

HALFJAARSRAPPORTAGE 2025

Rapportage over de eerste zes maanden van 2025

De bus brengt u verder

HALFJAARSRAPPORTAGE EN ACTUELE CONTEXT

In deze halfjaarsrapportage over de maanden januari tot en met juni van 2025 presenteren we de huidige status en de verwachting van de gestelde doelstellingen in de begroting 2025.

LEESWIJZER

In de opzet van deze rapportage is zoveel mogelijk de opzet van de begroting 2025 gevolgd.

De rapportage start met een inleidend hoofdstuk waarin een terugblik over het eerste half jaar van 2025 wordt gegeven en een aantal actuele ontwikkelingen wordt vermeld.

Daarna volgt een toelichting van de status van de beleidsindicatoren, ‘waar staat we nu’, en eventueel een verwachting voor de tweede helft van 2025. Dit wordt per indicator beschreven.

In het financiële gedeelte wordt een meerjarenbeeld voor de komende jaren gegeven, inclusief het verwachte verloop van het weerstandsvermogen en een toelichting hierop. Als laatste wordt de verwachte prognose voor geheel 2025 gegeven en eventuele verschillen met de gewijzigde begroting worden toegelicht.

Inhoudsopgave

1. INLEIDING 4

2. BELEIDSDOELSTELLINGEN 5

2.1 Reizigerskilometers	8
2.2 Gebiedsdekkendheid	10
2.3 Klanttevredenheid	11
2.4 Inwonertevredenheid	12
2.5 Punctualiteit	13
2.6 Duurzaamheid	14
2.7 Kostendekkendheid	15

3. FINANCIIEEL 17

3.1 Meerjarenbeeld resultaatverwachting 2025 - 2029	19
3.2 Verloop weerstandsvermogen	20
3.3 Begrotingsjaar 2025	21

Het eerste halfjaar van 2025 is er eentje met twee gezichten. Enerzijds zien we positieve ontwikkelingen in de vorm van een goed verlopen buitendienststelling van het Hoofdstation Groningen, een hoge klanttevredenheid, een vervoerder die langzaamaan de uitvoering weer beter onder controle krijgt en een forse toename bij het sociaal-recreatieve busvervoer; anderzijds blijven de totale reizigersaantallen en reizigerskilometers achter bij de verwachting.

In de eerste helft van 2025 is flink ingezet op de sociaal-recreatieve doelgroep. Campagnes als Broezz'n en de Lijngids trekken nieuwe reizigers in het openbaar vervoer en tijdens de jubilerende TT in Assen hebben we meer reizigers dan ooit vervoerd. De nachtbussen zijn uitgebreid rond de Meppeldagen. De uitkomst van de (landelijke) Klantenbarometer 2024, die in maart 2025 bekend werd, was met een 8,0 voor Groningen en Drenthe in de top van Nederland. De toename aan sociaal-recreatieve reizigers kan echter niet de afname aan scholieren/studenten en werkenden compenseren. Per saldo reizen er enkele procenten minder reizigers in de eerste helft van 2025 dan in de eerste helft van 2024. Dit is een trend die we landelijk ook zien, waarbij onder andere het goede, droge weer in 2025 een verklaring lijkt te zijn voor minder OV-gebruik. In plaats van een groei in aantallen reizigers en reizigerskilometers, blijft de groei hiervan in Groningen Drenthe achter ten opzichte van de realisatie 2024. Overigens zien we landelijk hetzelfde beeld.

De buitendienststelling van het Hoofdstation Groningen betekende gedurende 64 dagen een grote aanpassing aan het busnet, waarbij veel bussen via Europapark werden geleid om reizigers een goede overstap op de trein te blijven bieden. Een aantal streeklijnen waren doorgekoppeld over station Europapark heen en de verbinding van Europapark naar het UMCG (Q-link 2) was versterkt. De afgesloten Stationsweg zorgde ervoor dat treinvervangend en regulier OV goed kon blijven rijden en de OV-bussen daar konden bufferen, terwijl er geen grote problemen ontstonden voor het autoverkeer. Het vervoer per bus bleef in deze periode overeind ondanks het niet beschikbaar zijn van het Hoofdstation. We zagen dan ook geen terugloop van de reizigersaantallen in de periode van de buitendienststelling. De samenwerking met Groningen Bereikbaar, het project Spoorzone, de gemeente Groningen en de provincie Groningen is goed verlopen.

De uitvoering van de dienstregeling door vervoerder Qbuzz liet begin 2025 enkele aandachtspunten zien: de rituitval was te hoog en het schortte aan de inzet van de juiste bus op de juiste lijn. Hierop is gehandhaafd en zijn ook boetes uitgedeeld. Richting de zomer zagen we enige verbetering van de uitvoering met minder rituitval; dit is randvoorwaardelijk voor ons programma 'welkom in de bus' waarbij een zorgeloze aankomst centraal staat. Qbuzz heeft alternatieve elektrische bussen gevonden voor de afbestelde Ebusco-bussen; deze zullen met ongeveer een jaar vertraging instromen per 2026/2027.

De regionale inspanningen met betrekking tot de Meedoenpas (in navolging van de gemeenten Het Hogeland en Eemsdelta) hebben landelijk navolging gevonden in een subsidieaanvraag voor het Europese Social Climate Fund. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verzorgt deze aanvraag en vanuit het Klimaatfonds zijn hier middelen naast gezet zodat, bij toekenning, nu voldoende middelen beschikbaar zijn om de Onderwegpas (Meedoenpas) landelijk in te voeren. Decentrale overheden wordt om cofinanciering gevraagd en zowel de provincie Drenthe als Groningen hebben hiervoor middelen gereserveerd, naast de mogelijke bijdragen van gemeenten. De vervoerbedrijven werken de propositie uit in een product dat in heel Nederland gebruikt kan worden. Het OV-bureau heeft alle gemeenten van Groningen en Drenthe voor de zomer geïnformeerd over de landelijke ontwikkelingen en aangegeven dat we voor de verdere uitrol van de Meedoenpas wachten op de landelijke propositie, die naar verwachting dit najaar beschikbaar is. De gemeenten Het Hogeland en Eemsdelta gaan ondertussen door met hun Meedoenpas, die minima toegang geeft tot het OV-systeem. Parallel hieraan is er contact (deels samen met regionale treinvervoerder) met gemeenten over het faciliteren van andere doelgroepen dan minima in het OV, zoals bijvoorbeeld WMO-geïndiceerden, leerlingen uit het leerlingenvervoer en re-integranten.

Financieel gezien gaan we van een primair begrotingstekort van € 3,5 miljoen naar een verwacht positief resultaat van € 0,4 miljoen in 2025. Dit komt hoofdzakelijk doordat de nieuwe elektrische bussen later instromen (herziening van de Business Case Zero Emissie).

Meerjarig nemen de verwachte resultaten iets af. Dit komt voornamelijk door de genoemde achterblijvende reizigersaantallen wat resulteert in lagere reizigersopbrengsten.

Voor een nadere toelichting op de financiën verwijzen we naar hoofdstuk 3.

