2024 dan ook op een duidelijk lager niveau uitgekomen van 12,2 gr/rkm (2023 was 33,1 gr/rkm).

DOELSTELLING 2026

1 GRAM PER REIZIGERSKILOMETER

RESULTAAT 2024

12,2 GRAM PER REIZIGERSKILOMETER



2.2.8 AANTAL ZE-BUSSEN

De reductie van de CO2-uitstoot is door de inzet van ZE-bussen en het gebruik van HVO in overige bussen groot. De indicator op het gebied van duurzaamheid is sinds 2022 uitgebreid met het aantal en percentage zero emissie bussen van het totaal. Het streven is om na 2026 de 196 bestaande ZE bussen aan te vullen met nog eens 148 ZE-bussen, totaal 354 van een totaal van 400 bussen, 89% van het totaal.

Binnen de Buca ZE is de vervanging van de Qliners van Van Hool door vergelijkbare exemplaren van Yutong overeengekomen. Het dagelijks bestuur van het OV-bureau heeft hier in september mee ingestemd. Omdat de bussen oorspronkelijk ook pas in 2025/2026 zouden instromen, zijn de effecten op de planning beperkt tot enkele maanden vertraging.

De annulering van de order bij Ebusco betreft 45 streekbussen 12 meter en 14 Q-link bussen van 18 meter. Op dit moment zijn we in overleg met Qbuzz over de scenario's om dit op te lossen en wat de gevolgen voor de planning zijn.

De nieuwe Mercedes streekbussen en Q-link bussen zijn per december ingestroomd en functioneren naar volle tevredenheid. Chauffeurs en reizigers zijn enthousiast over de bussen, ook vanwege de verwijzing naar de oude GADO/DVM kleur geel.

In 2024 is het aantal van 35 nieuwe ZE (elektrische) bussen nieuw ingestroomd als vervanging van dieselbussen, 25 gelede streekbussen en 10 gelede Q-link bussen. Hiermee komt het totale aantal ZE bussen op 231 bussen. Dit zijn er 59 minder dan gepland vanwege de annulering van 45 streekbussen en 14 Q-link bussen bij fabrikant Ebusco.

DOELSTELLING 2026
354 ZE-BUSSEN
RESULTAAT 2024
231 ZE-BUSSEN



Nieuwe streekbus naast oude GADO bus

2.3 PARAGRAFEN

Artikel 26 van het BBV schrijft voor dat de voorgeschreven paragrafen, genoemd in artikel 9 van het BBV, worden opgenomen in het jaarverslag. Indien een paragraaf niet aan de orde is hoeft deze niet vermeld te worden.

Voor het OV-bureau zijn de volgende paragrafen van belang:

- weerstandsvermogen en risicobeheersing
- financiering
- onderhoud kapitaalgoederen
- verbonden partijen
- openbaarheidsparagraaf Woo
- bedrijfsvoering.

2.3 PARAGRAFEN

Het weerstandsvermogen bestaat uit de relatie tussen de weerstandscapaciteit en de risico's waarvoor geen beheersmaatregelen zijn getroffen en die een mogelijk financiële impact kunnen hebben op de exploitatie. De uitgangspunten over het bepalen van de weerstandscapaciteit zijn door het OV-bureau vastgelegd in de notitie Weerstand & Risicomanagement. Deze uitgangspunten zijn ook bepalend geweest bij het opstellen van deze begroting. Deze uitgangspunten zijn:

- Conservatief begroten;
- Financiële mee- en tegenvallers tijdig rapporteren aan het bestuur, dat naar aanleiding hiervan zo nodig kan bijsturen;
- Lopende het jaar prognosticeren met een minimale Landelijke Bijdrage Index (LBI) van 3,5%;
- Werken met een weerstandscapaciteit om tegenvallers op te vangen;
- Het periodiek (begroting, jaarrekening, 1e en 2de tussenrapportage) toetsen van alle relevante risico's met financiële consequenties, zoals geïnventariseerd in deze notitie;
- Zorgen voor beheersingsmaatregelen en, als tegenvallers optreden, zo nodig tijdig maatregelen nemen en
- Terug kunnen vallen op een rekeningcourantfaciliteit van de provincie Groningen.

Ten aanzien van de notitie stellen we vast dat er vanaf 2020 tot heden, twee grote gebeurtenissen niet waren voorzien in de risicoanalyse (en daarmee ook in de notitie) die zijn opgetreden en een zeer grote (financiële) impact hebben gehad op de exploitatie van het busvervoer, maar ook wereldwijd. Dit was de coronacrisis en het uitbreken van de oorlog tussen Oekraïne en Rusland.

Deze twee gebeurtenissen hebben vandaag de dag nog steeds een impact op de financiële situatie van het OV-bureau. Voor het opvangen van deze twee gebeurtenissen is de algemene reserve aangesproken en hebben de deelnemers een extra bijdrage gedaan (2022).

In 2025 wordt de notitie Weerstand & Risicomanagement herzien. Op basis van deze herziening zal worden bepaald in hoeverre dergelijke risico's moeten worden meegenomen in risicoanalyse en in welke mate het weerstandsvermogen moet kunnen voorzien in het opvangen van deze risico's.

WEERSTANDCAPACITEIT

Voor de berekening van de ondergrens van het weerstandsvermogen, hanteren we de berekening van de mogelijke risico's, maal de kans dat het risico zich voor kan doen, maal het mogelijke gevolg in euro's. Dit leidt tot een totaaloverzicht van risico's en benodigde weerstandsvermogen. Het weerstandsvermogen is op basis van die risicoanalyse bepaald op € 3 miljoen.

De beschikbare weerstandscapaciteit (algemene reserve en resultaat) is ultimo 2024 € 7,5 miljoen.

Ratio weerstandsvermogen =	Beschikbare weerstandscapaciteit	€ 7,5 miljoen	= 2,50
	Benodigde weerstandscapaciteit	€ 3 miljoen	

Eind 2024 bedraagt het ratio weerstandsvermogen 2,5. Voor het moment kan dit benoemd worden als goed. Echter blijft dit een momentopname.

RISICO-INVENTARISATIE

Bij het opstellen van deze jaarrekening is de herziening van de notitie nog niet uitgevoerd. Terugblikkend kunnen we vaststellen dat het weerstandsvermogen voor 2024 afdoende was om de risico's af te vangen. Door de incidentele meevallers zijn kosten gedekt waarvan de dekking anders begroot was. Hierdoor viel 'reguliere dekking' vrij en hebben we tegenvallers zoals TVOV (afwikkeling 2023 Qbuzz) kunnen financieren. Bij het opstellen van de tweede tussenrapportage over 2024 zijn de risico's opnieuw beoordeeld. Dit is eveneens gebeurd voor het opstellen van de jaarstukken 2024. Hiermee zijn de risico's uit de notitie herijkt op de situatie ultimo 2024.

Nr. Risico	Kans op voordoen	Mogelijk gevolg	Vereiste bedrag in het weerstandsvermogen
1 Tarievenbeleid Hubtaxi (1x OV tarief)	50%	€ 500.000	€ 250.000
2 Indexering stijging LBI > 3,5% en/of LTI < 3,5%	50%	€ 1.500.000	€ 750.000
3 Noodzaak tot inzet busversterking op te drukke lijnen	50%	€ 500.000	€ 250.000
4 Onvoldoende kostendekkendheid evenementen	50%	€ 100.000	€ 50.000
5 BUCA ZE lager opbrengst HBE (koersverschillen)	50%	€ 500.000	€ 250.000
6 Projecten	25%	€ 262.000	€ 65.500
7 Geen compensatieregeling voor toegankelijkheid haltes	5%	€ 40.000	€ 2.000
8 Tussentijdse beëindiging concessie	5%	€ 4.500.000	€ 225.000
9 Invoering nieuwe betaalsystemen (ander gedrag abonnement houders)	25%	€ 500.000	€ 125.000
10 Gevolgen wijziging SOV contract (15% lager)	50%	€ 2.100.000	€ 1.050.000
Totaal			€ 3.017.500
Afgerond			€ 3.000.000

2.3 PARAGRAFEN

Ten opzichte van de begroting 2024 heeft één risico plaats gevonden, namelijk het uit betalen van de TVOV 2023 aan Qbuzz voor een bedrag van € 3,83 miljoen. Hier was voor € 2,6 miljoen rekening mee gehouden in het weerstandsvermogen. Het verschil van € 1,23 miljoen is gedekt vanuit de realisatie 2024.

Daarnaast waren er in 2024 nog enkele tegenvallers. Hiervoor hoefden we niet het weerstandsvermogen aan te spreken, maar deze tegenvallers zijn gedekt vanuit de realisatie 2024. Hiervoor wordt verwezen naar hoofdstuk 3.3, de toelichting op het overzicht van baten en lasten.

Voor het opstellen van de begroting 2026 vindt er opnieuw een risico-inventarisatie plaats

KERNGETALLEN

De set van kengetallen is bedoeld om de financiële positie inzichtelijker te maken. De netto schuldquote weerspiegelt het niveau van de schuldenlast ten opzichte van de eigen middelen. De netto schuldquote geeft een indicatie van de druk van de rentelasten en de aflossing op de exploitatie, indien aanwezig. De netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen maakt in beeld wat het aandeel is van de verstrekte leningen is en dit betekent voor de schuldenlast. De solvabiliteit is het percentage eigen vermogen ten opzichte van het totale vermogen. De structurele exploitatieruimte wordt bepaald door het saldo van de structurele baten en lasten en het saldo van de structurele onttrekkingen en toevoegingen aan reserves gedeeld door de totale baten.

De kengetallen grondexploitatie en belastingcapaciteit zijn voor het OV-bureau niet van toepassing aangezien er geen sprake is van grondexploitaties en het innen van belastingen binnen het OV-bureau. De kengetallen zijn als volgt:

Kengetallen	Realisatie 2023	Primaire begroting 2024	Actuele begroting 2024	Realisatie 2024	Primaire begroting 2025
Netto schuldquote	-9%	0%	-3%	-3%	3%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-9%	0%	-3%	-3%	3%
Solvabiliteitsratio	54%	45%	50%	42%	42%
Structurele exploitatieruimte	-10%	-5%	0%	1%	-2%

De netto schuldquote drukt het niveau van de netto schuld uit in een percentage van de totale baten. De netto schuld is het saldo van de schulden enerzijds en de liquide middelen en kortlopende vorderingen anderzijds. Een negatieve netto schuldquote toont aan dat de vorderingen samen met de liquide middelen groter zijn dan de schulden. Dit betekent dat het OV-bureau met zijn eigen middelen de schulden kan afdekken, indien nodig. Dit kan worden gezien als positief.

De netto schuldquote gecorrigeerd voor alle versterkte leningen is gelijk aan de netto schuldquote, aangezien er geen verstrekte leningen aanwezig zijn bij het OV-bureau.

Het solvabiliteitsratio geeft inzicht in de mate waarin het OV-bureau in staat is aan zijn financiële verplichtingen te voldoen. Dit kengetal wordt uitgedrukt als een percentage van het eigen vermogen ten opzichte van het balanstotaal. Hoe hoger de solvabiliteit, des te hoger de weerbaarheid. De solvabiliteit kan ultimo 2024 worden beoordeeld als goed.

De structurele exploitatieruimte geeft aan of de structurele baten en lasten in evenwicht zijn en in hoeverre er nog ruimte is binnen de structurele exploitatie. Wanneer dit getal negatief is, dan zijn de structurele lasten hoger dan de structurele baten. Voor de realisatie over 2024 is de structurele exploitatieruimte positief, dit betekend dat de structurele baten hoger zijn dan de structurele lasten.

Op basis van de bovenstaande financiële kengetallen kan de financiële weerbaarheid van het OV-bureau per 31-12-2024 als voldoende worden beschouwd. Echter betreft het hier wel een momentopname.

2.3.2 FINANCIERING

In deze paragraaf worden de beleidsvoornemens ten aanzien van risicobeheer van de financieringsportefeuille vermeld. Daarnaast geeft deze paragraaf inzicht in de verwachte rentelasten, het verwachte renteresultaat en de financieringsbehoefte. Rentetoerekening aan investeringen, taakvelden etc. vindt niet plaats.

FINANCIERINGSFUNCTIE EN KADERS

Onder de financieringsfunctie worden alle activiteiten gerekend, gericht op het afstemmen en optimaliseren van de inkomende en uitgaande geldstroom. Met uitvoering van de financieringsfunctie worden de middelen verschaft die voor het OV-bureau nodig zijn voor de uitvoering van de taken, genoemd in de gemeenschappelijke regeling, worden tijdelijke overschotten van liquide middelen uitgezet en worden voor tijdelijke tekorten middelen aangetrokken.

UITVOERING FINANCIERINGSFUNCTIE

Tijdelijk overtollige middelen dienen verplicht te worden aangehouden bij het Rijk (schatkistbankieren). De wetgeving stelt een drempel van 2% van het begrotingstotaal voor het verplicht aanhouden van tijdelijk overtollige middelen. Voor het begrotingsjaar 2024 is dit ruim € 3 miljoen. Deze norm is niet overschreden.

Conform de GD-concessie is er zolang de looptijd van de concessie is een waarborgsom ontvangen van Qbuzz, welke na beëindiging van de GD-concessie terugbetaald dient te worden aan Qbuzz. Deze waarborgsom is verantwoord onder de langlopende schulden. Op de waarborgsom zit ook een renteverplichting op, waarbij het rentepercentage afhankelijk is van de door het OV-bureau ontvangen rentepercentage op uitstaande middelen (schatkistbankieren).

FINANCIERINGSPLANNING EN LIMieten

In 2012 is de vermogensbeheerovereenkomst met de provincie Groningen aangepast naar aanleiding van de vaststelling van de notitie Risicomanagement en weerstandsvermogen, waarmee kortlopend krediet kan worden opgenomen, indien de liquiditeitssituatie van het OV-bureau daartoe aanleiding geeft. De liquiditeitsprognose voor de komende jaren van het OV-bureau laat in de jaren 2026 en 2027 een kritisch niveau zien. De verwachting is dat er geen kortlopend geld hoeft te worden aangetrokken, maar indien dit wel het geval is dan zal er kortstondig gebruik gemaakt gaan worden van de kredietfaciliteit van de provincie Groningen.

De vermogensbeheerovereenkomst met de provincie Groningen is na de invoering van het schatkistbankieren nog steeds geldig. Van het onderdeel betreffende het uitzetten van tijdelijk overtollige middelen kan om reden van het schatkistbankieren geen gebruik meer gemaakt worden. De mogelijkheid tot het opnemen van kortlopend krediet is nog wel wenselijk. De vermogensbeheerovereenkomst zal daarom herzien worden om deze weer in lijn te brengen met de actualiteit.

Voor de beheersing van risico's met betrekking tot aangegane geldleningen zijn de kasgeldlimiet en de rente-risiconorm in het algemeen van belang.

De kasgeldlimiet houdt in dat het kort lenen van geld beperkt is tot maximaal 8,2% van het begrotingstotaal en een minimumbedrag van € 0,3 miljoen. Ultimo 2024 is er geen sprake van geleend geld en de verwachting is dat dit in de komende jaren ook niet nodig zal zijn. Interne rentetoerekening vindt niet plaats bij het OV-bureau.

Het doel van de renterisiconorm is het beheersen van de renterisico's op de vaste schuld (schuld met een rentetypische looptijd vanaf één jaar). Deze norm bedraagt 20% van het begrotingstotaal, een bedrag van meer dan € 31,4 miljoen voor het begrotingsjaar 2024. Aangezien bij het OV-bureau de vaste schuld bestaat uit een waarborgsom van € 1 miljoen, waarop tot aan het einde van de GD-concessie niet wordt afgelost, is de toepassing van de renterisiconorm daarom pas aan het einde relevant.

UITGEZETTE GELDEN

De ervaring met het schatkistbankieren over de afgelopen jaren is, dat de door het Rijk vergoede rente stijgende is. Door het verplichte karakter van het schatkistbankieren, is het rendement op uitgezette gelden vrijwel niet te beïnvloeden. Alleen de vrije ruimte van circa € 3 miljoen hoeft niet verplicht te worden uitgezet bij het Rijk in het kader van schatkistbankieren.

De rentelast over 2024 was € 36.000, welke voornamelijk zijn betaald over de uitstaande waarborgsom van Qbuzz bij het OV-bureau. De renteopbrengst over 2024 bedroeg € 542.000 en wordt behaald over de uitstaande gelden bij de schatkist.

2.3.2 FINANCIERING

HBE VERWAARDING

Hernieuwbare Energie voor Vervoer is de systematiek waarmee Nederland werkt aan de doelstellingen voor een steeds toenemend aandeel hernieuwbare energie voor vervoer en transport. Een marktmechanisme met hernieuwbare brandstofeenheden (HBE's) heeft hierin een centrale rol. Jaarlijks ontvangt het OV-bureau inkomsten uit de verwaarding van HBE-certificaten. Er zijn meerdere type certificaten. Het OV-bureau ontvangt en verwaard enkel HBE-O (uit schone HVO-diesel) en HBE-Xb certificaten (afkomstig van elektra verbruik van de elektrische bussen). Per brandstof type (HVO & elektra) is er een verschillende omrekenfactor naar aantallen HBE's.

