

BEGROTING 2021 OV-bureau Groningen Drenthe



Begroting
2021

Inhoudsopgave

1	<u>INLEIDING</u>	<u>2</u>
2	<u>BELEIDSBEGROTING</u>	<u>9</u>
2.1	PROGRAMMAPLAN	9
2.1.1	PROGRAMMADOEL	9
2.2	BELEIDSINDICATOREN	10
2.3	ONTWIKKELING	12
2.4	MARKTBEWERKING	14
2.5	COMMUNICATIE	15
2.6	CONCESSIEMANAGEMENT	17
2.7	BEDRIJFSVOERING	20
2.8	FINANCIERING	23
2.9	PARAGRAFEN	25
2.9.1	WEERSTANDSVERMOGEN EN RISICOBEBEERSING	25
2.9.2	FINANCIERING	27
2.9.3	ONDERHOUD KAPITAALGOEDEREN	28
2.9.4	VERBONDEN PARTIJEN	29
2.9.5	OVERHEAD	32
2.10	SAMENSTELLING BESTUUR	33
3	<u>FINANCIËLE BEGROTING</u>	<u>34</u>
3.1	OVERZICHT VAN BATEN EN LASTEN	34
3.2	TOELICHTING OP HET OVERZICHT VAN BATEN EN LASTEN	34
3.3	UITEENZETTING FINANCIËLE POSITIE	36
3.4	OVERZICHT VAN INCIDENTELE BATEN EN LASTEN	39
3.5	OVERZICHT VAN BATEN EN LASTEN PER TAAKVELD	40
4	<u>MEERJARENRAMING</u>	<u>41</u>
4.1	MEERJARENRAMING	41
4.2	MUTATIES RESERVES	44
BIJLAGE A	<u>AFSCHRIJVINGSOVERZICHT</u>	<u>45</u>
BIJLAGE B	<u>OVERZICHT VAN RESERVES EN VOORZIENINGEN</u>	<u>46</u>
BIJLAGE C	<u>AFKORTINGENWIJZER</u>	<u>49</u>

1 INLEIDING

Het OV-bureau Groningen Drenthe (OV-bureau) is een Gemeenschappelijke Regeling van de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen. Het OV-bureau is in 2005 opgericht vanuit de gedachte dat bundeling van krachten rond het OV-opdrachtgeverschap vervoerkundig, maatschappelijk en financieel meerwaarde genereert voor het (openbaar vervoer in het) gebied. Openbaar (bus)vervoer vormt daarbij uiteraard onderdeel van het bredere verkeer- en vervoerbeleid van de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen. We streven naar een mobiliteitssysteem waarin het niet gaat om verschillende modaliteiten als trein, bus, auto, fiets, maar een geïntegreerd systeem van verplaatsingen over de keten van A naar B. Dit kunnen we als OV-bureau niet alleen, en we werken daarom samen met onze partners in het modaliteitsdomein (Rijk, provincies, gemeenten, vervoerders, bedrijven, onderwijsinstellingen en andere organisaties).

De busconcessie voor de periode 2020-2030 is op 15 december 2019 ingegaan en loopt 10 jaar. In deze nieuwe concessie worden grote stappen gezet op het gebied van uitvoeringskwaliteit en betrouwbaarheid en op informatievoorziening naar de reiziger en naar de chauffeur. De eerste stappen zijn bij aanvang van de concessie reeds gerealiseerd en de komende jaren wordt dit verder doorontwikkeld. Deze stappen zijn mogelijk door een sterke focus op data- en informatiegestuurd werken. Daarnaast is een enorme stap gezet op het gebied van duurzaamheid en energietransitie. Vanaf 2020 rijdt ongeveer de helft van alle bussen elektrisch en de andere helft op HVO. Eind 2020 komen daar nog 20 of wellicht zelfs 30 waterstofbussen bij. Hiermee wordt minstens 90% CO2 reductie behaald ten opzichte van 2018. Ook op het gebied van verduurzaming worden de komende jaren verdere stappen gezet, met als doel zo spoedig mogelijk volledig emissievrij busvervoer in Groningen en Drenthe, zowel CO2 als andere schadelijke emissies als stikstof en fijn stof. Voor een deel zijn die al onderdeel van de concessieafspraken met Qbuzz (zoals bijvoorbeeld inzet van elektrische bussen op Q-link 6, 12 en 15), voor een deel maken we er samen met andere partijen business cases voor (onder meer voor de introductie van zero emissie rijden op streeklijnen en Qliners). Al met al bieden deze verbeteringen, gecombineerd met een ademende concessie waarin doorontwikkeling centraal staat, een goede voedingsbodem voor de doorgroei naar een geïntegreerd mobiliteitssysteem.

Missie

De missie van het OV-bureau Groningen Drenthe is:

Het realiseren, in stand houden en verbeteren van een toekomstvast, fijnmazig en toegankelijk mobiliteitssysteem dat het landelijk gebied ontsluit en steden en instellingen bereikbaar houdt en dat betaalbaar is en blijft voor de reiziger en overheid.

Deze missie is breder dan busvervoer alleen, en daarmee ook breder dan wat het OV-bureau zelfstandig kan bereiken. Daarom is het noodzakelijk én wenselijk dat we samen met onze partners als Rijk, provincies, gemeenten, vervoerders, bedrijven, onderwijsinstellingen en andere organisaties aan de realisatie van bovenstaande missie werken.

Visie 2020 – 2030

Het openbaar busvervoer in Groningen en Drenthe heeft zich de afgelopen jaren sterk ontwikkeld. Niet alleen is het hoogwaardige Q-link/Qliner-netwerk vormgegeven voor de grote vervoerstromen (in aansluiting op het hoofdrailnet van NS en het regionale spoor) en zijn er stappen gezet op de verduurzaming, ook is er gewerkt aan een goede ontsluiting van de dunner bevolkte gebieden in de regio onder meer door de samenwerking met de bedrijfsvoeringsorganisatie Publiek Vervoer.

De reizigers weten de weg naar het OV goed te vinden, blijkt uit de jaarlijkse (groei-)cijfers. Het aangeboden busvervoer sluit op veel plekken goed aan op de vraag. Het reizen met de bus is een aantrekkelijke optie geworden, voor reizigers die bewust de bus kiezen als snel, modern en gebruiksvriendelijk vervoermiddel. Steeds meer mensen ontdekken combinaties van fiets en bus, auto en bus en bus en bus en trein, het zogenaamde

multimodale reizen. De overheid maakt dit aantrekkelijker door onder meer infrastructurele maatregelen (doorstroming), het faciliteren van voorzieningen op de knooppunten (hubs) en het scheppen van kansen voor nieuwe vormen van mobiliteit. Dit is de sleutel naar een toekomstbestendig en vraaggericht geïntegreerd mobiliteitssysteem.

Dat is dan ook de kant waar het mobiliteitssysteem zich verder naartoe gaat ontwikkelen: van modaliteit naar mobiliteit. Mensen maken keuzes in hun manier van reizen en maken combinaties van verschillende vervoersmiddelen (modaliteiten) al naar gelang hun reismotief, reisdoel en programma van de dag. Van belang is dat de reiziger hierbij voorzien wordt van optimale informatie over de gehele keten en dat de reiziger de reis drempelloos gemaakt kan worden. Alleen dan zal de reiziger een echt optimale en persoonlijk toegesneden keuze kunnen maken. Het mobiliteitssysteem van de toekomst kenmerkt zich door de volgende kernbegrippen:

- ✓ Kwaliteit
- ✓ Voorspelbaar
- ✓ Drempelloos
- ✓ Vraaggestuurd
- ✓ Keten
- ✓ Informatie
- ✓ Keuzevrijheid
- ✓ Duurzaam

Het openbaar vervoer per bus heeft een belangrijke rol in het totale mobiliteitssysteem en zal deze blijven hebben, vooral op die plekken waar reizigersstromen samenkomen en gebundeld kunnen worden. In het bussysteem is enerzijds voorspelbaarheid en toekomstvastheid nodig, bijvoorbeeld via langjarige toezeggingen over het hoogwaardig netwerk en het basisnetwerk OV, en anderzijds ruimte om nieuwe ontwikkelingen in te passen die de fijnmazigheid bevorderen, bijvoorbeeld zelfrijdend vervoer, integratie van doelgroepenvervoer en OV en de opkomst van nieuwe vervoersdiensten, commercieel of vanuit de gemeenschap. Deze richting vraagt om doorontwikkeling, waarbij bestaande en potentiële reizigersstromen worden voorzien van een attractief product en voor 'lege bussen' alternatieven worden gevonden in de vorm van maatwerk. Dit maatwerk kan openbaar vervoer zijn, of een andere mobiliteitsoplossing die naadloos aansluit en/of aanvult op het openbaar vervoer. Voor de reiziger is van belang dat hij punctueel op de verwachte en voorspelde tijd op zijn bestemming aankomt (reizigerspunctualiteit). De punctualiteit van de voertuigen zelf is daarbij slechts een van de factoren, ook het drempelloos en voorspelbaar verloop van de gehele reis is cruciaal.