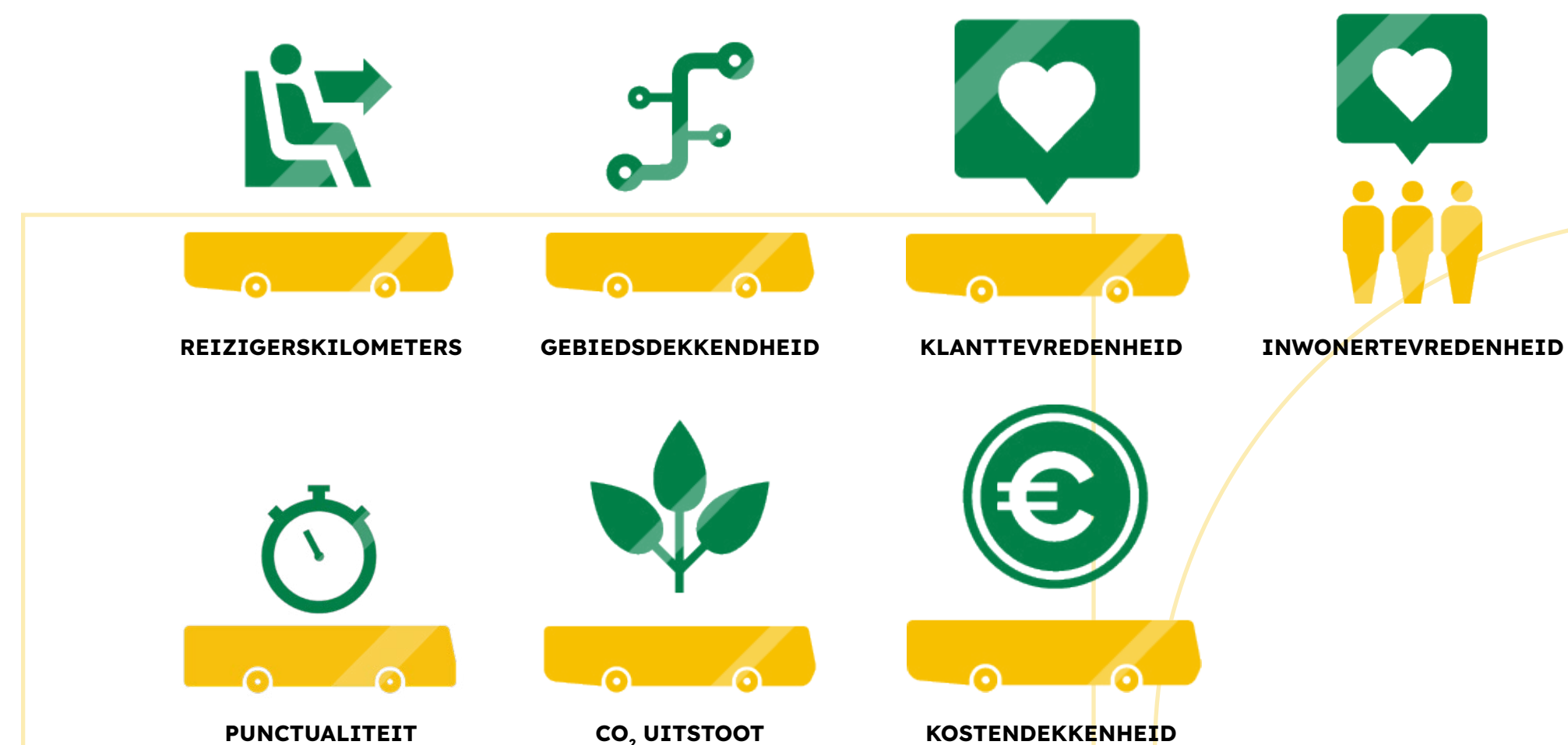
The background is a solid yellow color. It features several large, white-outlined geometric shapes: a semi-circle on the left, a large 'U' shape in the center, and a semi-circle on the right. A green, stylized 'S' shape is positioned on the right side, overlapping the yellow background and the white outlines. In the center of the composition, the text 'BELEIDSDOELSTELLINGEN' is written in a bold, green, sans-serif font.

BELEIDSDOELSTELLINGEN

Om te kunnen bepalen in hoeverre we het hoofddoel realiseren is het programma nader uitgewerkt aan de hand van een 7-tal beleidsdoelstellingen. Iedere beleidsdoelstelling heeft een beoogde streefwaarde en enkele sub beleidsdoelen. De subdoelen zijn de uitwerking van hoe het OV-bureau de streefwaarde van het doel beoogt te realiseren. Alle beleidsdoelstellingen hebben betrekking op de uitvoering van de exploitatie van het openbaar busvervoer in Groningen en Drenthe en zijn in feite de indicatoren uit onze voorgaande begrotingen. Het programma bestaat uit de volgende beleidsdoelstellingen: Reizigerskilometers, Gebiedsdekkendheid, Klanttevredenheid, Inwonertevredenheid, Punctualiteit, Duurzaamheid (CO₂ per km) en Kostendekkendheid. Het OV-bureau inmiddels een constante zijn geworden. Iedere beleidsindicator vertegenwoordigt een beleidsdoel en heeft een beoogde streefwaarde en enkele sub-beleidsdoelen. Dit zijn de volgende beleidsdoelstellingen: Reizigerskilometers, Gebiedsdekkendheid, Klanttevredenheid, Inwonertevredenheid, Punctualiteit, Duurzaamheid (CO₂ per km) en Kostendekkendheid.

Het (kunnen) realiseren van de gestelde streefwaarde per beleidsdoelstelling hangt af van een complex van diverse beïnvloedbare en niet-beïnvloedbare factoren. Denk hierbij aan prijs van het kaartje, het geboden product (bus, rit, beleving, ed.), de beschikbaarheid, de dienstregeling, het weer, verkeerssituaties, etc. Als OV-bureau hebben wij in meer of mindere mate invloed op de beïnvloedbare factoren. Voor het behalen van de streefwaarde van het doel, zijn per doel twee tot drie subdoelen geformuleerd. Elk subdoel draagt bij aan het realiseren van de gestelde streefwaarde en is een beschrijving hoe wij een of meerdere factoren beogen te beïnvloeden.

In de volgende pagina's wordt ieder beleidsdoelstelling nader uitgewerkt met doel, streefwaarde en subdoelen. Tevens wordt de voortgang over het eerst half jaar van 2025 benoemd en eventueel de verwachting voor het tweede half jaar van 2025.





- 2.1 Reizigerskilometers**
- 2.2 Gebiedsdekkendheid**
- 2.3 Klanttevredenheid**
- 2.4 Inwonertevredenheid**
- 2.5 Punctualiteit**
- 2.6 Duurzaamheid**
- 2.7 Kostendekkendheid**



2.1



REIZIGERSKILOMETERS

Voor het OV-bureau is het essentieel te weten in welke mate de reiziger de bus gebruikt als vervoersmiddel. Het aantal reizigerskilometers geeft ons een belangrijk inzicht in welke mate het beleid van het OV-bureau effectief en doelmatig is. Hierin zijn de (reizigers)kilometers bepalend. Reizigerskilometers zijn kilometers die de reiziger reist per bus. Hoe meer reizigerskilometers er worden gemaakt, des te meer de bus wordt gebruikt om te reizen.

Beleidsdoelstelling; als OV-bureau streven wij in 2025 naar:

- **In 2025 een groei in reizigerskilometers met + 3 % t.o.v. 2024**

Dit willen we bereiken met de volgende **subdoelen**:

- Het aantrekken van nieuwe reizigers
- Bestaande reizigers meer te laten reizen

Reizigerskilometers 1e helft 2025 t.o.v. 1e helft 2024

We zien in de eerste helft van 2025 minder reizigerskilometers (132,9 miljoen) dan in de eerste helft van 2024 (137,6 miljoen). In plaats van een groei is dit een daling van 3,4% t.o.v. dezelfde periode in 2024. De verklaring voor het achterblijven van de groei heeft verschillende oorzaken:

- Het zeer droge weer in de eerste helft van 2025 t.o.v. van het zeer natte weer in de eerste maanden van 2024. Droog en zacht weer zorgt in de regel voor veel minder OV-gebruik;
- In 2024 was er nog extra vraag naar OV vanwege Operatie Ring Zuid;
- Een verminderde personeels- en busbeschikbaarheid wat heeft geleid tot rituitval, heeft een aantal reizigers doen besluiten een alternatief te zoeken; met name e-bikegebruik neemt fors toe.
- Een aanbod aan dienstregeling dat nog steeds achterloopt op het niveau van vóór corona.

We zien deze ontwikkeling overigens niet alleen in Groningen en Drenthe, in heel Nederland zien vervoerders in meer of mindere mate een daling van het OV-gebruik. De klanttevredenheid blijft overigens wel op hetzelfde (hoge) niveau.

In miljoenen	2024 Realisatie jan t/m juni	2025 prognose +3% jan t/m juni	2025 Realisatie jan t/m juni
HOV	80,577	82,994	77,119
Basisnet	30,828	31,753	29,774
Aanvullend	26,255	27,043	26,082
	137,660	141,790	132,975

In de tweede helft van 2025 gaat de nieuwe dienstregeling in als gevolg van het gereedkomen van het station in Groningen. De dienstregeling bevat extra ritten en de verwachting is dat dit ook gaat leiden tot meer reizigers en meer reizigerskilometers. Of dit genoeg zal zijn om de daling in de eerste helft teniet te doen zal moeten blijken. Daarnaast is fors ingezet om de personeels- en busbeschikbaarheid bij Qbuzz op orde te krijgen. Dit zal vooral in de tweede helft van het najaar tot minder rituitval (en dus meer betrouwbaarheid) moeten leiden.

Om het aantal reizigerskilometers verder te laten toenemen, zetten we in op het aantrekken van nieuwe reizigers en op bestaande reizigers stimuleren meer te gaan reizen.



2.1



REIZIGERSKILOMETERS

AANTREKKEN NIEUWE REIZIGERS

Het afgelopen half jaar hebben we vol ingezet op het aantrekken van nieuwe reizigers door meer zichtbaar te zijn op straat en online, door mensen te inspireren voor een uitje met de bus en door het bekrachtigen van het gemak van het reizen met de bus.

Tijdens verschillende evenementen zijn we met BUS Groningen Drenthe aangehaakt, om zo de bus te introduceren bij nieuwe reizigers en hen een positief gevoel over de bus mee te geven. In januari hebben we met een bus en stand op de Grote Markt in Groningen gestaan tijdens Eurosonic Noorderslag (ESNS). In en buiten de bus hadden we een muzikaal programma. Vanaf april hebben er Koningsbussen en Bevrijdingsbussen rond gereden met thema-bestickering. De bevrijdingsbus heeft in Assen op het bevrijdingsfestival gestaan met diverse activiteiten in en om de bus. De roze Q-link heeft op 21 juni, tijdens Pride Groningen, op de Grote Markt in Groningen gestaan, wederom met diverse activiteiten in en om de bus. Voor de TT hebben we een Rossi (lijn 46) bus bestickerd, waarmee we online content gemaakt hebben waarmee we viral zijn gegaan.

