

BEGROTING 2026

‘De bus brengt u verder’

Inhoudsopgave

1. BELEIDSBEGROTING

1.1	Beleidsprogramma	6
1.2	Beleidsdoelstellingen	7
1.3	Algemene dekkingsmiddelen	17
1.4	Overhead & Onvoorzien	18
1.5	Paragrafen	19

2. FINANCIËLE BEGROTING 33

2.1	Overzicht van baten en lasten	34
2.2	Uiteenzetting financiële positie	37
2.3	Overzicht van baten lasten per taakveld	39
2.4	Overzicht van incidentele baten en lasten	41
2.5	Meerjarenraming 2026-2029	42

3. SAMENSTELLING BESTUUR 43

3.1	Algemeen bestuur	44
3.2	Dagelijks bestuur	45

Bijlagen

46

De bus brengt u verder

Voor u ligt de begroting 2026. Deze geeft een beleidsinhoudelijk en financieel overzicht van onze plannen en ambities als OV-bureau Groningen-Drenthe voor 2026. In dit begrotingsjaar spelen twee grote onderwerpen die de toekomst van het openbaar vervoer in onze regio bepalen.

Beleidsinhoudelijk wordt in 2026 gestart met de voorbereiding van de aanbesteding van de nieuwe busconcessie voor de periode 2030-2040. De huidige concessie met Qbuzz loopt eind 2029 af. In 2026 ligt de focus op het lering trekken uit de huidige concessie en de recente concessiewissels in Nederland. Belangrijk uitgangspunt vormen de mobiliteitsambities van de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen. Verder hebben netcongestie (letterlijk: file op het elektriciteitsnet) en demografische ontwikkelingen in het landelijk en stedelijk gebied in Noord-Nederland de nodige impact op de nieuwe aanbesteding.

De reiziger blijft centraal staan; we werken toe naar één natuurlijk en vanzelfsprekend OV-netwerk in Noord-Nederland. Denk hierbij aan een nauwere samenwerking met de provincies Fryslân en Overijssel, verdergaande integratie van doelgroepenvervoer en openbaar vervoer en betere aansluiting op de (regionale) trein. Randvoorwaarde blijft betrouwbaar, toegankelijk en duurzaam OV; hier blijven we ook in 2026 dagelijks aan werken. Het gemak van in- en uitchecken met de bankpas in de bus wordt ook mogelijk voor reizigers met een abonnement (nu nog alleen voor op reizen op vol tarief).

Het is bekend, financieel wordt 2026, net als 2025, een lastig jaar. Om de begroting nu sluitend te krijgen, wordt er € 0,66 miljoen uit de algemene reserve gehaald. We houden er rekening mee dat er pijnlijke keuzes gemaakt moeten worden, zoals het verhogen van de prijs van het buskaartje of het afschalen van de dienstregeling. Voor het zoveelste jaar op rij is er landelijk sprake van een forse korting op de Studenten OV-kaart. Voor 2026 was al rekening gehouden met een korting van € 5 miljoen; door veranderende verdeelsleutels en indexen loopt dat in 2026 op tot € 7 miljoen. En dit in een tijd waarin er juist grote behoefte is aan, of liever gezegd: noodzaak is tot, groei van het OV. Hiervoor verwijzen wij graag naar de Routekaart OV Groningen 2025-2040 waarin staat dat er voor de groei van de regio Groningen-Assen een verdubbeling van het OV nodig is.

Namens het dagelijks bestuur van het OV-bureau Groningen-Drenthe,

Rosalinde Hoorweg,
Directeur

The background is a solid yellow color. It features several white geometric shapes: two large, rounded rectangular outlines on the left and right sides, and a large, stylized 'Z' or 'S' shape on the right side. The text 'BELEIDSBEGROTING' is centered in the middle of the image.

BELEIDSBEGROTING

1

BELEIDSBEGROTING

De beleidsbegroting bestaat uit het programmaplan en de paragrafen. Het programmaplan bestaat uit één programma, namelijk 'de bus brengt u verder'. In dit programmaplan worden de beleidsdoelstellingen weergegeven aan de hand van de beleidsindicatoren en volgt er een overzicht van de geraamde baten en lasten van dit programma.

Daarna volgt er een overzicht waar de algemene dekkingsmiddelen, de kosten van overhead en het bedrag voor onvoorzien is opgenomen.

1.1 BELEIDSPROGRAMMA

De beleidsbegroting 2026 van het OV-bureau bestaat uit één programma;

De bus brengt u verder!

Het doel van het programma is het realiseren van onze missie:

Het ontwikkelen en realiseren van een reiziger gericht, duurzaam en efficiënt openbaar- vervoersysteem voor Noord-Nederland, dat bijdraagt aan de verbetering van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de economische vitaliteit van de regio. Wij streven naar een hoogwaardig netwerk van openbaarvervoer dat aansluit bij de wensen en behoeften van onze reizigers, bewoners, bezoekers en bedrijven, en tegelijkertijd bijdraagt aan de verduurzaming van de Noord-Nederland.

STRATEGIE

Om de missie te kunnen realiseren hebben we de volgende strategie: We hebben een 7-tal beleidsdoelen vastgesteld die de onderdelen van de missie (zoals; reiziger gericht, duurzaam en efficiënt ov-systeem; verbeteren bereikbaarheid, netwerk dat aansluit bij de behoefte) uitdrukken in hoe dit missieonderdeel te realiseren met daaraan een streefwaarde gekoppeld. Met de streefwaarde toetsen we in hoeverre de missie wordt gerealiseerd in het begrotingsjaar.



Voor de doelen zijn een 7-tal beleidsindicatoren geformuleerd die in het bestaan van het OV-bureau inmiddels een constante zijn geworden. Iedere beleidsindicator vertegenwoordigd 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.

Tweemaal per jaar informeren wij het algemeen bestuur (en de staten van Groningen en Drenthe en de raad van de gemeente Groningen) over realisatie van streefwaarden van onze doelen. Dit doen we lopende het jaar met een 1/2 jaar rapportage (over de 1^e 6 maanden) en na afloop van het jaar in het jaarverslag.

Tweemaandelijks informeren wij het dagelijks bestuur over de voortgang en stuurt het dagelijks bestuur bij ten aanzien van de beleidsontwikkelingen waar zij dit nodig vindt.

Indicator	Realisatie 2024	Begroot 2025	Begroot 2026	Begroot 2027	Begroot 2028	Begroot 2029
Reizigerskilometers	262,61 mln	270,50 mln	280,00 mln	289,5 mln	299,90 mln	310,39 mln
Gebiedsdekkendheid	100%	100%	100%	100%	100%	100%
klanttevredenheid	7,7	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5
Inwonertevredenheid	6,2	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5
Punctualiteit	90%	85%	85%	85,0%	85%	85,0%
CO ₂ per reizigerskilometer	12,2 gr/rkm	5 gr/rkm	4 gr/rkm	3 gr/rkm	2 gr/rkm	2 gr/rkm
Kostendekkendheid	48,2%	45,6%	43,5%	45,0%	45,0%	45,0%

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-outlined shapes. In the center of the composition, the text 'BELEIDSDOELSTELLINGEN' is written in a bold, green, sans-serif font.

BELEIDSDOELSTELLINGEN



1.2



BELEIDSDOELSTELLINGEN

- 1.2.1 Reizigerskilometers**
- 1.2.2 Gebiedsdekkendheid**
- 1.2.3 Klanttevredenheid**
- 1.2.4 Inwonertevredenheid**
- 1.2.5 Punctualiteit**
- 1.2.6 Duurzaamheid**
- 1.2.7 Kostendekkendheid**



1.2.1



REIZIGERSKILOMETERS

Het OV-bureau streeft er naar het aantal reizigerskilometers te verhogen door de volgende maatregelen (zie rechts). 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 2026 naar:

- **In 2026 een groei in reizigerskilometers met + 3,5 % t.o.v. 2025**
- **Voor 2025 is het doel 270,5 miljoen reizigerskilometers (begroting 2025)**
- **Voor 2026 betekent dit een groei naar 280 miljoen reizigerskilometers**
- **De realisatie in 2024 was 262,6 miljoen reizigerskilometers**

Dit willen we bereik en met de volgende subdoelen:

- Uitbreiding en aanpassing van de dienstregeling
- Verbetering van de bereikbaarheid van de landelijke gebieden
- Samenwerking versterken tussen bus, trein, WMO en leerlingenvervoer

UITBREIDING EN AANPASSING VAN DE DIENSTREGELING

Door de dienstregeling jaarlijks af te stemmen op de groeiende vraag naar busvervoer, door frequenties te verhogen op drukke lijnen, bij nieuwbouwlocaties nieuwe lijnen te initiëren, wordt het openbaar vervoer aantrekkelijker voor de reizigers.

VERBETERING VAN DE BEREIKBAARHEID VAN DE LANDELIJKE GEBIEDEN

Het OV-bureau investeert in betere verbindingen tussen landelijke en stedelijke gebieden, door niet rendabele lijnen wel in stand te houden, maar mee te bewegen met de veranderende vraag (8-persoonsbussen & buurtbus initiatieven) en het bieden van de Hubtaxi die als aanvullend ov-reizigers van 'deur naar een van de 57 hub locaties brengt'.

SAMENWERKING VERSTERKEN TUSSEN BUS, TREIN, WMO EN LEERLINGENVERVOER

Door verdergaande samenwerking met treinconcessies, het WMO en leerlingenvervoer (Publiek Vervoer) en het ondersteunen van buurtbusinitiatieven, wordt een geïntegreerd en toekomstbestendig mobiliteitssysteem gecreëerd dat aansluit bij de behoefte van de reiziger.



Het OV-bureau Groningen Drenthe heeft als doel om het openbaar vervoer in de provincies gebiedsdekkend en toegankelijk te maken voor alle inwoners. Waarbij gebiedsdekkendheid wordt aangeduid in 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). Daarbij streeft het OV-bureau 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 2026 naar:

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

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

- Het bieden van een optimale aanbod en balans in OV-types
- Het netwerk zo vormgeven dat deze optimaal aansluit op de vervoersvraag
- Verdergaande noordelijke samenwerking

HET BIEDEN VAN EEN OPTIMALE AANBOD EN BALANS IN OV-TYPES

Om het gehele gebied van beide provincies zowel landelijk als stedelijk te ontsluiten en bereikbaar te houden, bieden wij drie typen van openbaar vervoer in lijn met de omgevingsvisies van de provincies. 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 vraagafhankelijke voorziening van en naar de hub (vandaar hubtaxi) tegen OV-tarief en, tegen een hoger tarief, deur- deur taxi, dat vraagafhankelijk/beschikbaar/ gebiedsdekkend is daar waar geen reguliere OV voor beschikbaar is.

HET NETWERK ZO VORMGEVEN DAT DEZE OPTIMAAL AANSLUITING OP DE VERVOERSVRAAG

Gelijk aan het doel van het verhogen van reizigerskilometers is het voor de gebiedsdekkendheid evenzo van belang om het OV-netwerk zo optimaal te laten blijven aansluiten op de (veranderende) vervoersvraag. De reisbehoeften van de inwoners en daarmee de vervoersvraag veranderen continu. Dit maakt dat de optimale samenstelling van de dienstregeling daarmee ieder jaar verschillend is. Frequent analyseren we ons OV-netwerk of deze nog voorziet in de reisbehoefte van de inwoners. Naar behoefte wordt de dienstregeling hierop aangepast door op lijnen bussen vaker/minder te rijden, grotere/kleinere bussen in zetten, routes te verleggen en/of haltes te verplaatsen. Voor een voor de reiziger betrouwbaar systeem hebben we de structuur en bedieningsperiode van de HOV-lijnen en het basisnetwerk langjarig vastgelegd, hier variëren we eventueel alleen in frequentie.

VERDERGAANDE NOORDELIJKE SAMENWERKING

Door verdergaande noordelijke samenwerking tussen bus, trein, WMO, leerlingenvervoer en Fryslân als OV-autoriteit verder te ontwikkelen, kan het OV-bureau samen met deze verantwoordelijke medeoverheden het OV-netwerk en de gebiedsdekkendheid verbeteren.



1.2.3



KLANTTEVREDENHEID

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 2026 naar:

Gemiddeld rapportcijfer van minimaal een 7,5

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

- De basis goed laten functioneren
- De klantbeleving stimuleren

DE BASIS GOED LATEN FUNCTIONERING

Wij streven uiteraard naar een zo hoog mogelijk rapportcijfer voor klanttevredenheid. Dit doen we door een zo goed mogelijk OV-product aan te bieden. Hierin speelt het netwerk een grote rol en is het cruciaal om het proces op orde te hebben: betrouwbaarheid, toegankelijkheid, veiligheid, punctualiteit en informatievoorziening.