Ambitie 2020 – 2023

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

- Toekomstvast bereikbaarheid, onder meer door goede en snelle verbindingen van en naar de steden en wellicht een 'systeemsprong' om deze goede bereikbaarheid in de toekomst te kunnen blijven garanderen,
- In stand houden en waar mogelijk verbeteren van de ontsluiting van wijken en landelijk gebied, onder meer door op knooppunten (hubs) de verbinding te leggen met kleinschaliger vormen van vervoer zoals de hubtaxi en met individueel vervoer (auto, fiets, lopen),
- Verdere verduurzaming van het OV in brede zin, zowel van het materieel als in de gehele bedrijfsvoering.

De ambitielijnen laten zien dat het openbaar vervoer per bus meerdere functies heeft. Het draagt bij aan de ontsluiting en leefbaarheid van wijken en landelijk gebied door ervoor te zorgen dat er voor iedereen een passende vervoervoorziening is, of dat nu met een vaste bus is of met een andere vervoersvorm als de hubtaxi. Daarnaast heeft het openbaar vervoer een belangrijke rol in de bereikbaarheid van steden en voorzieningen. Uiteraard is dit onderscheid niet hard, de functies overlappen elkaar en versterken elkaar. Daarom is het van

belang dat de verschillende vervoersvormen goed op elkaar aansluiten, zowel voor wat betreft de informatie als fysiek, daar waar ze elkaar tegen komen. Omdat openbaar vervoer niet plaatsvindt in een vacuüm, maar onderdeel is van het totale provincie- en gemeentebrede beleid is het zo duurzaam mogelijk uitvoeren van het systeem een relevante opgave.

Komende jaren zal het netwerk van buslijnen verder verbeterd worden, om zo blijvend goed aan te sluiten op de wensen en verplaatsingsbehoeften van reizigers. Het netwerk kenmerkt zich momenteel door een sterke hiërarchie en het is gebleken dat dit werkt.

Allereerst hebben we een systeem van hoogwaardige buslijnen (Qliner) die het spoornetwerk op de lange afstand completeren. Vervolgens een systeem van regionale Q-linkbussen die de regio met maximaal één overstap aan de belangrijke economische kerngebieden en de P+R locaties in en om de stad Groningen verbinden. Ook tussen Emmen en Klazienaveen rijdt een hoogwaardige Q-link buslijn. Trein, Qliner en Q-link vormen samen het hoogwaardig openbaar vervoer, concurrerend met de auto, snel en frequent met weinig, maar goede haltes. De lijnen en bediening van Qliner en Q-link liggen voor de lange termijn vast. Met deze twee hoogwaardige OV-producten bedienen wij momenteel ca 60% van onze reizigers, en het is de ambitie om nog meer reizigers te trekken met deze hoogwaardige OV-lijnen. Hiervoor is het noodzakelijk dat er geïnvesteerd wordt in doorstroming en betrouwbaarheid, zodat reizigers snel en comfortabel op hun plek van bestemming komen. Een systemsprong kan nodig zijn om ook in de toekomst deze grote vervoerstromen vlot en kwalitatief hoogwaardig te kunnen afwickelen.

Om de hele provincie Drenthe en Groningen ontsloten te houden is er een netwerk van basislijnen tussen de grotere plaatsen en zijn er stadslijnen in Emmen, Assen en Groningen. Deze rijden in principe op alle dagen en minimaal eens per uur, ook in de avonden en de weekenden. Door aansluitingen op knooppunten worden Groningen en Drenthe ontsloten. De verbindingen in het basisnet zijn gegarandeerd voor minimaal 10 jaar, de exacte routevoering kan nader worden ingevuld al naar gelang de verplaatsingsbehoeften. Met de basislijnen worden op dit moment ca. 30% van onze reizigers vervoerd. Voor de vervoervraag die meer verspreid ligt in tijd en/of relatie, is er het aanvullend net. Dit zijn verbindingen die aanvullend op het basisnet geboden worden op basis van vraag, zoals bijv. speciale scholierenlijnen. Dit aanvullend net bedient een klein, maar niet onbelangrijk deel van de vervoermarkt. Daar waar geen regulier openbaar vervoer rijdt maar er op sommige momenten toch behoefte is aan een vervoervoorziening, bieden wij onder regie van Publiek Vervoer een aantal aanvullende vervoersdiensten, bestaande uit buurtbussen en hubtaxi, ook worden lokale vervoersinitiatieven zoals vrijwilligersprojecten binnen Publiek Vervoer ondersteund. Deze diensten vervoeren niet veel reizigers, maar dragen wel bij aan de ontsluiting en daarmee leefbaarheid van het landelijk gebied. In algemene zin geldt dat het OV-bureau voortdurende aandacht heeft voor maatschappelijke vraagstukken met een mobiliteitscomponent. In samenspraak meezoeken naar oplossingen voor deze vraagstukken en de rol die het openbaar vervoer – al dan niet als onderdeel van meeromvattende ‘vervoerketens’ met verschillende modaliteiten – hierbij kan spelen. Lokale vervoersinitiatieven, buurtbussen en hubtaxi worden via Publiek Vervoer door het OV-bureau ondersteund.

Om spoor, HOV-bus, basisnet en aanvullend net en andere vervoervoorzieningen op elkaar te laten aansluiten zijn ketenknoppunten, de zogenaamde hubs, ingericht: plekken waarvandaan je snel, vaak en altijd met OV naar de belangrijkste bestemmingen kunt. Het zijn de kiss and ride plekken voor het OV. Er zijn er 57 verspreid over Drenthe en Groningen. Bereikbaarheid van de hubs is van essentieel belang: met het reguliere OV, met eigen vervoermiddel als de auto, fiets of lopend, en met de vraagafhankelijke hubtaxi. Vanaf de hubs kun je ook altijd weer bij het beginpunt van je reis (je voordeur) komen, ook als er geen regulier OV rijdt en ook als je niet met eigen vervoer zoals fiets of auto naar de hub reist. Daarom wordt er een vraagafhankelijke reismogelijkheid vanaf de hubs naar de voordeur geboden over een afstand van maximaal 20km: de hubtaxi. Met de hubtaxi is het ook mogelijk om niet via een hub maar een rechtstreekse deur-deur reis te maken. Verder willen we de bereikbaarheid van en naar de hubs verbeteren door het faciliteren en stimuleren van verschillende deelvervoersystemen op de hubs (deelauto's, deelfietsen, etc); dat hoeven we niet perse als OV-bureau zelf te organiseren maar we zien in ieder geval wel een rol voor het OV-bureau om te stimuleren dat er dergelijke

deelsystemen komen. Verder is het van belang om de hubs niet alleen te versterken als ketenknooppunten, maar ook daar waar relevant en mogelijk samen met de verantwoordelijke partners uitbouwen van hubs met (sociaal-maatschappelijke) voorzieningen.

Bovenstaande hiërarchie in het netwerk willen we de komende jaren verder versterken. Het sluit aan bij de wensen en behoeften van reizigers en het is vanuit financieel-economisch oogpunt toekomstvast. Daar waar groeipotentie is streven we naar reizigersgroei in het openbaar (bus)vervoer en daarmee samenhangende groei van de reizigersinkomsten. Daartoe werken aan doorlopende verbetering van zaken als 'het busproduct' en doorstroming, consistent concessiebeheer en gerichte marktwerking en promotie. Hiermee worden steeds meer OV-reizigers steeds beter bediend en dragen we bij aan stedelijke bereikbaarheid, ontsluiting landelijk gebied en verduurzaming in de zin van verruilen van automobilititeit door OV-mobilititeit. Het is onze ambitie om de aansluiting met andere vormen van vervoer (lopen, fietsen, auto, deelsystemen) verder te verbeteren, in samenwerking met eerdergenoemde partners. Dit sluit goed aan bij hetgeen geformuleerd is in de collegeprogramma's van de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen.