In mei hebben we een nieuwe campagne gelanceerd: de Lijngids. Dit is een samenwerking met Marketing Groningen en Marketing Drenthe. Elke maand staat er een lijn centraal die we onder de aandacht brengen. In mei was dit lijn 163 en juni lijn 21. Middels vlogs, podcasts, foto's of (reizigers)verhalen willen we mensen inspireren om erop uit te gaan met de bus.

Om de autorijdende man te prikkelen en de bus positief onder de aandacht te brengen hebben we de campagne Topding herhaald en uitgebreid met video content. In deze campagne brengt John, autobusverkoper pur sang, de bus aan de man.

Met prijspromoties laten we zien hoe makkelijk en betaalbaar de bus is. Afgelopen half jaar hebben we bijna elk weekend en alle schoolvakanties broezz'n (met 2 personen op 1 kaartje) gepromoot. Ook hebben we de campagne voor OVpay: geen poespas, wel pinpas herhaald.

Naast de reiziger rechtstreeks te benaderen, doen we dit ook via werkgevers. Aan de hand van postcode analyses maken we inzichtelijk waar woon-werkverkeer reizen mogelijk zijn. Afgelopen periode zijn we langsgedaan bij de Hanze Hogeschool om werknemers rechtstreeks te informeren.

BESTAANDE REIZIGERS MEER LATEN REIZEN

Met campagnes als de Lijngids en broezz'n willen we de bestaande reizigers inspireren om de bus naast bijvoorbeeld woon-werkverkeer ook voor recreatief gebruik/ een dagje uit te gaan gebruiken.

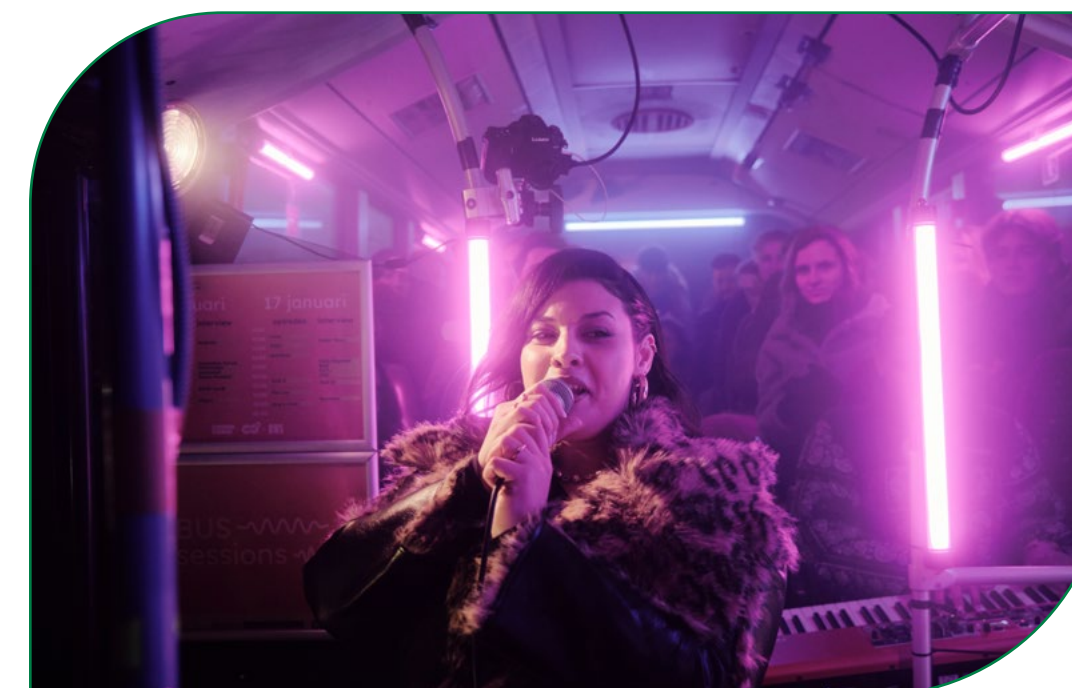


Foto: Artiest Jadi D in een bus tijdens ESNS.

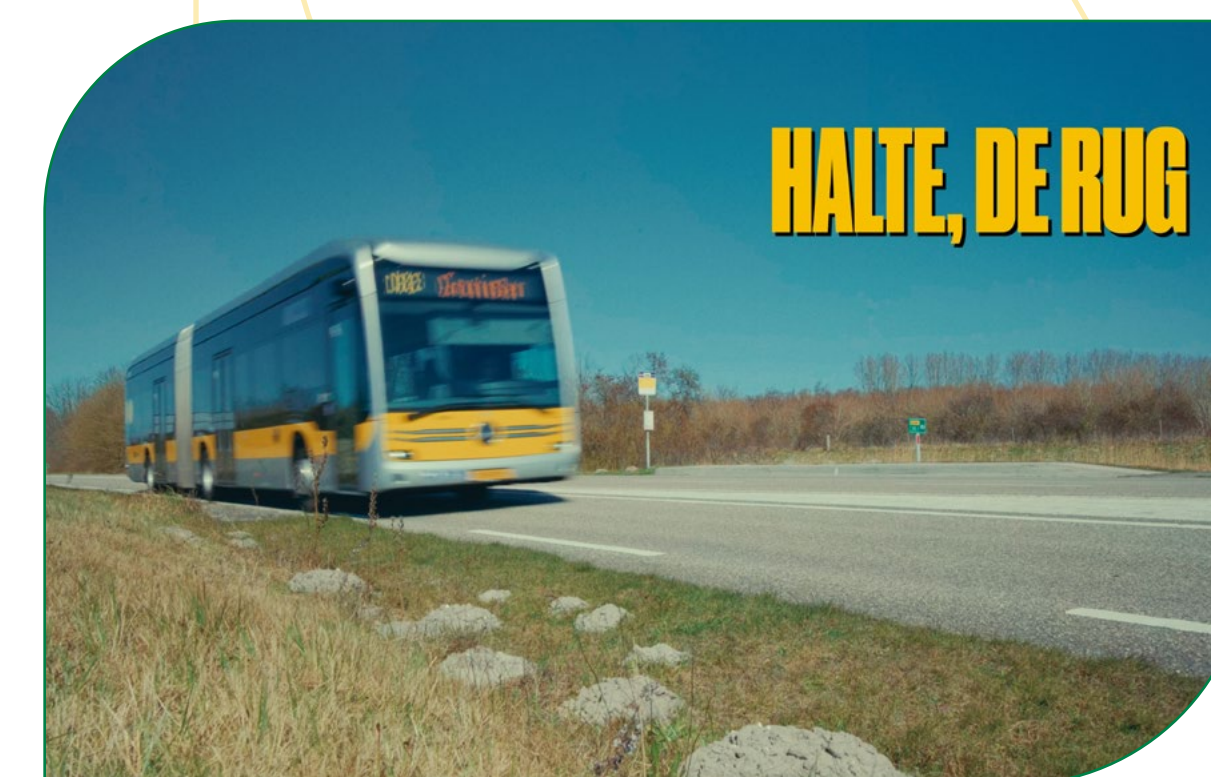


Foto: Een screenshot uit de "Lijngids - lijn 163" vlog.



Gebiedsdekkendheid is de mate waarin de reiziger overal in het geografische gebied van de provincies Groningen en Drenthe kan komen met het OV (tussen 07:00u tot 24:00). Als OV-bureau streven we er naar dat iedereen in de beide provincies binnen een straal van 2 km een bushalte heeft. Waar dit niet lukt bieden we in een straal van 15 km rondom een netwerk van 57 hubs een hubtaxi aan die de reiziger van het herkomstadres naar een hub brengt.

Beleidsdoelstelling; als OV-bureau streven wij in 2025 naar:

OV-bereikbaarheid voor alle inwoners en reizigers in Groningen en Drenthe

Dit willen we bereiken met de volgende **subdoelen**:

- bereikbaar houden en ontsluiten landelijk en stedelijk gebied
- het netwerk zo vormgeven dat deze optimaal aansluit op de vervoersvraag
- een optimale dienstregeling voor de gegeven financiële middelen

BEREIKBAAR HOUDEN EN ONTSLUITEN LANDELIJK EN STEDELIJK GEBIED

Om het landelijk en stedelijk gebied te ontsluiten en bereikbaar te houden, hebben wij drie typen van openbaar vervoer ontwikkeld. Met iedere nieuwe dienstregeling streven wij naar de inzet van de juiste mix van deze drie types om dit subdoel te realiseren. De drie types zijn;

1. Hoogwaardig OV (HOV), snel en frequent vervoer over een langere afstand dat altijd rijdt;
2. Een basisnet van stads- en streeklijnen voor het hele gebied dat altijd rijdt, minimaal in uursdiensten: Comfortabel vervoer voor korte tot middellange afstanden.
3. Aanvullend Openbaar Vervoer, gericht op specifieke momenten en plaatsen

Als onderdeel van het aanvullend vervoer is er ook de hubtaxi. Dit is een OV-taxi van en naar de hub (vandaar hubtaxi) tegen OV-tarief en, tegen een hoger tarief, deur-deur taxi, die vraagafhankelijk/ beschikbaar/ gebiedsdekkend is daar waar geen reguliere OV voor beschikbaar is.