Hierbij valt en staat het bij het goed functioneren van de vervoerder. Als OV-bureau houden we de aandacht van de vervoerder op dat de bussen op tijdrijden en de vervoerder tijdig en helder communiceert over vertragingen en verstoringen, zodat de reiziger hun reisplan kunnen aanpassen. Daarnaast dat er aandacht is voor de benodigde veiligheidsmaatregelen en klantvriendelijkheid, en dat de bussen schoon, goed onderhouden en comfortabel zijn. Last but not least; de bus moet toegankelijk zijn voor iedereen.

DE OV-BELEVING STIMULEREN

Door het stimuleren van de OV-beleving kan het tevredenheidscijfer omhooggetrokken worden. Hiervoor zijn de chauffeurs heel belangrijk, zij zijn het klantcontact met onze reizigers. Daarnaast is de ruimte waarin reizigers zich bevinden bepalend voor de beleving. Zowel de ruimte in de bus, als de ruimte bij de bushalte tijdens het wachten. Ook in 2026 zal hier veel aandacht aan besteed worden.

Uiteraard lukt niet altijd alles even goed. Bijvoorbeeld: bussen die om diverse redenen niet op tijd rijden. Daarom hanteren we de streefwaarde voor de klanttevredenheid op een gemiddeld rapportcijfer van minimaal een 7,5 voor al het busvervoer samen, maar ook voor de afzonderlijke productsoorten Qliner, Q-link, basisnet en aanvullend net.



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 2026 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

BOUWEN AAN EEN BETER IMAGO VAN DE BUS ONDER DE NIET-BUSREIZIGER

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. Door in 2026 in te zetten op campagnes die bouwen aan het imago van de bus en die gericht zijn op niet-busreizigers, proberen we een positiever beeld te creëren van de bus. Zo proberen we de discrepantie in mening tussen reizigers en niet-reizigers te verkleinen.

VERGROTEN VAN HET AANDEEL VAN DE BEWONERS DAN MINIMAAL ÉÉN KEER PER JAAR IN DE BUS ZIT

Naast dat een imagocampagne moet zorgen voor een positiever beeld, is het ook belangrijk om mensen de bus te laten uitproberen. Immers, uit het inwoner-tevredenheidsonderzoek is gebleken dat onbekend onbemind maakt. Ook in 2026 blijft het belangrijk om in te zetten op het uitproberen van de bus door gerichte uitprobeeracties. Zo streven we er naar om het aandeel van de inwoners dat minimaal 1x per jaar met de bus gaat te vergroten.



1.2.5 PUNCTUALITEIT

Punctualiteit is de resultante van de eisen die zijn gesteld aan vertrekpunctualiteit op beginhaltes, de punctualiteit op alle tussenliggende haltes en de aankomst-punctualiteit 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 2026 naar:

Een punctualiteit van 85%

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

- Operationeel perfecte uitvoering
- Op tijd vertrekken en aankomen

OPERATIONEEL PERFECTE UITVOERING

Als OV-bureau hebben we ook in 2026 op frequente basis overleg met de vervoerder over de uitvoering van de concessie. Hierbij houden we de rituitval scherp in het oog en volgt een boeter als deze boven de norm komt.

Daarnaast werken we nauw samen met lokale overheden en verkeersautoriteiten om de doorstroming van het verkeer te verbeteren. Dit doen we door verzoeken om infrastructurele aanpassingen (o.a. creëren van busbanen), prioriteit voor openbaar vervoer bij verkeerslichten en het aanpassen van verkeersstromen om vertragingen te verminderen.

OP TIJD VERTREKKEN EN AANKOMEN

De reiziger moet kunnen vertrouwen op dat de bus vertrekt volgens de dienstregeling. Net zo belangrijk is het op tijd aankomen volgens de dienstregeling. Via onze bus data analyseren wij hoe punctueel de dienstregeling wordt gereden. Regelmatig bespreken wij met de vervoerder en wegbeheerders om de oorzaken en omstandigheden die een lagere punctualiteit veroorzaken, zoeken samen naar oplossingen voor een betere stiptheid, maar spreken de vervoerder -indien verwijtbaar- hierop aan.



1.2.6 DUURZAAMHEID

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 2026 naar:

Naar een CO₂ uitstoot van 4 gr/reizigerskilometer en een instroom van 59 ZE bussen

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

- Instroom van 59 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

Niet in 2025 maar in 2026 zullen de laatste 59 nieuwe elektrische bussen instromen als het resultaat van de in 2023 gesloten businesscase ZE met Qbuzz waarbij in totaal 148 elektrische bussen instromen. Helaas is er door het niet nakomen van contracten van eerder door Qbuzz geselecteerde busleveranciers vertraging ontstaan in de geplande levering. Hierdoor is de instroom van de laatste 59 bussen met ca een jaar vertraagd.

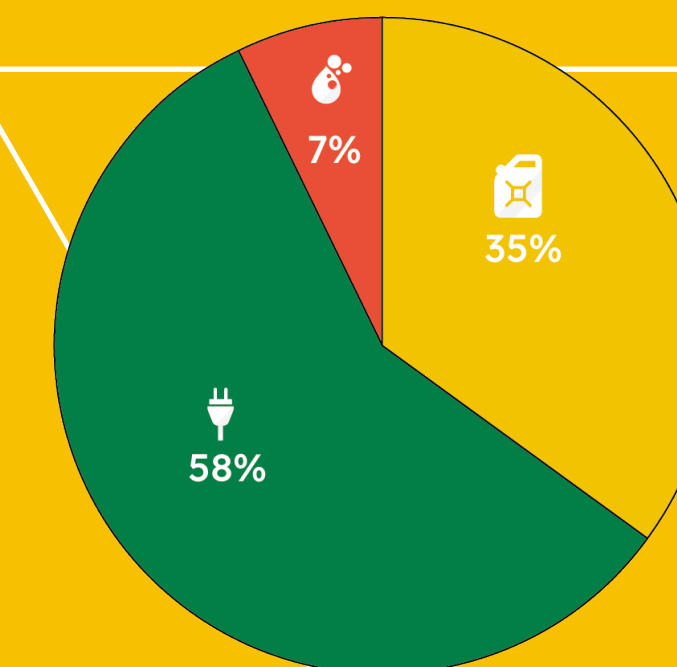
Het aantal OV-bussen in Groningen en Drenthe zal in 2026 bestaan uit 343 zero emissie bussen, waarvan 314 elektrische bussen en 29 waterstofbussen. De benodigde groene elektriciteit komt van Nederlandse windparken. Beide bustypes zijn 100% emissievrij. Vooral nog rijden op een aantal langere streklijnen en in de Qliner dubbeldekkers nog bussen op HVO. HVO in de afkorting van Hydrotreated Vegetable Oil, ofwel synthetische biodiesel gemaakt uit afgewerkt bak- en braadvet. Het gebruik van deze brandstof realiseert een besparing van CO₂-uitstoot van 85-90% ten opzichte van fossiele diesel.

NADER CONCRETISEREN VAN HET LANGE TERMIJN DOEL VAN 100% EMISSIEVRIJE CONCESSIE

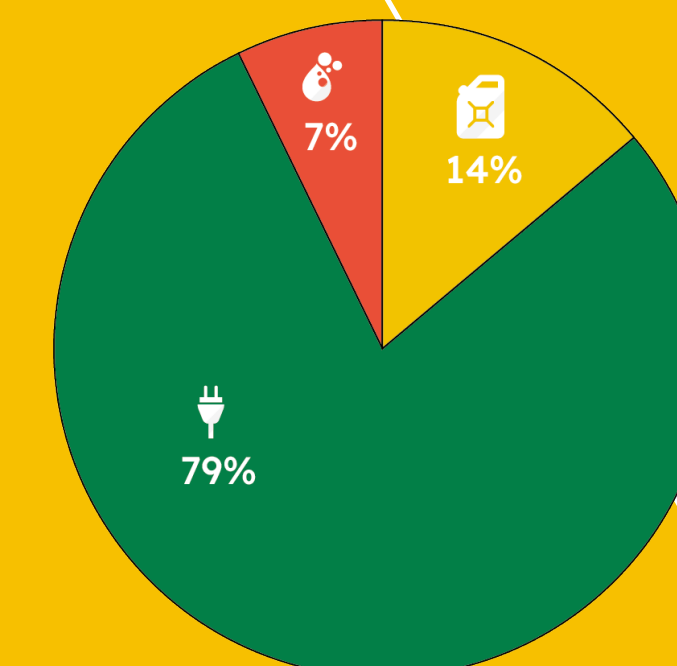
Voor wat betreft de CO₂-uitstoot is de opgave (tevens vastgelegd in landelijke afspraken) om de CO₂-uitstoot terug te brengen naar nul. De initiële doelstelling bij aanvang van de concessie in Groningen en Drenthe is om dit voor 2030 te realiseren. We zijn met de instroom van de elektrische bussen hard op weg dit doel te in 2026 al te bereiken. De laatste % zijn het moeilijkst. De kosten voor elektrificatie van de bussen op de lange afstand lijnen zijn voornamelijk te hoog om het mogelijk te maken. In 2026 starten we met de voorbereiding van de aanbesteding van de concessie 2030-2040 en zullen we plannen maken hoe een 100% emissievrije concessie vanaf 2030 mogelijk te maken.

DELEN VAN HET LAADINFRASTRUCTUUR NETWERK MET ANDERE ORGANISATIES EN BEDRIJVEN

In 2026 zijn op alle voor ons OV-netwerk strategische plekken in de provincies elektrische oplaadpunten geplaatst. Deze oplaadpunten zijn voornamelijk alleen ingericht voor de elektrische OV-bussen. Samen met de provincies onderzoeken wij de mogelijkheden of deze laadpunten ook voor het laden van elektrische voertuigen van andere organisaties (bijvoorbeeld ten behoeve van het WMO en leerlingenvervoer) en bedrijven kan worden ingericht. Ook de gemeente Groningen is onderdeel van deze gesprekken. Dit biedt een wettelijk perspectief voor de regionale, maar ook landelijke verduurzamingsopgave. Zeker nu er ook onvoldoende capaciteit lijkt te gaan ontstaan bij het Nederlandse elektriciteitsnetwerk. De oplaadpunten beschikken wij over grote aansluitingen, die bij een bredere inzet optimaler kan worden gebruikt.



BUSVLOOT 2024



BUSVLOOT 2026



1.2.7 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.

Het percentage kostendekkendheid neemt voor het begrotingsjaar 2026 af ten opzichte van voorgaande jaren. Oorzaak hiervoor zijn de dalende SOV-opbrengsten, welke ontstaan door middel van de herijking van de SOV-opbrengsten.

Beleidsdoelstelling; als OV-bureau streven wij in 2026 naar:

Een financieel dekkende exploitatie van de concessie van 43,5%

Dit willen we bereiken met de volgende subdoelen:

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

BETALEN NAAR WAT RIJDT

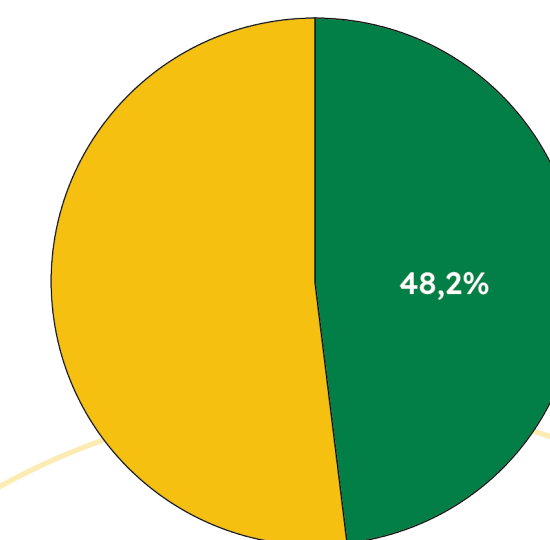
In de begroting 2026 zal het de 3^{de} keer zijn dat het OV-bureau volgens de systematiek 'betalen voor wat er rijdt' afrekent. Voor het OV-bureau is de werking dat niet gereden busritten, niet worden betaald. Dit is een effectieve prikkel is voor de vervoerder om alle voor het jaar afgesproken ritten (ook wel de dienstregeling) te rijden. Als de vervoerder per maand meer rituitval heeft dan gemiddeld 0,2% (=vastgestelde norm), ontvangt de vervoerder ook een boete.