De derde ambitielijn, de verdere verduurzaming van het OV, is qua prioriteit van lagere orde dan de bijdrage aan de bereikbaarheid en leefbaarheid van steden en landelijk gebied. De reden daarvan is dat sinds 2020 de helft van de bussen zero emissie rijdt, en er reeds contractuele afspraken zijn over de inzet van elektrische bussen op de nu nog niet zero emissie rijdende Q-link lijnen (te weten 6, 12 en 15). Op dat moment rijden alle stadsbussen en Q-link lijnen zero emissie, en daarnaast nog eens 60 elektrische en 22-32 waterstofbussen op de streeklijnen. Met de rest van de bussen op HVO is het OV per bus volledig fossielvrij en wordt 90% CO₂ bespaard ten opzichte van 2018. Echter de HVO-bussen stoten nog wel lokaal schadelijke stoffen uit (zoals stikstof en fijn stof). De verdere instroom van zero emissie bussen bovenop hetgeen al rijdt heeft dus een beperkt klimaateffect maar wel een positief effect op lokale emissies. Daarom blijft de verdere verduurzaming van het busvervoer wel een van de ambities, mede in het licht van het landelijke bestuursakkoord zero emissie busvervoer waarin gesteld is dat in 2030 alle bussen zero emissie dienen te zijn.

Beleidsindicatoren

Voor het realiseren van de missie, visie en ambitie heeft het OV-bureau een aantal beleidsindicatoren met bijbehorende streefwaarden geformuleerd. In de hierna opgenomen infographic zijn deze beleidsindicatoren gevisualiseerd. Deze indicatoren worden later in de begroting in hoofdstuk 2 beleidsbegroting nader toegelicht.

Begroting 2021

Om te zien welke doelstellingen het OV-bureau heeft, zijn ze vertaald in zeven indicatoren met streefwaarden. Hieronder ziet u in één oogopslag wat de doelstellingen zijn ten opzichte van de vorige periode. Achtergronden en details vindt u in de tekst van de begroting.



Inwonerstevredenheid

Doel

6,5

Naast klanttevredenheid wordt ook onderzocht hoe tevreden alle inwoners van Groningen en Drenthe zijn over het OV-aanbod per bus, dus ook de (nog) niet-gebruikers. Het onderzoek vindt plaats onder een representatieve selectie van inwoners van Groningen en Drenthe.

Algemene doelstellingen

- Ontsluiting van landelijk gebied
- Bereikbaarheid van steden, instellingen en voorzieningen
- Streven naar groei reizigers en reizigers-inkomsten
- Verduurzaming van het OV-aanbod zelf
- Bijdrage aan maatschappelijke mobiliteitsvraagstukken



Gebiedsdekking

100%

In Groningen en Drenthe is een gebiedsdekkend collectief vervoersaanbod aanwezig dat voldoet aan het beleid uit de omgevingsvisies. Samenwerking met Publiek Vervoer leidt tot verbetering van voor- en natransport met de hubtaxi naar en vanaf hubs.



Klanttevredenheid

2019

Doel

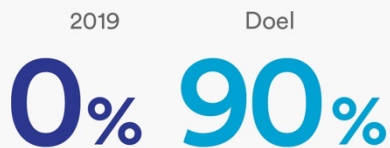
7,7

7,5

De tevredenheid van een reiziger wordt onder andere bepaald door snelheid van de reis, stiptheid, een goede overstap (betrouwbaarheid en punctualiteit), inzet van passend materieel en het vakmanschap van de chauffeur. De landelijke meting is van CROW-KpVV.



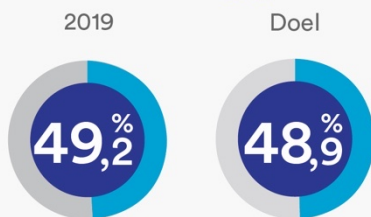
CO₂ per reizigerskilometer



Dit is de vermindering van de CO₂-uitstoot in gram per reizigerskilometer ten opzichte van 2019. In 2019 was de uitstoot 112 gram per reizigerskilometer en het doel in 2021 wordt **10,7 gram** per reizigerskilometer.



Kostendeckingsgraad



Kostendeckendheid is de verhouding tussen kosten en opbrengsten. Ontwikkelingen, zoals meer gebruik van de OV-chipkaart, kunnen het resultaat beïnvloeden. De indicator meet het resultaat ten opzichte van 2019.

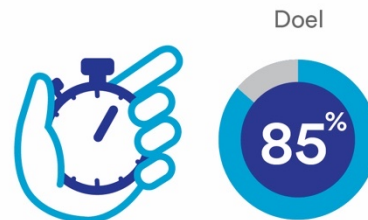


Zero emissie bussen



Het doel is om meer zero emissie bussen in te laten stromen. Dit zorgt voor lagere lokale emissies (stikstof, fijnstof) en draagt bij aan de regionale energietransitie naar duurzame opwekking en distributie. Versterkingsbussen tellen niet mee in deze indicator.

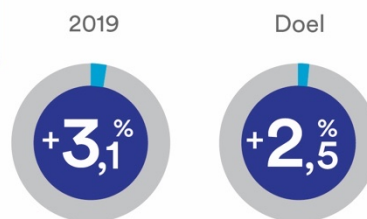
Punctualiteit



Dit is een gemiddeld percentage van punctualiteit van alle producttypen: Q-link, Qliner, basisnet, aanvullend net en hubtaxi. Er zal geen streefwaarde worden opgenomen, omdat op tijd rijden niet alleen wordt bepaald door een goede dienstregeling en goede dienstuitvoering, maar ook door moeilijk te beïnvloeden zaken als drukte op de weg, doorstromingsmaatregelen, etc.



Reizigerskilometers



Reizigersstromen ontwikkelen zich voortdurend. Door snel en adequaat in te spelen op veranderende situaties kan een goed uitgangspunt verkregen worden voor groei van het aantal reizigerskilometers. De indicator meet de groei ten opzichte van het jaar 2019.

Financiële schets

De ambitielijnen voor 2020-2023 zijn in de beleidsbegroting (zie hoofdstuk 2) uitgewerkt in concrete doelstellingen voor 2021 met daaraan gekoppeld de financiële vertaling. Helder is dat de betaalbaarheid van het bus OV onder druk staat. De kostendekkendheid voor 2021 komt uit op 48,9%. Meerjarige doorkijk laat ook zien, dat dit niet een incidenteel, maar een structureel een financieel probleem kan opleveren.

Bewust tonen wij een meerjarenraming waarin de begroting niet met gefingeerde opbrengstenstelpost kunstmatig sluitend wordt gemaakt. We willen aangeven dat de financiering voor op de middellange termijn zorgelijk is.

Ten tijde van de gunning van de nieuwe concessie was het lange termijnperspectief nog (licht) positief. Echter heeft zich nadien een negatieve ontwikkeling voorgedaan. Deze ontwikkeling en andere bijkomende ontwikkelingen maken dat de begroting 2021 en de begrotingsjaren die volgen, er gezocht moet worden naar structurele financiële oplossingen. De factoren die onze financiële positie onder druk zetten zijn met name:

- Een nieuwe korting op de studentenbijdrage (SOV-kaart). Op basis van recent landelijk onderzoek in opdracht van het Rijk, is gebleken dat minder studenten het OV gebruiken dan werd aangenomen. Door het Rijk is hierop hun studentenbijdrage aan de vervoerders (de zgn SOV-opbrengsten) vanaf 2020 naar beneden bijgesteld voor de gebieden in het streekvervoer. Voor het OV-bureau betekent dit een forse tegenvaller, doordat we voor dezelfde businzet, minder bijdrage ontvangen vanuit het Rijk.
- Naast de structurele tegenvaller door lagere studentenbijdrage (SOV-opbrengsten), pakt de in 2015 afgesproken berekeningssystematiek van de jaarlijkse partnerbijdrage de komende jaren negatiever uit dan wenselijk is. De lastenstijging (brandstof, lonen, e.d.) van het OV stijgt fors meer dan de partnerbijdrage-index stijgt. De komende jaren is de procentuele stijging van de lasten naar verwachting 3 – 3,5% en de partnerbijdrage-index zal naar verwachting conform de huidige systematiek uitkomen op 1 – 2% in absolute zin.
- Verder geldt het effect van de toenemende verkeersdruk (doorstroming), wat op diverse plekken een toename in rijtijden en daarmee kosten met zich meebrengt.