Alleen bedrijven die zijn geregistreerd bij de Nederlandse Emissie Autoriteit (NEA) mogen deze HBE-certificaten verhandelen. Verkopers en kopers maken gedurende het jaar (t)onderling afspraken over het aantal & prijs. Tussen 1 maart en 1 april in het daaropvolgende jaar (t+1) moeten de transacties worden verwerkt in het NEA-register. Hierdoor wordt de opbrengst uit de verwaarding van de verkochte certificaten in 2023 boekhoudkundig in 2024 gerealiseerd.

In de begroting 2024 zijn deze inkomsten uit de verwaarding opgenomen als baten. Deze baten zijn geprognoseerde inkomsten berekend op basis van een gemiddelde prijs van € 12,50 per certificaat (in de actuele begroting). Waarbij de lijn is de HBE's gespreid over het jaar te verkopen om zo een gemiddelde prijs te realiseren om de koersschommelingen gedurende het jaar te middelen. In 2023 zijn 318.622 HBE's ontvangen en verkocht in 2024 tegen een gemiddelde prijs van € 7,23 per HBE. In de primaire begroting werd rekening gehouden in totaal 333.120 HBE's te verkopen. Door middel van een begrotingswijziging is de begrote inkomst aangepast naar de werkelijke opbrengst.

2.3.3 ONDERHOUD KAPITAALGOEDEREN

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

Het OV-bureau beschikt vanaf het boekjaar 2015 over een busstalling in Groningen (Peizerweg 126) en in 2019 is aan de Tweede Bokslootweg in Emmen een busstalling gebouwd, die in november 2019 geopend is. In 2023 heeft het OV-bureau Peizerweg 128 gekocht van de gemeente Groningen, voor de uitbreiding van de busstalling aan de Peizerweg. Deze uitbreiding is in november 2024 opgeleverd.

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

De op de busstalling aangelegde elektrische laadinfra voor de bussen is eigendom van de concessiehouder gedurende de concessie en vervalt bij wisseling van de concessie aan de opvolgende concessiehouder tegen vooraf overeengekomen voorwaarden. Beheer, onderhoud en vervanging van de laadinfra ligt dus bij de concessiehouder. Kosten hiervan zijn begrepen in het DRU-tarief of in eventuele businesscases, en maken derhalve geen deel uit van het onderhoudsbudget van het OV-bureau.

Het waterstof vulpunt op de busstalling in Groningen is eigendom van de waterstof leverancier. Beheer, onderhoud en vervanging van het waterstof vulpunt ligt bij de waterstof-leverancier en de kosten hiervan zijn begrepen in de (kilo)prijs van de waterstof. Zij maken derhalve geen deel uit van het onderhoudsbudget van het OV-bureau.

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

Voor het groot onderhoud van de busstallingen zijn voorzieningen aanwezig. Basis voor deze voorzieningen zijn een Meerjarenonderhoudsplan (MJOP), voor zowel de busstallingen in Groningen als in Emmen. Deze MJOP's zijn in 2021 opgesteld door externe deskundigen. De herziening van de MJOP's plaats vindt in 2025. De financiële effecten van deze herziening zijn nog onbekend en verwerking in deze jaarstukken heeft dus nog niet plaats gevonden.

Het beleid voor 'strategische busstallingen' heeft als doel structureel de kosten per DRU te verlagen en de risico's voor de continuïteit van het busvervoer te minimaliseren, in het bijzonder bij de concessieovergang. Dit werkt o.a. via de volgende mechanismen:

Dit werkt o.a. via de volgende mechanismen:

- de aan- en afrijdtijden van de vervoerder naar de stations te minimaliseren en op deze manier verlieskosten te reduceren;
- een gelijk speelveld te realiseren bij aanbestedingen voor de OV-concessie, en daarmee optimale marktwerking te verkrijgen;
- een langere afschrijvingsduur van investeringen in de busstallingen, kantoren, laadinfra en netaansluitingen mogelijk te maken en daarmee kapitaalvernietiging, verhuiskosten en operationele risico's in de dienstuitvoering te voorkomen;
- risico's op (tijds) beschikbaarheid van stroomaansluitingen en contractvermogen te minimaliseren, in het bijzonder bij concessiewisseling;
- voorkomen van prijsopdrijving rond zeer schaarse locaties;
- strategische locaties veilig te stellen voor gebruik als busstalling, onafhankelijk van concessiehouders of andere partijen.

De beheerskosten voor dagelijks onderhoud, verzekeringen, belastingen, etc. voor de busstallingen waren in 2024 € 204.000. In 2024 is er in totaal een bedrag gestort in de voorzieningen voor groot onderhoud € 93.000. Hiervan is € 80.000 in de onderhoudsvoorziening voor de busstalling Groningen € 13.000 in de onderhoudsvoorziening voor de busstalling Emmen. Onttrokken in 2024 uit de onderhoudsvoorziening busstalling Groningen is een bedrag van € 96.000.

Ultimo 2024 zijn de standen van de voorzieningen groot onderhoud als volgt:

- Voorziening onderhoud busstalling Groningen € 557.000.
- Voorziening onderhoud busstalling Emmen € 101.000

2.3.4 VERBONDEN PARTIJEN

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

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

In 2019 is het OV-bureau toegetreden tot de GR Publiek Vervoer. Deze partij voert voor het OV-bureau een aantal taken uit, om onder andere de gebiedsdekkendheid zo hoog mogelijk te houden.

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

Samenwerken kan belangrijke voordelen opleveren met betrekking tot kosten, doelmatigheid en kwaliteit van de te leveren diensten.

Voor het aangaan van een verbonden partij moet aan de volgende criteria worden voldaan:

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

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

2.3.4 VERBONDEN PARTIJEN

DEFINITIE VERBONDEN PARTIJ

De GR heeft verschillende mogelijkheden om het publiek belang te behartigen. Eén daarvan is het op afstand zetten van publieke taken en deze onder te brengen bij een verbonden partij.

Een verbonden partij is een privaatrechtelijke of publiekrechtelijke organisatie waarmee het OV-bureau een bestuurlijk en een financieel belang heeft. Een financieel belang bestaat uit een door het OV-bureau ter beschikking gesteld bedrag, dat niet verhaald kan worden indien de verbonden partij failliet gaat, of het bedrag waarvoor het OV-bureau aansprakelijk is indien de verbonden partij haar verplichtingen niet na komt. Een bestuurlijk belang is zeggenschap, hetzij door vertegenwoordiging in het bestuur, hetzij door stemrecht.

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

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

Naam verbonden partij		Samenwerkingsverband DOVA		
Rechtsvorm		Coöperatieve vereniging		
Doel		Gezamenlijk werken aan thema's in het openbaar vervoer die door hun samenhang een landelijke aanpak behoeven om te komen tot verbeteringen in het openbaar vervoer		
Bijdrage 2024		€ 351.000		
Koppeling met begroting		Verantwoord onder het onderdeel bedrijfsvoering		
Deelnemers belang (verwacht)		6,7% per 31-12-2024 (2023: 6,7%)		
Bestuurlijk belang		Lid van de algemene ledenvergadering		
Financieel belang		Jaarlijkse exploitatiebijdrage		
Ontwikkelingen		Het continu verbeteren van de kwaliteit van OV-informatie, om er voor te zorgen dat elke reiziger up-to-date reisinformatie kan ontvangen. Enkele items zijn: digitale reisinformatie en ritregistratie, betalen in het OV, doorstroming, sociale veiligheid, toegankelijkheid en toekomstvisie OV		
Risico's		Het betreft een coöperatieve vereniging u.a. wat betekent uitsluiting van aansprakelijkheid voor de deelnemers. De coöperatieve vereniging kan niet ten laste van leden verplichtingen aangaan, dan na goedkeuring van de algemene ledenvergadering		
Financiële kengetallen		Realisatie 2023	Begroting 2024	Realisatie 2024
Eigen vermogen op 1-1		€ 509.000	€ 413.000	Nog niet bekend
Eigen vermogen op 31-12		€ 826.000	€ 542.000	Nog niet bekend
Vreemd vermogen op 1-1		€ 2.388.000	Niet bekend	Nog niet bekend
Vreemd vermogen op 31-12		€ 4.484.000	Niet bekend	Nog niet bekend
Resultaat (voor bestemming)		€ 316.000	€ 59.000	Nog niet bekend

Naam verbonden partij		Publiek Vervoer		
Rechtsvorm		Gemeenschappelijke regeling		
Doel		Het creëren van een optimaal vervoersnetwerk (WMO- en leerlingenvervoer) in de provincies Groningen en Drenthe, dat betaalbaar en toekomstbestendig is, waarin duurzaam gebruik wordt gemaakt van alle vervoersmiddelen		
Bijdrage 2024		€ 177.000		
Koppeling met begroting		Verantwoord onder het onderdeel bedrijfsvoering		
Deelnemers belang (verwacht)		3% per 31-12-2024 (2023 3%)		
Bestuurlijk belang		Lid van het bestuur		
Financieel belang		15%, die bestaat uit een jaarlijkse exploitatiebijdrage		
Ontwikkelingen		Het door ontwikkelen van het Publiek Vervoer om onder andere een optimaal vervoersnetwerk in de provincies Groningen en Drenthe te creëren, dat betaalbaar en toekomstbestendig is, waarin duurzaam gebruik wordt gemaakt van alle vervoersmiddelen		
Risico's		Eventuele tekorten in een boekjaar komen ten laste van de deelnemers		
Financiële kengetallen		Realisatie 2023	Begroting 2024	Realisatie 2024
Eigen vermogen op 1-1		€ 430.000	€ 352.000	Nog niet bekend
Eigen vermogen op 31-12		€ 353.000	€ 263.000	Nog niet bekend
Vreemd vermogen op 1-1		€ 228.000	€ 45.000	Nog niet bekend
Vreemd vermogen op 31-12		€ 82.000	€ 45.000	Nog niet bekend
Resultaat (voor bestemming)		€ 53.000	€ 1.000	Nog niet bekend

2.3.5 OPENBAARHEIDSPARAGRAAF WET OPEN OVERHEID (WOO)

Op 1 mei 2022 is de Wet openbaarheid van bestuur (hierna: Wob) vervangen door de Wet open overheid (hierna: Woo). De Woo regelt het recht van burgers op informatie van de overheid. De Woo legt meer nadruk op een open overheid dan de Wob mogelijk maakt en (digitale) toegang tot publieke informatie wordt expliciet tot een recht van burgers gemaakt. Deze publieke informatie wordt zowel passief als actief openbaargemaakt. Ongewijzigd ten opzichte van de Wob staat het iedereen vrij om openbaarmaking van specifieke informatie te verzoeken zonder hierbij een belang te stellen. Volgens de Woo zou passieve openbaarheid de uitzonderingssituatie moeten zijn. Bestuursorganen hebben ten eerste de inspanningsverplichting om uit eigen beweging de bij hen berustende informatie neergelegd in documenten voor iedereen openbaar maken en ten tweede geldt er een verantwoordingsverplichting, waaronder in de jaarlijkse begroting volgens artikel 3.5 Woo. De Woo is per 1 mei 2022 gedeeltelijk in werking getreden en sinds 1 november 2024 definitief in werking getreden.

PASSIEVE OPENBAARMAKING

Om het proces van een Woo-verzoek zo optimaal mogelijk te begeleiden, is intern een Woo-contactpersoon aangewezen. De wijze waarop binnen het OV-bureau een Woo-verzoek wordt ontvangen, behandeld en beoordeeld wordt, wijzigt niet ten opzichte van een Wob-verzoek. Wel wordt de gewijzigde termijn waarbinnen gecommuniceerd moet worden met de indiener van het verzoek in acht genomen. In 2024 heeft er geen Woo-verzoek het OV-bureau bereikt.

ACTIEVE OPENBAARMAKING

Stuurgroep PLOOI (Platform Open Overheidsinformatie) verzorgde afgelopen jaar de communicatie en bijbehorende sturing omtrent het voldoen aan actieve openbaarmaking in het kader van de Woo. Het voornemen was om in lijn met 'Handreiking voor het openbaar maken van de Woo informatiecategorieën Organisatie en werkwijze en Bereikbaarheidsgegevens' de implementatie van de verschillende informatiecategorieën binnen het OV-bureau gefaseerd in werking te laten treden. Echter is onder sturing van PLOOI de planning omtrent de wettelijke vereisten van actieve openbaarmaking dit jaar gewijzigd. Dit blijkt uit een kamerbrief over de voortgang van Open Overheid. Per 1 november diende alle overheidsinstanties te voldoen aan de zogenoemde '1e tranche' waarbij enkele informatiecategorieën geopenbaard moesten worden en het OV-bureau voldoet hier ook aan. In afwachting van de bekendmaking van de datum voor de 2e tranche, wordt intern door de Woo-contactpersoon het OV-bureau hierop voorbereidt.

2.3.6 BEDRIJFSVOERING

De paragraaf bedrijfsvoering beschrijft hoe de gemeenschappelijke regeling de eigen bedrijfsprocessen die nodig zijn om beleidsdoelstellingen uit de het eigen programma te realiseren, beheerst en aanstuurt. Het betreft zowel beleidsmatige (primaire) processen, ondersteunende (secundaire) processen en de sturing en beheersing ervan.

EIGENAARSCHAP

Als OV-bureau streven we ernaar om de organisatie zo efficiënt mogelijk te laten werken. De verantwoordelijkheid voor de taakuitvoering is zoveel mogelijk bij de medewerker belegd. De medewerker is 'eigenaar' van een specifiek (deel)proces of product. Dit noemen we werken volgens het principe van eigenaarschap. Als organisatie gaan we ervan uit dat de medewerker de expert is in zijn/haar vakgebied en de hierbij horende verantwoordelijkheid krijgt en neemt.

ORGANISATIEONTWIKKELING

Op onze organisatie ontwikkeldagen bespreken we samen de werking en de meerwaarde van de principes zoals eigenaarschap. Ook bespreken we themagewijs of onze primaire- & bedrijfsvoeringsprocessen (nog) functioneren en bijdragen in de door ons te gestelde doelen. Indien gewenst of nodig passen we de principes en processen aan. Door medewerkers te laten werken volgens eigenaarschap en samen te bespreken of processen beter kunnen, heerst er een grote mate van betrokkenheid bij de organisatie en hebben wij het vertrouwen dat hiermee maximale resultaat wordt behaald. In 2024 is het eigenaarschap per medewerker uitgewerkt.

DUURZAME INZETBAARHEID

Zorgdragen dat medewerkers inzetbaar zijn en blijven vinden wij zeer belangrijk. Niet enkel vanuit het belang van de organisatie, maar ook vanuit de medewerker als mens. Aandacht voor vitaliteit, blijvend leren & ontwikkelen en mobiliteit zijn daarom belangrijke punten bij het management in de omgang en aansturing.

ORGANISATIE

Het OV-bureau heeft sinds 2018 een toegestane formatie van 27,34 fte. We zien dat de werkelijke bezetting jaarlijks tot < 3 fte fluctueert. Over 2024 is het gemiddelde aan fte's 28,31. We stellen vast dat deze fluctuatie hoofdzakelijk ontstaat door menselijke redenen zoals langdurige ziekte en door taakinhoudelijke redenen zoals tijdelijke uitvoering van extra werkzaamheden (op basis van goedgekeurde DB-projecten). Deze extra fte bestaat uit tijdelijke inhuur tot jaarcontracten.

VIER TEAMS

De organisatie van het OV-bureau bestaat uit een viertal teams: Ontwikkeling, Marktbewerking & Communicatie, Concessiemanagement en Bedrijfsvoering. De eerste drie genoemde teams zijn onze 'beleidsteams' die zich richten op de primaire taakuitvoering. Het team Ontwikkeling richt zich daarbij op het ontwikkelen de dienstregeling en het OV-product. Het team Marktbewerking & Communicatie richt zich op het analyseren en bewerken van de markt, waarbij Communicatie voorziet in de promotie uitingen. Het team Concessiemanagement ziet toe op de uitvoering van de concessie-afspraken door de vervoerder (10-jarig contract). Binnen dit team verzorgt het Datateam de gerelateerde sturingsinformatie hiervoor. Het team bedrijfsvoering ondersteunt de drie teams bij de uitvoering van hun primaire taak. Zij voorziet hen van juridisch advies, voert de financiële administratie en regelt de IT-faciliteiten op kantoor. Het aansturen van deze teams gebeurt door drie teamleiders. De directeur samen met de drie teamleiders vormt het MT.

TWEE OPGAVEN

Naast de vier genoemde teams met hun gerelateerde werkzaamheden, werkte het OV-bureau in 2024 met twee opgaven. De Reiziger Centraal en Informatie Gestuurd Werken. Hierbij was het uitgangspunt dat alle medewerkers in hun werkzaamheden bijdragen aan deze twee opgaven. Zo kijken we vanuit de Reiziger Centraal kritisch naar onze marktonderzoeken en marketingcampagnes; wat dragen deze bij aan het behoud van de reiziger? En hoeveel nieuwe reizigers levert het op? Vanuit de Informatie Gestuurd Werken hebben we onze digitale informatie-dashboards verder doorontwikkeld om ons betrouwbaarder inzicht te geven hoe te handelen. De gedachte van werken volgens deze twee opgaven is elkaar versterken op basis van de juiste informatie en daarmee datgene doen wat tot meer reizigers in de bus leidt.