VERSTANDIG BEGROTEN, GERICHT OP DE LANGE TERMIJN

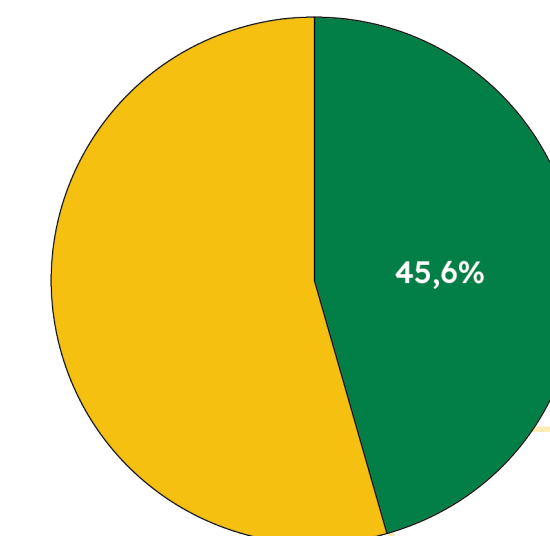
Als OV-bureau streven we naar een stabiele balans tussen kosten en opbrengsten op lange termijn. Om deze kosten, maar ook de opbrengsten goed te kunnen begroten, prognosticeren we onze kosten en opbrengsten op basis van diverse indexen 4 jaar vooruit. Dit geeft ons een goed handvat hoeveel financiële ruimte er is in de begroting en in de meerjarenbegroting voor de dienstregeling. Voor de verhouding; het dienstregelingsbudget omvat ca. 95% van alle kosten op de jaarlijkse begroting van het OV-bureau. De indexen passen we conservatief toe, zodat eventuele financiële tegenvallers kunnen worden opgevangen. Voorbeelden van belangrijk gebruikte indexen zijn; de landelijke bijdrage index voor de kosten van openbaar busvervoer (LBI), de index voor studentenkaartopbrengsten (SOV-index), de deelnemersbijdrage index, Landelijke tarieven index (LTI) en reizigersgroei index (RGI).

TUSSENTIJDs FINANCIËEL BIJSTUREN WAAR NODIG

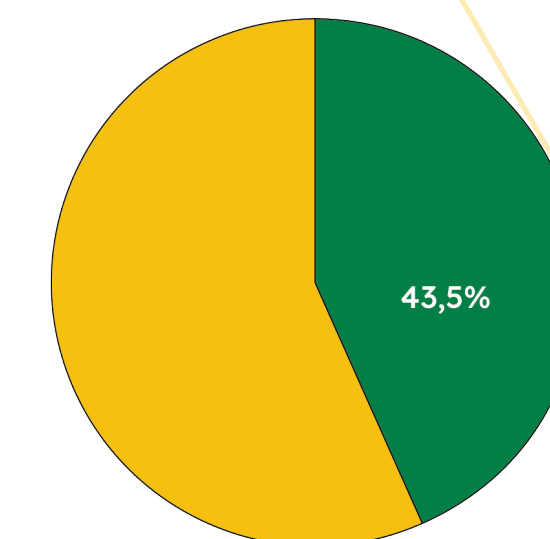
Zoals hiervoor aangegeven wordt begroot met behulp van indexen. Veranderingen in indexen hebben de grootste invloed op de financiële positie van het OV-bureau en dan met name de index voor het kostenniveau de landelijke bijdrage index (LBI). Deze index worden vier keer per jaar geactualiseerd. Bij grote veranderingen in de index zullen wij bij te sturen op de dienstregeling en daarmee de kosten te verlagen.



REALISATIE 2024



BEGROTING 2025



BEGROTING 2026



1.2.7 KOSTENDEKKENDHEID

Financieel gezien levert dit voor het programma het volgende overzicht op:

(bedragen x € 1.000)	Jaarrek.	Primaire Begroting	Actuele begroting	Begroting
	2024	2025	2025	2026
BATEN				
Consessiemanagement				
Reizigersopbrengsten - HOV	21.587	20.886	22.328	22.881
Reizigersopbrengsten - Basisnet	8.069	7.807	8.346	8.548
Reizigersopbrengsten - Aanvullend	6.594	6.380	6.820	6.986
Reizigersopbrengsten - Hubtaxi	172	170	170	207
Studenten OV (OC&W)	24.243	27.627	27.153	27.450
Motie Krul (compensatie SOV)	7.416	-	-	-
Evenementenvervoer	484	612	618	532
HBE-verwaarding	2.304	2.520	4.015	4.563
Subsidies en bijdragen	7.165	1.000	2.350	2.855
Boetes (o.a. CO ₂ -norm 2023)	1.652	-	-	-
Robuuste dienstregeling ORZ	905	-	-	-
Overig	1.651	1.063	1.962	1.611
Bedrijfsvoering	778	758	758	758
Marktbewerking & Communicatie	18	-	-	-
Ontwikkeling	486	190	500	-
TOTAAL BATEN	83.525	69.012	75.020	76.391

(bedragen x € 1.000)	Jaarrek.	Primaire Begroting	Actuele begroting	Begroting
	2024	2025	2025	2026
LASTEN				
Consessiemanagement				
Uitvoering OV - HOV	54.962	57.898	59.715	60.935
Uitvoering OV - Basisnet	39.352	41.454	42.755	43.628
Uitvoering OV - Aanvullend	40.904	43.089	44.441	45.349
Uitvoering OV - Hubtaxi	1.062	500	1.155	1.200
Uitvoering OV - Fryslân Qliner 315	662	703	710	728
Uitvoering OV - Publiek vervoer	1.266	1.263	1.307	1.353
Subsidies en bijdragen	14.300	1.000	4.000	-
Sociale veiligheid	887	911	911	944
Evenementenvervoer	468	612	618	532
Afwikkeling Tvov 2023	3.827	-	-	-
Overig	3.322	2.511	2.526	2.604
Marktbewerking & Communicatie	727	697	822	704
Ontwikkeling	642	1.078	1.300	765
Bedrijfsvoering	2.617	2.946	3.109	3.209
TOTAAL LASTEN	164.998	154.662	163.369	161.951
SALDO PROGRAMMA	81.473-	85.650-	88.348-	85.560-



1.3 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;
 - het saldo van de financieringsfunctie.

In totaal zijn deze bedragen samen 53% van de totale baten van het OV-bureau. Het saldo financieringsfunctie betreft het saldo van de rentebaten en de rentelasten.

De algemene dekkingsmiddelen zijn als volgt:

(bedragen x € 1.000)	Realisatie	Primaire begroting	Actuele begroting	Begroting
	2024	2025	2026	2026
LASTEN				
Rente waarborgsom	36	30	30	30
TOTALE LASTEN	36	30	30	30
BATEN				
Bijdrage provincie Groningen	43.963	46.182	46.182	48.699
Bijdrage provincie Drenthe	24.053	25.267	25.267	26.645
Motie Bikker (via de provincies ontvangen)	9.813	9.958	10.088	9.813
Rentebaten schatkistbankieren	542	100	100	250
TOTALE BATEN	78.371	81.507	81.637	85.406
TOTAAL SALDO ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN	78.335	81.477	81.607	85.376

Het verschil tussen de begroting 2026 en de actuele begroting 2025 wordt grotendeels verklaard door de indexering op de deelnemersbijdragen. Inzake de indexering over de gelden motie Bikker is het nog afwachten op informatie van het Rijk, welke naar verwachting wordt opgenomen in de voorjaarsnota 2025 van het Rijk (mei 2025).



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 bus brengt u verder', 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. Doelstelling is om de overhead zo laag mogelijk te houden, bijvoorbeeld door waar mogelijk gebruik te maken van de aanwezige overhead en werkprocessen van de deelnemers van de gemeenschappelijke regeling (human resource, personeels- & salarisadministratie, office 365). Hierdoor kan het OV-bureau zich concentreren waarvoor het is opgericht, namelijk 'OV-autoriteit' van de provincies Groningen en Drenthe. Voor de deelnemers geeft dit ook 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.

De post 'onvoorzien' is bedoeld als dekking voor (een schatting van) uitgaven die niet zijn voorzien in de begroting. Het is wettelijk voorgeschreven in het BBV dat er een post 'onvoorzien' wordt opgenomen in de begroting. Voor het OV-bureau is dit bedrag gesteld op € 0,1 miljoen.

Bij het OV-bureau worden geen werkzaamheden uitgevoerd, welke tot een last in het kader van de vennootschapsbelasting leiden.

De begrote baten en lasten voor het onderdelen overhead en onvoorzien ziet er als volgt uit:

(bedragen x € 1.000)	Realisatie	Primaire begroting	Actuele begroting	Begroting
	2024	2025	2026	2026
BATEN				
Overeenkomst Publiek Vervoer	66	94	94	97
TOTALE BATEN	66	94	94	97
LASTEN				
Personele lasten	1.196	1.146	1.146	1.186
Kantoorkosten	243	239	239	241
ICT	74	-	-	-
Advieskosten	60	51	51	52
Huisvestingslasten	212	212	212	194
TOTALE LASTEN	1.784	1.648	1.648	1.673
TOTAAL SALDO OVERHEAD	-1.718	-1.554	-1.554	-1.576
ONVOORZIEN	-	-	-	-100



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

- 1.5.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing**
- 1.5.2 Onderhoud kapitaalgoederen**
- 1.5.3 Financiering**
- 1.5.4 Bedrijfsvoering**
- 1.5.5 Verbonden partijen**
- 1.5.6 Openbaarheidsparagraaf (Wet open overheid)**



1.5.1 WEERSTANDSVERMOGEN EN RISICOBEBEERSING

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;
- gebruik maken van de vermogensbeheerovereenkomst (waarbij de provincie Groningen het beheer van het vermogen van het OV-bureau op zich neemt, met de mogelijkheid tot het verstrekken van een rekeningcourant krediet door de provincie Groningen aan het OV-bureau).

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 tot op heden nog steeds impact op de financiële situatie van het OV-bureau.

In de loop van 2025 wordt de notitie Weerstand & Risicomanagement herzien. Opbasisvandezeherzieningzalwordenbepaaldinhoeverredergelijke risico's moeten worden meegenomen in risicoanalyse en in welke mate het weerstandsvermogen moet kunnen voorzien in het opvangen van deze risico's.

WERKWIJZE

Het OV-bureau probeert risico's die zich in 2026 voordoen in eerste instantie te dekken binnen de begroting. Soms vallen kosten lager uit of zijn er hogere baten dan begroot. Hierdoor ontstaan meevallers waaruit een risico kan worden opgevangen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan uitgespaarde kosten door rituitval. Uitgevallen ritten worden niet vergoed en verlagen daarmee de begrote kosten en resulteren in een "meevaller". Door deze ongewenste meevaller hoeven we niet direct een beroep te doen op het weerstandsvermogen. Indien het saldo baten/lasten gedurende het jaar negatief verloopt en de +en en -en elkaar niet in balans zijn wordt teruggevallen op het weerstandsvermogen. Wanneer het voorgedaan risico incidenteel van aard is, dan volstaat een uitname uit het weerstandsvermogen in het geldende boekjaar. Als een voorgedaan risico meerjarig is, dan volgt er aan aanpassingen in de begroting in het opeenvolgende boekjaar.

WEERSTANDSCAPACITEIT

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 € 3,25 miljoen.