Als organisatie hebben wij in de begroting 2021 de eerste stap gezet en onze interne bedrijfsvoeringsbudgetten bezien en bijgesteld om een sluitende begroting te realiseren. Afhankelijk per budget, zijn budgetten tussen 10% tot 25% naar beneden bijgesteld. Dit betekent een forse bijsturing, die serieus impact zal gaan hebben in onze bedrijfsvoering. Verreweg het grootste deel van de begroting (ca 95%) wordt vanzelfsprekend besteed aan de exploitatie van het openbaar vervoer. Deze bedrijfsvoeringsbudgetten van het OV-bureau zelf maken in verhouding maar voor een kleine 5% deel uit van de totale begroting.

Ondanks dat het een forse financiële bijstelling betekent voor de organisatie exploitatie is het ontoereikend. Wij zullen daarom in 2020 met onze deelnemers in overleg te gaan hoe we de exploitatie van het OV na 2021 financieel kunnen houden, zonder dat dit ten koste gaat van de ambities en uitgangpunten in de Omgevingsvisies en aanverwante beleidsvisies van onze deelnemers.

Gevolgen Coronacrisis

De financiële gevolgen van de Coronacrisis zijn bij het opstellen van de begroting 2021 nog niet duidelijk. In de busconcessie Groningen Drenthe is -net als in de rest van Nederland- het aantal reizigers en daarmee de reizigersopbrengsten zeer sterk gedaald en is er een aangepaste dienstregeling gereden zolang de kabinetsmaatregelen golden (in ieder geval van medio maart tot eind april). Over de financiële effecten hiervan wordt gesproken met zowel Qbuzz als met het Rijk. Na afloop van de maatregelen wordt in kaart gebracht wat de uiteindelijke financiële consequenties geweest zijn en welke partij welk deel van de financiële gevolgen draagt.

2 BELEIDSBEGROTING

De beleidsbegroting bestaat uit het programmaplan en de paragrafen. In het programmaplan worden de doelstellingen voor het begrotingsjaar 2021 weergegeven, inclusief de bijbehorende beleidsindicatoren. Vervolgens volgen de voorgeschreven paragrafen vanuit het BBV, gevolgd door een nadere toelichting op de overhead. Het hoofdstuk eindigt met een overzicht van de samenstelling van het bestuur.

2.1 Programmaplan

Binnen het OV-bureau is er sprake van één programma, namelijk collectief personenvervoer. Om een detaillistisch beeld te kunnen geven is dit programma opgedeeld in de volgende producten (tevens zijn dit de teams in de organisatie); Ontwikkeling, Marktbewerking, Communicatie, Consessiemanagement en Bedrijfsvoering. Per product wordt ingegaan over hoe deze doelen bereikt gaan worden en wat de verwachting is wat het bereiken van deze doelen gaat kosten. Met deze producten beogen wij de algemene programmadoelstelling te realiseren. Deze programmadoelstelling is vertaald in beleidsindicatoren met bijbehorende streefwaarden voor het begrotingsjaar 2021. Eerst volgen nu de beleidsindicatoren en vervolgens de producten.

Note

In de inleiding is reeds ingegaan op de financiële meerjaren opgave van het OV-bureau. Bij de budgetten van de producten (Ontwikkeling, Marktbewerking, Communicatie, Consessiemanagement en Bedrijfsvoering), is in eerste instantie gekeken naar welke beïnvloedbare interne organisatie budgetten kunnen worden bijgesteld. Waar mogelijk is het budget gemiddeld 10% tot 20% naar beneden bijgesteld. Deze bijstelling zal pijn doen bij de keuze die we zullen gaan maken in onze uitvoering van de werkzaamheden. Onderaan elke productbeschrijving is een financiële tabel opgenomen. In een korte beschrijving wordt de hoogte van het budget of bijstelling van het budget toegelicht. De budgetten waaruit de uitvoering van de dienstregeling wordt gefinancierd (zie consessiemanagement: hoogwaardig OV, Basisnet, Aanvullend OV, Qliner315, Buslijn922, evenementen- en nachtvervoer), zijn vooralsnog geïndexeerd verhoogd om te voorkomen dat de dienstregeling moet worden verkleind. Het meerjaren perspectief toont wel aan dat indexering na 2021 niet meer mogelijk en dat met de partners moet worden gekeken hoe het openbaar (bus-)vervoer ook na 2021 financieerbaar te houden.

2.1.1 Programmadoel

Het doel van het programma collectief personenvervoer valt samen met het doel van de gemeenschappelijke regeling OV-bureau Groningen Drenthe.

Het doel is:

Het realiseren, in stand houden en verbeteren van een toekomstvast, fijnmazig en toegankelijk mobiliteitssysteem dat het landelijk gebied ontsluit en steden en instellingen bereikbaar houdt en dat betaalbaar is en blijft voor de reiziger en overhead.

Om het gestelde doel te kunnen realiseren zijn de onderstaande beleidsindicatoren gesteld. Vijf van deze indicatoren zijn reeds vertrouwde indicatoren waarover we al meerdere jaren rapporteren.

- ✓ Reizigerskilometers
- ✓ Kostendekkingsgraad totaal
- ✓ Klanttevredenheid: jaarscore KpVV totaal
- ✓ Gebiedsdekkendheid 7-24h
- ✓ Duurzaamheid: CO2 in gr/rkm (tov jaar x – 2)

Vanaf 2021 komen daar de volgende vijf bij.

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

2.2 Beleidsindicatoren

Hieronder zijn de beleidsindicatoren met de beoogde streefwaarden voor het begrotingsjaar 2021 opgenomen. Onder het overzicht worden de bestaande en nieuwe indicatoren nader toegelicht.

Indicator	Realisatie 2019	Begroting 2020	Begroting 2021
Reizigerskilometers	3,1% (t.o.v. 2017)	4% (t.o.v. 2018)	2,5% (t.o.v. 2019)
Klanttevredenheid	7,7	7,5	7,5
Gebiedsdekkendheid	100% (7-24)	100% (7-24)	100% (7-24)
CO2-uitstoot gr/rkm	112 gr/rkm	11,5 gr/rkm	10,7 gr/rkm
% en aantal ZE bussen	n.v.t.	46% 166	54% 196
Kostendekkendheid	49,2%	50%	48,9%
Punctualiteit	n.v.t.	n.v.t.	85%
Inwonertevredenheid	n.v.t.	n.v.t.	6,5

Reizigerskilometers

Onder reizigersgroei verstaan we in dit verband de procentuele groei van de aantallen reizigerskilometers. We streven naar 2,5% groei. Als referentiepunt voor de begroting 2021 is het jaar 2019 genomen; de indicator in de begroting meet de groei ten opzichte van het laatst verantwoorde jaar met de jaarrekening. Voor de langere termijn (2030) zal in de komende jaren nagegaan moeten worden of een doorgaande groei-ambitie reëel is. Dit hangt af van ontwikkelingen binnen het busvervoer (aanbod, kwaliteit, prijs, etc.) maar ook van ontwikkelingen buiten het busvervoer (doorstroming op de weg, plaats bus in verkeersnetwerk, ontwikkeling alternatieve vormen van vervoer en zelfrijdend vervoer, nieuwe spoorverbindingen, etc.).

Klanttevredenheid

Bij de klanttevredenheid gaat het om de rapportcijfers, zoals die blijken uit het jaarlijkse landelijke klanttevredenheidsonderzoek. Reizigersgroei en klanttevredenheid zijn het resultaat van een complex samenspel van vervoerders, reizigers, bestuurlijke partners en OV-bureau. Milieuaspecten en financiële middelen zijn daarbij randvoorwaardelijk. Wij handhaven de streefwaarde voor de klanttevredenheid op een gemiddeld rapportcijfer van minimaal een 7,5. Vanaf 2021 hebben we indicatoren voor bus algemeen (gehele GD-concessie), en voor de afzonderlijke productsoorten Qliner, Q-link, basisnet en aanvullend net. We streven voor ieder van deze productsoorten naar een score van eveneens minimaal een 7,5.

Inwonertevredenheid

Naast klanttevredenheid zullen we vanaf 2021 ook de inwonerstevredenheid als indicator opnemen. Anders dan klanttevredenheid willen we ook weten hoe tevreden alle inwoners van Groningen en Drenthe zijn over het OV-busaanbod. Dus ook de (nog) niet-gebruikers. Dit zullen we gaan meten door een onderzoek onder representatieve afspiegeling inwoners in Groningen en Drenthe. We streven naar een inwonerstevredenheid over het busvervoer in Groningen en Drenthe van een 6,5. Dit klinkt wellicht als een laag cijfer, maar uit diverse eerdere (landelijke) onderzoeken blijkt dat het beeld van niet-OV-reizigers over het OV negatiever is dan wat wel-OV-reizigers ervaren. Het gaat hierbij dus om perceptie.