2.3.6 BEDRIJFSVOERING

DIVERSITEIT EN INCLUSIE

In de werkomgeving die we onze medewerkers bieden, hebben we in 2024 naar onze beste kunnen gestreefd naar een veilige werkomgeving voor iedereen waarin we elkaar accepteren en respecteren, ongeacht afkomst, geloofsovertuiging, geaardheid of andere diversiteitskenmerken. Onze organisatie is relatief klein in aantallen medewerkers (30-32). Ook in 2024 was ons aannamebeleid gericht op diversiteit en een goede afspiegeling van de maatschappij. Hiernaast ondersteunde het OV-bureau de boodschap van diversiteit door tijdens Roze Zaterdag op de Grote Markt van Groningen te staan met een roze bus.



De roze bus op de Grote Markt tijdens Roze Zaterdag 2024

INFORMATIEVEILIGHEID

Ook als kleine overheid organisatie moet voldaan worden aan de gestelde eisen rond informatieveiligheid. Vanuit de landelijke overheid zijn wettelijke richtlijnen opgesteld (Baseline Informatieveiligheid Overheid (BIO)) waar wij ons toe verhouden. Vanuit de EU zijn ook richtlijnen opgesteld; Netwerk en Informatiebeveiliging (NIS) en binnenkort volgt de NIS2. Als OV-bureau zijn we bezig deze richtlijnen te implementeren, waarbij de planning is om in 2026 aan de NIS2 te kunnen voldoen. Naast de voortgang ‘achter de schermen’, onderkennen we dat het bewustzijn van onze medewerkers ten aanzien van informatieveiligheid net zo belangrijk is. Al onze medewerkers hebben daarom in 2024 een training cybersecurity gevolgd. Jaarlijks en zo ook in 2024, simuleren wij beveiliging situaties om het bewustzijn over het onderwerp bij de medewerkers te testen en scherp te houden.

DATAGEBRUIK

‘Een rijdende bus is een rijdend datacenter’. De hoeveelheid data die door busritten wordt gegenereerd, wordt meer en meer. Veel van deze data wordt door het OV-bureau omgezet ten behoeve van haar twee opgaven; ‘De reiziger centraal’ en ‘Informatie Gestuurd Werken’. Als gevolg hiervan ontstaat ook meer dataverkeer bij het OV-bureau. . Voorop staat dat het dataverkeer veilig moet gebeuren. We krijgen actueel (dagelijks) inzicht in de uitvoering door onze vervoerder. Deze data helpt daarmee ook in de dagelijkse sturing op de concessieafspraken. Als OV-bureau kunnen wij hiermee (nog) niet de problematiek als rituitval en vertragingen voorkomen, maar wel het juiste gesprek voeren met de vervoerder over het nakomen van concessieafspraken

2.3.6 BEDRIJFSVOERING

RECHTMATIGHEID

Financiële rechtmatigheid is niet nieuw, maar het is wel nieuw dat (sinds 2023) niet de accountant, maar het dagelijks bestuur deze verklaring afgeeft. Deze aanpassing in rechtmatigheids-verantwoording is een continu verbeterproces voor ons als organisatie. Als management dragen we gedurende het jaar zorg voor aantoonbare controles op onze processen zodat we instaat zijn hierover een goed onderbouwde verklaring af te leggen. De rechtmatigheidsverantwoording is opgenomen in hoofdstuk 3.10 van de jaarrekening. Het oordeel van de rechtmatigheidsverantwoording is dat het totaal van de onrechtmatigheden binnen de norm blijft en dus rechtmatig.

De financiële onrechtmatigheden, welke boven de in financiële verordening vastgestelde norm van € 50.000 zijn, hebben betrekking op:

- **Begrotingsonrechtmatigheid:** Er is een overschrijding in de lasten op het investeringskrediet voor de uitbreiding van de busstalling aan de Peizerweg. Dit levert een onrechtmatigheid op van € 62.000.
- **Begrotingsonrechtmatigheid:** Op het onderdeel overhead heeft er een overschrijding van de lasten plaats gevonden, in totaal € 163.000 onrechtmatig.
- **Voorwaardencriterium:** Voor een viertal crediteuren zijn er uitgaven gedaan, welke niet in lijn zijn met de Europese wetgeving omtrent aanbesteden. Dit levert een onrechtmatigheid op van € 345.000.

De totale som van de financiële onrechtmatigheden over het boekjaar 2024 is € 576.000. Dit bedrag blijft onder de gestelde grens van € 5.495.000.

Het doel is om deze financiële onrechtmatigheden in de toekomst te mitigeren. Voor de begrotingsonrechtmatigheden vraagt dit om een duidelijker inzicht te verkrijgen in de loop van het boekjaar. Momenteel is het OV-bureau bezig met het ontwikkelen van een rapportagetool, zodat de budgethouders meer inzicht te vergeven over de stand van de bestedingen van hun budgetten. Qua voorwaardencriterium hebben we te maken met een aantal langlopende contracten. Zodra we de mogelijkheid hebben gaan we deze contracten wijzigen en aanbesteden.

CONTINUÏTEIT

De continuïteit van het OV-bureau kan worden beschreven in termen van formele en van materiële continuïteit. De formele continuïteit gaat over het voortbestaan van de organisatie als zodanig. Deze is niet in geding, mits de deelnemers van de GR anders besluiten. Of als bijvoorbeeld het Rijk openbaar vervoer niet meer als provinciale taak definieert, maar als ministerieel.

De materiële continuïteit kan bijvoorbeeld duiden op dat activiteiten nu of in de toekomst niet of anders worden vormgegeven als gevolg van interne en externe ontwikkelingen. Het standpunt bij het OV-bureau is dat bij de besluitvorming zich bewust is van de integrale afweging van de belangen, zonder de risico's (op korte en de langere termijn) uit het oog te verliezen. Hierbij worden activiteiten die leiden tot majeure financiële effecten op langere termijn vermeden. In het jaar 2024 zijn geen besluiten genomen of keuze gemaakt, welke mogelijk majeure financiële effecten zouden kunnen hebben of welke twijfel zouden kunnen gaan geven aan de continuïteit van de activiteiten van het OV-bureau.

Deze jaarstukken zijn opgesteld op basis van continuïteit. Het bestuur en de directeur hebben geen indicatie dat de continuïteit in het geding is. Er is geen besluit tot opheffing van de GR genomen, dan wel in voorbereiding. v

2.4 OVERHEAD

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

Overhead is de benaming voor de kosten die het OV-bureau maakt voor de sturing en ondersteuning van medewerkers in het primaire proces. Ook in 2024 hebben we geprobeerd de kosten voor overhead zo laag mogelijk te houden. Dit hebben we gedaan door waar mogelijk gebruik te maken van de aanwezige overhead en werkprocessen van onze deelnemers (human resource, personeels- & salarisadministratie, office 365). Hierdoor konden wij ons concentreren op waarvoor wij zijn opgericht, namelijk ‘OV-autoriteit’ van de provincies Groningen en Drenthe. Voor de deelnemers gaf dit de mogelijkheid om hun aanwezige overhead optimaal te benutten. Dit is geregeld via dienstverleningsovereenkomsten. Toch is het voor het OV-bureau noodzakelijk om ook zelf te beschikken over een aantal overhead-functies. Dit betreft juridische-, IT-, financiën-, management- en secretariaat functies. Bij een formatie van 27,34 fte bestaat ca 9 fte uit de genoemde overhead-functies

FINANCIËN

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

(bedragen x €1.000)	Primaire begroting 2024	Begrotings- wijzigingen 2024	Actuele begroting 2024	Realisatie 2024
BATEN				
Overeenkomst Publiek Vervoer	135	-41	94	66
TOTALE BATEN	135	-41	94	66
LASTEN				
Personele lasten	1.250	-126	1.124	1.196
Kantoorkosten	236	-	236	243
ICT	-	-	-	74
Advieskosten	51	-	51	60
Huisvestingslasten	210	-	210	212
TOTALE LASTEN	1.747	-126	1.621	1.785
TOTAAL SALDO OVERHEAD	-1.612	85	-1.527	-1.719

Per saldo is de overschrijding van de overhead ten opzichte van de actuele begroting € 0,19 miljoen. Dit wordt grotendeels veroorzaakt doordat per abuis de verdeling van de overhead onjuist is opgenomen in de begroting en hierdoor te laag was.

2.5 ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN

De algemene dekkingsmiddelen bestaan bij het OV-bureau uit:

- De bijdragen van de provincies Groningen en Drenthe;
- De ontvangen gelden van uit Rijk in het kader van de motie Bikker en
- Het saldo van de financieringsfunctie.

In totaal zijn deze bedragen samen 49% van de totale baten van het OV-bureau. Het saldo financieringsfunctie betreft het saldo van de rentebaten en de rentelasten.

Bij het OV-bureau zijn geen saldi voor onvoorziene lasten opgenomen en zijn er ook geen werkzaamheden uitgevoerd, welke tot een last in het kader van de vennootschapsbelasting leiden.

De algemene dekkingsmiddelen zijn als volgt:

(bedragen x €1.000)	Primaire begroting 2024	Begrotings- wijzigingen 2024	Actuele begroting 2024	Realisatie 2024
LASTEN				
Rente waarborgsom	-	30	30	36
TOTALE LASTEN	-	30	30	36
BATEN				
Bijdrage provincie Groningen	43.963	-	43.963	43.963
Bijdrage provincie Drenthe	24.053	-	24.053	24.053
Aanvullende bijdrage deelnemers	2.153	-2.153	-	-
Motie Bikker (via de provincies ontvangen)	-	9.813	9.813	9.813
Rentebaten schatkistbankieren	-	450	450	542
TOTALE BATEN	70.169	8.110	78.279	78.371
TOTAAL SALDO ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN	70.169	8.080	78.249	78.335

Het verschil van de realisatie ten opzichte van de actuele begroting wordt veroorzaakt doordat de rentebaten voor het schatkistbankieren hoger uit vallen dan vooraf ingeschat. Dit wordt veroorzaakt door gemiddeld een hoger saldo uitstaand bij de schatkist over 2024, dan is ingeschat. Dit levert een voordeel op van € 0,09 miljoen.

2.6 SAMENSTELLING BESTUUR

HET ALGEMEEN BESTUUR

Het strategisch beleid van het OV-bureau wordt bepaald door het algemeen bestuur. Daarnaast stelt het algemeen bestuur jaarlijks de begroting en de jaarrekening vast. Het algemeen bestuur bestond in 2024 uit bestuurders van de provincies Groningen en Drenthe en de stad Groningen. Dit waren:

JOHAN HAMSTER

PROVINCIE GRONINGEN

TJEERD VAN DEKKEN

PROVINCIE GRONINGEN

BRAM SCHMAAL

PROVINCIE GRONINGEN

HENK JUMELET

PROVINCIE DRENTHE

WILLEMIEN MEEUWISSEN

PROVINCIE DRENTHE

YVONNE TURENHOUT

PROVINCIE DRENTHE

PHILIP BROEKSMA

GEMEENTE GRONINGEN

RIK VAN NIEJENHUIS

GEMEENTE GRONINGEN

INGE JONGMAN

GEMEENTE GRONINGEN

2.6 SAMENSTELLING BESTUUR

HET DAGELIJKS BESTUUR

Naast het algemeen bestuur is er het dagelijks bestuur die verantwoordelijk is voor het voorbereiden en het uitvoeren van besluiten van het algemeen bestuur. Daarnaast is het dagelijks bestuur verantwoordelijk voor het opstellen en vaststellen van de aanbestedingsdocumenten voor de aanbestedingen van het openbaar vervoer en het verlenen, wijzigen of intrekken van concessies voor het verrichten van het openbaar vervoer. Het dagelijks bestuur van het OV-bureau bestond in 2024 uit drie bestuurders. De directeur van het OV-bureau is secretaris van het dagelijks bestuur.



JOHAN HAMSTER
VOORZITTER



ROSALINDE HOORWEG
SECRETARIS



HENK JUMELET



PHILIP BROEKSMA

JAAARREKENING 2024

3 JAARREKENING 2024

In dit hoofdstuk wordt gestart met de waarderingsgrondslagen (3.1) voor de balans en de baten en lasten. Daarna worden het overzicht van baten en lasten (3.2) aanvullend met een toelichting (3.3) hierop gepresenteerd. Vervolgens de balans (3.4) en toelichting op de balans (3.5), gevolgd door het overzicht van incidentele baten en lasten (3.6) en het overzicht van baten en lasten per taakveld (3.7). Daarna komen de verantwoording van de Wet Normering Topinkomens en de SiSa-bijlage. Als laatste is de rechtmatigheidsverantwoording van het dagelijks bestuur opgenomen.

3.1 WAARDERINGSGRONDSLAGEN

De jaarrekening over het boekjaar 2024 is opgesteld conform het Besluit Begroting en Verantwoording Provincies en Gemeenten (BBV) en de vastgestelde Financiële Verordening Gemeenschappelijke Regeling Openbaar Lichaam OV-bureau Groningen Drenthe.

De jaarrekening is opgesteld op basis van continuïteit. Het bestuur en de directeur hebben geen indicatie dat de continuïteit in het geding is. Er is geen besluit tot opheffing van de GR genomen, dan wel in voorbereiding.

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

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

ACTIVA

Materiële vaste activa

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

Activa met een verkrijgings- of vervaardigingsprijs van minder dan € 50.000 worden niet geactiveerd, met uitzondering van gronden en terreinen.

Vorderingen en overige uitzettingen

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

Overlopende activa

Overlopende activa worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

Liquide middelen

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

PASSIVA

Reserves

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

Voorzieningen

Onder de voorzieningen zijn opgenomen de op het moment van opstellen van de jaarrekening voorzienbare verplichtingen, verliezen en/of risico's, voor zover de omvang hiervan redelijkerwijs is in te schatten. De voorzieningen zijn gewaardeerd op nominale waarde. De egalisatievoorziening onderhoud is gestoeld op een meerjarig-onderhoudsplan van het uit te voeren groot onderhoud aan de stallingen in Groningen en Emmen.

Vlottende passiva

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

3.1 WAARDERINGSGRONDSLAGEN

OVERIG

Grondslagen voor resultaatbepaling

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

RAMINGEN

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

Ramingen concessies

Vanaf het boekjaar 2024 hanteert het OV-bureau het principe ‘betalen naar wat rijdt’, zoals is afgestemd in de concessie GD. Door de ontvangen vergoedingen in verband met de coronapandemie in eerdere jaren, werd dit principe nog niet gehanteerd.

Op basis van de vooraf met Qbuzz afgestemde dienstregeling en de op dat moment geldende tarieven, betaalt het OV-bureau de bevoorschotte subsidie aan de vervoerder.

Basis voor het opstellen van de (voorlopige) afrekening zijn de werkelijk gereden dienstregeling uren, welke op basis van Data worden gegeneerd. Daarnaast worden de tarieven gehanteerd die in de Buca ZE zijn afgestemd met de vervoerder. Prijsontwikkelingen en indices gaan op basis van de landelijke gehanteerde LBI.

Vervolgens wordt de afrekening verrekend met het voorschot. Het verschil levert een balanspost op.

Ramingen overige baten en lasten

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

OVERHEAD

De overhead met betrekking tot personele lasten is bepaald door van elke medewerker (die vast in dienst is) te beoordelen op basis van de werkzaamheden deze medewerker uitvoert, onder welk taakveld deze hoort. Hierbij kan een medewerker maximaal onder twee verschillende taakvelden zijn of haar werkzaamheden uitvoeren. Op basis van de gegevens uit de salarisadministratie is bepaald welk deel van de salariskosten onder overhead valt. De overige personele lasten, die niet via de salarisadministratie worden verantwoord, worden door middel van een verdeelsleutel (het aantal fte overhead ten opzichte van de totale fte over 2024) berekend.

RECHTMATIGHEIDSVERANTWOORDING

De normen voor de rechtmatigheidsverantwoording zijn opgenomen in het normenkader, welke een onderdeel is van het controleprotocol. De kaders voor de rechtmatigheid zijn vastgelegd in de financiële verordening. Een toelichting op de rechtmatigheidsverantwoording is opgenomen in de paragraaf bedrijfsvoering.

3.2 OVERZICHT VAN BATEN EN LASTEN

Hieronder volgt een overzicht van de primaire begroting 2024, de begrotingswijzigingen over 2024, de totale gewijzigde begroting over 2024 en de realisatie van de baten en lasten over 2024.