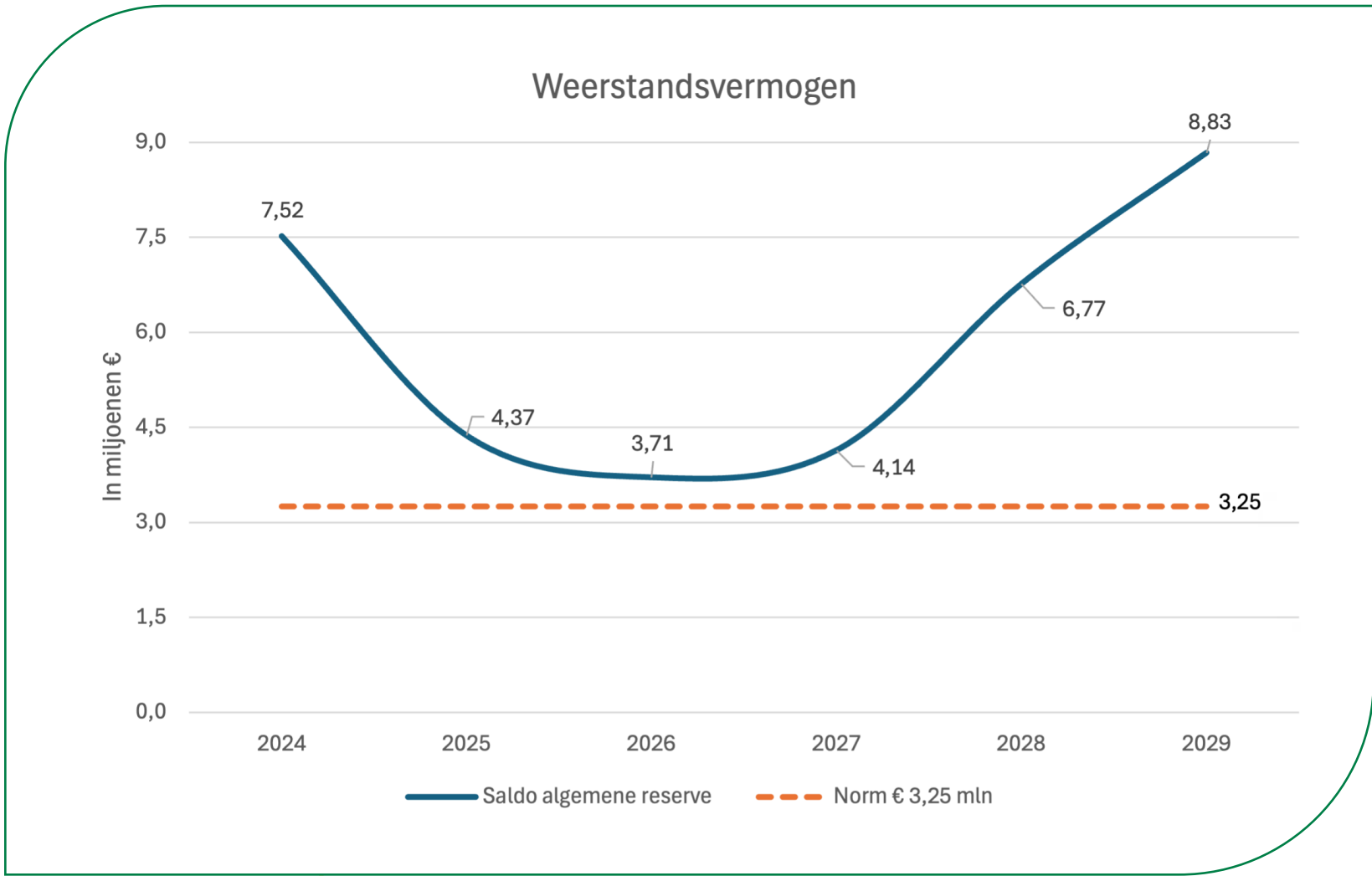
De beschikbare weerstandscapaciteit (algemene reserve en resultaat) is naar verwachting ultimo 2026 € 3,71 miljoen.

Ratio weerstandsvermogen =	Beschikbare weerstandscapaciteit	€ 3,71 miljoen	= 1,14
	Benodigde weerstandscapaciteit	€ 3,25 miljoen	



1.5.1 WEERSTANDSVERMOGEN EN RISICOBEBEERSING

Meerjarig is de verwachting van het verloop van het weerstandsvermogen als volgt:



RISICO-INVENTARISATIE

Bij het opstellen van deze begroting is de herziening van de notitie nog niet uitgevoerd. Voor de begroting 2026 is daartoe een QuickScan risico-inventarisatie uitgevoerd. De uitkomst van deze inventarisatie is hieronder opgenomen. Hiermee zijn de risico's uit de notitie herijkt op de situatie van 2026. De uitkomst van deze inventarisatie is hieronder opgenomen. Hiermee zijn de risico's uit de notitie herijkt op de situatie van 2026.

Nr.	Risico	Incidenteel/ Structureel	Kans op voordoen	Mogelijk gevolg	Vereiste bedrag in het weerstands- vermogen
1	Tarievenbeleid Hubtaxi + groei gebruik	S	50%	€ 500.000	€ 250.000
2	Hogere lasten Hubtaxi (na aanbesteding PV)	S	75%	€ 200.000	€ 150.000
3	Beëindiging huurcontract kantoorpand	I	50%	€ 200.000	€ 100.000
4	Indexering stijging LBI > 3,5% en/of LTI < 3,5%	S	50%	€ 1.500.000	€ 750.000
5	Noodzaak tot inzet busversterking op te drukke lijnen	S	50%	€ 500.000	€ 250.000
6	Reizigersgroei wordt niet behaald	S	40%	€ 1.000.000	€ 400.000
7	BUCA ZE lager opbrengst HBE (koersverschillen)	I	25%	€ 500.000	€ 125.000
8	Infrastructurele werken of aanpassingen	S	25%	€ 1.000.000	€ 250.000
9	Projecten	I	25%	€ 300.000	€ 75.000
10	Tussentijdse beëindiging concessie	I	5%	€ 5.000.000	€ 250.000
11	Invoering nieuwe betaalsystemen	S	50%	€ 270.000	€ 135.000
12	Gevolgen wijziging SOV contract	S	25%	€ 2.100.000	€ 525.000
Totaal					€ 3.260.000
Afgerond					€ 3.250.000



1.5.1 WEERSTANDSVERMOGEN EN RISICOBEBEERSING

Per risico volgt hieronder een toelichting:

1. **Tarievenbeleid Hubtaxi + groei gebruik**

Door de populariteit van de hubtaxi en de groei van het gebruik wat hierbij hoort, in combinatie met het eventueel niet aanpassen van het actietarief van 1 maal het OV-tarief voor de hubtaxi, is de kans aanwezig dat dit tot hogere lasten leidt.

2. **Hogere lasten Hubtaxi (na aanbesteding PV)**

Momenteel zit Publiek Vervoer in een aanbesteding voor het vervoer van voornamelijk taxi's en taxibussen voor de inzet van leerlingenvervoer, WMO-vervoer, etc. Dit gaat in de zomer van 2026 in. Een onderdeel van deze aanbesteding zijn ook de tarieven voor het gebruik van de hubtaxi. Gezien de ontwikkeling van de huidige inflatie, achten we de kans groot dat dit leidt tot hogere tarieven van de vervoerders, waardoor hogere lasten kunnen ontstaan.

3. **Beëindiging huurcontract kantoorpand**

Het huidige huurcontract voor het kantoorpand aan de Overcingellaan in Assen loopt tot en met 1 maart 2026. Er is een kans aanwezig dat dit huurcontract niet wordt verlengd. Een ander geschikt kantoorpand vinden is lastig, is in de afgelopen jaren wel gebleken. Wanneer we over moeten gaan naar een nieuw kantoorpand, dan zal dit leiden tot lasten voor de verhuizing en eventuele bijbehorende lasten.

4. **Indexering stijging LBI > 3,5% en/of LTI < 3,5%**

Het OV-bureau is gebonden aan het toepassen van bepaalde indexeringen. Dezevloeien voort uit landelijke afspraken, concessies en vervoerovereenkomsten. Deze indexeringen hebben gevolgen voor aan vervoerders te vergoeden tarieven (LBI, NEA-index), maar ook voor de tarieven van de vervoerbewijzen (LTI). De LBI en LTI hebben een grote invloed op lasten en baten van het OV-bureau. Deze indexen zijn onder meer opgebouwd uit de loonvoet marktsector en een brandstofprijzen index welke oorzaak kunnen zijn van fluctuaties. Per saldo is het risico's bij de lasten circa twee keer zo groot als bij het baten. Lage indexen zijn daarom financieel voordelig, hoge indexen zijn nadelig.

5. **Noodzaak tot inzet busversterking op te drukke lijnen**

De dienstregeling wordt zo goed mogelijk aangepast aan de vervoersvraag. Desondanks is de inzet van extra bussen soms onvermijdelijk, omdat sprake is van een vervoersplicht. Deze extra inzet, versterkingen, is kostbaarder dan het reguliere vervoer, omdat dit minder efficiënt kan worden georganiseerd. In de begroting en prognose wordt rekening gehouden met een bepaald volume aan versterkingen. Risico gelopen wordt dat de werkelijke versterkingsinzet groter is dan de begrote inzet.

6. **Reizigersgroei wordt niet behaald**

In de begroting en meerjarenraming wordt uitgegaan van een jaarlijkse groei van 2% voor de reizigersopbrengsten. Er is een kans aanwezig dat deze groei niet behaald zal worden, welke vervolgens een nadelig effect heeft.

7. **BUCA lager opbrengst HBE (koersverschillen)**

Om de meerkosten van de invoering en exploitatie van de ZE-Bussen te kunnen bekostigen ontvangt het OV-bureau HBE's. Deze HBE's worden vervolgens verkocht via een hiervoor bestemde markt. In de begroting rekenen we met een opbrengstprijz van € 12,50 per HBE. Dit betreft een inschatting, waarbij de werkelijke verkoop tegen een hoger of een lager tarief zal zijn. Indien de verkoop van de HBE's geschiedt tegen een lager tarief dan € 12,50 per HBE, dan leidt dit tot een nadeel.

8. **Infrastructuurle werken of aanpassingen**

Infrastructuurle werken welke zijn gericht op wegen, kunnen er voor zorgen dat dit impact heeft op de duur van een busrit, welke hierdoor mogelijk wordt verlengd. Dit leidt tot meer dienstregelingsuren, welke vervolgens leidt tot hogere lasten voor de uitvoering van het OV.

Voorbeelden van dit soort infrastructuurle werken zijn de Operatie Ring Zuid, wegomleggingen in verband met werkzaamheden (welke mogelijk leiden tot vertragingen), het neerleggen van verkeersdrempels of het voornemen van de gemeente Groningen om bussen te weren uit het centrum van de stad. Tevens kunnen de werkzaamheden ook invloed hebben op de reizigersaantallen- en opbrengstenontwikkeling.



1.5.1 WEERSTANDSVERMOGEN EN RISICOBEBEERSING

9. Projecten

Bij de uitvoering van projecten kunnen financiële risico's worden gelopen. Een voorbeeld is de uitbreiding van de Peizerweg. Dit project viel duurder uit door bijvoorbeeld vertraging door vleermuizen en het opruimen van vervuilde grond opruimen (welke meer bleek te zijn, dan vooraf was ingeschat).

De kans bestaat dat de kosten hoger zijn dan aanvankelijk begroot. Ook is er een kans dat de afgesloten contracten niet goed worden uitgevoerd, waardoor extra kosten moeten worden gemaakt om de werkzaamheden alsnog goed uit te voeren.

10. Tussentijdse beëindiging concessie

De GD-concessie heeft een looptijd van 10 jaar tot medio december 2029. De kans bestaat dat de GD-concessie tussentijds eindigt. Tussentijds eindigen van de GD-concessie kan alleen indien zich een van de in de concessie opgenomen gronden voordoet. Denk hierbij onder meer aan verlies van vergunning door concessiehouder, faillissement concessiehouder en ernstige wanprestatie die beëindiging van de concessie rechtvaardigt. Er is geen tussentijdse opzegmogelijkheid voor de concessiehouder. Wanneer de concessie tussentijds eindigt zal het OV-bureau een nieuwe vervoerder moeten zoeken. Het OV-bureau heeft dan de mogelijkheid om de concessie onderhands te gunnen aan een andere vervoerder voor de duur van maximaal 2 jaar. Gelet op de korte looptijd van 2 jaar zal het vervoer in deze 2 jaar naar verwachting duurder zijn dan de huidige concessie met een looptijd van 10 jaar.

11. Invoering nieuwe betaalsystemen

Dit betreft het risico van veranderend gedrag van reizigers bij de invoering van het nieuwe producten pallet van OV-pay. Het werkelijke gedrag laat zich lastig inschatten. Wel is gepoogd te berekenen wat financieel in de meest extreme situatie aan derving zou optreden. Waarbij alle reizigers in alle omstandigheden en vooraf de meest efficiënte kaartkeuze maken voor hun reisgedrag. Vervolgens is dit omgezet naar een meer reële derving met de kans dat dit zich voordoet.

12. Gevolgen wijziging SOV-contract

Driejaarlijks wordt het zogenaamde Bos-onderzoek uitgevoerd naar het reisgedrag van studenten. Op basis van dit onderzoek vindt een prijsonderhandeling plaats tussen de vervoerders en Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en dient het als uitgangspunt voor de verdeling van de SOV-middelen. We zien dat studenten minder reizen dan voorheen. Echter studenten maken gebruik van het gehele OV-netwerk, waardoor de dienstregeling aanpassen op het wijzigende gebruik lastig is. Daarnaast is het aantal ingeschreven studenten een factor bij de hoogte van de SOV-middelen. Er wordt begroot op voorcalculatie en afgerekend op nacalculatie. Oftewel als achteraf blijkt dat er minder studenten zijn ingeschreven, vindt er achteraf een correctie plaats (in 2024 = € 0,7 miljoen). Daarbij is voor het onderzoek relevant hoeveel buskilometers het lijnen netwerk in het Gronings/Drents concessiegebied telt. Als dit afneemt doordat lijnen + frequenties worden geschrapt, dan resulteert dit in minder geld uit de landelijke verdeling.