Gebiedsdekkendheid

Een gebiedsdekkend collectief vervoeraanbod is in Groningen en Drenthe aanwezig, dat zal in 2021 ook het geval zijn. Vanaf 2018 levert het geheel van OV en Publiek Vervoer samen een gebiedsdekkend geheel van collectief vervoer op, tussen 7:00 uur en 24:00 uur.

Duurzaamheidsindicatoren

Voor wat betreft de CO₂-uitstoot per kilometer hebben we als meerjarendoelstelling meegekregen binnen de huidige GD-concessie een jaarlijkse afname van 2% te realiseren. Voor de langere termijn (2030 en verder) is de opgave (vastgelegd in landelijke afspraken) om de CO₂-uitstoot terug te brengen naar nul door na 2025 alleen maar nieuwe bussen te laten instromen die zero emissie zijn. Echter, bij aanvang van de nieuwe concessie, is door de instroom van de nieuwe zero emissie bussen en gebruik van HVO in de overige bussen de CO₂-uitstoot in 2020 direct met 90% gereduceerd (naar 11,5 g/rkm). Hiermee wordt door het OV-bureau Groningen Drenthe de landelijke doelstelling 5 jaar eerder dan afgesproken nagenoeg al gehaald. Dat wil echter niet zeggen dat er geen opgave ligt om meer zero emissie bussen in te laten stromen. Dit zorgt namelijk ten opzichte van bussen die rijden op HVO voor fors lagere lokale emissies (stikstof, fijnstof) en draagt bij aan de regionale energietransitie naar duurzame opwekking en distributie. Daarom is de indicator op het gebied van duurzaamheid uitgebreid naar aantal en percentage zero emissie bussen (naast de indicator CO₂ in gr/rkm). Voor de CO₂- uitstoot streven we naar 10,7 gr/rkm en voor wat betreft het aantal zero emissie bussen een groei van 166 in 2020 naar 196 zero emissie bussen in 2021. Deze groei wordt bereikt met de instroom van 20 Groningse waterstofbussen en 10 Drentse waterstofbussen.

Kostendekkendheid

Voor 2021 wordt in de begroting uitgegaan van 48,9% als kostendekkendheidspercentage. Dit is op basis van de begrote verhouding baten versus lasten. Dit is een lichte daling ten opzichte van de begrotingsdoelstelling voor 2020 (50%).

Veruit de belangrijkste reden voor deze lagere kostendekkendheid zijn de lagere SOV-opbrengsten (bijdragen) vanuit het Rijk. Per ingang van de nieuwe concessie (eind 2019) is de SOV-bijdrage met € 2,6 mln. verminderd (verwerkt in begroting 2020). Ten gevolge van de uitkomsten van het 3-jaarlijkse BOS-onderzoek, zal per 2020 de SOV-bijdrage tevens worden gekort met nog eens € 400.000 per jaar.

Ten aanzien van budgetten waar we als organisatie invloed op hebben met betrekking tot de kostendekkendheid, hebben we een taakstelling doorgevoerd. De budgetten van Marktbewerking en van Communicatie hebben we met 25% naar beneden bijgesteld. Door meer zelf te doen in plaats van het uitbesteden van deze werkzaamheden, proberen we deze budget ingreep niet ten koste te laten gaan van het doel van deze budgetten.

Voor de langere termijn (2020 - 2030) streven we ernaar om de kostendekkendheid te verhogen.

Punctualiteit

Tot slot wordt er vanaf 2021 gerapporteerd over de punctualiteit per producttype (Qliner, Q-link, basisnet, aanvullend net, hubtaxi). De streefwaarde hierbij is 85%. Dit percentage is gekozen omdat op tijd rijden niet alleen wordt bepaald door een goede dienstregeling en goede dienstuitvoering, maar ook door drukte op de weg, doorstromingsmaatregelen, etc. Dit zijn zaken die moeilijk te beïnvloeden zijn door het OV-bureau en met name nu in Groningen spelen (Ring Zuid). 100% op tijd is daarmee nooit te bereiken.

2.3. Ontwikkeling

Het team Ontwikkeling is verantwoordelijk voor de doorontwikkeling van het OV-product in lijn met het beleid zoals geformuleerd in de omgevingsvisies van de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen. Dit beleid is gericht op verbetering van de bereikbaarheid van de steden en ontsluiting van het landelijk gebied. Het OV-beleid sluit aan op ontwikkelingen met betrekking tot ruimtelijke ordening en komt tegemoet aan klantwensen als frequent en betrouwbaar vervoer, goede (dynamische) reisinformatie, toegankelijke haltes en schone en veilige bussen.

Strategische innovatie

Om de kwaliteit (snelheid en betrouwbaarheid) van openbaar vervoer te verbeteren en de exploitatie te optimaliseren werkt het OV-bureau samen vervoerders en met wegbeheerders aan voor reizigers optimale OV-infrastructuur. Samen met provincies werkt het OV-bureau aan de verdere uitrol en doorontwikkeling van het Hub-programma om voor de reizigers een drempelloze ketenreis te kunnen bieden.

Doelstellingen hierbij zijn:

- Optimale randvoorwaarden (helpen) creëren voorgoed en efficiënt OV-systeem met een hoog gebruik en tevreden reizigers.
- Verbinding leggen tussen investeringen in infrastructuur en de exploitatie van OV.
- Doorstroming bij file te bevorderen door op A-wegen bus op de vluchtstrook te laten rijden.
- Bijdragen aan de OV-visies van de deelnemers door te faciliteren bij het vormgeven van de 'systeemsprong' met het groeiende (H)OV-gebruik.
- Het verder uitrollen van het Hub-netwerk, het doorontwikkelen van het Hub-concept en het verder optimaliseren van bestaande voorzieningen/infra op de bestaande Hub-knooppunten.
- Intensieve samenwerking met gemeenten en andere wegbeheerders gericht op verbetering van OV-infrastructuur.
- Verdergaande verduurzaming van de busvloot in Groningen en Drenthe. Waar nog dieselbussen op HVO rijden worden plannen ontwikkeld om meer zero emissie bussen in te zetten.
- Verbinding zoeken met verduurzaming wagenparken van gemeenten en taxi.
- Bijdragen aan (strategische) afstemming grote projecten, zoals Zuidelijke Ringweg en Stationsgebied Groningen.

Ontwikkeling dienstregeling

Op basis van het openbaar vervoerbeleid in Groningen en Drenthe werkt het OV-bureau aan het verder ontwikkelen en verbeteren van de openbaar vervoerdiensten en dienstregeling. In nauw overleg met overheden en wegbeheerders worden nieuwe wijken ontsloten en bestaande bestemmings- en herkomstgebieden aangesloten op goed openbaar vervoer. Doelstellingen hierbij zijn:

- Ontwikkelen van dienstregeling 2022 waarbij extra vraag naar vervoer gefaciliteerd moet worden door doorontwikkeling HOV (Qliner en Q-link).
- Meedenken in de doorontwikkeling van Publiek Vervoer en zorgen voor een goede aansluiting tussen OV en te ontwikkelen Publiek Vervoer pilots op de Hubs.
- Vervolmaken van de het OV-netwerk conform de Omgevingsvisies van de provincies Groningen en Drenthe en de stad Groningen.

Onderzoek

Ontwikkelingen in duurzaamheid volgen elkaar snel op. Ook ontwikkelingen voor verduurzaming van het OV. Voor onderzoeken of kleine duurzaamheidspilots is er € 50.000 opgenomen. Met deze middelen willen we onderzoeken of interessante duurzame OV-ontwikkelingen ook daadwerkelijk toepasbaar zijn in Groningen-Drenthe.

Reisinformatie – NDOV

Essentieel voor een goed(werkend) OV-systeem is tijdig de juiste reisinformatie te verstrekken aan de reizigers.

De Nationale Databank OV (NDOV) is de spil in het landelijke OV informatienetwerk. Met een goede interactie tussen de vervoerder, het NDOV en het OV-bureau (namens de provincies) wordt gestreefd naar een zo betrouwbaar en actueel mogelijke reisinformatie voor de reiziger. Doelstellingen hierbij zijn:

- De Dynamische informatie (DRIS) te verbeteren in de provincies Groningen en Drenthe door een goede belangenvertegenwoordiging op basis van het leveren van datakwaliteit verbeterende inbreng.
- Vindbaarheid vraagafhankelijke diensten verbeteren door open standaard voor deze producten te ontwikkelen, in samenwerking met NDOV.
- Verzorgen van een verdere uitrol van DRIS panelen op straat, op hubs en HOV-lijnen.