(bedragen x € 1.000)	Primaire begroting	Begrotings- wijziging	Gewijzigde begroting	Realisatie	Afwijking
Programma 'Reiziger centraal'					
BATEN					
Consessiemanagement					
Reizigersopbrengsten - HOV	20.062	1.021	21.083	21.587	504
Reizigersopbrengsten - Basisnet	7.499	382	7.880	8.069	188
Reizigersopbrengsten - Aanvullend	6.128	312	6.440	6.594	154
Hubtaxi	114	66	180	172	8-
Studenten OV (OC&W)	28.836	3.880-	24.956	24.243	713-
Motie Krul (compensatie SOV)	-	7.416	7.416	7.416	-
Evenementenvervoer	591	-	591	484	107-
HBE-verwaarding	4.164	1.826-	2.338	2.304	34-
Subsidie - Spuk ZE 1e tranche	-	2.565	2.565	-	2.565-
Subsidie - CEF AFIF	-	2.100	2.100	-	2.100-
HBE-gelden provincie Groningen	-	4.500	4.500	4.500	-
Boetes (o.a. co2-norm 2023)	-	1.632	1.632	1.652	20
Robuuste dienstregeling ORZ	-	900	900	905	5
Overig	1.918	784	2.702	2.651	51-
Bedrijfsvoering	779	-	779	778	1-
Marktbewerking & Communicatie	-	-	-	18	18
Ontwikkeling	190	310	500	486	14-
TOTAAL BATEN	70.281	16.282	86.563	81.861	-4.702

LASTEN					
Consessiemanagement					
Dienstregeling - HOV	54.242	1.578	55.820	54.962	858
Dienstregeling - Basisnet	38.836	1.130	39.966	39.352	614
Dienstregeling - Aanvullend	40.368	1.174	41.542	40.904	638
Hubtaxi	334	781	1.115	1.062	53
Fryslân Qliner 315	578	100	678	662	16
Publiek vervoer	1.220	43	1.263	1.266	3-
Subsidie laadinfrastructuur	12.000	800	12.800	11.135	1.665
Subsidie laadportaal hoofdstation	-	1.500	1.500	1.500	-
Sociale veiligheid	810	71	881	887	6-
Evenementenvervoer	591	-	591	468	123
Afwikkeling TVOV 2023	-	3.858	3.858	3.827	31
Overig	2.275	551	2.826	3.322	496-
Marktbewerking & Communicatie	690	125	815	727	88
Ontwikkeling	1.135	123-	1.012	642	370
Bedrijfsvoering	2.334	497	2.831	2.617	214
TOTAAL LASTEN	155.413	12.085	167.498	163.333	4.165
SALDO PROGRAMMA 'REIZIGER CENTRAAL'					
	85.132-	4.197	80.935-	81.473-	537-
ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN					
Gelden motie Bikker	-	9.813	9.813	9.813	-
Deelnemersbijdrage	68.016	-	68.016	68.016	-
Aanvullende bijdrage deelnemers	2.153	2.153-	-	-	-
Financiering	-	420	420	506	86
SALDO ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN					
	70.169	8.080	78.249	78.335	86
Saldo overhead	1.612-	85	1.527-	1.718-	191-
Vennootschapsbelasting	-	-	-	-	-
SALDO VAN BATEN EN LASTEN					
	16.575-	12.362	4.213-	4.856-	643-
Onttrekkingen uit de algemene reserve	3.500	1.308	4.808	4.778	30-
Onttrekkingen uit de bestemmingsreserve	17.239	638	17.877	17.493	384-
Stortingen in de algeme reserves	-	4.882	4.882	4.882	-
Stortingen in de bestemmingsreserves	4.164	8.990	13.154	13.120	34
SALDO MUTATIES RESERVES					
	16.575	11.927-	4.649	4.269	380-
GEREALISEERD RESULTAAT					
	-	435	435	588-	1.023-

3.3 TOELICHTING OP HET OVERZICHT VAN BATEN EN LASTEN

Het overzicht van baten en lasten laat over 2024 een negatief saldo zien van € 0,59 miljoen. Ten opzichte van de gewijzigde begroting is dit een nadeel van € 1,02 miljoen. Dit kan als volgt worden verklaard:

BATEN

- De reizigersopbrengsten zijn € 0,85 miljoen hoger dan geraamd. Dit komt omdat er meer reizigerskilometers zijn gemaakt dan vooraf is in geschat.
- De SOV-opbrengsten van lager uit dan begroot met € 0,71 miljoen. Betreft op basis van een her calculatie vanuit het Rijk, welke na afloop van het boekjaar is ontvangen.
- Doordat de baten en lasten van het evenementenvervoer zuiverder worden toegerekend ten opzichte van voorgaande jaren en de begroting, zijn de reizigersopbrengsten van het evenementenvervoer € 0,11 miljoen lager dan geraamd.
- De subsidie SPUK ZE 1e tranche wordt niet in 2024 verantwoord, maar in de jaren 2025 tot en met 2027. Dit levert voor 2024 een nadeel op van € 2,57 miljoen.
- De subsidie CEF-AFIF (welke door Qbuzz is ontvangen voor het plaatsen laadinfrastructuur en wordt overgemaakt naar het OV-bureau) is in de begroting opgenomen onder de baten. Conform de Buca ZE moet deze subsidie in minder worden gebracht op de subsidiebijdragen voor de laadinfrastructuur. Ten opzichte van de begroting levert dit een nadeel in de baten op van € 2,1 miljoen. Zie ook de toelichting onder de lasten.

BATEN EN LASTEN					
(bedragen x € 1.000)					
	Primaire begroting	Begrotingswijziging	Gewijzigde begroting	Realisatie	Afwijking
Programma 'Reiziger centraal'					
BATEN					
Consessiemanagement					
Reizigersopbrengsten - HOV	20.062	1.021	21.083	21.587	504
Reizigersopbrengsten - Basisnet	7.499	382	7.880	8.069	188
Reizigersopbrengsten - Aanvullend	6.128	312	6.440	6.594	154
Hubtaxi	114	66	180	172	8-
Studenten OV (OC&W)	28.836	3.880-	24.956	24.243	713-
Motie Krul (compensatie SOV)	-	7.416	7.416	7.416	-
Evenementenvervoer	591	-	591	484	107-
HBE-vervaarding	4.164	1.826-	2.338	2.304	34-
Subsidie - Spuk ZE 1e tranche	-	2.565	2.565	-	2.565-
Subsidie - CEF AFIF	-	2.100	2.100	-	2.100-
HBE-gelden provincie Groningen	-	4.500	4.500	4.500	-
Boetes (o.a. co2-norm 2023)	-	1.632	1.632	1.652	20
Robuuste dienstregeling ORZ	-	900	900	905	5
Overig	1.918	784	2.702	2.651	51-
Bedrijfsvoering	779	-	779	778	1-
Marktbewerking & Communicatie	-	-	-	18	18
Ontwikkeling	190	310	500	486	14-
TOTAAL BATEN	70.281	16.282	86.563	81.861	-4.702
LASTEN					
Consessiemanagement					
Dienstregeling - HOV	54.242	1.578	55.820	54.962	858
Dienstregeling - Basisnet	38.836	1.130	39.966	39.352	614
Dienstregeling - Aanvullend	40.368	1.174	41.542	40.904	638
Hubtaxi	334	781	1.115	1.062	53
Fryslân Qliner 315	578	100	678	662	16
Publiek vervoer	1.220	43	1.263	1.266	3-
Subsidie laadinfrastructuur	12.000	800	12.800	11.135	1.665
Subsidie laadportaal hoofdstation	-	1.500	1.500	1.500	-
Sociale veiligheid	810	71	881	887	6-
Evenementenvervoer	591	-	591	468	123
Afwikkeling TVOV 2023	-	3.858	3.858	3.827	31
Overig	2.275	551	2.826	3.322	496-
Marktbewerking & Communicatie	690	125	815	727	88
Ontwikkeling	1.135	123-	1.012	642	370
Bedrijfsvoering	2.334	497	2.831	2.617	214
TOTAAL LASTEN	155.413	12.085	167.498	163.333	4.165
SALDO PROGRAMMA 'REIZIGER CENTRAAL'					
	85.132-	4.197	80.935-	81.473-	537-
ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN					
Gelden motie Bikker	-	9.813	9.813	9.813	-
Deelnemersbijdrage	68.016	-	68.016	68.016	-
Aanvullende bijdrage deelnemers	2.153	2.153-	-	-	-
Financiering	-	420	420	506	86
SALDO ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN					
	70.169	8.080	78.249	78.335	86
Saldo overhead	1.612-	85	1.527-	1.718-	191-
Vennootschapsbelasting	-	-	-	-	-
SALDO VAN BATEN EN LASTEN					
	16.575-	12.362	4.213-	4.856-	643-
Onttrekkingen uit de algemene reserve	3.500	1.308	4.808	4.778	30-
Onttrekkingen uit de bestemmingsreserve	17.239	638	17.877	17.493	384-
Stortingen in de algeme reserves	-	4.882	4.882	4.882	-
Stortingen in de bestemmingsreserves	4.164	8.990	13.154	13.120	34
SALDO MUTATIES RESERVES					
	16.575	11.927-	4.649	4.269	380-
GEREALISEERD RESULTAAT					
	-	435	435	588-	1.023-

3.3 TOELICHTING OP HET OVERZICHT VAN BATEN EN LASTEN

LASTEN

- Doordat er sprake is geweest van rituitval, voornamelijk door gebrek aan materieel bij de vervoerder, ontstaat een voordeel van € 2,4 miljoen op de uitvoering van de dienstregeling. Deze inschatting is gemaakt op basis van de beschikbare data van vervoerder, welke heeft geleid tot een voorlopige afrekening. In de loop van 2025 wordt deze afrekening definitief, waarna de afrekening met de vervoerder plaats vindt.
- Er ontstaat een nadelig effect door achteraf nog te verwerken kosten vanuit de Buca ZE van € 0,97 miljoen. Dit zijn structurele lasten in de dienstregeling.
- De LBI van december is lager dan de LBI van september, per saldo een voordeel van € 0,12 miljoen.
- Werkelijk zijn kosten voor versterkingsritten, pendel- en wachtbussen en het versterken van de dienstregeling lager dan verwacht, door een gebrek aan materieel bij de vervoerder, maar ook door het tijdig bijsturen van de reguliere dienstregeling. Per saldo levert dit een voordeel op van € 0,47 miljoen.
- Er zijn minder versterkingsritten ingezet door de vervoerder dan verwacht over 2024, dit levert een voordeel op van € 0,27 miljoen. Een van de oorzaken hiervoor is het gebrek aan materieel, maar ook het vooraf definiëren van versterkingen en het eerder bijsturen van de reguliere dienstregeling.
- De subsidie CEF-AFIF wordt conform de Buca ZE in minder gebracht op de subsidiebijdragen voor de laadinfrastructuur. In de begroting was deze subsidie onder de baten opgenomen. Ten opzichte van de begroting levert dit voor de lasten een voordeel op van € 1,67 miljoen. Er werd rekening gehouden met een subsidieontvangst van € 2,1 miljoen, echter is deze lager. Per saldo levert dit een nadeel op in de begroting van € 0,44 miljoen. Dit komt doordat een aantal projectkosten niet meegenomen konden worden als subsidiabele lasten, waarvan ze wel vooraf waren in geschat als subsidiabel. Mogelijk kan de resterende subsidie alsnog in 2025 worden toegekend, door bestedingen die in 2025 plaats vinden.

- Conform de Buca ZE betalen we jaarlijks aan Qbuzz een deel van de subsidie SPUK ZE 1e tranche. Voor 2024 is dit een bedrag ter grootte van € 0,21 miljoen, welke per abuis niet is begroot. Dit levert een nadelig effect op, ten opzichte van de begroting.
- Doordat de baten en lasten van het evenementenvervoer zuiverder worden toegerekend ten opzichte van voorgaande jaren en de begroting, zijn de kosten van het evenementenvervoer € 0,12 miljoen lager dan geraamd.
- Door de groei van de reizigersopbrengsten heeft Qbuzz, conform de concessie, recht op een reizigersbonus over 2024. Het exacte berekening en toekenning volgt in de loop van 2025. Voor nu levert dit een nadeel op van € 0,3 miljoen, aangezien deze bonus niet was begroot.
- De lasten van marktwerking en communicatie zijn lager dan begroot, doordat er in 2024 minder werkzaamheden zijn uitgezet bij externe partijen en meer werkzaamheden zelf zijn uitgevoerd. Per saldo levert dit een voordeel op van € 0,93 miljoen.
- De werkelijke lasten voor het onderdeel kwaliteitsimpuls zijn € 0,24 miljoen lager dan begroot. Dit levert eveneens een lagere onttrekking uit de bestemmingsreserve op.
- De lasten van bedrijfsvoering vallen lager uit dan begroot, oorzaak hiervan is het per abuis onjuist verdelen van de overhead in de begroting. Dit levert op het onderdeel bedrijfsvoering een voordeel op van € 0,15 miljoen.

(bedragen x € 1.000)	Primaire begroting	Begrotings- wijziging	Gewijzigde begroting	Realisatie	Afwijking
Programma 'Reiziger centraal'					
BATEN					
Concessiemanagement					
Reizigersopbrengsten - HOV	20.062	1.021	21.083	21.587	504
Reizigersopbrengsten - Basisnet	7.499	382	7.880	8.069	188
Reizigersopbrengsten - Aanvullend	6.128	312	6.440	6.594	154
Hubtaxi	114	66	180	172	8-
Studenten OV (OC&W)	28.836	3.880-	24.956	24.243	713-
Motie Krul (compensatie SOV)	-	7.416	7.416	7.416	-
Evenementenvervoer	591	-	591	484	107-
HBE-verwaarding	4.164	1.826-	2.338	2.304	34-
Subsidie - Spuk ZE 1e tranche	-	2.565	2.565	-	2.565-
Subsidie - CEF AFIF	-	2.100	2.100	-	2.100-
HBE-gelden provincie Groningen	-	4.500	4.500	4.500	-
Boetes (o.a. co2-norm 2023)	-	1.632	1.632	1.652	20
Robuuste dienstregeling ORZ	-	900	900	905	5
Overig	1.918	784	2.702	2.651	51-
Bedrijfsvoering	779	-	779	778	1-
Marktbewerking & Communicatie	-	-	-	18	18
Ontwikkeling	190	310	500	486	14-
TOTAAL BATEN	70.281	16.282	86.563	81.861	-4.702
LASTEN					
Concessiemanagement					
Dienstregeling - HOV	54.242	1.578	55.820	54.962	858
Dienstregeling - Basisnet	38.836	1.130	39.966	39.352	614
Dienstregeling - Aanvullend	40.368	1.174	41.542	40.904	638
Hubtaxi	334	781	1.115	1.062	53
Frysân Qliner 315	578	100	678	662	16
Publiek vervoer	1.220	43	1.263	1.266	3-
Subsidie laadinfrastructuur	12.000	800	12.800	11.135	1.665
Subsidie laadportaal hoofdstation	-	1.500	1.500	1.500	-
Sociale veiligheid	810	71	881	887	6-
Evenementenvervoer	591	-	591	468	123
Afwikkeling TVOV 2023	-	3.858	3.858	3.827	31
Overig	2.275	551	2.826	3.322	496-
Marktbewerking & Communicatie	690	125	815	727	88
Ontwikkeling	1.135	123-	1.012	642	370
Bedrijfsvoering	2.334	497	2.831	2.617	214
TOTAAL LASTEN	155.413	12.085	167.498	163.333	4.165
SALDO PROGRAMMA 'REIZIGER					
CENTRAAL'	85.132-	4.197	80.935-	81.473-	537-
ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN					
Gelden motie Bikker	-	9.813	9.813	9.813	-
Deelnemersbijdrage	68.016	-	68.016	68.016	-
Aanvullende bijdrage deelnemers	2.153	2.153-	-	-	-
Financiering	-	420	420	506	86
SALDO ALGEMENE					
DEKKINGSMIDDELEN	70.169	8.080	78.249	78.335	86
Saldo overhead	1.612-	85	1.527-	1.718-	191-
Vennootschapsbelasting	-	-	-	-	-
SALDO VAN BATEN EN LASTEN	16.575-	12.362	4.213-	4.856-	643-
Onttrekkingen uit de algemene reserve	3.500	1.308	4.808	4.778	30-
Onttrekkingen uit de bestemmingsreserve	17.239	638	17.877	17.493	384-
Stortingen in de algeme reserves	-	4.882	4.882	4.882	-
Stortingen in de bestemmingsreserves	4.164	8.990	13.154	13.120	34
SALDO MUTATIES RESERVES	16.575	11.927-	4.649	4.269	380-
GEREALISEERD RESULTAAT					
	-	435	435	588-	1.023-

3.3 TOELICHTING OP HET OVERZICHT VAN BATEN EN LASTEN

FINANCIERING

- De rentebaten voor het schatkistbankieren vallen hoger uit dan vooraf ingeschat. Dit wordt veroorzaakt door gemiddeld een hoger saldo uitstaand bij de schatkist over 2024, dan is ingeschat. Dit levert een voordeel op van € 0,09 miljoen.

SALDO OVERHEAD

- In de begroting is per abuis de verdeling van de overhead onjuist opgenomen. Bij het opstellen van de jaarstukken is deze verdeling juist verwerkt. Dit veroorzaakt een nadeel van € 0,15 miljoen over 2024 ten opzichte van de begroting.

RESERVES

- De onttrekkingen uit de reserves zijn lager, doordat de werkelijke uitgaven voor waterstofmoleculen lager zijn dan begroot. Deze worden gedekt uit de bestemmingsreserve ZET. Per saldo levert dit een voordeel op van € 0,16 miljoen.
- Er is minder onttrokken uit de bestemmingsreserve kwaliteitsimpuls dan geraamd, dit komt doordat kosten konden worden gedekt in de huidige begroting en de uitgaven in het kader van kwaliteitsimpuls lager waren. Dit levert een voordeel op van € 0,24 miljoen.