HET NETWERK ZO VORMGEGEVEN DAT HET OPTIMAAL AANSLUIT OP DE VERVOERSVRAAG

In het afgelopen halfjaar hebben we een aantal van de dienstregelingsuitbreidingen die per zomer 2025 in zouden gaan in overleg met het bestuur naar voren getrokken. Op een aantal Qliner en Q-link lijnen zijn daarmee meer bussen gaan rijden om de vervoervraag beter aan te kunnen en ruimte te bieden voor nieuwe reizigers. Vanuit Assen zijn ook rechtstreekse bussen gaan rijden naar de scholen in Groningen Zuid. Rondom Emmen zijn ritten toegevoegd van Klazienaveen naar Emmen om het vervoer naar de scholen te verbeteren. Bij evenementen bieden we extra bussen in overleg met evenementenorganisaties. Deze worden goed gebruikt, bij de TT Assen hebben meer mensen dan ooit gebruik gemaakt van de extra bussen. In Meppel hebben we in overleg met de gemeente het openbaar vervoer bij de Meppeldagen aangevuld met nachtbussen, zodat bezoekers weer veilig naar huis konden reizen. Helaas ontstonden wel enkele sociale veiligheidsproblemen, ook in de bus, waarna ouders zijn mee gaan reizen.

Rondom de werkzaamheden van Groningen Spoorzone en de buitendienststelling van het hoofdstation in Groningen hebben we de dienstregeling zo bijgesteld dat Station Europapark voor meerdere lijnen direct bereikbaar werd. Op de verbindingen vanaf station Europapark zijn extra bussen ingezet om reizigers vanaf de NS rechtstreeks de stad in te brengen zonder via het Hoofdstation te hoeven reizen.





Klanttevredenheid is een rapportcijfer dat de busreiziger geeft aan de bus ten aanzien van een aantal criteria. Het rapportcijfer wordt gemeten op basis van onafhankelijk onderzoek (OV-Klantenbarometer) door het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV).

Beleidsdoelstelling; als OV-bureau streven wij in 2025 naar:

Gemiddeld rapportcijfer van minimaal een 7,5

Dit willen we bereiken met de volgende **subdoelen**:

- De basis goed laten functioneren
- De klantbeleving stimuleren

RAPPORTCIJFER KLANTTEVREDENHEID

Op meest recente landelijke peiling, de jaarlijkse OV-Klantenbarometer 2024, scoort de bus in Groningen en Drenthe een 8,0. Dit cijfer ligt hoger dan het landelijke gemiddelde van 7,8. En is een tiende punt hoger dan een jaar eerder. Als we kijken naar de afzonderlijke productsoorten Q-link, Qliner en stad/streek zien we geen verschil in tevredenheidscijfer, allen scoren een 8,0. In de tweede helft van maart 2026 worden de cijfers van de OV-Klantenbarometer over 2025 verwacht en deze wordt opgenomen in de jaarstukken 2025.

Twee keer per jaar voeren we een eigen klanttevredenheidsonderzoek uit onder ons reizigerspanel. Dit doen we om meer inzicht te krijgen in de factoren die de tevredenheid vormen. Het cijfer uit deze peiling is sinds eind 2023 flink gegroeid van een 7,0 naar een 7,5 midden 2024 naar een 7,7 eind 2024. Het klanttevredenheidsonderzoek onder ons eigen reizigerspenal vindt in juli en november opnieuw plaats. De verantwoording hiervan vindt plaats in de jaarstukken 2025.

KLANTTEVREDENHEID DOOR DE BASIS GOED TE LATEN FUNCTIONEREN

In onze eigen peiling zien we het tevredenheidscijfer flink toenemen doordat de rituitval flink verbeterd is. Ook stiptheid scoort beter dan voorgaande peilingen. Dit zien we ook in de OV-Klantenbarometer als belangrijke significante afwijking (positief). Daarnaast is de score voor de informatievoorziening dit jaar beter. De score op veiligheid en reinheid blijft stabiel.

KLANTTEVREDENHEID DOOR OV-BELEIVING TE STIMULEREN

In de eerste helft van 2025 heeft de focus gelegen op ‘de basis goed op orde’. Uit onderzoek weten we dat het groeten van de chauffeur een belangrijke factor is voor de reisbeleving. Samen met Qbuzz wordt gewerkt aan een plan om deze groet vanzelfsprekender te maken.

Door de instroom van nieuwe bussen weten we dat de beleving in de bus positief beïnvloed wordt. Zo scoren geluid, klimaat en comfort beter dan tijdens vorige peilingen.



Naast dat we willen weten hoe het is gesteld met de klanttevredenheid (uitgedrukt in een rapportcijfer) van onze reizigers, willen we ook weten in welke mate de inwoners van Groningen en Drenthe tevreden zijn met het busvervoer en de tevredenheid met het busvervoer in combinatie met de trein (Arriva en NS). Dit wordt gelijk aan de klanttevredenheid uitgedrukt in een rapportcijfer.

Beleidsdoelstelling; als OV-bureau streven wij in 2025 naar:

Een rapportcijfer van minimaal een 6,5

Dit willen we bereiken met de volgende **subdoelen**:

- Bouwen aan een beter imago van de bus onder niet-busreiziger
- Vergroten van het aandeel van de inwoners dat minimaal één keer per jaar in de bus zit

RAPPORTCIJFER INWONERTEVREDENHEID

Eind 2024 stond het rapportcijfer op een 6,2, gelijk aan de jaren ervoor. In juni 2025 heeft er een extra onderzoek plaatsgevonden, met als doel de impact van de imagocampagnes te achterhalen alsook een extra peiling voor de inwonertevredenheid. In deze extra peiling scoort de tevredenheid een 6,9. Een flinke stijging. Wel met de kanttekening dat de methodiek iets afwijkt van eerdere jaren, wat het cijfer mogelijk kan beïnvloeden. Eind van dit jaar vindt de reguliere peiling onder de inwoners plaats en dan hopen we een dezelfde positieve trend waar te kunnen nemen. Dit cijfer verantwoorden in de jaarstukken 2025.

INWONERTEVREDENHEID OMHOOG DOOR BETER IMAGO

Er zit een groot verschil tussen het beeld dat busreizigers van de bus hebben en het beeld dat niet-busreizigers van de bus hebben. Over het algemeen zijn busreizigers een stuk positiever. Vaak berust de mening van niet-busreizigers op een ervaring uit een ver verleden, op een negatief bericht in de pers of puur op onwetendheid. Met campagnes als Topding en Lijngids, door zichtbaarheid bij grote events als ESNS, Bevrijdingsdag, Pride en TT en door samenwerkingen met bedrijven, events en personen hebben we gewerkt aan een hoger tevredenheidscijfer.

INWONERTEVREDENHEID OMHOOG DOOR UITPROBEREN BUS

Naast dat een imagocampagne moet zorgen voor een positiever beeld, is het ook belangrijk om mensen de bus te laten uitproberen. Immers, uit het inwonertevredenheidsonderzoek is gebleken dat onbekend onbemind maakt. Dat begint al met een keer fysiek de drempel over stappen van een bus die bij een event staat. In het eerste half jaar van 2025 kon dit tijdens ESNS, Bevrijdingsdag en Pride. Daarnaast is broezz'n ingezet als stimulans om de auto te laten staan en gezamenlijk de bus uit te proberen. Met OVpay: geen poespas, wel pinpas nemen we de onzekerheid over betalen in het ov weg: iedereen met een pinpas kan altijd mee. We zien een lichte toename ontstaan van het aandeel inwoners dat minimaal 1x per jaar met de bus gaat.



2.5



PUNCTUALITEIT

Punctualiteit is de resultante van de eisen die zijn gesteld aan vertrekpunctualiteit op beginhaltes, de punctualiteit op alle tussenliggende haltes en de aankomstpunctualiteit op de eindhaltes. Aangezien dit percentage alleen iets zegt over de betreffende rit en nog niets over aansluitingen, rituitval etc. Is vanaf 2024 het klantperspectief toegevoegd. Door meerdere elementen van de uitvoeringskwaliteit te koppelen willen we inzicht krijgen (en sturen) in de totale reizigerspunctualiteit van het vervoerssysteem. De reizigerspunctualiteit kan dan worden bepaald door de afwijking van de geplande reis van elke individuele reiziger. Streven is dan dat minimaal 90% van de reizigers de eindbestemming bereikt binnen maximaal 300 seconden na de geplande aankomst.