1.5.1 WEERSTANDSVERMOGEN EN RISICOBEBEERSING

KENGETALLEN

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 financiële kengetallen voor het OV-bureau zijn weergegeven voor de jaren 2024 (jaarrekening), 2025 (primaire begroting), 2026 (begroting) en de jaren 2027 tot en met 2029 (meerjarenraming).

Kengetallen	Realisatie 2024	Primaire begroting 2025	Begroting 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029
Netto schuldquote	-3,0%	2,7%	2,0%	2,7%	2,5%	1,2%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-3,0%	2,7%	2,0%	2,7%	2,5%	1,2%
Solvabiliteitsratio	42,0%	41,8%	32,4%	30,3%	33,4%	43,5%
Structurele exploitatieruimte	0,7%	-2,3%	-1,7%	-1,0%	0,5%	1,0%

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 quote toont aan dat de vorderingen samen met de liquide middelen groter zijn dan de schulden. Dit is het geval voor de realisatie 2024. Vanaf 2025 nemen de liquide middelen af, waardoor de netto schuldquote daalt. Voor de jaren 2025 en verder zijn de schulden naar verwachting hoger dan de liquide middelen en vorderingen.

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 is goed, maar daalt naar verwachting wel in de jaren 2026, 2027 en 2028 ten opzichte van eerdere jaren. Reden hiervoor is dat het eigen vermogen in deze periode afneemt. Vanaf 2028 neemt de solvabiliteit weer toe.

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. Dit is het geval voor de jaren 2025 tot en met 2027. Hierdoor is er geen structureel evenwicht en worden de structurele lasten gedekt door incidentele baten. Vanaf 2028 wordt dit kengetal positief, doordat de structurele baten hoger zijn dan de structurele lasten. Hierdoor ontstaat er structurele exploitatieruimte in de meerjarenraming.

Zoals eerder aangegeven is deze prognose een momentopname gelet op de grote onzekerheden qua kostenontwikkeling en omvang van de uitputting van de reserves. Al met al kan op basis van de kengetallen de financiële weerbaarheid van het OV-bureau als voldoende worden beschouwd.



1.5.2 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 waterstofvulpunt op de busstalling in Groningen is eigendom van de waterstof leverancier. Beheer, onderhoud en vervanging van het waterstofvulpunt 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 begroting 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:

- 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 en
- strategische locaties veilig te stellen voor gebruik als busstalling, onafhankelijk van concessiehouders of andere partijen.

De verwachte kosten voor dagelijks onderhoud, verzekering en belastingen van de remises zijn voor het boekjaar 2026 geraamd op € 171.000 en zijn opgenomen in de begroting 2026. Voor 2026 zijn de verwachte uitgaven voor groot onderhoud € 126.000. Deze kosten komen ten laste van de voorzieningen. Qua storting in de voorzieningen is er in de begroting vooralsnog rekening gehouden met een bedrag van € 163.000. Hiervan is € 150.000 in de onderhoudsvoorziening voor de remise Groningen en € 13.000 in de onderhoudsvoorziening voor de remise te Emmen.

De verwachting is dat ultimo 2026 de stand voorzieningen groot onderhoud als volgt zijn:

- Voorziening onderhoud busstalling Groningen € 453.000.
- Voorziening onderhoud busstalling Emmen € 125.000.



1.5.3 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 binnen het OV-bureau.

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 2025 is dit ruim € 3 miljoen. De verwachting is dat deze drempel in 2026 niet wordt 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 balans. 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). De hiervoor begrote te betalen rente voor 2026 is € 30.000.

FINANCIERINGSPLANNING EN LIMIETEN

In 2012 is de vermogensbeheerovereenkomst met de provincie Groningen aangepast naar aanleiding van de vaststelling van de notitie Risicomanagement en weerstandsvermogen. Als appendix bij de vermogensbeheerovereenkomst uit 2007 is de mogelijkheid tot het verstrekken van een krediet rekening courant toegevoegd. De verwachting is dat er geen kortlopend geld hoeft te worden aangetrokken in de komende jaren, maar indien dit wel het geval is dan zou er kortstondig gebruik gemaakt kunnen gaan worden van krediet in rekening courant als onderdeel van de vermogensbeheerovereenkomst 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 € 32,8 miljoen voor het begrotingsjaar 2026. 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.



1.5.3 FINANCIERING

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 renteopbrengst over 2026 voor het schatkistbankieren is begroot op € 250.000.

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 2025 boekhoudkundig in 2026 gerealiseerd.

In de begroting 2026 zijn deze inkomsten uit de verwaarding opgenomen als baten. Deze baten zijn geprognostiseerde inkomsten berekend op basis van een gemiddelde prijs van € 12,50 per certificaat. 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 het boekjaar 2025 verwachten we 365.000 HBE's te ontvangen en te verkopen, welke in het boekjaar 2026 een opbrengst oplevert van € 4,6 miljoen. Door middel van een begrotingswijziging in de loop van 2026 passen we de begroting aan naar de werkelijke opbrengstwaarde.



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.

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. In de eerste helft van 2025 hebben we een analyse uitgevoerd van het Functiehuis en de formatie. Het doel van deze doormeting is om te beoordelen of ons functiehuis en de formatie nog voldoende zijn afgestemd op de huidige taken en de komende concessie. Op het moment van het opstellen van deze ontwerpbegroting hebben we echter nog geen definitief beeld kunnen vormen, omdat het eindrapport van de analyse nog niet beschikbaar is. In 2026 zal dit beeld duidelijk zijn, waarna we aan de slag gaan met de conclusies.

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 Managementteam.



TWEE OPGAVEN

Naast de vier genoemde teams en hun specifieke werkzaamheden, richt het OV-bureau zich in 2026 op twee belangrijke thema's: De Reiziger Centraal en Informatie Gestuurd Werken. Het uitgangspunt was dat alle medewerkers bijdragen aan deze opgaven in hun dagelijkse werkzaamheden. Binnen de Reiziger Centraal beoordelen we bijvoorbeeld kritisch onze marktonderzoeken en marketingcampagnes: welke bijdrage leveren deze aan het behoud van reizigers en hoeveel nieuwe reizigers worden ermee aangetrokken? Vanuit Informatie Gestuurd Werken hebben we onze digitale informatie-dashboards verder ontwikkeld om ons beter inzicht te geven in hoe we effectief kunnen handelen. De kern van deze twee opgaven is het versterken van elkaar door de juiste informatie te gebruiken, zodat we gericht kunnen werken aan het aantrekken van meer reizigers.

DIVERSITEIT EN INCLUSIE

In 2026 zullen we ons uiterste best doen om net als 2025 een veilige werkomgeving te creëren waarin alle medewerkers geaccepteerd en gerespecteerd worden, ongeacht hun afkomst, geloof, geaardheid of andere diversiteitskenmerken. Onze organisatie is klein (30-32 medewerkers), maar we hebben ons aannamebeleid gericht op diversiteit en het creëren van een goede afspiegeling van de maatschappij. Zo zullen we ook in 2026 de boodschap van diversiteit door tijdens Roze Zaterdag op de Grote Markt in Groningen aanwezig met een versierde bus.

INFORMATIEVEILIGHEID

Ook als kleine overheidsorganisatie moeten we voldoen aan de eisen op het gebied van informatieveiligheid. De landelijke overheid heeft hiervoor wettelijke richtlijnen opgesteld (Baseline Informatieveiligheid Overheid, BIO), waaraan wij ons houden. Daarnaast zijn er ook EU-richtlijnen, zoals de Netwerk- en Informatiebeveiliging (NIS), en binnenkort de NIS2. Als OV-bureau werken we aan de implementatie van deze richtlijnen, met als doel in 2026 te voldoen aan de NIS2. Naast de technische vooruitgang vinden we het ook belangrijk dat onze medewerkers zich bewust zijn van informatieveiligheid. Elk jaar, ook in 2024, simuleren we beveiligingssituaties om het bewustzijn van onze medewerkers te testen en scherp te houden.

DATAGEBRUIK

Het volume aan data dat door busritten wordt gegenereerd, neemt steeds verder toe. Het OV-bureau zet veel van deze data in voor haar twee thema's: 'De reiziger centraal' en 'Informatie Gestuurd Werken'. Dit leidt tot een toename van het dataverkeer binnen de organisatie. Belangrijk is dat dit dataverkeer veilig wordt verwerkt. We krijgen hiermee dagelijks inzicht in de uitvoering van de vervoerder, en deze data ondersteunt de sturing op de concessieafspraken. Hoewel het OV-bureau hiermee rituitval en vertragingen nog niet kan voorkomen, biedt het wel de basis voor een gericht gesprek met de vervoerder over het naleven van de concessieafspraken.

RECHTMATIGHEID

Financiële rechtmatigheid is niet nieuw, maar sinds 2023 wordt de verklaring niet meer door de accountant afgegeven, maar door het dagelijks bestuur. Deze wijziging in de rechtmatigheidsverantwoording maakt deel uit van een continu verbeterproces voor onze organisatie. Als management zorgen we er gedurende het jaar voor dat we onze processen aantoonbaar controleren, zodat we in staat zijn om een goed onderbouwde verklaring af te leggen.

CONTINUÏTEIT

De continuïteit van het OV-bureau kan worden beschreven in termen van formele en materiële continuïteit.

Formele continuïteit betreft het voortbestaan van de organisatie als zodanig, en is gewaarborgd, tenzij de deelnemers van de GR anders besluiten of het Rijk het openbaar vervoer niet meer als provinciale taak beschouwt, maar als ministeriële verantwoordelijkheid.

Materiële continuïteit heeft betrekking op het voortduren van activiteiten, die nu of in de toekomst mogelijk anders vormgegeven kunnen worden door interne of externe ontwikkelingen. Het standpunt van het OV-bureau is dat bij besluitvorming altijd een integrale afweging van belangen wordt gemaakt, waarbij de risico's op zowel de korte als lange termijn niet uit het oog worden verloren. Activiteiten die kunnen leiden tot grote financiële gevolgen op de lange termijn worden vermeden. Bij het opstellen van de begroting voor 2026 zijn er geen kwesties die mogelijk grote financiële effecten zouden kunnen hebben of die twijfels zouden kunnen oproepen over de continuïteit van de activiteiten van het OV-bureau.

De begroting is opgesteld met het oog op continuïteit. Het bestuur en de directeur hebben geen aanwijzingen dat de continuïteit in gevaar is. Er is geen besluit genomen om de GR op te heffen, noch is er een dergelijk besluit in voorbereiding.



1.5.5 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.

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.

1.5.5

VERBONDEN PARTIJEN

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 2026		€ 369.000		
Koppeling met begroting		Verantwoord onder het onderdeel bedrijfsvoering		
Deelnemers belang (verwacht)		6,7% per 31-12-2026		
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 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Eigen vermogen op 1-1		Nog niet bekend	€ 413.000	Nog niet bekend
Eigen vermogen op 31-12		Nog niet bekend	€ 542.000	Nog niet bekend
Vreemd vermogen op 1-1		Nog niet bekend	Niet bekend	Nog niet bekend
Vreemd vermogen op 31-12		Nog niet bekend	Niet bekend	Nog niet bekend
Resultaat (voor bestemming)		Nog niet bekend	€ 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 2026	€ 139.000			
Koppeling met begroting	Verantwoord onder het onderdeel bedrijfsvoering			
Deelnemers belang (verwacht)	3% per 31-12-2026			
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 2024	Begroting 2025	Begroting 2026
Eigen vermogen op 1-1		Nog niet bekend	€ 352.000	Nog niet bekend
Eigen vermogen op 31-12		Nog niet bekend	€ 263.000	Nog niet bekend
Vreemd vermogen op 1-1		Nog niet bekend	€ 45.000	Nog niet bekend
Vreemd vermogen op 31-12		Nog niet bekend	€ 45.000	Nog niet bekend
Resultaat (voor bestemming)		Nog niet bekend	€ 1.000	Nog niet bekend



1.5.6 OPENBAARHEIDSPARAGRAAF (WET OPEN OVERHEID)

Het BBV schrijft voor dat er in de begroting en de jaarrekening een openbaarheidsparagraaf Woo dient te worden opgenomen.