(bedragen x € 1.000)	Primaire begroting	Begrotings- wijziging	Gewijzigde begroting	Realisatie	Afwijking
Programma 'Reiziger centraal'					
BATEN					
Consessiemanagement					
Reizigersopbrengsten - HOV	20.062	1.021	21.083	21.587	504
Reizigersopbrengsten - Basisnet	7.499	382	7.880	8.069	188
Reizigersopbrengsten - Aanvullend	6.128	312	6.440	6.594	154
Hubtaxi	114	66	180	172	8-
Studenten OV (OC&W)	28.836	3.880-	24.956	24.243	713-
Motie Krul (compensatie SOV)	-	7.416	7.416	7.416	-
Evenementenvervoer	591	-	591	484	107-
HBE-verwaarding	4.164	1.826-	2.338	2.304	34-
Subsidie - Spuk ZE 1e tranche	-	2.565	2.565	-	2.565-
Subsidie - CEF AFIF	-	2.100	2.100	-	2.100-
HBE-gelden provincie Groningen	-	4.500	4.500	4.500	-
Boetes (o.a. co2-norm 2023)	-	1.632	1.632	1.652	20
Robuuste dienstregeling ORZ	-	900	900	905	5
Overig	1.918	784	2.702	2.651	51-
Bedrijfsvoering	779	-	779	778	1-
Marktbewerking & Communicatie	-	-	-	18	18
Ontwikkeling	190	310	500	486	14-
TOTAAL BATEN	70.281	16.282	86.563	81.861	-4.702
LASTEN					
Consessiemanagement					
Dienstregeling - HOV	54.242	1.578	55.820	54.962	858
Dienstregeling - Basisnet	38.836	1.130	39.966	39.352	614
Dienstregeling - Aanvullend	40.368	1.174	41.542	40.904	638
Hubtaxi	334	781	1.115	1.062	53
Fryslân Qliner 315	578	100	678	662	16
Publiek vervoer	1.220	43	1.263	1.266	3-
Subsidie laadinfrastructuur	12.000	800	12.800	11.135	1.665
Subsidie laadportaal hoofdstation	-	1.500	1.500	1.500	-
Sociale veiligheid	810	71	881	887	6-
Evenementenvervoer	591	-	591	468	123
Afwikkeling TVOV 2023	-	3.858	3.858	3.827	31
Overig	2.275	551	2.826	3.322	496-
Marktbewerking & Communicatie	690	125	815	727	88
Ontwikkeling	1.135	123-	1.012	642	370
Bedrijfsvoering	2.334	497	2.831	2.617	214
TOTAAL LASTEN	155.413	12.085	167.498	163.333	4.165
SALDO PROGRAMMA 'REIZIGER					
CENTRAAL'	85.132-	4.197	80.935-	81.475-	537-
ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN					
Gelden motie Bikker	-	9.813	9.813	9.813	-
Deelnemersbijdrage	68.016	-	68.016	68.016	-
Aanvullende bijdrage deelnemers	2.153	2.153-	-	-	-
Financiering	-	420	420	506	86
SALDO ALGEMENE					
DEKKINGSMIDDELEN	70.169	8.080	78.249	78.335	86
Saldo overhead	1.612-	85	1.527-	1.718-	191-
Vennootschapsbelasting	-	-	-	-	-
SALDO VAN BATEN EN LASTEN	16.575-	12.362	4.213-	4.856-	643-
Onttrekkingen uit de algemene reserve	3.500	1.308	4.808	4.778	30-
Onttrekkingen uit de bestemmingsreserve	17.239	638	17.877	17.493	384-
Storting in de algeme reserves	-	4.882	4.882	4.882	-
Storting in de bestemmingsreserves	4.164	8.990	13.154	13.120	34
SALDO MUTATIES RESERVES	16.575	11.927-	4.649	4.269	380-
GEREALISEERD RESULTAAT					
	-	435	435	588-	1.023-

3.4 BALANS

In dit hoofdstuk zijn de specificaties opgenomen van de balansposten ultimo 2024 en het vergelijkende boekjaar 2023. Indien nodig worden grote verschillen verklaard.

(bedragen x € 1.000)					
Activa			Passiva		
	2024	2023		2024	2023
Vaste activa			Vaste passiva		
<i>Materiële vaste activa</i>			<i>Eigen vermogen</i>		
Investerings met een economisch nut	11.790	9.245	Algemene reserve	8.105	9.306
			Bestemmingsreserves	8.444	13.035
			Gerealiseerd resultaat	-588	-1.523
			<i>Voorzieningen</i>		
			Voorzieningen ter egalisering van kosten	700	693
			<i>Vaste schulden met een rentetypische looptijd langer dan één jaar</i>		
			Waarborgsom	1.000	1.000
Totaal vaste activa	11.790	9.245	Totaal vaste passiva	17.662	22.511
Vlottende activa			Vlottende passiva		
<i>Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar</i>			<i>Netto-vlottende schulden</i>		
Vorderingen op openbare lichamen	2.689	2.332	Overige schulden	3.371	505
Overige vorderingen	-	774	<i>Overlopende passiva</i>		
Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar	16.501	21.198	De voorschotbedragen voor uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel die dienen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren, ontvangen van:		
<i>Liquide middelen</i>			- Het Rijk	4.574	1.696
Kassaldi	-	1	- Overige Nederlandse overheidslichamen	4.657	4.425
Banksaldi	800	800	- Europese overheidslichamen	1.500	-
<i>Overlopende activa</i>			Verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen, met uitzonder van jaarlijks terugkerende arbeidskosten gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume	6.273	9.647
De voorschotbedragen die ontstaan door voorfinanciering op uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel, nog te ontvangen van:					
- het Rijk	514	514			
- overige Nederlandse overheidslichamen	-	295			
- Europese overheidslichamen	-	1.046			
Overige nog te ontvangen bedragen	5.741	2.579			
Totaal vlottende activa	26.246	29.539	Totaal vlottende passiva	20.375	16.273
Totaal Activa	38.037	38.784	Totaal Passiva	38.037	38.784

3.5 TOELICHTING OP DE BALANS

ACTIVA

Vaste activa

Materiële vaste activa

Het OV-bureau bezit enkel investeringen met een economisch nut. Dit wil zeggen dat de investeringen bijdragen aan de mogelijkheid middelen te verwerven en dat zij daarbij verhandelbaar zijn. In 2023 is aankoop van het Iederzterrein gedaan voor de uitbreiding stalling Peizerweg, welke in 2024 heeft plaats gevonden.

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

bedragen x € 1.000	Boekwaarde 1-1-2024	Investeringen	Des- investeringen	Afschrijvingen	Bijdragen van derden	Afwaarderingen	Boekwaarde 31-12-2024
Gronden en terreinen	4.719	-	-	-	-	-	4.719
Bedrijfsgebouwen	4.392	-	-	131	-	-	4.261
Grond-, weg en waterbouwkundige werken	-	2.711	-	-	-	-	2.711
Machines, apparaten en installaties	62	-	-	4	-	-	58
Overige MVA	71	-	-	30	-	-	42
Totaal MVA	9.245	2.711	-	165	-	-	11.790

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

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

Vlottende activa

Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar

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

bedragen x € 1.000	2024	2023
Vorderingen op openbare lichamen	2.689	2.332
Schatkistbankieren	16.501	21.198
Overige vorderingen	-	774
Totaal	19.190	24.304

De vorderingen op openbare lichamen bestaan ultimo 2024 voornamelijk uit:

- Door te schuiven BTW aan de provincies € 1,41 miljoen
- Bijdrage gemeente Groningen sanering Iederzterrein € 0,24 miljoen
- Subsidie extra lijnen provincie Groningen € 0,39 miljoen
- Subsidie motie ‘busje komt zo’ 2024 € 0,46 miljoen

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

3.5 TOELICHTING OP DE BALANS

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

Berekening benutting drempelbedrag schatkistbankieren (bedragen x € 1000)					
		Verslagjaar	2024		
(1)	Drempelbedrag	3.744			
		Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
(2)	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	801	801	801	801
(3a) = (1) > (2)	Ruimte onder het drempelbedrag	2.943	2.943	2.943	2.943
(3b) = (2) > (1)	Overschrijding van het drempelbedrag	-	-	-	-
(1) Berekening drempelbedrag					
		Verslagjaar			
(4a)	Begrotingstotaal verslagjaar	187.183			
(4b)	Het deel van het begrotingstotaal dat kleiner of gelijk is aan € 500 miljoen	187.183			
(4c)	Het deel van het begrotingstotaal dat de € 500 miljoen te boven gaat				
(1) = (4b)*0,02 + (4c)*0,002 met een minimum van €1.000.000 als het begrotingstotaal kleiner of gelijk is aan 500 mln. En als begrotingstotaal groter dan € 500 miljoen is is het drempelbedrag gelijk aan € 10 miljoen, vermeerderd met 0,2% van het deel van het begrotingstotaal dat de € 500 miljoen te boven gaat.		Drempelbedrag	3.744		
(2) Berekening kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen					
		Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
(5a)	Som van de per dag buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen (negatieve bedragen tellen als nihil)	72.079	72.880	73.681	73.662
(5b)	Dagen in het kwartaal	90	91	92	92
(2) - (5a) / (5b)	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	801	801	801	801

Een bedrag van € 1 miljoen hoort niet tot de vrije beschikbare middelen, aangezien hier een ontvangen waarborgsom tegenover staat. Zie hiervoor ook onder de vaste passiva.

Liquide middelen
Het saldo van de liquide middelen bestaat uit de volgende componenten. Enkel bankrekeningen met een positief saldo worden hier verantwoord. Ultimo 2024 bezit het OV-bureau geen negatieve banksaldi. Daarnaast is de kas per 24-12-2024 opgeheven.

bedragen x € 1.000	2024	2023
Bank	-	1
Kas	800	800
Totaal	800	801

Het saldo van de bank bestaat uit het saldo van het ondernemerstopdeposito (€ 800.000). Het bedrag op het ondernemerstopdeposito valt binnen de gestelde door het Rijk gestelde minimale norm van het schatkistbankieren van € 1.000.000.

bedragen x € 1.000	2024	2023
De voorschotbedragen die ontstaan door voorfinanciering op uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel, nog te ontvangen van:		
- het Rijk	514	514
- overige Nederlandse overheidslichamen	-	295
- Europese overheidslichamen	-	1.046
Overige nog te ontvangen bedragen	5.741	2.579
Totaal	6.255	4.434

3.5 TOELICHTING OP DE BALANS

Overlopende activa
De post overlopende activa kan als volgt onderscheiden worden:

bedragen x € 1.000	2024	2023
De voorschotbedragen die ontstaan door voorfinanciering op uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel, nog te ontvangen van:		
- het Rijk	514	514
- overige Nederlandse overheidslichamen	-	295
- Europese overheidslichamen	-	1.046
Overige nog te ontvangen bedragen	5.741	2.579
Totaal	6.255	4.434

De in de balans opgenomen van Nederlandse en Europese overheidslichamen nog te ontvangen voorschotbedragen die ontstaan door voorfinanciering op uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel kunnen als volgt worden gespecificeerd:

bedragen x € 1.000	Saldo 1-1-2024	Toevoegingen	Ontvangen bedragen	Saldo 31-12-2024
Het Rijk				
- TVOV 2023	514	-	-	514
Overige Nederlandse overheidslichamen				
- Subsidie extra lijnen prov. Groningen	250	-	250	-
- Subsidie ombouw 8-persoonsbus	45	-	45	-
Europese overheidslichamen				
- JIVE 2	1.046	-	1.046	-
Totaal	1.855	-	1.341	514

Voor TVOV 2023 moet nog een deel worden ontvangen van de vergoeding. Dit geld wordt pas ontvangen nadat de definitieve vaststelling heeft plaats gevonden. Zie ook onder de niet uit de balans blijkende rechten en verplichtingen.

De subsidie inzake de ombouw van 8-persoonsbus naar waterstof staat per ultimo 2024 gepresenteerd onder de overlopende passiva. Dit project is geannuleerd en het reeds ontvangen voorschot zal worden terugbetaald aan de provincie Groningen.

De overige nog te ontvangen bedragen ultimo 2024 bestaand grotendeels uit:

- Vordering op Qbuzz inzake terug te vorderen BVOV 2022. € 1,68 miljoen
- Vordering op Qbuzz inzake terug te vorderen subsidieproject ombouw 8-persoonsbus, welke beëindigd is. € 0,45 miljoen
- Subsidie CEF-AFIF te ontvangen van Qbuzz. € 1,66 miljoen
- Te ontvangen van Qbuzz: te veel ontvangen subsidie dienstregeling2024 (voorlopige afrekening). € 1,81 miljoen

3.5 TOELICHTING OP DE BALANS

PASSIVA

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

bedragen x € 1.000	2024	2023
Algemene reserve	8.105	9.306
Bestemmingsreserves	8.444	13.035
Gerealiseerd resultaat	-588	-1.523
Totaal	15.961	20.817

De in de balans opgenomen van Nederlandse en Europese overheidslichamen nog te ontvangen voorschotbedragen die ontstaan door voorfinanciering op uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel kunnen als volgt worden gespecificeerd:

Bedragen x € 1.000	Saldo 01-01-2024	Resultaatbest. vorig boekjaar	Toevoeging	Onttrekking	Saldo 31-12-2024
Algemene reserve	9.306	-1.305	4.882	4.778	8.105
Bestemmingsreserves					
Kwaliteitsimpuls	998	-	225	264	959
Kapitaallasten stalling Emmen	1.409	-	-	39	1.370
Covid-19	218	-218	-	-	-
Zero Emissie Transitie	10.409	-	12.895	17.190	6.115
Totaal bestemmingsreserves	13.035	-218	13.120	17.493	8.444
Totaal reserves	22.341	-1.523	18.002	22.271	16.549

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

De algemene reserve bestaat uit twee elementen:

- De ondergrens voor het opvangen van eventuele kosten uit calamiteiten. Meer toelichting over deze ondergrens is opgenomen in de paragraaf 2.3.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing.
- Het resterende deel van de algemene reserve wordt gebruikt om de ratio weerstandscapaciteit te berekenen.

De toevoegingen aan de algemene reserve in 2024 bestaan voornamelijk uit:

- Een bedrag van € 2,3 miljoen voor het dekken van toekomstige lasten, zoals de meerkosten van het laadportaal bij het hoofdstation in Groningen en de meerkosten voor de hubtaxi in 2025.
- Ter dekking van de afrekening van de TVOV 2023 met Qbuzz is er een bedrag van € 2,6 miljoen in de algemene reserve gestort.

De onttrekkingen uit de algemene reserve in 2024 bestaan voornamelijk uit:

- De dekking voor het versterken van de dienstregeling in 2024 voor € 0,8 miljoen.
- Ter dekking van de afwikkeling van de TVOV 2023 met Qbuzz voor in totaal een bedrag van € 3,83 miljoen.

De bestemmingsreserve kwaliteitsimpuls reserve is ingesteld om te besteden aan voorwaardenscheppende kwaliteitsimpulsen, waarmee structurele lastenverlagingen kunnen worden gerealiseerd of duurzaamheidseffecten kunnen worden behaald.

In 2024 bestaat de toevoeging aan de bestemmingserve kwaliteitsimpuls uit de terug te ontvangen subsidie inzake het project ombouw 8-persoons minibus naar waterstof. Dit project is niet gerealiseerd. De onttrekking is ter dekking van de kosten voor een chauffeursverblijf op het hoofdstation Groningen en ter dekking van een deel van de eenmalige kosten voor de sloop en sanering van het Iederzterrein, ten behoeve van de uitbreiding van de busstalling aan de Peizerweg.

Deze bestemmingsreserve dekking kapitaallasten stalling Emmen is ingesteld om de kapitaallasten van de busstalling te Emmen te dekken vanuit de begroting. Er vindt een structurele onttrekking uit deze reserve plaats ten hoogte van de kapitaallasten voor de gehele afschrijvingsperiode van de busstalling.

3.5 TOELICHTING OP DE BALANS

De bestemmingreserve Covid-19 was ingesteld als aanvullend weerstandsvermogen om financiële tekorten al gevolg van de coronacrisis op te vangen. De onttrekking in 2024 betreft de bestemming van het resultaat over 2023.

Deze bestemmingsreserve Zero Emissie Transitie (ZET) is ingesteld voor het financieren van de reductie van de CO2-emissie. De toevoegingen aan de bestemmingsreserve bestaan in 2024 uit:

- De ontvangen gelden van de verkoop van HBE's voor € 2,3 miljoen.
- De verwachte subsidie ontvangst SPUK ZE 1e tranche van € 2,57 miljoen.
- Een bedrag van € 2 miljoen uit het resultaat van 2024 voor het dekken van de meerkosten voor de waterstofmoleculen tot het einde van de looptijd van de huidige concessie.
- De ontvangen HBE-gelden van de provincie Groningen van € 4,5 miljoen.
- En er heeft nog een storting van € 1,5 miljoen plaats gevonden ter dekking van te betalen subsidie aan Qbuzz voor de aanschaf van Qliners, conform de Buca ZE.

De onttrekkingen aan de bestemmingsreserve ZET bestaan in 2024 uit:

- De dekking van de subsidie voor de laadinfrastructuur ter hoogte van € 12,8 miljoen.
- De dekking voor de bijdrage van het laadportaal van het hoofstation in Groningen voor € 1,5 miljoen.
- Een bedrag van € 0,59 miljoen ter dekking van de waterstofmoleculen.
- Er is € 2,3 miljoen onttrokken ter dekking voor de uitvoering van de elektrificatie van de dienstregeling.

Voorzieningen

Ultimo 2024z zijn er bij het OV-Bureau enkel voorzieningen aanwezig welke ter egalisering van kosten zijn. Het verloop van de voorzieningen in 2024 wordt in het hierna opgenomen overzicht weergegeven:

Bedragen x € 1.000	Saldo 1-1-2024	Vrijval	Toevoegingen	Aanwendungen	Saldo 31-12-2024
Groot onderhoud busstalling Peizerweg	573	-	80	96	557
Groot onderhoud busstalling Emmen	88	-	13	-	101
Verlofsparen	32	-	10	-	42
Totaal voorzieningen	693	-	103	96	700

Voor het dagelijks en groot onderhoud aan de busstalling Peizerweg is in 2021 een actueel meerjarenonderhoudsplan opgesteld. Dit betreft het onderhoud aan het kantoorpand, de wasstraat en het terrein. Deze voorziening strekt tot gelijkmatige verdeling van lasten over een aantal begrotingsjaren. De voorziening is een onderdeel van het vreemd vermogen.