Consumentenplatform

Het OV-bureau zorgt ervoor dat consumentenplatforms tijdig worden betrokken bij advisering en faciliteert de consumentenplatforms met een onafhankelijk secretaris.

Kwaliteitsimpuls

In 2018 zijn door het bestuur van het OV-bureau financiële middelen vrijgemaakt ten behoeve van het meerjarig geven van een kwaliteitsimpuls in het OV-systeem in de provincies Groningen en Drenthe. Een kwaliteitsimpuls door het verbeteren van de chauffeursvoorzieningen, aanschaf van extra DRIS-panelen ten behoeve van de Hubs, bestedingen inzake verduurzaming. De vrijgemaakte kwaliteitsimpuls middelen zijn ondergebracht in een speciaal hiervoor gevormde bestemmingsreserve van waaruit de lasten worden gedekt. Het BBV schrijft voor deze middelen wel jaarlijks via de exploitatiebegroting te verantwoorden.

Financieel

De ramingen van de lasten en baten voor het onderdeel ontwikkeling zijn als volgt:

	Begroting 2020	Prognose maart 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Lasten						
Ontwikkeling dienstregeling	50.000	50.000	25.000	25.000	26.000	26.000
Strategische innovatie	190.000	190.000	152.000	153.000	155.000	157.000
Reizigersinformatie	170.000	170.000	172.000	173.000	175.000	177.000
Onderzoek	100.000	100.000	50.000	51.000	51.000	52.000
Consumentenplatform	50.000	50.000	50.000	51.000	52.000	52.000
Kwaliteitsimpuls	950.000	950.000	500.000	300.000	266.000	-
Totaal lasten	1.510.000	1.510.000	949.000	752.000	724.000	463.000
Baten						
Ontwikkeling dienstregeling	-	-	-	-	-	-
Strategische innovatie	-	-	-	-	-	-
Reizigersinformatie	-	-	-	-	-	-
Onderzoek	-	-	-	-	-	-
Consumentenplatform	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-	-	-
Saldo	-1.510.000	-1.510.000	-949.000	-752.000	-724.000	-463.000

De budgetten Ontwikkeling dienstregeling, Strategische innovatie en Onderzoek zijn ten opzichte van de begroting 2020 naar beneden bijgesteld. Dit zal betekenen dat er minder faciliterende middelen beschikbaar zullen zijn voor het verbeteren van de dienstregeling (- € 25.000), onderzoek voor doorontwikkeling (- € 50.000) en voor genoemde strategische innovatie doelen (- € 38.000).

2.4 Marktbewerking

Het team marktbewerking richt haar inspanningen op het verhogen van opbrengsten in combinatie met toename van reizigerskilometers. Enerzijds door het aantrekken van nieuwe reizigers en anderzijds bestaande reizigers meer te laten reizen.

Marketingonderzoek

Het team marktbewerking ontwikkelt een marketingaanpak door onder andere gebruik te maken van inzichten uit de analyse van klantervaringen, klachten en suggesties, marktonderzoek, uitkomsten van het Digitaal Reizigerspanel (regionaal) en de landelijke klanttevredenheidscijfers. Met het verwerven van inzicht op basis van ov-data wordt meer specifieke marketinginformatie gegenereerd. In combinatie met een goede segmentatie van verschillende doelgroepen volgt een gerichte marktbenadering per segment. Doelstellingen daarbij zijn:

- Verhoging van de effectiviteit van de marketinginspanningen en een goede aanpak van (marketing)communicatie op basis van inzichten uit de analyse van de landelijke klanttevredenheidscijfers 2020, klantervaringen, klachtenanalyses, marketingonderzoek en onderzoeken met Digitaal Reizigerspanel (regionaal).
- Meer specifieke marketinginformatie, zoals segmentatie doelgroepen, reisgedrag, reizigersprofielen e.d., door inzet van diverse OV-data.
- Effectiever kunnen aanspreken van medewerkers van bedrijven en organisaties (via de werkgevers) op basis van data-analyse en analyses woon-werkverkeer.
- Input leveren voor het proces dienstregeling vanuit marketingperspectief en de verkregen inzichten uit marketingonderzoek.

Zakelijke markt en grootgebruik

Blijvend gestimuleerd wordt om non-profit organisaties van enige omvang zoals; onderwijsinstellingen en ziekenhuizen, maar ook profit organisaties, dat zij het OV (meer) gaan gebruiken en waar mogelijk buiten de spits te reizen. Daarnaast zullen tijdens infrastructurele werkzaamheden en in het bijzonder de aanpak Zuidelijke Ringweg Groningen medewerkers van bedrijven met een gebiedsgerichte aanpak de kans om bekend te raken met het OV en de P+R terreinen van de stad, o.a. door het uitproberen van de bus. De samenwerking met Groningen Bereikbaar is bij deze punten steeds van belang. Doelstellingen daarbij zijn:

- Forenzen verleiden gebruik te maken van het openbaar vervoer voor woon-werkverkeer.
- Tijdens de aanpak Zuidelijke Ringweg Groningen en de aanloop naar de aanpak van station Groningen medewerkers van bedrijven met een gebiedsgerichte aanpak bekend maken met het OV en de P+R terreinen van de stad. Samenwerking met Groningen Bereikbaar is hierbij belangrijk.

Tarieven en Vervoerbewijzen

Het OV-bureau stelt jaarlijks de tarieven vast van de vervoersbewijzen en streeft bij deze vaststelling naar tarieven die in verhouding staan tot de actuele kosten voor alternatieve vormen van vervoer en sluiten aan bij de huidige marktontwikkelingen. Doelstellingen daarbij zijn:

- Een bijdrage leveren aan de landelijke ontwikkeling van een nieuw laagdrempelig tariefsysteem.
- Deelnemen in de vervoerdersontwikkelingen op het gebied van nieuwe betaalwijzen en dragers van vervoerbewijzen, daarbij lettend op een goede kosten/baten afweging voor de reiziger en overheid. Denk daarbij aan betalen met barcodes, bankpas of mobiele telefoon.
- Verdere tariefintegratie met spoor en omliggende concessies bevorderen waar het kan.

Financieel

De budgetten van het product Marktbewerking zijn ten opzichte van de begroting 2020 onderverdeeld naar 3 budgetten. Voorheen vielen deze onder het budget Marktonderzoek (Marketing). Het totale budget is ten opzichte van de begroting 2020 met € 60.000 naar beneden bijgesteld. Dit is voor het OV-bureau en in het bijzonder voor het team Marktbewerking wel een lastige keuze en opgave. Het zal betekenen dat er minder

middelen beschikbaar zijn voor onderzoek en marktstimulans acties om het doel ‘opbrengsten verhogen’ te bereiken.

De ramingen van de lasten en baten voor het onderdeel marktwerking zijn als volgt:

	Begroting 2020	Prognose maart 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Lasten						
Marktonderzoek	250.000	250.000	75.000	76.000	77.000	77.000
Marktontwikkeling	-	-	95.000	96.000	97.000	98.000
Tarieven en vervoerbewijzen	-	-	20.000	21.000	21.000	22.000
Totaal lasten	250.000	250.000	190.000	193.000	195.000	197.000
Baten						
Marktwerking	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-	-	-
Saldo	-250.000	-250.000	-190.000	-193.000	-195.000	-197.000

2.5 Communicatie

Het team communicatie zorgt voor goede communicatie met en voorlichting aan (potentiële) reizigers en stakeholders van het OV-bureau en promoot het OV per bus in samenhang met ketenmobiliteit. Hierbij baseert het team zich ook op inzichten en voorstellen voor marketingcommunicatie die het team Marktwerking verkrijgt op basis van marktonderzoek, doelgroepensegmentatie en data-analyse.

Productpromotie

Door actieve promotie en gerichte campagnes raken sterke (en nieuwe) producten bekend onder potentiële reizigers. De doelgroep forenzen kent de mogelijkheden van het openbaar vervoer voor hun woon-werkverkeer en wordt overgehaald om het uit te proberen. De aanschaf en gebruik van persoonlijke OV-chipkaart, inclusief automatisch opladen, worden gestimuleerd, omdat het een makkelijke en snelle manier van betalen is, bovendien in verreweg de meeste gevallen de goedkoopste.