INLEIDING

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 waaronder het OV-bureau 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. Tot op heden heeft er geen Woo-verzoek het OV-bureau bereikt.

ACTIEVE OPENBAARMAKING

Afgelopen jaar werd de communicatie en bijbehorende sturing van PLOOI nauwlettend in de gaten gehouden en conform deze instructies gehandeld. De planning omtrent de wettelijke vereisten van actieve openbaarmaking is dit jaar gewijzigd. Dit blijkt uit de kamerbrief over de voortgang van Open Overheid. Per 1 november diende alle overheidsinstanties te voldoen aan de zogenoemde '1^e 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 2^e tranche, wordt intern door de Woo-contactpersoon het OV-bureau hierop voorbereidt.

FINANCIËLE BEGROTING

2.1

OVERZICHT VAN BATEN EN LASTEN

Het overzicht van baten en lasten voor het begrotingsjaar 2026 laat een verwacht negatief resultaat zien van € 0,66 miljoen. Voorgesteld wordt om dit negatieve resultaat te dekken uit de algemene reserve.

(bedragen x € 1.000)	Jaarrekening 2024	Primaire begroting 2025	Actuele begroting 2025	Actuele prognose 2025	Begroting 2026
BATEN					
Consessiemanagement					
Reizigersopbrengsten - HOV	21.587	20.886	22.328	21.649	22.881
Reizigersopbrengsten - Basisnet	8.069	7.807	8.346	8.092	8.548
Reizigersopbrengsten - Aanvullend	6.594	6.380	6.820	6.613	6.986
Reizigersopbrengsten - Hubtaxi	172	170	170	200	207
Studenten OV (OC&W)	24.243	27.627	27.153	26.504	27.450
Motie Krul (compensatie SOV)	7.416	-	-	-	-
Evenementenvervoer	484	612	618	516	532
HBE-verwaarding	2.304	2.520	4.015	5.625	4.563
Subsidies en bijdragen	7.165	1.000	2.350	3.296	2.855
Boetes (o.a. CO ₂ -norm 2023)	1.652	-	-	-	-
Robuuste dienstregeling ORZ	905	-	-	-	-
Overig	1.651	1.063	1.962	1.565	1.611
Bedrijfsvoering	778	758	758	758	758
Marktbewerking & Communicatie	18	-	-	-	-
Ontwikkeling	486	190	500	500	-
TOTAAL BATEN	83.525	69.012	75.020	75.317	76.391
(bedragen x € 1.000)	Jaarrekening 2024	Primaire begroting 2025	Actuele begroting 2025	Actuele prognose 2025	Begroting 2026
LASTEN					
Consessiemanagement					
Uitvoering OV - HOV	54.962	57.898	59.715	59.087	60.935
Uitvoering OV - Basisnet	39.352	41.454	42.755	42.305	43.628
Uitvoering OV - Aanvullend	40.904	43.089	44.441	43.974	45.349
Uitvoering OV - Hubtaxi	1.062	500	1.155	1.400	1.200
Uitvoering OV - Fryslân Qliner 315	662	703	710	710	728
Uitvoering OV - Publiek vervoer	1.266	1.263	1.307	1.307	1.353
Subsidies en bijdragen	14.300	1.000	4.000	4.000	-
Sociale veiligheid	887	911	911	912	944
Evenementenvervoer	468	612	618	513	532
Afwikkeling Tvov 2023	3.827	-	-	-	-
Overig	3.322	2.511	2.526	2.526	2.604
Bedrijfsvoering	727	697	822	822	704
Marktbewerking & Communicatie	642	1.078	1.300	1.300	765
Ontwikkeling	2.617	2.946	3.109	3.174	3.209
TOTAAL LASTEN	164.998	154.662	163.369	162.030	161.951

SALDO PROGRAMMA	81.473-	85.650-	88.348-	86.713-	85.560-
ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN					
Deelnemersbijdrage	68.016	71.449	71.449	71.449	75.342
Gelden motie Bikker	9.813	9.958	10.088	9.813	9.813
Financiering	506	70	70	220	220
SALDO ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN	78.335	81.477	81.607	81.482	85.376
Saldo overhead	1.718-	1.554-	1.554-	1.554-	1.576-
Vennootschapsbelasting	-	-	-	-	-
Onvoorzien	-	-	-	100-	100-
SALDO VAN BATEN EN LASTEN	4.856-	5.727-	8.295-	6.884-	1.860-
Onttrekkingen uit de algemene reserve	4.778	-	2.281	2.282	-
Onttrekkingen uit de bestemmingsreserves	17.493	4.757	7.752	9.362	5.763
Onttrekking uit de algemene reserve ter dekking van het negatieve resultaat	-	3.489	2.278	865	660
Stortingen in de algemene reserve	4.882	-	-	-	-
Stortingen in de bestemmingsreserves	13.120	2.520	4.015	5.625	4.563
SALDO MUTATIES RESERVES	4.269	5.727	8.296	6.884	1.860
(VERWACHT) RESULTAAT	588-	-	-	-	-



2.1 OVERZICHT VAN BATEN EN LASTEN

TOELICHTING OP HET OVERZICHT VAN BATEN EN LASTEN

De begroting van het OV-bureau bestaat voor meer dan 94% uit vervoerskosten, hiervoor is de LBI-index leidend. De LBI voor dieselbussen in voor 2026 geïndexeerd op 3,78% en de LBI voor elektrische bussen is voor 2026 geïndexeerd op 3,69%. Aangezien de LBI-index betrekking heeft op het grootste deel van de lasten, is er voor de overige lasten ook 3,5% indexatie toegepast.

Voor de loonstijging voor het boekjaar 2026 ten opzichte van 2025 is 3,5% gehanteerd.

Voor de reizigersopbrengsten van 2026 hanteren we een groei van 2% ten opzichte van 2025 voor het aantal reizigers/reizigerskilometers. Daarnaast hanteren we een tariefstijging voor 2026 van 3,64% ten opzichte van het jaar 2025 (LTI-index). De SOV-opbrengsten zijn geïndexeerd met 3,57% ten opzichte van het jaar 2025 (SOV-index).

De indexatie van de deelnemersbijdragen is gebaseerd op een vijfjarig gemiddelde van de kostenindex (LBI) voor diesel en elektra. De gehanteerde verhouding van de LBI-diesel en LBI-elektra is afgeleid van de aandrijving van busvloot (HVO-bussen en elektrische bussen).

De grootste afwijkingen in de begroting 2026 ten opzichte van de actuele begroting 2025 zijn:

BATEN

- De SOV-opbrengsten zijn hoger met € 0,3 miljoen. In maart 2025 is de SOV-verdeling herzien. Hierdoor valt de herijking minder nadelig voor het OV-bureau uit, dan was verwacht. Deze lagere verwachting was nog niet opgenomen in de actuele begroting 2025. De werkelijke SOV-opbrengsten voor 2025 zullen naar verwachting lager zijn dan is begroot voor 2025. Echter vanwege indexatie zullen de SOV-opbrengsten in 2026 hoger zijn dan voor 2025. Dit heeft een structureel effect.
- De reizigersopbrengsten zijn voor eerste maanden van 2025 lager dan was verwacht. De verwachte groei van 2% voor 2025 is nog niet zichtbaar. Dit levert een bijstelling op voor de verwachte reizigersopbrengsten voor de jaren 2026. Wanneer we deze lijn doortrekken komen we voor 2025 op lagere reizigersopbrengsten uit dan er is begroot. Echter wanneer we deze reizigersopbrengsten indexeren met de LTI voor 2026 komen we op hogere reizigersopbrengsten uit voor 2026 ten opzichte van 2025. Per saldo hoger met € 0,92 miljoen. Dit is een structureel effect.
- Doordat de levering van een aantal elektrische bussen zijn vertraagd voor 2025 ten opzichte van de eerdere planning, rijdt Qbuzz langer door op HVO. Dit levert een hogere HBE-opbrengst op in 2026 van € 0,55 miljoen.
- De correctie van de financiële verwerking van de subsidie SPUK ZE levert een

verschuiving van de subsidie-opbrengst SPUK ZE 1e tranche van 2024 naar de jaren 2025 tot en met 2027. Dit levert een hogere bate in 2026 op van € 0,86 miljoen.

- De subsidie S-Tour is voor 2026 niet van toepassing. Per saldo lager met € 0,35 miljoen.
- De opbrengsten voor het uitvoeren van extra lijnen in de provincie Groningen zijn lager, doordat in eerste instantie verwacht was dat deze bijdrage meerjarig zou zijn. Enkel was deze extra bijdrage voor 2024. Hierdoor vervallen deze lijnen met ingang van de dienstregeling 2026. De lagere baten zijn € 0,40 miljoen. Per saldo staan hier ook lagere lasten tegenover.

LASTEN

- In 2025 worden er in totaal voor € 4 miljoen aan incidentele subsidies verwerkt, welke niet van toepassing zijn in 2026.
- Hogere lasten voor de uitvoering van de dienstregeling van € 3,11 miljoen. Dit effect wordt veroorzaakt door de LBI-index.
- Het budget voor marktwerking en communicatie was voor de jaren 2024 en 2025 incidenteel verhoogd met € 0,13 miljoen. Dit is niet meer van toepassing voor 2026.
- De lasten voor bedrijfsvoering worden met € 0,1 miljoen hoger, door indexering, CAO-stijging en hogere lasten voor ICT-projecten.

ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN

- De deelnemersbijdrage neemt toe, doormiddel van indexatie. De bijdrage is met € 3,9 miljoen hoger in 2026 ten opzichte van 2025.
- Doordat naar verwachting het saldo van het schatkistbankieren over 2026 hoger is, zijn de renteopbrengsten ook hoger met € 0,15 miljoen.
- De indexatie van de gelden motie Bikker is voor nu nog onduidelijk. In het kader van het voorzichtigheidsprincipe nemen we geen indexering mee. Deze zit nog wel in de actuele begroting 2025. Per saldo zijn deze middelen lager met € 0,28 miljoen.

RESERVES

- De onttrekkingen uit de reserves zijn lager doordat de incidentele subsidies van 2025 (laadinfrastructuur, Q-liners en laadportaal hoofdstation) werden gedekt uit de reserves. Hierdoor is de onttrekking lager met € 4 miljoen.
- Daarnaast werden er in 2025 een aantal incidentele lasten (extra lasten hubtaxi, ophoging budget MarCom en projectleiders meedoenpas) uit de reserves betaald, namelijk voor een bedrag van € 0,78 miljoen.
- Doordat de HBE-opbrengsten in 2026 hoger zijn ten opzichte van de actuele begroting 2025 met € 0,55 miljoen, zijn zowel de onttrekking uit als de toevoegingen aan de reserves hoger met hetzelfde bedrag.
- Het begrote resultaat voor 2025 is € 2,28 miljoen negatief. Voor 2026 wordt er een negatief resultaat verwacht van € 0,66 miljoen. Dit is € 1,62 miljoen lager dan voor 2025.



2.1

OVERZICHT VAN BATEN EN LASTEN

RAMINGEN

Het verwachte exploitatieresultaat is deels gebaseerd op kostenopbrengst-ramingen en gaat uit van een volledige financiering. Inherent aan het maken van ramingen is dat de werkelijke uitkomst kan afwijken.

STRUCTURELE TOEVOEGINGEN EN ONTTREKKINGEN AAN DE RESERVES

De beoogde structurele toevoegingen en onttrekkingen aan de reserves zijn als volgt:

(bedragen x € 1.000)	Realisatie 2024	Primaire begroting 2025	Actuele begroting 2025	Begroting 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029
TOEVOEGINGEN							
BR Zero Emissie Transitie (HBE's)	2.304	2.520	4.015	4.563	3.378	3.476	3.156
ONTTREKKINGEN							
BR Zero Emissie Transitie (HBE's)	2.304	2.520	4.015	4.563	3.378	3.476	3.156
BR Zero Emissie Transitie (Waterstof)	572	700	700	700	700	700	700
Dekking kapitaallasten busstalling Emmen	39	39	39	39	39	39	39

TOELICHTING

Vanaf het boekjaar 2024 worden de opbrengsten van de verkoop HBE's via de bestemmingsreserve Zero Emissie Transitie aan de reguliere exploitatie toegevoegd, ter dekking van de lasten BUCA ZE.

Daarnaast wordt vanaf boekjaar 2024 de onttrekking uit de bestemmingsreserve Zero Emissie Transitie ter dekking van de kosten van de waterstofbussen Emmen als structureel verantwoord.