Beleidsdoelstelling; als OV-bureau streven wij in 2025 naar:

Een punctualiteit van 85%

Dit willen we bereiken met de volgende **subdoelen**:

- Operationeel perfecte uitvoering
- Op tijd vertrekken en aankomen

In de begroting is het cijfer voor punctualiteit gesteld op 85%. Dit is een integraal cijfer voor alle bussen die te vroeg vertrekken, te laat vertrekken en te laat aankomen op begin- en eindhaltes en op knooppunten. Voor de eerste zes maanden ligt de punctualiteit op 89,4%. Dit betekent dat 89,4% van alle ritten binnen de gestelde normen op tijd vertrekken en/of aankomen. Een belangrijk onderdeel waar vanuit het OV-bureau op wordt gemonitord en de vervoerder op wordt aangesproken, is te vroeg vertrekken. Dit is 4,1% waarvan het overgrote deel tussen 10 seconden en 1 minuut te vroeg van de halte vertrekt (met name op station Groningen). Dit percentage is lager dan in voorgaande jaren, de aandacht die hiervoor in de afgelopen jaren is geweest lijkt zijn vruchten te hebben afgeworpen. Neemt niet weg dat het onderdeel 'te vroeg vertrekken' onderwerp van gesprek blijft met de vervoerder.



Foto: Lijn 46 tijdens de promotie van de TT-pendelbussen op het TT-circuit.



In aansluiting op de energieagenda van Noord-Nederland Slim & Groen en CO2 neutraal zetten we een nieuwe standaard op het gebied van verduurzaming in het OV. Hoofdzakelijk is het terugdringen emissies naar 0, het beperken van klimaatverandering en de overgang naar hernieuwbare energie. Voor onze concessie streven wij naar een zo duurzaam mogelijke en uiteindelijk een 100% emissievrije concessie. Voor de inwoners van Drenthe en Groningen betekenen emissievrije bussen minder hinder voor de omgeving, minder uitstoot van schadelijke stoffen en minder geluid. In de bus is het stiller en rustiger door minder trillingen. Een schone bus en stille bus levert de mensen buiten de bus zelfs meer voordelen op dan de reizigers in de bus.

CO₂ UITSTOOT

BUSVLOOT ZE

Beleidsdoelstelling; als OV-bureau streven wij in 2025 naar:

Naar een CO₂ uitstoot van 5 gr/reizigerskilometer en een instroom van 68 ZE bussen

Dit willen we bereiken met de volgende **subdoelen**:

- Instroom van 68 elektrische bussen
- Nader concretiseren van het lange termijn doel van 100% emissievrije concessie
- Delen van het laadinfrastructuur netwerk met andere organisaties en bedrijven

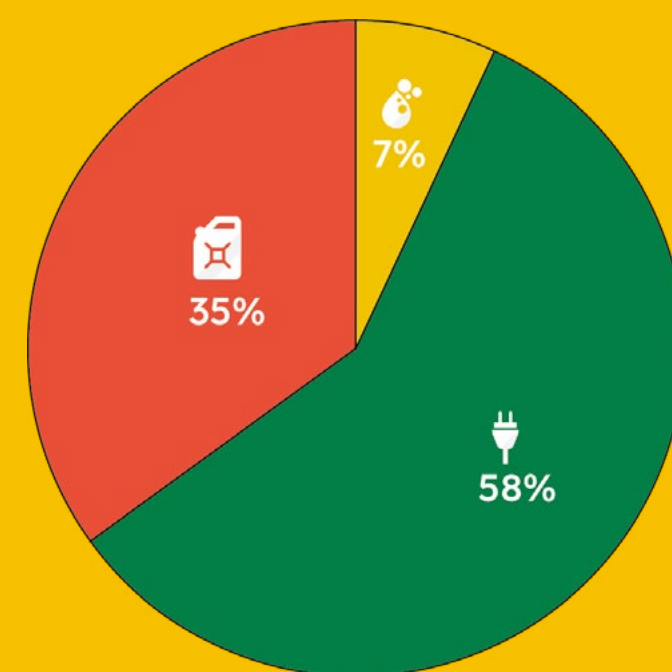
INSTROOM VAN ELEKTRISCHE BUSSEN IETS VERTRAAGD

We streven een beheerste en geleidelijke overgang naar zero emissie na, dieselbussen stromen langzaamaan uit en zero emissie bussen stromen in. Hiertoe hebben we afspraken met Qbuzz gemaakt binnen de concessie. Dit is ook de reden dat we steeds minder CO₂ per reiziger uitstoten. In het eerste half jaar van 2025 zijn er nog geen nieuwe elektrische bussen ingestroomd, echter dit najaar wordt een grote slag gemaakt, conform de planning, met de verduurzaming door de instroom de 54 elektrische 100-km/u Qliner bussen in, die vanaf juni 2026 kunnen laden op het hoofdstation in Groningen.

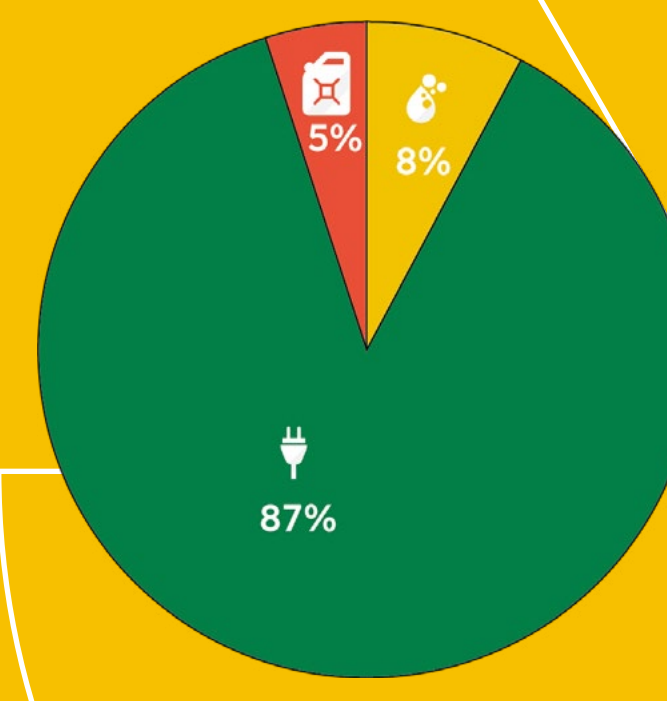
Oorspronkelijk zouden ook nog elektrische 12 meter streekbussen instromen (45 stuks) en elektrische 18 meter Q-link bussen (14 stuks). De leverancier hiervan bleek echter niet te kunnen leveren. Qbuzz heeft deze bussen afbesteld en nieuwe bussen gecontracteerd. Deze vervangende bussen komen in 2026 (45 12-meter elektrische bussen) en 2027 (18 gelede 18-meter bussen). Ten opzichte van het begrotingsdoel is daarmee sprake van vertraging van ongeveer een jaar.

Er blijven nog ongeveer 25 bussen over die tot het einde van de concessie op HVO blijven rijden. Bij de aanvang van de nieuwe concessie in december 2029 gaan we naar 100% zero emissie bussen.

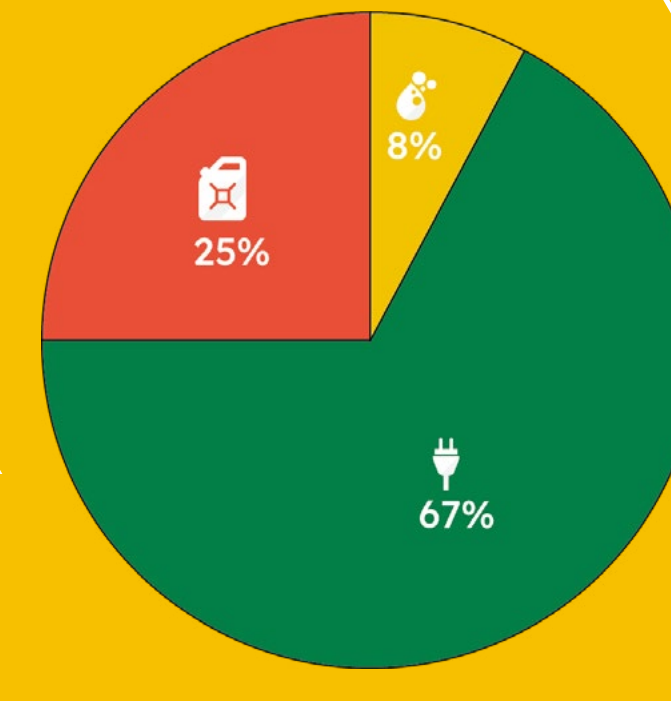
Het verloop van de busvloot is als volgt:



REALISATIE 2024



BEGROOT 2025



PROGNOSE 2025



2.7 KOSTENDEKKENDHEID

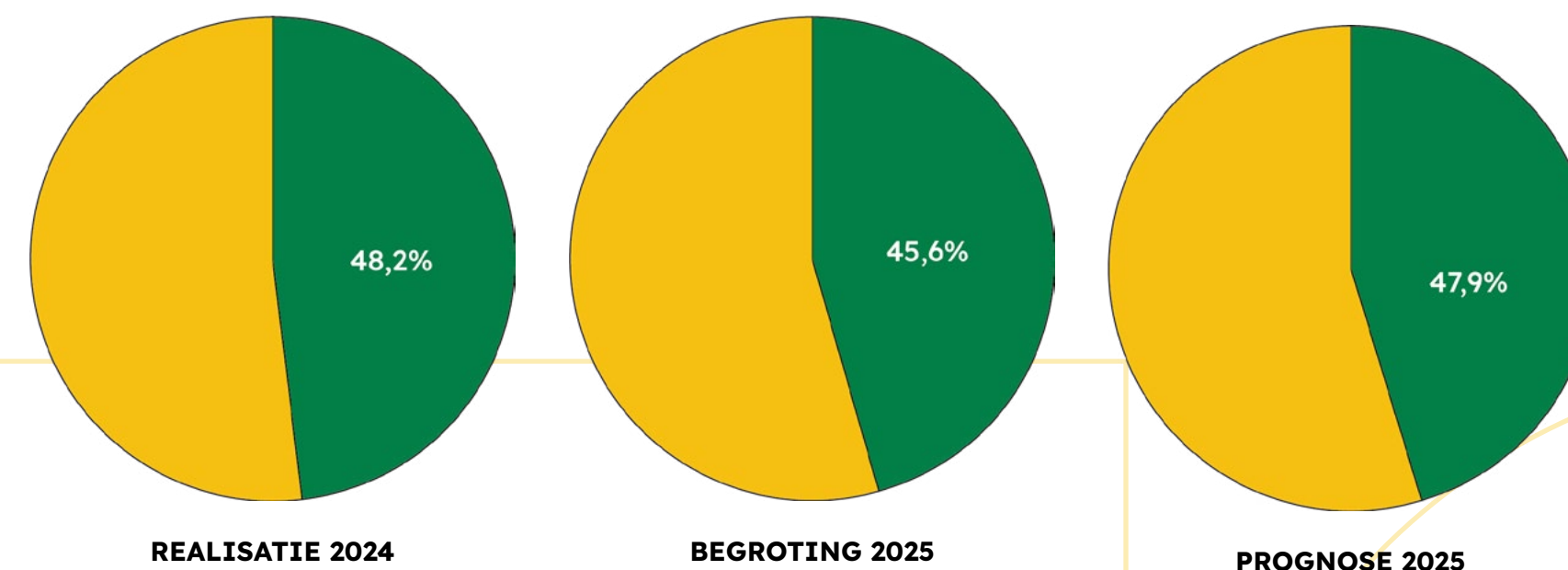
De kostendekkendheid betekent enerzijds scherpe controle op de kosten van het vervoer en anderzijds toezicht op de juistheid van de inkomsten. In feite is dit als indicator de verhouding van kosten die worden gemaakt voor de uitvoering ten opzichte van de reizigersinkomsten. Kosten voor de uitvoering zijn kosten van de ingekochte dienstregeling, plus de inzet van OV-stewards (sociale veiligheid) en de kosten voor marketing. De reizigersinkomsten bestaan uit de inkomsten uit kaartverkoop en de studenten ov-kaart opbrengst (SOV). Het niet-kostendekkende deel wordt financieel gedekt uit de deelnemersbijdragen. De deelnemersbijdrage wordt jaarlijks geïndexeerd en vormt het vaste gedeelte van de dekking van de kosten.

Beleidsdoelstelling; als OV-bureau streven wij in 2025 naar:

Een financieel dekkende exploitatie van de concessie van 45,6%

Dit willen we bereiken met de volgende **subdoelen**:

- Betalen voor wat er rijdt, data-gestuurd afrekenen
- Verstandig begroten, gericht op lange termijn
- Tussentijds financieel bijsturen waar nodig



Qua prognose verwachten we een kostendekkendheid over 2025 te behalen van 47,9%. Dit is 2,3% hoger dan is gesteld in de primaire begroting. Tussentijds (na begrotingswijzigingen) wordt dit percentage niet opnieuw vastgesteld. Het verschil van 2,3% procent wordt grotendeels veroorzaakt door:

- Hogere Hernieuwbare Brandstof Eenheden (HBE)-opbrengsten ten opzichte van de primaire begroting, doordat er door de vervoerder meer HBE's zijn gegeneerd in 2024. Deze zijn geëffectueerd in 2025 en hebben een positief effect op de kostendekkendheid.
- Hogere lasten voor de uitvoering van de dienstregeling onder andere door een werkelijk hogere landelijke bijdrage index (LBI) dan primair was begroot. Dit heeft een nadelig effect op de kostendekkendheid. .



2.7 KOSTENDEKKENDHEID

BETALEN VOOR WAT ER RIJDT, DATA-GESTUURD AFREKENEN

Vanaf de begroting 2024 werkt het OV-bureau volgens de systematiek ‘betalen voor wat er rijdt’. Dit is een concessieafpraak met de vervoerder die maakt dat er een prikkel is voor de vervoerder om alle voor het jaar afgesproken ritten (ook wel de dienstregeling) te rijden. Het stimuleert de vervoerder om te zorgen dat zij niet of nauwelijks rituitval heeft.

Momenteel wachten we nog op de uitvoering van de werkzaamheden door de accountant van de vervoerder om de dienstregeling over 2024 af te kunnen rekenen. Naar verwachting kan de afrekening over 2024 voor het einde van 2025 definitief worden gemaakt.

VERSTANDIG BEGROTEN, GERICHT OP LANGE TERMIJN

Als OV-bureau streven we naar een stabiele balans tussen kosten en uitgaven op lange termijn. Om deze kosten, maar ook de opbrengsten goed te kunnen begroten, prognosticeren we onze kosten en uitgaven op basis van diverse indexen 4 jaar vooruit. Dit geeft ons een goed handvat hoeveel financiële ruimte er is in de begroting en in de meerjarenbegroting voor de dienstregeling.

Op de lange termijn zijn de prognoses goed, echter wordt in deze prognoses geen rekening gehouden met de kosten van een eventuele uitbreiding van de dienstregeling in de komende jaren.

Voor meer informatie over de financiën verwijzen we naar hoofdstuk 3.

TUSSENTIJDJS FINANCIIEEL BIJSTUREN WAAR NODIG

Zoals eerder aangegeven wordt begroot met indexen. Veranderingen in indexen hebben de grootste invloed op de financiële positie van het OV-bureau en dan met name de LBI. Deze index treft de kosten van de dienstregeling.

Het verloop van de LBI 2025 is als volgt:

LBI 2025	December 2023	Maart 2025	Juni 2025
	Primaire begroting	2e begr. wijziging	Actuele prognose
Bus diesel	3,50%	4,02%	3,38%
Bus elektrisch	3,50%	4,08%	4,70%

De begroting 2025 is inmiddels tweemaal gewijzigd, waarvan de recente bijstelling door het algemeen bestuur op 11 juli 2025 was. Deze bijstellingen waren positief. In de primaire begroting gingen we nog uit van een negatief resultaat van € 3,5 miljoen, welke gedekt zou worden door een onttrekking uit de algemene reserve (het weerstandsvermogen). Op basis van de actuele prognose gaan we uit van een positief resultaat over 2025 van € 0,4 miljoen en is een onttrekking uit de algemene reserve niet meer nodig.

Voor meer informatie hierover verwijzen we naar hoofdstuk 3 en de tweede begrotingswijziging 2025 zelf.



FINANCIEEL



In dit hoofdstuk volgt een resultaatverwachting van de komende jaren en de hierbij horende verloop van de het weerstandsvermogen. Dan volgt er een financieel overzicht van het actuele begrotingsjaar, waarbij afwijkingen ten opzichte van de gewijzigde begroting worden toegelicht.