Het thema duurzaamheid krijgt extra aandacht. Reizigers en stakeholders worden geïnformeerd over de effecten van zero-emissie busvervoer en de bijdrage die zij kunnen leveren aan vermindering van CO₂ uitstoot, o.a. door te kiezen voor reizen met het OV. Verder ondersteunt het team communicatie de doorontwikkeling van hubs en de hubtaxi vanuit het perspectief van de (bus)reiziger. Het hubprogramma, waarin provincies samenwerken met het OV-bureau, krijgt ondersteuning van een eigen communicatiebureau.

Veel communicatie zal gebeuren via inzet van online marketing met aansluitend interactie en dialoog via social media. Inzet van social media wordt ook aangestuurd vanuit het team marktwerking en bijv. onderzoek naar segmentatie van doelgroepen. Doelstellingen zijn:

- Het busproduct is bekend onder potentiële reizigers door gerichte campagnes. De nadruk ligt op Q-link, Qliner en sterke lijnen van het basisnet.
- De bekendheid van de hubtaxi groeit en ook het gebruik van de hubs als overstappunt naar frequent openbaar vervoer.
- De aanschaf en gebruik van de persoonlijke OV-chipkaart, inclusief automatisch opladen, worden gestimuleerd met algemene en gerichte promotiecampagnes.

Voorlichting

Met actieve voorlichting worden inwoners en bezoekers geïnformeerd over mogelijkheden van het OV en de vindplaatsen daarvan. De tarieven en dienstregeling 2021 worden bekend gemaakt en zijn vindbaar bij/door potentiële en bestaande reizigers. Doelstellingen hierbij zijn:

- Tarieven en dienstregeling 2021 zijn bekend bij (bestaande) reizigers.

- Regionale voordeelkaarten om reizen na piekuren en tijdens weekenden zijn bekend onder (potentiële) reizigers.
- Inwoners en bezoekers provincies Groningen en Drenthe zijn geïnformeerd over mogelijkheden van het (regionale) OV-netwerk.

Reisinformatie - ontwikkeling

Het team ontwikkelt samen met de vervoerder goede en duidelijke reisinformatie, met inzet van o.a. een reisapp (door vervoerder) en - al dan niet digitaal – kaartmateriaal dat het lijnennetwerk inzichtelijk maakt. In de bussen wordt het dubbele beeldscherm ingezet om (reis)informatie en tips aan reizigers te communiceren. De informatie op haltvertrekstaten en Abriposters is actueel. Bij evenementen en extra businzet vindt communicatie op maat plaats. De reisinformatie over de hubtaxi is goed vindbaar en toegankelijk en wordt blijvend onder de aandacht gebracht. Doelstellingen hierbij zijn:

- Doorontwikkeling reisinformatie en (al dan niet digitaal) lijnnetwerkmateriaal.
- Toepassingen van de reisapp zijn bekend bij en worden gebruikt door (potentiële) reizigers.

Reisbeleving

Met verschillende acties en activiteiten in en om de bus worden de klantbeleving en het imago van het openbaar vervoer positief beïnvloed. Het kan gaan om muziek in de bus, creatieve ondersteuning bij acties en maatregelen op P+R's en grotere haltes om de reisomgeving en daarmee de reisbeleving positief te beïnvloeden, ook in samenwerking met het hubprogramma. Doelstellingen hierbij zijn:

- Klantbeleving positief beïnvloeden met activiteiten in en om de bus.
- Nieuwe reizigers een positieve bus ervaring geven door (extra) inzet bussen bij evenementenvervoer.
- De haltes en halteomgeving zo inrichten dat de reizigers er een positieve beleving bij hebben.

Financieel

De ramingen van de lasten en baten voor het onderdeel communicatie zijn als volgt:

	Begroting 2020	Prognose maart 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Lasten						
Productpromotie	700.000	700.000	150.000	152.000	153.000	155.000
Voorlichting	-	-	145.000	146.000	148.000	149.000
Reisinformatie	-	-	80.000	81.000	82.000	82.000
Reisbeleving	-	-	125.000	126.000	128.000	129.000
Corporate communicatie	-	-	20.000	20.000	20.000	21.000
Totaal lasten	700.000	700.000	520.000	525.000	530.000	536.000
Baten						
Communicatie	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-	-	-
Saldo	-700.000	-700.000	-520.000	-525.000	-530.000	-536.000

De communicatie budgetten zijn in totaal met € 180.000 bijgesteld ten opzichte van de begroting 2020. Voor het team communicatie betekent dit een ander manier van werken. Waar voorheen veel werkzaamheden werden uitbesteedt aan derden, zullen deze werkzaamheden nu worden uitgevoerd door interne medewerkers. Om deze transitie te kunnen maken wordt het team communicatie in de loop van 2020 met tweetal medewerkers versterkt.

2.6 Concessiemanagement

Het team concessiemanagement is verantwoordelijk voor onder andere het concessiebeheer van de GD-concessie, het contractbeheer van het vraagafhankelijk vervoer (hubtaxi) en buurtbussen via Publiek Vervoer, het contractbeheer van reisinformatiesystemen, vastgoedbeheer en de ov-data van de concessie.

Concessiebeheer GD-concessie

In de huidige GD-concessie wordt door het OV-bureau op continue basis systematisch de kwaliteit van de dienstverlening van de vervoerder getoetst aan de concessieafspraken. Daarvoor heeft het OV-bureau een werkwijze ontwikkeld waarbij de vervoerder frequent (continu tot maandelijks) en op proactieve wijze verantwoording aflegt aan het OV-bureau over zijn gehaalde en niet gehaalde prestatieafspraken met betrekking tot de concessievoorwaarden. Het OV-bureau kijkt naast dit verantwoordingproces van de vervoerder, zelf mee in de eigen informatiesystemen (met data uit verschillende bronnen, o.a. van de vervoerder) en toetst daarbij of de vervoerder voldoet aan de gestelde prestatieafspraken. Zo nodig worden in samenspraak met de vervoerder maatregelen afgesproken om de kwaliteit van de dienstverlening verder te verbeteren. Doelstelling voor het beheer van de GD-concessie 2020 is om de uitvoeringskwaliteit continue te monitoren op o.a.:

- punctualiteit;
- bus aansluitingen;
- rituitval en ritverzuim;
- klachtenmanagement;

Contractbeheer vraagafhankelijk vervoer

Het beheer van het vraagafhankelijk vervoer (hubtaxi) en buurtbussen wordt uitgevoerd door Publiek Vervoer (zie ook paragraaf 2.2.4 verbonden partijen). Publiek Vervoer voert deze taak namens het OV-bureau uit. De regievoering en de beleidsontwikkeling ligt bij het OV-bureau.

Uitgangspunt van Publiek Vervoer is onder andere de doorontwikkeling van de verschillende vervoersproducten in samenhang vorm te geven. Het vervoer wordt beheerd door de beheer organisatie van Publiek Vervoer die in opdracht van de 33 partijen (alle gemeenten in Groningen en Drenthe) werkt. Als deelnemer in Publiek Vervoer is het OV-bureau vertegenwoordigd in het bestuur van Publiek Vervoer.

Datacare

Zowel voor de uitvoering van het concessiemanagement en het contractbeheer van het vraagafhankelijk vervoer is kwalitatief hoogwaardige data van essentieel belang. Een goed beheer van de OV-data is cruciaal voor het goed kunnen functioneren van het OV-bureau. In de periode van eind 2019 - begin 2020 is hiervoor een nieuwe OV-database en een op de concessievoorwaarden toegesneden OV-dashboard ontwikkeld die actueel inzicht biedt in de OV prestaties van de vervoerder. Waar mogelijk (binnen de juridische- en marktmogelijkheden) wordt deze OV data opengesteld aan iedereen die hierin is geïnteresseerd (het opendata concept). De zorg voor deze OV data, database en dashboard is vervat in onze 'datacare'. Hiermee wordt het volgende nagestreefd:

- Bewaken inkomende informatiestromen en –bronnen van vervoerders en landelijke databronnen.
- Zorgdragen voor en waarborgen van de validiteit, betrouwbaarheid en kwaliteit van de OV-data.
- Het beschikbaar stellen (binnen de juridische- en marktmogelijkheden) van data aan iedereen die hierin geïnteresseerd is (het opendata concept).