2.2 UITEENZETTING FINANCIËLE POSITIE

Door het betrekken van de eindcijfers uit het overzicht van incidentele baten en lasten bij het begrotingssaldo met de cijfers uit het overzicht van de (totale) lasten en baten wordt inzicht gegeven in het structureel begrotingssaldo.

De in de tabel opgenomen bedragen incidentele lasten en baten sluiten aan op de totalen uit het overzicht incidentele lasten en baten en bevatten eveneens de incidentele mutaties reserves (inclusief de onttrekking uit de algemene reserve ter dekking van het negatieve resultaat over de jaren 2024, 2025 en 2026).

De Commissie BBV adviseert het structureel begrotingssaldo te presenteren conform onderstaand overzicht. Hiermee wordt inzicht gegeven of de begroting en meerjarenraming structureel in evenwicht zijn.

(bedragen x € 1.000)	Realisatie 2024	Primaire begroting 2025	Actuele begroting 2025	Begroting 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029
Saldo baten en lasten	-4.856	-5.727	-8.295	-1.860	-311	1.888	1.330
Saldo toevoegingen en onttrekkingen aan reserves	4.269	5.727	8.295	1.860	739	739	739
Begrotingssaldo	-587	-	-	-	428	2.627	2.069
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	-1.185	-3.489	-4.231	-2.732	-2.080	-1.803	-241
Structureel begrotingssaldo	-1.772	-3.489	-4.231	-2.732	-1.652	824	1.828

STRUCTUREEL BEGROTINGSSALDO

Het structureel begrotingssaldo wordt berekend door de totale baten en lasten samen met de mutaties van reserves, te verminderen met het saldo van de incidentele lasten en baten. Indien de structurele baten hoger zijn de structurele lasten ontstaat er een positief structureel begrotingssaldo.

Op basis van de hierboven opgenomen tabel kan worden geconcludeerd dat de begroting 2026 en het jaar 2027 van de meerjarenraming niet structureel in evenwicht zijn. De jaren 2028 en 2029 van de meerjarenraming laten een structureel begrotingsevenwicht zien, conform de uitgangspunten van BBV.

GEPROGNOSTICEERDE BALANS

Artikel 22 van het BBV schrijft voor dat er een geprognosticeerde balans moet worden opgenomen voor het begrotingsjaar 2026 en het de jaren 2027 tot en met 2029 van de meerjarenraming. Het doel hiervan is om meer inzicht te geven in de ontwikkeling van de investeringen, het aanwenden van de reserves en voorzieningen en de financieringsbehoefte. In de geprognosticeerde balans op de volgende pagina, is rekening gehouden met de geplande investeringen, de verwachte mutaties in de reserves (bijlage B) en voorzieningen (bijlage C) en de verwachte resultaten over de jaren 2026 tot en met 2029.



2.2 UITEENZETTING FINANCIËLE POSITIE

(bedragen x € 1.000)	Realisatie 2024	Primaire begroting 2025	Actuele begroting 2025	Begroting 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029
ACTIVA							
<i>Vaste activa</i>							
Materiële vaste activa	11.790	12.163	12.660	12.365	12.085	11.805	11.525
Totaal vaste activa	11.790	12.163	12.660	12.365	12.085	11.805	11.525
<i>Vlottende activa</i>							
Uitzettingen met een looptijd <1 jaar	19.190	3.659	11.412	8.734	6.004	6.101	5.254
Liquide middelen	800	801	800	800	800	800	800
Overlopende activa	6.256	1.159	2.536	1.956	1.768	1.524	1.687
Totaal vlottende activa	26.246	5.619	14.748	11.490	8.572	8.425	7.741
TOTAAL ACTIVA	38.037	17.782	27.408	23.855	20.657	20.230	19.266

(bedragen x € 1.000)	Realisatie 2024	Primaire begroting 2025	Actuele begroting 2025	Begroting 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029
PASSIVA							
<i>Vaste passiva</i>							
Algemene reserve	8.105	4.806	4.185	3.710	3.710	4.138	6.765
Resultaat boekjaar	-588	-	-	-	428	2.627	2.068
Bestemmingsreserves	8.444	2.631	4.707	3.507	2.768	2.029	1.290
Voorzieningen	700	714	580	621	691	765	718
Vaste schulden met een looptijd >1 jaar	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Totaal vaste passiva	17.662	9.151	10.472	8.838	8.597	10.559	11.841
<i>Vlottende passiva</i>							
Vlottende schulden met een looptijd <1 jaar	3.371	651	2.578	2.370	2.268	2.100	2.056
Overlopende passiva	17.004	7.980	14.359	12.647	9.792	7.570	5.368
Totaal vlottende passiva	20.376	8.631	16.937	15.017	12.060	9.670	7.424
TOTAAL PASSIVA	38.037	17.782	27.408	23.855	20.657	20.230	19.266



2.3 OVERZICHT VAN BATEN EN LASTEN PER TAAKVELD

Het BBV schrijft in artikel 3c. dat onder de financiële begroting een overzicht moet worden opgenomen van de geraamde baten en lasten per taakveld. Alleen de taakvelden van toepassing zijn voor het OV-bureau worden gepresenteerd.

(bedragen x € 1.000)	Realisatie 2024	Primaire begroting 2025	Actuele begroting 2025	Begroting 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029
LASTEN							
Hoofdtakveld 0 - Bestuur en ondersteuning							
0.6 Overhead	1.784	1.648	1.648	1.673	1.722	1.775	1.830
0.3 Geldleningen en uitzettingen	36	30	30	30	30	30	30
0.5 Algemene dekkingsmiddelen, overige baten en lasten	-	-	-	-	-	-	-
0.8 Mutaties reserves	18.002	2.520	4.015	4.563	3.378	3.476	3.156
0.9 Resultaat	-588	-	-	-	-	-	-
Hoofdtakveld 0 - Bestuur en ondersteuning							
2.3 Openbaar vervoer	163.333	154.660	163.369	162.051	167.042	172.779	178.716
TOTALE LASTEN	182.568	158.858	169.062	168.317	172.172	178.060	183.732
BATEN							
Hoofdtakveld 0 - Bestuur en ondersteuning							
0.6 Overhead	66	93	93	97	101	104	108
0.3 Geldleningen en uitzettingen	542	100	100	250	250	250	250
0.5 Algemene dekkingsmiddelen, overige baten en lasten	77.829	81.407	81.537	85.376	90.050	94.879	98.693
0.8 Mutaties reserves	22.271	8.246	12.310	6.423	4.117	4.215	3.895
0.9 Resultaat	-	-	-	-	-428	-2.627	-2.069
Hoofdtakveld 2 - Verkeer, vervoer en waterstaat							
2.3 Openbaar vervoer	81.861	69.012	75.021	76.171	78.082	81.239	82.855
TOTALE BATEN	182.568	158.858	169.062	168.317	172.172	178.060	183.732



2.4 OVERZICHT VAN INCIDENTELE BATEN EN LASTEN

Het BBV schrijft voor in artikel 19c. dat de toelichting op het overzicht van baten en lasten een overzicht van de geraamde incidentele baten en lasten per programma worden opgenomen.

Nr. (bedragen x €1.000)	Begroting 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029
BATEN				
Programma				
1 Subsidie - SPUK ZE	1.855	1.855	1.570	
2 Bijdrage aanvullende lijnen	217	225	233	241
Reserves				
3 Onttrekking bestemmingseserves	461			
4 Onttrekking algemene reserve	660			
Totaal incidentele baten	3.193	2.080	1.803	241
LASTEN				
Programma				
5 Kwaliteitsimpuls	461			
Reserves				
Totaal incidentele lasten	461	-	-	-
SALDO	2.732	2.080	1.803	241

TOELICHTING

1. De subsidie SPUK ZE (tranches 1 en 2) wordt ontvangen vanuit het Rijk voor de aanschaf door Qbuzz van elektrische bussen. Conform de BUCA ZE ontvangt het OV-bureau deze subsidie.
2. Vanuit de deelnemers ontvangen we een extra bijdrage voor de uitvoering van een aantal buslijnen.
3. Betref de onttrekking uit de bestemmingsreserve kwaliteitsimpuls ter dekking van de lasten voor de uitvoering van maatregelen voor kwaliteitsimpuls.
4. Betreft de onttrekking uit de algemene reserve ter dekking van het verwachte negatieve resultaat over het boekjaar 2026.
5. De uitgaven voor kwaliteitsimpuls zijn bedoeld om te besteden aan voorwaarden-scheppende kwaliteitsimpuls, waarmee structurele lastenverlagingen kunnen worden gerealiseerd of duurzaamheidseffecten kunnen worden behaald. Voor 2026 is hiervoor een bedrag begroot van € 461.000.



De meerjarenraming 2026 tot en met 2029 ziet er als volgt uit:

(bedragen x € 1.000)	Begroting 2026	Meerjaren raming 2027	Meerjaren raming 2028	Meerjaren raming 2029
BATEN				
Consessiemanagement				
Reizigersopbrengsten - HOV	22.881	24.172	25.536	26.976
Reizigersopbrengsten - Basisnet	8.548	9.018	9.514	10.038
Reizigersopbrengsten - Aanvullend	6.986	7.370	7.775	8.203
Reizigersopbrengsten - Hubtaxi	207	214	222	230
Studenten OV (OC&W)	27.450	28.411	29.406	30.435
Evenementenvervoer	532	551	570	590
HBE-verwaarding	4.563	3.378	3.476	3.156
Subsidies en bijdragen	2.855	2.855	2.570	1.000
Overig	1.611	1.575	1.632	1.690
Bedrijfsvoering	758	758	758	758
TOTAAL BATEN	76.391	78.302	81.459	83.075

(bedragen x € 1.000)	Begroting 2026	Meerjaren raming 2027	Meerjaren raming 2028	Meerjaren raming 2029
LASTEN				
Consessiemanagement				
Uitvoering OV - HOV	60.935	63.030	65.236	67.519
Uitvoering OV - Basisnet	43.628	45.128	46.708	48.343
Uitvoering OV - Aanvullend	45.349	46.908	48.550	50.249
Uitvoering OV - Hubtaxi	1.200	1.242	1.285	1.330
Uitvoering OV - Fryslân Qliner 315	728	753	780	807
Uitvoering OV - Publiek vervoer	1.353	1.400	1.449	1.500
Sociale veiligheid	944	977	1.011	1.047
Evenementenvervoer	532	551	570	590
Overig	2.604	2.623	2.634	2.647
Marktbewerking & Communicatie	704	711	725	740
Ontwikkeling	765	309	314	319
Bedrijfsvoering	3.209	3.309	3.416	3.526
TOTAAL LASTEN	161.951	166.942	172.679	178.617

SALDO PROGRAMMA	85.560-	88.640-	91.220-	95.542-
ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN				
Deelnemersbijdrage	75.342	80.017	84.845	88.660
Gelden motie Bikker	9.813	9.813	9.813	9.813
Financiering	220	220	220	220
SALDO ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN	85.376	90.050	94.879	98.693
Saldo overhead	1.576-	1.622-	1.671-	1.722-
Vennootschapsbelasting	-	-	-	-
Onvoorzien	100-	100-	100-	100-
SALDO VAN BATEN EN LASTEN	1.860-	311-	1.888	1.330
Onttrekkingen uit de algemene reserve	-	-	-	-
Onttrekkingen uit de bestemmingsreserves	5.763	4.117	4.215	3.895
Onttrekking uit de algemene reserve ter dekking van het negatieve resultaat	660	-	-	-
Storting in de algemene reserve	-	-	-	-
Storting in de bestemmingsreserves	4.563	3.378	3.476	3.156
SALDO MUTATIES RESERVES	1.860	739	739	739
(VERWACHT) RESULTAAT	-	428	2.627	2.069



TOELICHTING OP DE MEERJARENRAMING 2026-2029

Het jaar 2026 geraamd met een verwacht resultaat van € 0,66 miljoen negatief. Dit negatieve resultaat wordt gedekt door een onttrekking aan de algemene reserve. De jaren 2027 tot en met 2028 laten een verwacht positief resultaat zien.