- 3.1 MEERJARENBEELD 2025 - 2029**
- 3.2 VERLOOP WEERSTANDVERMOGEN**
- 3.3 BEGROTINGSJAAR 2025**

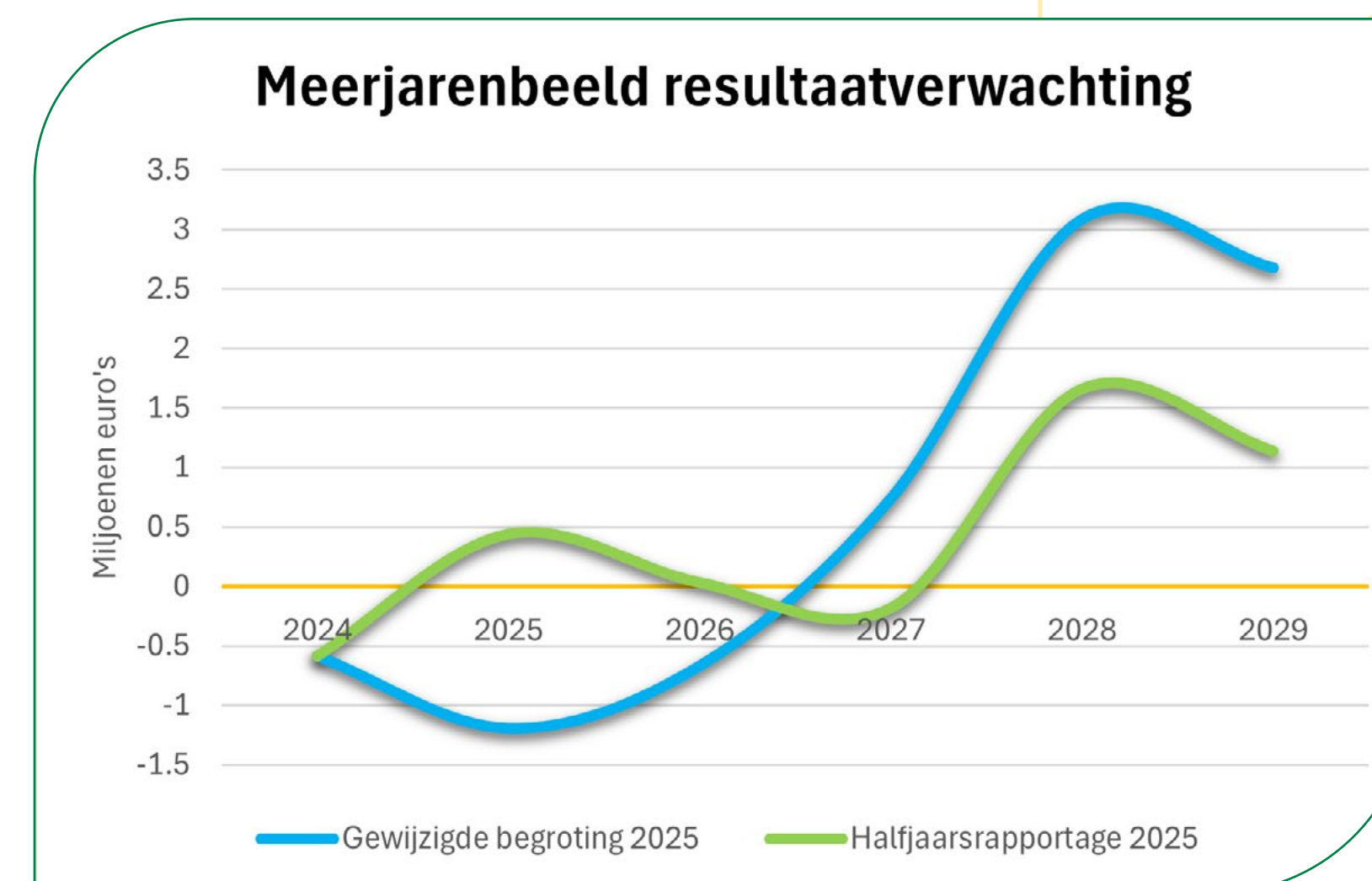


3.1 MEERJARENBEELD RESULTAATVERWACHTING 2025-2029

De onderstaande grafiek toont de ontwikkeling van het resultaat tot en met 2029. Hierbij wordt de actuele prognose vergeleken met de prognose zoals deze is opgenomen bij de tweede begrotingswijziging van 2025, welke is vastgesteld oor het algemeen bestuur op 11 juli 2025. Inhoudelijk zijn er een aantal zaken verwerkt, zoals:

- Doorat er lagere reizigersaantallen zijn in de afgelopen periode, zijn we genoodzaakt om de prognose van 2% groei jaarlijks van de reizigersopbrengsten (naast de jaarlijkse tariefstijging) bij te stellen naar beneden. Echter door de invoering van OVpay verwachten we meer reizigers en hierdoor hogere reizigersopbrengsten. Per saldo stellen we de reizigersopbrengsten bij naar 1% structureel vanaf boekjaar 2026;
- De meest recente LBI 2025 (juni), welke structureel een nadelig effect heeft;
- De correctie van de eerdere herziening van de Business Case Zero Emissie (BUCA ZE), welke jaarlijks ongeveer € 1 miljoen voordeel op levert (zie voor verdere toelichting hoofdstuk 3.3);
- Eenmalige kosten van € 1 miljoen in 2026 voor een bijdrage aan de vervoerder in de aanschaf van nieuwe kaartlezers voor in de bussen. Bij de begrotingswijzigingen in december wordt voorgesteld om dit bedrag te reserveren in 2025 en vervolgens te besteden in 2026. Dit is reeds verwerkt in de prognoses en het verloop van het weerstandvermogen in hoofdstuk 3.2;
- Hogere HBE-opbrengsten in 2025 doordat er meer HBE's zijn gegenereerd dan vooraf berekend en vervolgens verkocht zijn tegen een hogere prijs dan begroot.
- Voor het boekjaar 2025 de rituitval van de dienstregeling, welk eenmalig een voordeel oplevert van € 0,4 miljoen.

De kanttekening bij dit geprognostiseerde meerjarenbeeld moet worden gemaakt, is dat een volgende LBI/kostenindex het beeld ook weer negatiever kan kleuren. De afgelopen jaren hebben we ondervonden dat stijgende brandstofkosten door de oorlog in Oekraïne, spanningen in het Midden- Oosten, de wereldwijde stijgende importheffingen en stijgende lonen als reactie op de inflatie een sterke uitwerking hebben op de LBI.





3.2 VERLOOP WEERSTANDSVERMOGEN

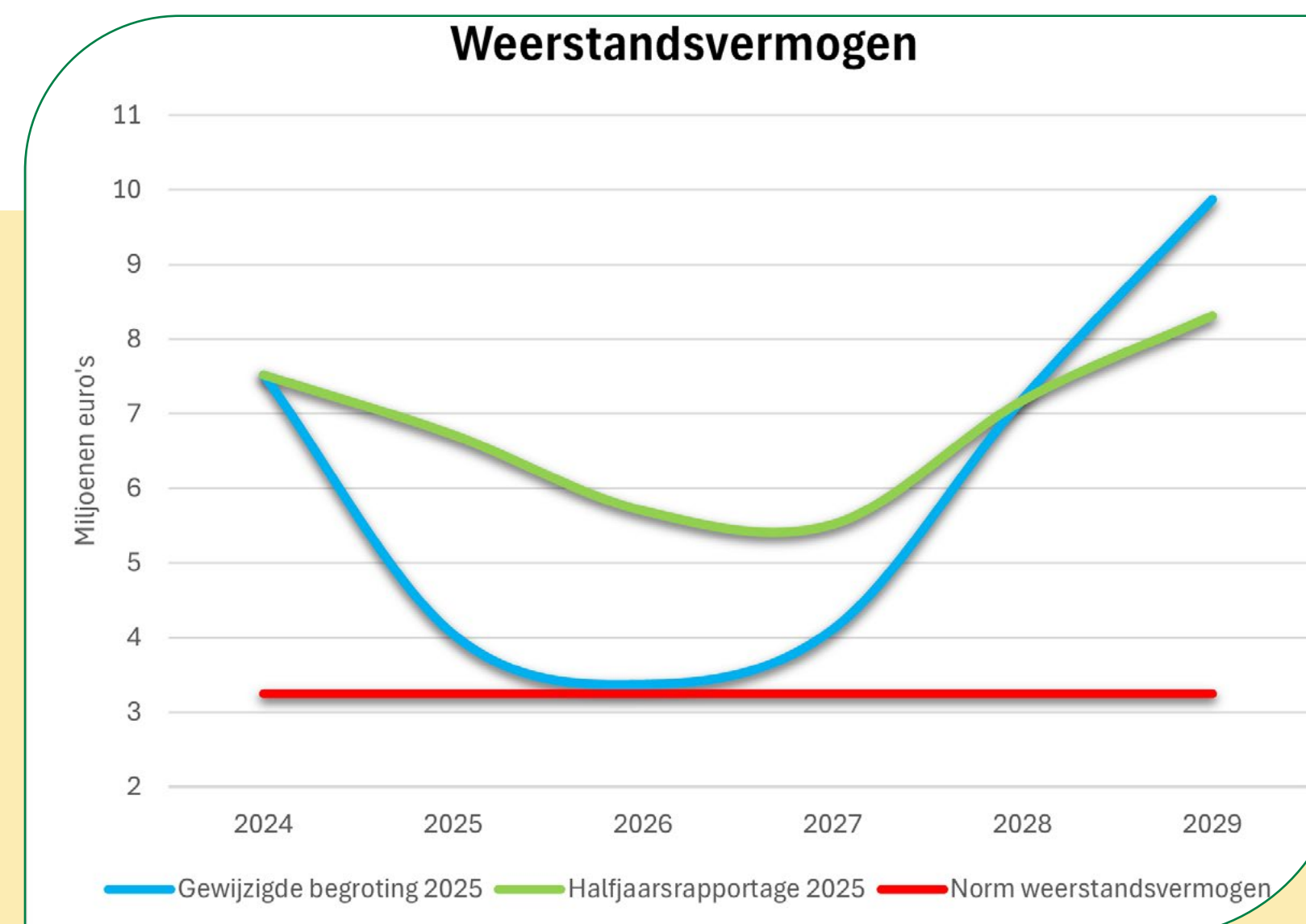
Onderstaand is de prognose weergegeven van het weerstandsvermogen (de algemene reserve) op basis van de in hoofdstuk 4.2 vermelde prognoses.