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

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

Ultimo 2024 is er geen voorziening voor oninbare vorderingen opgenomen.

3.5 TOELICHTING OP DE BALANS

Vaste schulden

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

Bedragen x € 1.000	Saldo 1-1-2024	Vermeerdering	Aflossingen	Saldo 31-12-2024	Rentelast voor het begrotingsjaar
Waarborgsom	1.000	-	-	1.000	36

Van de vervoerder van de GD-concessie is een waarborgsom ontvangen van € 1 miljoen conform de concessieovereenkomst. Deze waarborgsom blijft gedurende de looptijd van de concessie op de bankrekening van het OV-bureau staan, tenzij deze wordt vervangen door een bankgarantie, zoals bepaald in de concessie. De rentelast over de waarborgsom bedraagt € 36.000 over 2024.

VLOTTENDE PASSIVA

Netto-vlottende schulden

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

bedragen x € 1.000	2024	2023
Overige schulden	3.371	505

De overige schulden bestaan ultimo 2024 grotendeels uit:

- Af te dragen loonheffing, sociale lasten en pensioenpremie over december € 0,16 miljoen
- Te betalen subsidie voor de laadinfrastructuur aan Qbuzz € 2,80 miljoen

Overlopende passiva

De specificatie van de overlopende passiva is als volgt:

bedragen x € 1.000	2024	2023
Verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen, met uitzondering van jaarlijks terugkerende arbeidskosten gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar De voorschotbedragen voor uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel die dienen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren, ontvangen	6.273	9.647
- het Rijk	4.574	1.696
- overige Nederlandse overheidslichamen	4.657	4.425
- Europese overheidslichamen	1.500	-
Totaal	17.004	15.768

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

bedragen x € 1.000	Saldo 1-1-2024	Ontvangen bedragen	Vrijgevallen bedragen	Terug- betalingen	Saldo 31-12-2024
Het Rijk					
- SPUK ZE 1e tranche	1.696	621	-	-	2.317
- SPUK ZE 2e tranche	-	2.256	-	-	2.256
Overige Nederlandse overheidslichamen					
- Ombouw 2 waterstofbussen Groningen	925	-	-	-	925
- Waterstofproject bussen Groningen	3.500	-	206	-	3.294
- Beheer DRIS 2024 - deel prov. Drenthe	-	175	170	-	5
- Beheer DRIS 2024 - deel prov. Groningen	-	325	316	-	9
- Extra lijnen prov. Groningen (busje komt zo)	-	463	38	-	425
Europese overheidslichamen					
- Waterstofproject bussen Groningen	-	2.294	794	-	1.500
Totaal	6.121	6.134	1.525	-	10.731

De subsidie SPUK ZE 1e tranche wordt besteed in de jaren 2025 tot en met 2027. De gelden voor de subsidie SPUK ZE 2e tranche kunnen worden besteed over een periode van 2026 tot en met 2028 voor door Qbuzz aan te schaffen elektrische bussen.

3.5 TOELICHTING OP DE BALANS

De subsidie SPUK ZE 1e tranche wordt besteed in de jaren 2025 tot en met 2027. De gelden voor de subsidie SPUK ZE 2e tranche kunnen worden besteed over een periode van 2026 tot en met 2028 voor door Qbuzz aan te schaffen elektrische bussen.

Voor de ombouw van twee diesel Qliners is van de provincie Groningen in 2022 een bedrag ontvangen van € 0,93 miljoen. De besteding hiervan moet nog plaats vinden.

Het waterstofproject Groningen betref de vooruit ontvangen bijdrage van de provincie Groningen en de Europese Unie voor de opschaling van 20 waterstofbussen, infrastructuur en meerkosten waterstof vanaf eind 2021 voor de gehele looptijd van de huidige concessie. De besteding in 2024 betrof hier aan € 1 miljoen.

Voor de uitvoering van de beheerskosten voor DRIS zijn bijdragen van de provincies Drenthe en Groningen ontvangen in 2024. Dit bedrag is niet volledig benut in 2024.

Voor de uitvoering van de motie ‘Busje komt zo’ van de provincie Groningen wordt over de periode 2023 tot en met 2026 in totaal € 1,85 miljoen ontvangen, voor het in stand houden van een aantal buslijnen tot en met het einde van de huidige concessie.

De verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen, met uitzondering van jaarlijks terugkerende arbeidskosten gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume, bestaan ultimo 2024 uit onder andere de volgende posten:

- Terug te betalen aan het Rijk de te veel ontvangen BVOV 2022. € 1,37 miljoen
- Te betalen aan Qbuzz diverse lasten over 2024. € 3,02 miljoen
- Bijdrage aan de gemeente Groningen inzake het laadportaal hoofdstation. € 1,50 miljoen
- Terug te betalen subsidie aan de provincie Groningen inzake de ombouw van 8 persoons minibussen tot waterstof. € 0,18 miljoen

3.5 TOELICHTING OP DE BALANS

NIET UIT DE BALANS BLIJKENDE RECHTEN EN VERPLICHTINGEN

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

Huurcontract (verplichting)

De kantoorruimte aan de Overcingellaan in Assen wordt voor meerdere jaren gehuurd. Momenteel zijn we in gesprek met de verhuurder over de verlenging van de huurovereenkomst voor meerdere jaren. Door de overdracht van het pand van de GKB naar de gemeente Assen loopt dit enige vertraging op. De financiële verplichting voor huur, schoonmaak, glasbewassing en servicekosten tot einde contract bedraagt circa €180.000 (exclusief indexatie).

Elektrificeren vloot (recht)

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

Opschaling waterstofbussen Groningen en tankinfrastructuur

Voorde opschaling van 2 waterstofbussen naar 22 waterstofbussen en tankinfrastructuur, ingaande vanaf dienstregeling 2021, is vanuit de Provincie Groningen in totaal € 7,5 miljoen aan subsidie beschikbaar gesteld. Hierover ligt een verantwoordingsplicht naar de subsidieverstrekker. Deze kosten zullen de komende jaren in de exploitatie worden verantwoord. Daarnaast was de deelname van Groningen in het Europese JIVE2 project al bevestigd voor de 20 bussen. Deze bijdrage voor circa 85% ontvangen. De overige ontvangsten staan gepland in 2025.

Verdere elektrificatie vloot

In 2023 is een overeenkomst gesloten met Qbuzz voor het verder elektrificeren van de vloot. De overeenkomst is de juridische uitwerking van de business case zero emissie (Buca ZE). Op basis van deze overeenkomst zijn 148 elektrische bussen aangeschaft, die in de jaarlijkse exploitatiebijdrage zijn verdisconteerd. Een ander onderdeel van deze overeenkomst is een subsidie van € 15,6 miljoen voor de realisatie van het benodigde laadinfrastructuur netwerk. Aan einde van de concessie draagt Qbuzz het eigendom van deze laadinfrastructuur om niet over aan het OV-bureau.

TVOV 2023

Voor het exploitatie jaar 2023 heeft het OV-bureau de tegemoetkomingsvergoeding OV (specifieke uitkering/SPUK) aangevraagd bij het ministerie van I&W. Volgens de berekening van het OV-bureau heeft het OV-bureau recht op een uitkering van € 7,7 miljoen. In de beschikking is door het ministerie echter € 2,5 miljoen toegekend. Het OV-bureau heeft hierop een bezwaarschrift ingediend om alsnog € 7,7 miljoen toegekend te krijgen. Begin 2024 is het bericht ontvangen dat het bezwaar is afgewezen. Het OV-bureau is hiertegen in beroep gegaan; de zaak is nog niet behandeld. Indien het OV-bureau in gelijk wordt gesteld bestaat de mogelijkheid dat het OV-bureau alsnog een aanvulling ontvangt tot € 7,7 miljoen. Vastgelegd is dat het OV-bureau het totaalbedrag van €7,7 miljoen aan Qbuzz beschikt, waarvan € 1,3 miljoen onder voorbehoud van de rechterlijke uitspraak is. Qbuzz komt op basis van de huidige afspraken in ieder geval € 6,4 miljoen toe. Indien het beroep van het OV-bureau wordt afgewezen, komt het bedrag van € 1,3 miljoen voor het risico van Qbuzz.

3.6 OVERZICHT VAN INCIDENTELE BATEN EN LASTEN

In artikel 28 van het BBV wordt voorgeschreven dat er een overzicht moet worden opgenomen van incidentele baten en lasten per programma, waarbij per programma ten minste de belangrijkste posten afzonderlijk worden gespecificeerd. Conform de financiële verordening worden enkel bedragen boven de € 50.000 toegelicht.

Nr. (bedragen x €1.000)	Primaire begroting	Begrotingswijzigingen	Actuele begroting	Realisatie
BATEN				
Concessiemanagement				
1 HBE-gelden provincie Groningen	-	4.500	4.500	4.500
2 Subsidie - SPUK ZE	-	2.565	2.565	-
3 Subsidie Robuuste dienstregeling ORZ	900	-	900	905
4 Subsidie CEF-AFIF	-	2.100	2.100	-
5 Boetes (rituitval en CO2-norm)	-	1.633	1.633	1.652
6 Motie Krul - SOV opbrengsten	-	7.416	7.416	7.416
Financiering				
7 Incidentele bijdrage partners	2.153	-2.153	-	-
Reserves				
8 Onttrekking bestemmingseserves	17.200	638	17.838	17.454
9 Onttrekking algemene reserve	3.500	1.308	4.808	4.778
Totaal incidentele baten	23.753	18.007	41.760	36.705

LASTEN				
Ontwikkeling				
10 Kwaliteitsimpuls - Chauffeursvoorziening busstation	131	-	131	131
11 Kwaliteitsimpuls - Uitbreiding peizerweg (incidenteel)	133	-	133	133
Bedrijfsvoering				
12 Projectleider meedoenpas	-	55	55	46
Concessiemanagement				
13 Subsidie laadinfrastructuur	12.000	800	12.800	11.136
14 Subsidie laadportaal hoofdstation	-	1.500	1.500	1.500
15 Reizigersbonus Qbuzz	-	-	-	300
16 Kosten Iederz terrein	-	341	341	341
17 Robuuste dienstregeling ORZ	-	1.150	1.150	1.100
18 Afrekening TVOV 2023 - Qbuzz	-	3.858	3.858	3.827
19 Extra lasten hubtaxi	-	631	631	531
20 Nagekomen kosten DR	-	114	114	591
21 Kosten SPUK ZE 1e tranche naar Qbuzz	-	-	-	214
Marktbewerking en Communicatie				
22 Extra budget uitvoering MarCom	-	125	125	37
Reserves				
23 Toevoeging bestemmingsreserves	4.164	8.990	13.154	13.120
24 Toevoeging algemene reserve	-	4.882	4.882	4.882
Totaal incidentele lasten	16.428	22.446	38.874	37.890
SALDO	7.325	-4.439	2.886	-1.185

3.6 OVERZICHT VAN INCIDENTELE BATEN EN LASTEN

Toelichting op de staat van incidentele baten en lasten:

1. Betreft de eenmalige ontvangst van de HBE-middelen van de provincie Groningen, welke worden ingezet voor de verdere verduurzaming van de uitvoering van het OV.
2. De specifieke uitkering Zero Emissie 1e tranche voor de aanschaf van elektrische bussen door Qbuzz wordt pas geëffectueerd in de jaren 2025 tot en met 2027 in plaats van 2024 zoals was begroot.
3. Voor de uitvoering van de robuuste dienstregeling, welke reed tijdens de Operatie Ring Zuid, is van Groningen Bereikbaar een subsidie ontvangen.
4. Qbuzz ontvangt voor het plaatsen van de laadinfrastructuur subsidie, CEF-AFIF. Conform de Buca ZE draagt Qbuzz deze subsidie over aan het OV-Bureau. Echter wordt deze in mindering gebracht op de subsidie laadinfrastructuur, zoals in de Buca ZE is afgesproken.
5. Voor het niet behalen van de CO2-norm over 2023 en vanwege rituitval in 2024 zijn er een aantal boetes opgelegd aan Qbuzz.
6. Voor het compenseren van de herijking van de SOV-opbrengsten wordt er vanuit het Rijk een bijdrage in 2024 ontvangen.
7. In de begroting was opgenomen dat we een incidentele bijdrage zouden ontvangen van de deelnemers van de GR om het verwachte begrotingstekort over 2023 te kunnen dekken. Deze bijdrage verviel op het moment dat de motie Bikker door het Rijk werd aangenomen, welke structureel van aard is.
8. De onttrekkingen uit de bestemmingsreserves zijn ter dekking van de lasten vermeld onder de nummers 10, 11, 13 en 14. Daarnaast wordt er € 2,3 miljoen onttrokken uit de bestemmingsreserve ZET als zijnde HBE-opbrengsten voor de uitvoering van de verduurzaming van de uitvoering van de dienstregeling. Tevens wordt er nog € 0,6 miljoen onttrokken uit de bestemmingsreserve ZET ter dekking van de kosten voor het gebruik van de waterstofmoleculen.
9. De onttrekkingen uit de algemene reserve zijn ter dekking van de lasten onder de nummers 12 en 18. Daarnaast vindt er nog een eenmalige onttrekking uit de algemene reserve van € 0,8 miljoen voor het versterken van de dienstregeling in 2024.
10. Er is een eenmalige bijdrage betaald aan de gemeente Groningen voor de realisatie van een chauffeursverblijf op het hoofdstation.
11. Het restant van de sanerings- en sloopkosten welke niet konden worden gedekt uit de incidentele bijdrage onder nummer 21, worden gedekt uit de bestemmingsreserve kwaliteitsimpuls.
12. Voor het project Meedoenpas zijn twee projectleiders ingehuurd.
13. Aan Qbuzz wordt een subsidie verstrekt voor de realisatie van de laadinfrastructuur. Hierop wordt de subsidie CEF-AFIF in minder gebracht. Zie ook punt 4.

14. Aan de gemeente Groningen wordt een bijdrage betaald voor de realisatie van het laadportaal bij het hoofdstation.

15. Doordat de reizigersopbrengsten zijn toegenomen in 2024 ten opzichte van 2023 ontvangt Qbuzz een reizigersbonus conform de concessie.

16. De kosten voor de sloop van opstallen op en de sanering van het Iederzterrein voor de uitbreiding van de Peizerweg zijn eenmalig.

17. De kosten voor de uitvoering van de robuuste dienstregeling, welke reed tijdens de Operatie Ring Zuid, zijn eenmalig.

18. De TVOV 2023 is met Qbuzz afgerekend.

19. Door het aanbieden van de hubtaxi tegen het tijdelijke actietarief (eenmaal het reguliere OV-tarief) is er sprake van een substantiële stijging van het gebruik van de Hubtaxi. De hogere lasten die hier mee gemoeid zijn worden gezien als incidenteel.

20. Er zijn nagekomen kosten uit 2023, betrekking hebben op consessiemanagement, welke eenmalig zijn

20. Er zijn nagekomen kosten uit 2023, betrekking hebben op consessiemanagement, welke eenmalig zijn.

21. Conform de Buca ZE ontvangt Qbuzz een deel van de verwachte subsidie SPUK ZE 1e tranche, voor 2024 is dit een bedrag van € 0,21 miljoen.

22. Door het algemeen bestuur is op 8 april 2024 besloten om voor de jaren 2024 en 2025 het budget voor marktwerking en communicatie tijdelijk te verhogen met € 0,125 miljoen.

23. De toevoegingen aan de bestemmingsreserves hebben betrekking op de nummers 1 en 2. Daarnaast worden de opbrengsten van de verkoop van HBE's gestort in de bestemmingsreserve ZET (€ 2,3 miljoen). Verder wordt er een bedrag gestort in de bestemmingsreserve ZET van € 3,5 miljoen ter dekking voor toekomstige uitgaven, zoals de subsidie voor Qbuzz voor de aanschaf van elektrische bussen (Qliners conform de Buca ZE) en de meerkosten door het gebruik van waterstofbussen te dekken tot en met de looptijd van de einde concessie.

Verder is er nog een toevoeging aan de bestemmingsreserve kwaliteitsimpuls voor een eerder versterkte subsidie, welke terug wordt gevorderd, vanwege het niet uitvoeren van een project.

24. In de algemene reserve wordt een bedrag van € 2,3 miljoen gestort voor het dekken van toekomstige uitgaven in 2025, zoals de kosten voor extra budget voor marktwerking en communicatie, de inzet voor projectleiders van de Meedoenpas, de dekking van de meerkosten van het laadportaal voor het hoofdstation in Groningen en de dekking van de meerkosten van de hubtaxi. Verder is er een bedrag van € 2,6 miljoen gestort ter dekking van de afrekening van de TVOV 2023 met Qbuzz.

3.7 OVERZICHT VAN BATEN EN LASTEN PER TAAKVELD

Het BBV schrijft in artikel 24.3-d voor dat in de jaarrekening een bijlage is opgenomen met het overzicht van gerealiseerde baten en lasten per taakveld. Alleen de taakvelden die van toepassing zijn voor het OV-bureau worden gepresenteerd.