We hanteren de volgende parameters voor de jaren 2026 t/m 2029:

Betreft	Onderdeel	Begroting 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029
LASTEN					
LBI-index Diesel	Kosten busvervoer	3,78%	3,50%	3,50%	3,50%
LBI-index Elektrisch	Kosten busvervoer	3,69%	3,50%	3,50%	3,50%
Loonstijging	Personele lasten	2,00%	3,50%	3,50%	3,50%
Indexatie overige lasten	Overige lasten	3,50%	3,50%	3,50%	3,50%
BATEN					
SOV-index	SOV-opbrengsten	3,57%	3,50%	3,50%	3,50%
LTI-index	Reizigersopbrengsten	3,64%	3,50%	3,50%	3,50%
Groei reizigerskilometers	Reizigersopbrengsten	3,50%	2,00%	2,00%	2,00%
Index bijdragen partners	Algemene dekkingsmiddelen	5,45%	6,11%	6,00%	4,46%
Indexatie overige baten	Overige baten	3,50%	3,50%	3,50%	3,50%

The background is a solid red color. It features several white, curved, line-art style shapes that resemble stylized letters or organic forms. These shapes are positioned around the central text, with some extending from the left and right edges towards the center. The overall composition is minimalist and modern.

SAMENSTELLING BESTUUR



Het strategisch beleid van het OV-bureau wordt bepaald door het algemeen bestuur. Daarnaast stelt het algemeen bestuur jaarlijks de begroting en de jaarstukken vast. Het algemeen bestuur bestaat uit bestuurders van de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen. Dit zijn:

ERIK JAN BENNEMA

PROVINCIE GRONINGEN

PASCAL ROEMERS

PROVINCIE GRONINGEN

KARIN DEKKER

PROVINCIE GRONINGEN

HENK JUMELET

PROVINCIE DRENTH

WILLEMIEN MEEUWISSEN

PROVINCIE DRENTH

YVONNE TURENHOUT

PROVINCIE DRENTH

PHILIP BROEKSMA

GEMEENTE GRONINGEN

RIK VAN NIEJENHUIS

GEMEENTE GRONINGEN

INGE JONGMAN

GEMEENTE GRONINGEN



Naast het algemeen bestuur is er het dagelijks bestuur dat verantwoordelijk is voor het voorbereiden en uitvoeren van besluiten van het algemeen bestuur. Daarnaast is het dagelijks bestuur verantwoordelijke 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 bestaat uit drie bestuurders. De directeur van het OV-bureau is secretaris van het dagelijks bestuur.

**ERIK JAN BENNEMA**

VOORZITTER

**ROSALINDE HOORWEG**

SECRETARIS

**HENK JUMELET****PHILIP BROEKSMA**

BIJLAGEN



Voor de afschrijving gelden de volgende uitgangspunten:

- Activa met economisch nut en een verkrijgingsprijs van minder dan € 50.000 worden niet geactiveerd, uitgezonderd gronden en terreinen. Gronden en terreinen worden altijd geactiveerd;
- Met de waardering van activa wordt het de nodige voorzichtigheid in acht genomen: de afschrijvingen dienen niet te laag te zijn (voorzichtigheidsbeginsel);
- Afschrijvingen vindt plaats met ingang van het jaar na verwerving van het actief.

Het OV-bureau hanteert de volgende afschrijvingstermijnen:

Gronden en terreinen	Geen afschrijving
Onroerend goed	40 jaar
Kantoormeubilair	7 jaar
Automatiseringsapparatuur	3 jaar
Laadinfrastructuur	15 jaar
Overige activa	Afhankelijk van de verwachte economische levensduur



Voor 2026 ziet het verwachte afschrijvingsoverzicht er als volgt uit:

Investerings met een economisch nut (bedrage x € 1.000)	Afschrijvings- termijn	Jaar van aanschaf	Aanschaf- waarde 1-1-2026	Cumulatieve afschrijving t/m 2025	Boekwaarde 1-1-2026	Investerings	Afschrijving boekjaar 2025	Boekwaarde 31-12-2025
Grond Peizerweg Groningen	Geen	2017	1.833	-	1.833	-	-	1.833
Grond Tw.Bokslootweg Emmen	Geen	2019	485	-	485	-	-	485
Uitbreiding stalling Peizerweg (nr.128)	Geen	2023	2.401	-	2.401	-	-	2.401
Totaal Gronden en terreinen			4.719	-	4.719	-	-	4.719
Opstellen busstalling Peizerweg Groningen	40 jaar	2017	3.692	895	2.797	-	92	2.705
Opstellen busstalling Emmen	40 jaar	2020	1.567	235	1.332	-	39	1.293
Uitbreiding Peizerweg (nr.128)	40 jaar	2024	2.711	68	2.643	-	68	2.575
Totaal bedrijfsgebouwen			7.970	1.198	6.772	-	199	6.573
Zonnepanelen busstalling Peizerweg	20 jaar	2019	83	29	54	-	4	50
Buswasinstallatie (Peizerweg)	10 jaar	2025	100	-	100	-	10	90
Klimaatinstallatie (Peizerweg)	15 jaar	2025	1.000	-	1.000	-	67	933
Totaal machines, apparaten en installaties			1.183	29	1.154	-	81	1.073
Inrichting en inventaris 2019	7 jaar	2019	107	92	15	-	15	-
Automatisering 2022	3 jaar	2022	33	33	-	-	-	-
Overige MVA			140	125	15	-	15	-
TOTAAL MVA			14.012	1.352	12.660	-	295	12.365



B

OVERZICHT RESERVES

bedragen x € 1.000	Stand per	Bestemming resultaat 2024		Na bestem. result. 2024	Mutaties prognose 2025		Verwachte stand per
	31-12-2024	Toevoeging	Onttrekking	01-01-2025	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2025
Totaal algemene reserve	8.105	-	588	7.517	-	3.147	4.370
Kwaliteitsimpuls	959	-	-	959	-	498	461
Dekking kapitaallasten remise Emmen	1.370	-	-	1.370	-	39	1.331
Zero Emissie Transitie	6.115	-	-	6.115	5.625	8.825	2.915
Totaal bestemmingsreserves	8.444	-	-	8.444	5.625	9.362	4.707
Totaal reserves	16.549	-	588	15.961	5.625	12.509	9.077

	Verwachte stand per	Begroting 2026		Verwachte stand per	Raming 2027		Verwachte stand per
	01-01-2026	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2026	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2027
Totaal algemene reserve	4.370	-	660	3.710	428	-	4.138
Kwaliteitsimpuls	461	-	461	-	-	-	-
Dekking kapitaallasten remise Emmen	1.331	-	39	1.292	-	39	1.253
Zero Emissie Transitie	2.915	4.563	5.263	2.215	3.378	4.078	1.515
Totaal bestemmingsreserves	4.707	4.563	5.763	3.507	3.378	4.117	2.768
Totaal reserves	9.077	4.563	6.423	7.217	3.806	4.117	6.906

	Verwachte stand per	Raming 2028		Verwachte stand per	Raming 2029		Verwachte stand per
	01-01-2028	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2028	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2029
Totaal algemene reserve	4.138	2.627	-	6.765	2.068	-	8.833
Dekking kapitaallasten remise Emmen	1.253	-	39	1.214	-	39	1.175
Zero Emissie Transitie	1.515	3.476	4.176	815	3.156	3.856	115
Totaal bestemmingsreserves	2.768	3.476	4.215	2.029	3.156	3.895	1.290
Totaal reserves	6.906	6.103	4.215	8.794	5.224	3.895	10.123



bedragen x € 1.000	Stand per	Realisatie 2024		Stand per	Mutaties prognose 2025		Verwachte stand per
	01-01-2024	Dotatie	Onttrekking	31-12-2024	Dotatie	Onttrekking	31-12-2025
Groot onderhoud busstalling Groningen	573	80	96	557	150	279	428
Groot onderhoud busstalling Emmen	88	13	-	101	13	1	113
Verlofsparen	32	10	-	42	-	3	39
Totaal voorzieningen	693	103	96	700	163	283	580
	Verwachte stand per	Begroting 2026		Verwachte stand per	Raming 2027		Verwachte stand per
	01-01-2026	Dotatie	Onttrekking	31-12-2026	Dotatie	Onttrekking	31-12-2027
Groot onderhoud busstalling Groningen	428	150	125	453	150	87	516
Groot onderhoud busstalling Emmen	113	13	1	125	13	4	134
Verlofsparen	39	4	-	43	-	2	41
Totaal voorzieningen	580	167	126	621	163	93	691
	Verwachte stand per	Raming 2028		Verwachte stand per	Raming 2029		Verwachte stand per
	01-01-2028	Dotatie	Onttrekking	31-12-2028	Dotatie	Onttrekking	31-12-2029
Groot onderhoud busstalling Groningen	516	150	83	583	150	187	546
Groot onderhoud busstalling Emmen	134	13	1	146	13	25	134
Verlofsparen	41	-	5	36	2	-	38
Totaal voorzieningen	691	163	89	765	165	212	718



EMU-saldo (bedragen in € 1.000)	Realisatie 2024	Primaire begroting 2025	Actuele begroting 2025	Begroting 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029
Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves (zie BBV, artikel 17c)	-4.858	-5.727	-8.295	1.860-	-311	1.888	1.330
+ Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	165	217	226	295	280	280	280
+ Bruto dotaties aan de post voorzieningen ten laste van de exploitatie	103	166	166	167	163	163	165
- Uitgaven aan investeringen in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd	2.711	1.100	1.100	-	-	-	-
+ De in mindering op onder 4 bedoelde investeringen gebrachte ontvangen bijdragen van het Rijk, de Provincies, de Europese Unie en overigen	-	-	-	-	-	-	-
+ Verkoopopbrengsten uit desinvesteringen in (im)materiële vaste activa (tegen verkoopprijs)	-	-	-	-	-	-	-
- Boekwinst op desinvesteringen in (im)materiële vaste activa	-	-	-	-	-	-	-
- Uitgaven aan aankoop van grond en de uitgaven aan bouw-, woonrijp maken e.d.	-	-	-	-	-	-	-
+ Verkoopopbrengsten van grond (tegen verkoopprijs)	-	-	-	-	-	-	-
- Boekwinst op grondverkoop	-	-	-	-	-	-	-
- Betalingen ten laste van de voorzieningen	96	144	144	126	93	89	212
- Betalingen die niet via de exploitatie lopen, maar rechtstreeks ten laste van de reserves worden gebracht en die nog niet vallen onder één van de andere genoemde posten	-	-	-	-	-	-	-
- Boekwinst bij verkoop van deelnemingen en aandelen	-	-	-	-	-	-	-
Berekend EMU-saldo	7.397-	6.588-	9.147-	1.524-	39	2.242	1.563



De reguliere deelnemersbijdrage bestaan uit een jaarlijks geïndexeerde bijdragen van de provinciale deelnemers. De indexatie is gebaseerd op een vijfjarig gemiddelde van de kostenindex (LBI) voor diesel en elektra. De gehanteerde verhouding van de LBI-diesel en LBI-elektra is afgeleid van de aandrijving van busvloot (HVO-bussen en elektrische bussen).

De deelnemersbijdrage is als volgt verdeeld:

Bedragen x € 1.000	Realisatie 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029
Provincie Groningen	43.963	46.182	48.700	51.720	54.841	57.306
Provincie Drenthe	24.053	25.267	26.645	28.297	30.005	31.354
Totalen	68.016	71.449	75.344	80.017	84.846	88.660

Daarnaast wordt er vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat vanaf het boekjaar 204 gelden ontvangen vanuit de motie Bikker ter dekking van de niet uitgevoerde LTI-verhoging van 2024 en het in standhouden van het OV. Deze gelden worden via het provinciefonds verstrekt aan de deelnemende provincies Groningen en Drenthe en worden vervolgens verstrekt aan het OV-bureau, voor het onderdeel busvervoer. Over de indexatie van deze middelen is nog enige onduidelijkheid. Naar verwachting is hier in mei 2025 meer duidelijkheid over (voorjaarsnota Rijk 2025). Uit het principe van voorzichtigheid is er geen indexatie opgenomen.

Bedragen x € 1.000	Realisatie 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029
Provincie Groningen	6.379	6.557	6.379	6.379	6.379	6.379
Provincie Drenthe	3.435	3.531	3.435	3.435	3.435	3.435
Totalen	9.813	10.088	9.813	9.813	9.813	9.813

Daarnaast ontvangt het OV-bureau een bijdrage van de deelnemers voor de exploitatie van de organisatie. In de eerstvolgende begrotingswijziging van 2025 wordt voorgesteld om deze middelen vanaf het boekjaar 2025 te gaan indexeren. De verdeling van deze middelen is als volgt:

Bedragen x € 1.000	Realisatie 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Raming 2027	Raming 2028	Raming 2029
Provincie Groningen	346	346	346	346	346	346
Provincie Drenthe	248	248	248	248	248	248
Gemeente Groningen	165	165	165	165	165	165
Totalen	758	758	758	758	758	758