Onderstaand is de prognose weergegeven van het weerstandsvermogen (de algemene reserve) op basis van de gewijzigde begroting 2025 (tweede begrotingswijziging 2025) en het meerjarenbeeld resultaatverwachting 2025-2029 (halfjaarsrapportage 2025), welke in hoofdstuk 4.2 is vermeld.

Het minimumniveau van het weerstandsvermogen is gesteld op € 3,25 miljoen. Dit is het niveau van alle geïdentificeerde risico's voor de ontwerpbegroting 2026.

Het overzicht toont dat met de verwerking van de LBI van juni 2025, de lagere prognose van de reizigersopbrengsten, de verwachte lagere HBE-opbrengsten het niveau van het weerstandsvermogen voldoende ruim boven de grens ligt om de geïdentificeerde risico's af te dekken.

Als de algemene reserve niet extra wordt aangesproken tot en met 2029 en de verwachte positieve resultaten in de algemene reserves zullen worden gestort, zal deze met € 1,75 miljoen minder toenemen dan is geprognostiseerd bij het opstellen van de tweede begrotingswijziging voor 2025.





3.3 BEGROTINGSJAAR 2025

Op de volgende pagina is een overzicht van de financiën over het begrotingsjaar 2025, weergegeven, begroot en geprognoseerd. De vergelijkende cijfers van de jaarrekening 2024 zijn eveneens opgenomen.

De primaire begroting 2025 is door het algemeen bestuur vastgesteld op 11 juli 2024. Vervolgens is de eerste begrotingswijziging vastgesteld op 12 december 2024 en de tweede begrotingswijziging op 11 juli 2025. Dit resultaat in de kolom genaamd Actuele begroting 2025.

In deze halfjaarsrapportage maken we de vergelijking tussen de actuele prognose van 2025 en de actuele begroting van 2025.

Het verwachte saldo na mutaties van de reserves over 2025 is € 0,44 positief. Dit is ten opzichte van de actuele begroting 2025 € 1,64 miljoen hoger. Dit kan als volgt worden verklaard:

Het verwachte saldo na mutaties van de reserves over 2025 is € 0,44 positief. Dit is ten opzichte van de actuele begroting 2025 € 1,64 miljoen hoger. Dit kan als volgt worden verklaard:

BATEN

De reizigersopbrengsten zijn € 0,44 miljoen hoger dan de begroot. De oorzaak heeft voornamelijk te maken met een incidentele piek in reizigers tijdens de treinstremming rond de operatie spoorzone (Groningen Hoofdstation) en indexering.

LASTEN

De lasten voor de uitvoering van de dienstregeling zijn € 2,19 miljoen lager dan begroot. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door:

- De stijging van de LBI van juni ten opzichte de LBI van maart. Hierdoor stijgen de lasten voor de uitvoering van de dienstregeling. Dit heeft een nadelig effect van € 0,19 miljoen.
- Daartegenover staat dat de hoeveelheid rituitval een financieel voordeel oplevert, doordat de kosten lager zijn. Dit in het kader van betalen naar wat rijdt Het voordeel bedraagt € 0,4 miljoen.
- De BUCA ZE is samen met de vervoerder herzien, reden hiervoor was omdat niet alle afspraken zoals in de BUCA ZE zijn opgenomen door de vervoerder worden/zijn nagekomen. Met name dat er later met elektrische bussen wordt gereden, dan is afgesproken, terwijl we hiervoor wel het tarief betalen. Deze herziening geldt vanaf het boekjaar 2024 en levert een structureel voordeel op van € 1 miljoen. Doordat het boekjaar 2024 al is afgesloten, valt het voordeel van 2024 in het boekjaar 2025. En voor het boekjaar 2025 zelf worden de lasten van de dienstregeling hierdoor € 1 miljoen lager.

MUTATIE IN DE RESERVES

- Er wordt voorgesteld om een bedrag toe te voegen aan de algemene reserve van € 1,04 miljoen, dit ter dekking van de bijdrage aan de busvervoerder voor de vervanging van de kaartlezers in de bussen in 2026 (dit voorstel komt bij de begrotingswijziging in december).
- De onttrekking uit de algemene reserve ter dekking van het verwachte negatieve resultaat wordt lager met € 1,19 miljoen tot nihil, doordat het verwachte resultaat over 2025 positief wordt. Dit voorstel volgt eveneens bij de begrotingswijziging in december).

3.3

OVERZICHT VAN BATEN EN LASTEN

(bedragen x € 1.000)	Jaarrekening 2024	Primaire begroting 2025	Actuele begroting 2025	Actuele prognose 2025
BATEN				
Consessiemanagement				
Reizigersopbrengsten - HOV	21.587	20.886	21.606	21.682
Reizigersopbrengsten - Basisnet	8.069	7.807	8.076	8.278
Reizigersopbrengsten - Aanvullend	6.594	6.380	6.600	6.765
Reizigersopbrengsten - Hubtaxi	172	170	200	200
Studenten OV (OC&W)	24.243	27.627	26.504	26.504
Motie Krul (compensatie SOV)	7.416	-	-	-
Evenementenvervoer	484	612	516	516
HBE-verwaarding	2.304	2.520	5.508	5.508
Subsidies en bijdragen	5.405	1.000	2.690	2.690
Boetes (o.a. CO ₂ -norm 2023)	1.652	-	216	260
Overig	2.651	1.063	1.477	1.477
Bedrijfsvoering	778	758	793	793
Marktbewerking & Communicatie	18	-	-	-
Ontwikkeling	486	190	500	500
TOTAAL BATEN	81.860	69.012	74.686	75.173

(bedragen x € 1.000)	Jaarrekening 2024	Primaire begroting 2025	Actuele begroting 2025	Actuele prognose 2025
LASTEN				
Consessiemanagement				
Uitvoering OV - HOV	54.962	57.898	59.298	58.408
Uitvoering OV - Basisnet	39.352	41.454	42.456	41.819
Uitvoering OV - Aanvullend	40.904	43.089	44.131	43.468
Uitvoering OV - Hubtaxi	1.062	500	1.250	1.250
Uitvoering OV - Fryslân Qliner 315	662	703	710	710
Uitvoering OV - Publiek vervoer	1.266	1.263	1.307	1.307
Subsidies en bijdragen	12.635	1.000	4.564	4.564
Sociale veiligheid	887	911	970	970
Evenementenvervoer	468	612	516	516
Afwikkeling Tvov 2023	3.827	-	-	-
Overig	3.322	2.511	1.526	1.526
Bedrijfsvoering	727	697	822	822
Marktbewerking & Communicatie	642	1.078	1.300	1.300
Ontwikkeling	2.617	2.946	2.999	2.999
TOTAAL LASTEN	163.333	154.662	161.849	159.658

SALDO PROGRAMMA	81,473-	85,650-	87,163-	84,485-
ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN				
Deelnemersbijdrage	68.016	71.449	71.449	71.449
Gelden motie Bikker	9.813	9.958	10.088	10.088
Financiering	506	70	220	220
SALDO ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN	78.335	81.477	81.757	81.757
Saldo overhead	1.718-	1.554-	1.710-	1.710-
Vennootschapsbelasting	-	-	-	-
Onvoorzien	-	-	100-	100-
SALDO VAN BATEN EN LASTEN	4.856-	5.727-	7.216-	4.538-
Onttrekkingen uit de algemene reserve	4.778	-	2.282	2.282
Onttrekkingen uit de bestemmingsreserves	17.493	4.757	9.245	9.245
Storting in de algemene reserve	4.882	-	-	1.044
Storting in de bestemmingsreserves	13.120	2.520	5.508	5.508
SALDO MUTATIES RESERVES	4.269	2.238	6.019	4.975
(VERWACHT) RESULTAAT	588-	3.489-	1.198-	437
Onttrekking uit de algemene reserve ter dekking van het negatieve resultaat	588	3.489	1.198	-