Voor het boekjaar 2024 is het overzicht van baten en lasten per taakveld voor het OV-bureau als volgt:

(bedragen x €1.000)	Primaire begroting	Begrotingswijzigingen	Actuele begroting	Realisatie
Lasten				
Hoofdtakveld 0 - Bestuur en ondersteuning				
0.6 Overhead	1.747	-126	1.621	1.784
0.3 Geldleningen en uitzettingen	-	30	30	36
0.5 Algemene dekkingsmiddelen, overige baten en lasten	-	-	-	-
0.8 Mutaties reserves	4.164	13.872	18.036	18.002
0.9 Resultaat	-	435	435	-588
Hoofdtakveld 2 - Verkeer, vervoer en waterstaat				
2.3 Openbaar vervoer	155.413	12.085	167.498	163.333
Totale lasten	161.324	26.296	187.620	182.568
Baten				
Hoofdtakveld 0 - Bestuur en ondersteuning				
0.6 Overhead	135	-41	94	66
0.3 Geldleningen en uitzettingen	-	450	450	542
0.5 Algemene dekkingsmiddelen, overige baten en lasten	70.169	7.660	77.829	77.829
0.8 Mutaties reserves	20.739	1.946	22.685	22.271
0.9 Resultaat	-	-	-	-
Hoofdtakveld 2 - Verkeer, vervoer en waterstaat				
2.3 Openbaar vervoer	70.281	16.281	86.563	81.861
Totale baten	161.324	26.296	187.621	182.568

3.8 VERANTWOORDING WNT

De verantwoording Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT) is opgesteld op basis van de volgende op OV-bureau Groningen Drenthe van toepassing zijnde regelgeving: ‘Het algemene WNT-maximum’. Het bezoldigingsmaximum in 2024 voor het OV-bureau Groningen Drenthe is € 233.000. Het weergegeven individuele WNT-maximum is berekend naar rato van de omvang (en voor topfunctionarissen ook de duur) van het dienstverband, waarbij voor de berekening de omvang van het dienstverband nooit groter kan zijn dan 1,0 fte.

Het individuele WNT-maximum voor de leden van het algemeen bestuur bedraagt voor de voorzitter 15% en voor de overige leden 10% van het bezoldigingsmaximum, berekend naar rato van de duur van het dienstverband.
Over 2024 blijft de bezoldiging van de topfunctionarissen (en al het overige personeel) binnen het wettelijk gestelde bezoldigingsmaximum.

Naam	Functie(s)	Totale bezoldiging
Philip Broeksma	DB&AB-lid	Geen bezoldiging
Johan Hamster (vz)	DB&AB-lid	Geen bezoldiging
Henk Jumelet (plv. vz)	DB&AB-lid	Geen bezoldiging
Tjeerd van Dekken	AB-lid	Geen bezoldiging
Bram Schmaal	AB-lid	Geen bezoldiging
Willemien Meeuwissen	AB-lid	Geen bezoldiging
Yvonne Turenhout	AB-lid	Geen bezoldiging
Rik van Niejenhuis	AB-lid	Geen bezoldiging
Inge Jongman	AB-lid	Geen bezoldiging

In bovenstaande tabel staan alle namen genoemd van de bestuurders in 2024.

Overige rapportageverplichtingen op grond van de WNT

Naast de hierboven vermelde topfunctionarissen zijn er geen functionarissen met een dienstbetrekking die in 2024 een bezoldiging boven het individueel toepasselijke drempelbedrag hebben ontvangen.

Er zijn in 2024 geen ontslaguitkeringen aan functionarissen betaald die op grond van de WNT dienen te worden gerapporteerd.

Gegevens 2024 Bedragen x € 1		R. Hoorweg Directeur 01/01-31/12
Functiegegevens		
Aanvang en einde functievervulling in 2024		1,0
Omvang dienstverband (als in deeltijdfactor in fte)		ja
Dienstbetrekking?		
Bezoldiging		
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen		147.618
Beloningen betaalbaar op termijn		21.867
Subtotaal		169.485
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum		233.000
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag		N.v.t.
Bezoldiging		169.485
Het bedrag van de overschrijding en de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan		N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling		N.v.t.
Gegevens 2023 Bedragen x € 1		R.Hoorweg Directeur 01/01-31/12
Functiegegevens		
Aanvang en einde functievervulling in 2023		1,0
Omvang dienstverband (als in deeltijdfactor in fte)		ja
Dienstbetrekking?		
Bezoldiging		
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen		130.959
Beloningen betaalbaar op termijn		22.014
Subtotaal		152.973
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum		223.000
Bezoldiging		152.973

3.9 SISA-bijlage

Kanttekening bij de regeling E105 Regeling specifieke uitkering transitievergoeding regionale OV-concessies 2023: Bij indicator 03 is de maximale TVOV opgenomen zoals het ministerie van infrastructuur en waterstaat (I&W) deze berekend heeft en heeft opgenomen in de door hun verstrekte beschikking. Het OV-bureau is het niet eens met deze berekening en heeft daarop bezwaar gemaakt. Begin 2024 is het bericht ontvangen dat het bezwaar is afgewezen. Het OV-bureau is daarop een beroepsprocedure gestart bij de rechtbank. We wachten momenteel tot we worden opgeroepen voor de zitting. De laatste berichtgeving was dat het beroep zal worden behandeld door een meervoudige kamer. We hebben begrepen dat dit verder de wachttijd niet beïnvloed.

SISA bijlage verantwoordingsinformatie 2024 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking sisa - d.d. 7-01-2025									
Verstreker	Uitkeringscode	Specifieke uitkering	Juridische grondslag	Ontvanger	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator	Indicator
IenW	E57	Tijdelijk Regeling Specifieke uitkering Zero Emissie Bus 2022-2024			Beschikkingnaam / nummer	Eindverantwoording (Ja/Nee)	Het aantal gerealiseerde niet-gelede ZE-bussen met batterij-elektrische aandrijving	De som van het totaal aantal gerealiseerde gelede ZE-bussen met batterij-elektrische aandrijving, ZE-touringcars en ZE-bussen met waterstof-elektrische	Zijn de bussen binnen drie jaar ingezet in de dienstregeling?
									Is voldaan aan het kilometervereiste (Ja/Nee) (zie invulwijzer)?
					Aard controle n.v.t. Indicator: E57/01	Aard controle n.v.t. Indicator: E57/02	Aard controle R Indicator: E57/03	Aard controle R Indicator: E57/04	Aard controle R Indicator: E57/05
									Aard controle R Indicator: E57/06
IenW	E105	Regeling specifieke uitkering transitievergoeding regionale OV-concessies 2023			BUS2200008	Nee	0	35	Ja
					Zijn de bussen minimaal drie jaar ingezet in de dienstregeling waar de aanvraag betrekking op heeft of voor de uitvoering van de concessie die op die concessie volgt?				Nee
					Aard controle R Indicator: E57/07				
					Nee				
IenW	E105	Regeling specifieke uitkering transitievergoeding regionale OV-concessies 2023			Naam concessiehouder zoals gedefinieerd in artikel 1 en bijlage 1 van de regeling	Concessienaam zoals gedefinieerd in artikel 1 en bijlage 1 van de regeling	Maximale TVOV	Prestatieafhankelijke bijdragen concessieverlener, periode 1-1-2023 tot en met 31-12-2023	Totaal subsidies conform contract, zoals in bijlage 2 van de regeling, periode 1-1-2023 tot en met 31-12-2023
									OCW-contract studentenkaart, zoals in bijlage 2 van de regeling, periode 1-1-2023 tot en met 31-12-2023
					Aard controle n.v.t. Indicator: E105/01	Aard controle n.v.t. Indicator: E105/02	Aard controle n.v.t. Indicator: E105/03	Aard controle R Indicator: E105/04	Aard controle R Indicator: E105/05
									Aard controle R Indicator: E105/06
IenW	E105	Regeling specifieke uitkering transitievergoeding regionale OV-concessies 2023			OV-bureau Groningen en Drenthe	Groningen Drenthe	€ -	€ -	€ -
					Kopie naam concessie	Directe opbrengsten van reizigers, conform bijlage 2 van de regeling, periode 1-1-2023 tot en met 31-12-2023	Extra bijdrage concessieverlener om reden transitie 2023, zoals in bijlage 2 van de regeling, periode 1-1-2023 tot en met 31-12-2023	Andere opbrengsten, conform bijlage 2 van de regeling, periode 1-1-2023 tot en met 31-12-2023	Werkelijke kosten in verband met de uitvoering van het openbaar vervoer, conform bijlage 2 van de regeling, periode 1-1-2023 tot en met 31-12-2023
					Aard controle n.v.t. Indicator: E105/07	Aard controle R Indicator: E105/08	Aard controle R Indicator: E105/09	Aard controle R Indicator: E105/10	Aard controle R Indicator: E105/11
IenW	E105	Regeling specifieke uitkering transitievergoeding regionale OV-concessies 2023			Groningen Drenthe	€ -	€ -	€ -	€ -

3.10 RECHTMATIGHEIDSVERANTWOORDING

VERANTWOORDELIJKHEID DAGELIJKS BESTUUR

De baten en lasten alsmede de balansmutaties moeten getrouw in de jaarrekening worden opgenomen. Uit het getrouw opnemen van de baten en lasten alsmede de balansmutaties, blijken een drietal rechtmatigheidscriteria niet expliciet. Dit betreffen het begrotings-, voorwaarden-, en misbruik- en oneigenlijk gebruik criterium. In deze rechtmatigheidsverantwoording licht het dagelijks bestuur toe in hoeverre bij de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties het begrotings-, voorwaarden-, en misbruik- en oneigenlijk gebruik criterium zijn nageleefd. Dit houdt in dat de verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties in overeenstemming zijn met door het algemeen bestuur vastgestelde kaders zoals de begroting en verordeningen en met bepalingen in de relevante wet- en regelgeving. Bij de waarderingsgrondslagen in de jaarrekening is het door het algemeen bestuur op vastgestelde normenkader van de relevante wet- en regelgeving verder toegelicht.

Deze verantwoording hanteert een grensbedrag omdat alleen de van belang zijnde aspecten in de verantwoording hoeven te worden betrokken. Deze grens is door het algemeen bestuur bepaald en bedraagt 3% van de totale lasten inclusief toevoegingen aan de reserves en is daarmee vastgesteld op € 5.495.000. De grondslag voor deze verantwoording is de Kadernota Rechtmatigheid 2024 van de Commissie BBV van

BEVINDING

Het dagelijks bestuur stelt vast dat de omvang van de in deze jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties die niet rechtmatig tot stand zijn gekomen bedrag € 576.000 bedraagt. Dit is lager dan de daarvoor gestelde grens van € 5.495.000. Van de niet rechtmatig tot stand gekomen verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties zijn geen bedragen op basis van vooraf gemaakte afspraken geaccordeerd door het algemeen bestuur.

In de paragraaf bedrijfsvoering is op basis van de Kadernota rechtmatigheid van de commissie BBV en op basis van de afspraken met het algemeen bestuur aanvullende informatie opgenomen over de financiële rechtmatigheid. In deze paragraaf heeft het dagelijks bestuur ook beschreven welke actie hij onderneemt om vermelde afwijkingen in de toekomst te voorkomen.



OVERIGE GEGEVENS

4 OVERIGE GEGEVENS

In het hoofdstuk overige gegevens zijn de controleverklaring van de onafhankelijke accountant en de resultaatbestemming opgenomen.

4.1 CONTROLEVERKLARING

CONTROLEVERKLARING VAN DE ONAFHANKELIJKE ACCOUNTANT

Aan het algemeen bestuur van gemeenschappelijke regeling Openbaar lichaam OV-bureau van de gemeente Groningen en de provincies Groningen en Drenthe

VERKLARING OVER DE IN DE JAARSTUKKEN OPGENOMEN JAARREKENING 2024

ONS OORDEEL

Wij hebben de jaarrekening 2024 van gemeenschappelijke regeling Openbaar lichaam OV-bureau van de gemeente Groningen en de provincies Groningen en Drenthe te Assen gecontroleerd.

Naar ons oordeel geeft de in de jaarstukken opgenomen jaarrekening een getrouw beeld van zowel de grootte en de samenstelling van de baten en lasten over 2024 als van het vermogen van gemeenschappelijke regeling Openbaar lichaam OV-bureau van de gemeente Groningen en de provincies Groningen en Drenthe op 31 december 2024 in overeenstemming met het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV).

De jaarrekening bestaat uit:

1. Het overzicht van baten en lasten over 2024.
2. De balans per 31 december 2024.
3. De toelichting met een overzicht van de gehanteerde grondslagen voor financiële verslaggeving en andere toelichtingen, waaronder de rechtmatigheidsverantwoording van het dagelijks bestuur over de financiële rechtmatigheid van baten, lasten en balansmutaties over 2024.
4. De SiSa-bijlage met de verantwoordingsinformatie over specifieke uitkeringen.
5. De bijlage met het overzicht van de gerealiseerde baten en lasten per taakveld.

DE BASIS VOOR ONS OORDEEL

Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens Nederlands recht, waaronder ook de Nederlandse controlestandaarden, het Besluit accountantscontrole decentrale overheden (Bado), de Nota verwachtingen accountantscontrole 2024, het controleprotocol, het normenkader dat is vastgesteld door het algemeen bestuur op 12 december 2024 en het Controleprotocol Wet normering topinkomens (WNT) 2024 vallen. Onze verantwoordelijkheden op grond hiervan zijn beschreven in de sectie 'Onze verantwoordelijkheden voor de controle van de jaarrekening'.

Wij zijn onafhankelijk van gemeenschappelijke regeling Openbaar lichaam OV-bureau van de gemeente Groningen en de provincies Groningen en Drenthe zoals vereist in de Verordening inzake de onafhankelijkheid van accountants bij assurance-opdrachten (ViO) en andere voor de opdracht relevante onafhankelijkheidsregels in Nederland. Verder hebben wij voldaan aan de Verordening gedrags- en beroepsregels accountants (VGBA). Wij vinden dat de door ons verkregen controle-informatie voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.

INFORMATIE TER ONDERSTEUNING VAN ONS OORDEEL

Wij hebben onze controlewerkzaamheden bepaald in het kader van de controle van de jaarrekening als geheel en bij het vormen van ons oordeel hierover. Onderstaande informatie ter ondersteuning van ons oordeel en onze bevindingen moeten in dat kader worden gezien en niet als afzonderlijke oordelen of conclusies.

MATERIALITEIT

Op basis van onze professionele oordeelsvorming hebben wij de materialiteit voor de jaarrekening als geheel bepaald op € 1.831.550. De bij onze controle toegepaste goedkeuringstolerantie bedraagt voor fouten 1% en voor onzekerheden 3% van de totale lasten inclusief toevoegingen aan reserves, zoals voorgeschreven in artikel 2 lid 1 Bado. Op basis van de Nota verwachtingen accountantscontrole 2024 hebben wij bij de controle van de SiSa-bijlage dezelfde materialiteit toegepast als bij de controle van de jaarrekening. In de Nota verwachtingen accountantscontrole 2024 zijn tevens een aantal specifieke controle- en rapportagetoleranties opgenomen, die wij hebben toegepast.

Daarbij zijn voor de controle van de in de jaarrekening opgenomen WNT-informatie de materialiteitsvoorschriften gehanteerd zoals vastgelegd in het Controleprotocol WNT 2024. Wij houden ook rekening met afwijkingen en/of mogelijke afwijkingen die naar onze mening voor de gebruikers van de jaarrekening om kwalitatieve redenen materieel zijn, zoals ook bedoeld in artikel 3 Bado.

Wij zijn met het algemeen bestuur overeengekomen dat wij aan u tijdens onze controle geconstateerde afwijkingen boven de € 91.550 rapporteren alsmede kleinere afwijkingen die naar onze mening om kwalitatieve, SiSa- of WNT-redenen relevant zijn.

NALEVING ANTICUMULATIEBEPALING WNT NIET GECONTROLEERD

In overeenstemming met het Controleprotocol WNT 2024 hebben wij de anticumulatiebepaling, bedoeld in artikel 1.6a WNT en artikel 5, lid 1, sub n en o Uitvoeringsregeling WNT, niet gecontroleerd. Dit betekent dat wij niet hebben gecontroleerd of er wel of niet sprake is van een normoverschrijding door een leidinggevende topfunctionaris vanwege eventuele dienstbetrekkingen als leidinggevende topfunctionaris bij andere WNTplichtige instellingen, alsmede of de in dit kader vereiste toelichting juist en volledig is.

4.1 CONTROLEVERKLARING

VERKLARING OVER DE IN DE JAARSTUKKEN OPGENOMEN ANDERE INFORMATIE

Naast de jaarrekening en onze controleverklaring daarbij, omvatten de jaarstukken andere informatie, die bestaat uit:

- Het jaarverslag, waaronder de programmaverantwoording en de paragrafen.

Op grond van onderstaande werkzaamheden zijn wij van mening dat de andere informatie met de jaarrekening verenigbaar is en geen materiële afwijkingen bevat.

Wij hebben de andere informatie gelezen en hebben op basis van onze kennis en ons begrip, verkregen vanuit de jaarrekeningcontrole of anderszins, overwogen of de andere informatie materiële afwijkingen bevat. Met onze werkzaamheden hebben wij voldaan aan de vereisten in de Nederlandse Standaard 720. Deze werkzaamheden hebben niet dezelfde diepgang als onze controlewerkzaamheden bij de jaarrekening.

Het dagelijks bestuur is verantwoordelijk voor het opstellen van de andere informatie, waaronder het jaarverslag in overeenstemming met het BBV.

VERKLARING BETREFFENDE OVERIGE DOOR WET- OF REGELGEVING GESTELDE VEREISTEN

Wij hebben onderzocht of de baten en lasten, alsmede de balansmutaties met betrekking tot specifieke uitkeringen als bedoeld in artikel 17 Financiële-verhoudingswet (hierna: de specifieke uitkeringen) rechtmatig tot stand zijn gekomen. In de jaarrekening is verantwoordingsinformatie opgenomen over deze specifieke uitkeringen (de SiSa-bijlage).

Naar ons oordeel zijn de baten en lasten, alsmede de balansmutaties over 2024 met betrekking tot de specifieke uitkeringen in alle van materieel belang zijnde aspecten rechtmatig tot stand gekomen in overeenstemming met de vereisten aan de specifieke uitkeringen bij en krachtens artikel 58a BBV en de Financiële-verhoudingswet - Regeling Informatieverstreking SiSa.

Het dagelijks bestuur is verantwoordelijk voor het rechtmatig tot stand komen van de baten en lasten alsmede de balansmutaties met betrekking tot de specifieke uitkeringen, in overeenstemming met de vereisten aan de specifieke uitkeringen bij en krachtens artikel 58a BBV en de Financiële-verhoudingswet - de Regeling informatieverstreking siSa. In dit kader is het dagelijks bestuur tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die het dagelijks bestuur noodzakelijk acht om de naleving van die relevante wet- en regelgeving mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

Het is onze verantwoordelijkheid een redelijke mate van zekerheid te krijgen voor ons oordeel dat de baten en lasten, alsmede de balansmutaties over 2024 met betrekking tot de specifieke uitkeringen in alle van materieel belang zijnde aspecten rechtmatig tot stand gekomen in overeenstemming met de vereisten aan de specifieke uitkeringen bij en krachtens artikel 58a BBV en de Financiële-verhoudingswet - Regeling Informatieverstreking SiSa. Wij hebben onze controle uitgevoerd volgens Nederlands recht, waaronder de Nederlandse controlestandaarden, het Besluit accountantscontrole decentrale overheden (Bado) en de Nota Verwachtingen Accountantscontrole 2024, zoals opgenomen in de Nota procedure aanlevering SiSa-verantwoordingsinformatie 2024 in bijlage 2 van de Regeling Informatieverstreking SiSa. Wij hebben bij de controle van de baten en lasten, alsmede de balansmutaties met betrekking tot specifieke uitkeringen dezelfde materialiteit toegepast als bij de controle van de jaarrekening.

Onze controle bestond onder andere uit:

- Het identificeren en inschatten van de risico's dat baten en lasten alsmede de balansmutaties met betrekking tot de specifieke uitkeringen als gevolg van fouten of fraude niet in alle van materieel belang zijnde aspecten rechtmatig tot stand zijn gekomen, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel.
- Het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van degemeenschappelijke regeling.
- Het evalueren of de baten en lasten alsmede de balansmutaties met betrekking tot de specifieke uitkeringen in alle van materieel belang zijnde aspecten rechtmatig tot stand zijn gekomen.

4.1 CONTROLEVERKLARING

BESCHRIJVING VAN VERANTWOORDELIJKHEDEN MET BETREKKING TOT DE JAARREKENING

VERANTWOORDELIJKHEDEN VAN HET DAGELIJKS BESTUUR EN HET ALGEMEEN BESTUUR VOOR DE JAARREKENING

Het dagelijks bestuur is verantwoordelijk voor het opmaken en getrouw weergeven van de jaarrekening in overeenstemming met het BBV. Het dagelijks bestuur is ook verantwoordelijk voor de financiële rechtmatigheid van de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties, in overeenstemming met de begroting en met de in de relevante wet- en regelgeving opgenomen bepalingen, waaronder verordeningen, zoals opgenomen in het normenkader dat is vastgesteld door het algemeen bestuur.

In dit kader is het dagelijks bestuur tevens verantwoordelijk voor een zodanige interne beheersing die het dagelijks bestuur noodzakelijk acht om het opmaken van de jaarrekening en de naleving van die relevante wetten regelgeving en de naleving van het normenkader voor de financiële rechtmatigheid mogelijk te maken zonder afwijkingen van materieel belang als gevolg van fouten of fraude.

Bij het opmaken van de jaarrekening moet het dagelijks bestuur de veronderstellingen inzake de financiële risico's in relatie tot de financiële positie onderbouwen en afwegen of Openbaar lichaam OV-bureau van de gemeente Groningen en de provincies Groningen en Drenthe in staat is de financiële risico's vanuit de reguliere exploitatie en onverwachte tegenvallers financieel op te vangen zonder tussenkomst van de toezichthouder. Het dagelijks bestuur moet gebeurtenissen en omstandigheden waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan of de financiële risico's kunnen worden opgevangen toelichten in de jaarrekening.

Het algemeen bestuur is verantwoordelijk voor het vaststellen van het normenkader voor de financiële rechtmatigheid en het uitoefenen van toezicht op het proces van financiële verslaggeving van Openbaar lichaam OV-bureau van de gemeente Groningen en de provincies Groningen en Drenthe.

ONZE VERANTWOORDELIJKHEDEN VOOR DE CONTROLE VAN DE JAARREKENING

Onze verantwoordelijkheid is het zodanig plannen en uitvoeren van een controleopdracht dat wij daarmee voldoende en geschikte controle-informatie verkrijgen voor het door ons af te geven oordeel.

Onze controle is uitgevoerd met een hoge mate maar geen absolute mate van zekerheid waardoor het mogelijk is dat wij tijdens onze controle niet alle materiële fouten en fraude ontdekken.

Afwijkingen kunnen ontstaan als gevolg van fraude of fouten en zijn materieel indien redelijkerwijs kan worden verwacht dat deze, afzonderlijk of gezamenlijk, van invloed kunnen zijn op de economische beslissingen die gebruikers op basis van deze jaarrekening nemen. De materialiteit beïnvloedt de aard, timing en omvang van onze controlewerkzaamheden en de evaluatie van het effect van onderkende afwijkingen op ons oordeel.

4.1 CONTROLEVERKLARING

Wij hebben deze accountantscontrole professioneel kritisch uitgevoerd en hebben waar relevant professionele oordeelsvorming toegepast in overeenstemming met de Nederlandse controlestandaarden, het Bado, de Nota verwachtingen accountantscontrole 2024, het controleprotocol, het normenkader dat is vastgesteld door het algemeen bestuur op 12 december 2024 en het Controleprotocol Wet normering topinkomens (WNT) 2024, ethische voorschriften en de onafhankelijkheidseisen. Onze controle bestond onder andere uit:

- Het identificeren en inschatten van de risico's dat de jaarrekening afwijkingen van materieel belang bevat als gevolg van fouten of fraude, het in reactie op deze risico's bepalen en uitvoeren van controlewerkzaamheden en het verkrijgen van controle-informatie die voldoende en geschikt is als basis voor ons oordeel. Bij fraude is het risico dat een afwijking van materieel belang niet ontdekt wordt groter dan bij fouten. Bij fraude kan sprake zijn van samenspanning, valsheid in geschrifte, het opzettelijk nalaten transacties vast te leggen, het opzettelijk verkeerd voorstellen van zaken of het doorbreken van de interne beheersing.
- Het verkrijgen van inzicht in de interne beheersing die relevant is voor de controle met als doel controlewerkzaamheden te selecteren die passend zijn in de omstandigheden. Deze werkzaamheden hebben niet als doel om een oordeel uit te spreken over de effectiviteit van de interne beheersing van Openbaar lichaam OV-bureau van de gemeente Groningen en de provincies Groningen en Drenthe.
- Het evalueren van de geschiktheid van de gebruikte grondslagen voor financiële verslaggeving, de gebruikte financiële rechtmatigheidscriteria en het evalueren van de redelijkheid van schattingen door het dagelijks bestuur en de toelichtingen die daarover in de jaarrekening staan.
- Het vaststellen dat de door het dagelijks bestuur gehanteerde veronderstellingen aanvaardbaar zijn inzake de afweging dat Openbaar lichaam OV-bureau van de gemeente Groningen en de provincies Groningen en Drenthe in staat is de financiële risico's vanuit de reguliere exploitatie en onverwachte tegenvallers financieel op te vangen zonder tussenkomst van de toezichthouder. Tevens het op basis van de verkregen controle-informatie vaststellen of er gebeurtenissen en omstandigheden zijn waardoor gerede twijfel zou kunnen bestaan omtrent de financiële positie. Als wij concluderen dat er een onzekerheid van materieel belang bestaat, zijn wij verplicht om aandacht in onze controleverklaring te vestigen op de relevante gerelateerde toelichtingen in de jaarrekening. Als de toelichtingen inadequaat zijn, moeten wij onze verklaring aanpassen. Onze conclusies zijn gebaseerd op de controle-informatie die verkregen is tot de datum van onze controleverklaring. Toekomstige gebeurtenissen of omstandigheden kunnen echter van materiële betekenis zijn voor de financiële positie van Openbaar lichaam OV-bureau van de gemeente Groningen en de provincies Groningen en Drenthe.
- Het evalueren van de presentatie, structuur en inhoud van de jaarrekening en de daarin opgenomen toelichtingen.
- Het evalueren of de jaarrekening een getrouw beeld geeft van de onderliggende transacties en gebeurtenissen.

Gegeven onze eindverantwoordelijkheid voor het oordeel zijn wij verantwoordelijk voor de controle van de jaarrekening van Openbaar lichaam OV-bureau van de gemeente Groningen en de provincies Groningen en Drenthe, rekening houdend met de invloed daarop van de aard en de significantie van de activiteiten van uitvoeringsorganisaties ten behoeve van Openbaar lichaam OV-bureau van de gemeente Groningen en de provincies Groningen en Drenthe. Op basis hiervan hebben wij de aard en omvang bepaald van de uit te voeren werkzaamheden ten aanzien van deze uitvoeringsorganisaties.

Wij communiceren met het algemeen bestuur onder andere over de geplande reikwijdte en timing van de controle en over de significante bevindingen die uit onze controle naar voren zijn gekomen, waaronder eventuele significante tekortkomingen in de interne beheersing.

Groningen, 2 april 2025

Eshuis Registeraccountants B.V.
Was getekend: drs. H. Kuperus RA

4.2 VOORSTEL TOT RESULTAATBESTEMMING

Het resultaat van de jaarrekening 2024 is € 588.000 nadelig. Wij stellen u voor om dit rekeningsaldo als volgt te bestemmen:

Onttrekking aan de algemene reserve

€ 588.000

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

Algemene reserve

Saldo algemene reserve voor bestemming resultaat jaarrekening 2024

€ 8.105.000

Onttrekken aan de algemene reserve

€ 588.000

Saldo algemene reserve na bestemming van het resultaat 2024

€ 7.517.000

Reserve kwaliteitsimpuls

Saldo van de bestemmingsreserve kwaliteitsimpuls na bestemming resultaat 2024 is:

€ 959.000

Reserve dekking kapitaallasten stalling Emmen

Saldo van de bestemmingsreserve dekking kapitaallasten stalling Emmen na bestemming resultaat 2024 is:

€ 1.370.000

Reserve Zero Emissie Transitie

Stand van de bestemmingsreserve Zero Emissie na bestemming resultaat jaarrekening 2024:

€ 6.115.000

BIJLAGEN

A STAAT VAN MATERIËLE VASTE ACTIVA

Omschrijving	Jaar van aanschaf	Aanschaf waarde	Afschrijvings- termijn	Boekwaarde 1-1-2024	Investering	Afschrijving	Bijdragen derden	Afwaardering	Boekwaarde 31-12-2024
Investerings met economisch nut									
Grond Remise Peizerweg Gron	2017	€ 1.833.000	NVT	€ 1.833.000					€ 1.833.000
Grond Remise Tw.Bokslootweg Emmen	2019	€ 485.071	NVT	€ 485.071					€ 485.071
Uitbreiding stalling Peizerweg (nr.128)	2023	€ 2.401.033		€ 2.401.033					€ 2.401.033
Totaal gronden en terreinen		€ 4.719.104		€ 4.719.104	€ -		€ -	€ -	€ 4.719.104
Opstallen remise Peizerweg Gron	2017	€ 3.691.910	40	€ 2.981.724		€ 92.298			€ 2.889.426
Opstallen remise Emmen	2020	€ 1.566.861	40	€ 1.410.413		€ 39.172			€ 1.371.241
Uitbreiding Peizerweg (nr.128)	2024		40		€ 2.711.061				€ 2.711.061
Totaal bedrijfsgebouwen		€ 5.258.771		€ 4.392.137	€ 2.711.061	€ 131.470	€ -	€ -	€ 6.971.728
Zonnepanelen remise Peizerweg	2019	€ 82.990	20	€ 62.242		€ 4.150			€ 58.093
Totaal machines, apparaten en installaties		€ 82.990		€ 62.242	€ -	€ 4.150	€ -	€ -	€ 58.093
Inrichting/inventaris aanschaf 2017	2017	€ 23.126	7	€ 3.303		€ 3.303			€ -
Inrichting/inventaris aanschaf 2019	2019	€ 107.168	7	€ 45.928		€ 15.310			€ 30.618
Automatisering 2022	2022	€ 32.815	3	€ 21.877		€ 10.938			€ 10.939
Totaal overige MVA		€ 163.109		€ 71.108	€ -	€ 29.551	€ -	€ -	€ 41.557
Totaal		€ 10.223.974		€ 9.244.591	€ 2.711.061	€ 165.171	€ -	€ -	€ 11.790.482

Ultimo 2024 zijn de volgende investeringskredieten aanwezig:

Investering	Datum AB- besluit	Krediet	Besteed per 31-12-2024	Restant
Uitbreiding peizerweg 128	05-12-2024	€ 5.050.000	€ 5.112.094	€ -62.094
Aankoop kantoorpand	12-12-2023	€ 1.200.000	€ -	€ 1.200.000
Buswasinstallatie peizerweg	08-07-2024	€ 100.000	€ -	€ 100.000
Vervanging klimaatinstallatie	08-07-2024	€ 1.000.000	€ -	€ 1.000.000

B TEKENBLAD

DAGELIJKS BESTUUR

Opgemaakt door het Dagelijks Bestuur van de gemeenschappelijke regeling OV-Bureau Groningen Drenthe in de vergadering van 21 maart 2025.

E.J. Bennema
Voorzitter



R. Hoorweg
Secretaris



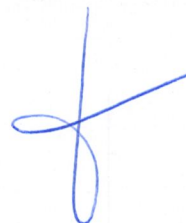
ALGEMEEN BESTUUR

Goedkeuring/vaststelling door het Algemeen Bestuur van de gemeenschappelijke regeling OV-Bureau Groningen Drenthe in de vergadering van 3 april 2025.

E.J. Bennema
Voorzitter



R. Hoorweg
Secretaris



C AFKORTINGENWIJZER

AB	Algemeen bestuur	LBI	Landelijke Bijdrage Index
BBV	Besluit Begroting en Verantwoording	LTI	Landelijk Tarief Index
BI	Business Intelligence	M&O	Misbruik- en oneigenlijk gebruik
BIO	Baseline Informatiebeveiliging Overheid	MVA	Materiële vaste activa
BTW	Belasting over de toegevoegde waarde	MT	Managementteam
Buca ZE	Overeenkomst Businesscase Zero Emissie	NEA	Nederlandse Emissieautoriteit
BVOV	Beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer	NIS	Netwerk en informatiebeveiliging
CEF-AFIF	Connecting Europe Facility - Alternative Fuels Infrastructure Facility	OC&W	Onderwijs, Cultuur en Wetenschap
CO ₂	Koolstofdioxide	ORZ	Operatie Ring Zuid
DB	Dagelijks bestuur	OV	Openbaar vervoer
DOVA	Decentrale openbaar vervoer autoriteiten	PLOOI	Platform Open Overheidsinformatie
DRIS	Dynamisch Reizigersinformatiesysteem	PV	Publiek Vervoer
DRU	Dienstregelingsuur	Rkm	Reizigerskilometer
DVM	Drentse Vervoer Maatschappij	SiSa	Single Information Single Audit
fte	Fulltime-equivalent	SOV	Studenten openbaarvervoerkaart
GADO	Groninger Autobusdienst Onderneming	SPUK	Specifieke uitkering
GD-concessie	Concessie stads- en streekvervoer Groningen en Drenthe	TT	Tourist Trophy
GR	Gemeenschappelijke regeling	TVOV	Transitievergoeding regionale OV-concessies
HBE	Hernieuwbare Brandstofeenheden	VPB	Vennootschapsbelasting
HOV	De treinvervangende HOV-lijnen 305 en 314 (hoogwaardig openbaar vervoer)	WNT	Wet normering topinkomens
HVO	Hydrotreated Vegetable Oil	Woo	Wet open overheid
IT	Informatie Technology	ZE	Zero Emissie
I&W	Infrastructuur en Waterstaat	ZET	Zero Emissie Transitie
JIVE	Joint Initiative for hydrogen Vehicles across Europe		
KpVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer		
KTO	Klanttevredenheidsonderzoek		
Ktv	Klanttevredenheid		