Reisinformatie - beheer

Het beheer van reisinformatie is van belang om de reizigers te kunnen voorzien van actuele reisinformatie. Binnen het OV-bureau wordt er proactief beheer uitgevoerd om de kwaliteit van de dynamische reisinformatie te waarborgen. Op deze manier wordt onzekerheid over de reistijden zo veel mogelijk gereduceerd bij de reizigers. Informatievoorziening gebeurt zowel bij de halte als (vlak) voor vertrek via reisplanners, apps, websites en DRIS-panelen. Het OV-bureau ziet er niet alleen op toe dat deze dynamische reizigersinformatie volledig, tijdig en juist als open data wordt aangeleverd bij de NDOV-loketten, maar ook dat deze informatie op een juiste

wijze wordt getoond op de DRIS-panelen in de regio. Deze data wordt overigens door NDOV/DOVA (zie ook paragraaf 2.2.4 verbonden partijen) verzameld en beschikbaar gesteld voor overige partijen (zoals 9292, via apps en DRIS-panelen). Daarnaast stuurt het OV-bureau de contractant (SPIE) aan die zorg draagt voor het beheer en onderhoud van de DRIS-panelen zelf.

Overige aandachtspunten voor het jaar 2020 zijn:

- Het verder toepassen van de mogelijkheden die actuele reisinformatie biedt waarbij de prioriteit ligt bij actuele informatie bij verstoringen van de dienstregeling (omleidingen, uitval en onvoorziene verstoringen).
- Speciale aandacht voor reisinformatie op de hubs en Publiek Vervoer. Verbeteren van de mogelijkheden om de reisinformatie van deze vervoersmogelijkheden aan reizigers aan te bieden via de reisplanner.
- Het verbeteren en uitbreiden van de reisinformatie op de hubs in de regio Groningen Drenthe.

Vastgoedbeheer

De busremises in Groningen en Emmen zijn eigendom van het OV-bureau en hierdoor is het OV-bureau eveneens verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van deze locaties. Het beheer en onderhoud wordt uitgevoerd door de afdeling facilitair van de provincie Groningen. Deze externe partij bezit voldoende expertise om invulling te geven aan haar taak. Hier ligt een meerjarenonderhoudsplan aan ten grondslag. De regievoering ligt bij het OV-bureau. In de GD-concessie 2020 is vastgelegd dat de vervoerder gebruik moet maken van de beide busremises en hiervoor een marktconforme huurvergoeding betaald aan het OV-bureau. Zie hiervoor ook paragraaf 2.2.3 Onderhoud kapitaalgoederen.

Sociale veiligheid

Sinds 2020 ligt de verantwoordelijkheid voor de controle op de geldigheid van de vervoerbewijzen bij de vervoerder. De vervoerder schakelt hiervoor professionele en daartoe bevoegde partijen in dan wel geeft via eigen bevoegd personeel invulling aan deze taak. Het OV-bureau blijft verantwoordelijk voor de beleidsontwikkeling en uitvoering sociale veiligheid waarbij frequent overleg wordt gevoerd met de vervoerder over dit onderwerp. Een aandachtspunt hierbij is en blijft o.a. de veiligheid van reizigers en chauffeurs op lijn 73 (Ter Apel). Inzake het beheer van de sociale veiligheid wordt het volgende nagestreefd:

- Uitvoering geven aan het Sociaal Veiligheidsplan 2021 - 2025.
- Het behouden van het door reizigers gegeven rapportcijfer van 8,0 voor het gevoel van veiligheid.
- Het percentage zwart- en grijsrijden behouden op maximaal 1% (effectieve controle op en preventie van zwart- en grijsrijden).

Financieel

Met de ingang van de nieuwe concessie, eind 2019, is het budget onderverdeeld in Hoogwaardig OV, Basisnet, Aanvullend OV, Qliner 315, Buslijn 922, en het Evenementen en nachtvervoer. Om praktische redenen is het budget Hoogwaardig OV gebruikt als bundeling van de voormalige budget 'GD concessie' (begroting 2020 en eerder). In de kolom prognose 2020, is voor de vergelijking het budget onderverdeeld naar de opzet zoals we die vanaf de begroting 2021 hanteren.

Zoals in de managementsamenvatting in de alinea over de financiële schets is aangegeven, staat de meerjaren financiering voor het openbaar busvervoer onder druk. Zo dalen de SOV-opbrengsten (bijdrage vanuit het Rijk voor het studenten OV). Deze daling komt door het ingaan van afspraken (ingang per nieuwe concessie) over verdeelsleutels die landelijk zijn vastgesteld (minus € 2,3 miljoen), maar ook door nieuwe regelgeving omtrent opleggen en innen van boetes aan studenten die onterecht hun SOV-kaart nog in hun bezit hebben (minus € 0,3 miljoen). Een recente tegenvallen is, dat op basis van de uitkomsten (eind 2019) van het heronderzoek van de hoogte van de verdeelsleutels, het zogenaamde BOS-onderzoek, de SOV bijdrage nog eens extra gekort met € 0,4 miljoen. Dit onderzoek vindt driejaarlijks plaats en de uitkomst van het 2019 onderzoek heeft betrekking op de vaststelling van de verdeling van de SOV-opbrengsten voor 2020, 2021 en 2022.

Om een sluitende begroting voor 2021 te realiseren, zijn aan de uitvoering van het openbaar busvervoer gerelateerde budgetten (Hoogwaardig OV, Basisnet, Aanvullend OV, Qliner 315, Buslijn 922, en het Evenementen en nachtvervoer) alleen verhoogd met de jaarlijkse begroting indexatie van 3,5% om het stijgende

kostenniveau op te vangen. In feite betekent dit een status quo aan middelen voor de dienstregeling. Hierbij gaan we uit dat de LBI index (kosten voor lonen ed) in 2021 zal stijgen met een gelijk percentage. Met deze indexatie houden we de omvang van de huidige dienstregeling op het bestaande niveau. Een uitbreiding van de dienstregeling, zoals we de afgelopen jaren hebben gedaan is niet sluitend te krijgen. Indien dit gewenst is, om op deze wijze volledig invulling te blijven geven aan de omgevingsvisies, zullen additionele middelen benodigd zijn.

Het Hubtaxi budget is met € 300.000 aan lasten en € 112.000 aan baten reëel begroot. Hierbij gaan we uit van de huidige regels en tarieven, en een toename in het gebruik t.g.v. grotere bekendheid (via campagnes en betere reisinformatie in 2020/2021) van ruim 15% (bovenop indexatie). Bij een nog grotere toename in het gebruik dan wel een aanpassing van het reizigerstarief waardoor de kostendekking van de hubtaxi verder daalt, zal in overleg met de partners naar additionele middelen gezocht moeten worden.

De ramingen van de lasten en baten voor het onderdeel concessie management zijn als volgt:

	Begroting 2020	Prognose maart 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Lasten						
Beheer algemeen en audits	227.000	227.000	175.000	175.000	175.000	175.000
Hoogwaardig OV	111.219.000	49.891.000	51.637.000	53.447.000	55.346.000	57.288.000
Basisnet	0	26.094.000	27.007.000	27.953.000	28.931.000	29.944.000
Aanvullend OV	0	31.834.000	32.948.000	34.101.000	35.295.000	36.531.000
Q liner 315	530.000	530.000	549.000	568.000	588.000	608.000
Buslijn 922	18.000	28.000	28.000	28.000	28.000	28.000
Evenementen- en nachtvervoer	517.000	515.000	533.000	552.000	571.000	591.000
Versterkingen	0	2.109.000	2.110.000	2.110.000	2.110.000	2.110.000
Dienstregelingmutaties	300.000	300.000	200.000	200.000	200.000	200.000
Publiek Vervoer - lokale vervoersinitiatieven	1.058.000	1.090.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Publiek Vervoer - Hubtaxi	750.000	287.000	300.000	308.000	319.000	329.000
Sociale veiligheid	600.000	600.000	621.000	627.000	633.000	640.000
Bijdrage haltes aan gemeenten	0	70.000	35.000	35.000	35.000	35.000
Onderhoud stallingen	234.000	234.000	236.000	238.000	241.000	243.000
Afschrijvingskosten stallingen	145.000	130.000	130.000	130.000	130.000	130.000
Transitie waterstofbussen	0	0	2.302.000	1.402.000	1.402.000	1.402.000
Totaal lasten	115.598.000	113.940.000	119.811.000	122.874.000	127.004.000	131.255.000
Baten						
Hoogwaardig OV	32.752.000	31.754.000	32.885.000	34.041.000	35.418.000	36.783.000
Basisnet	13.366.000	13.149.000	13.649.000	14.129.000	14.700.000	15.267.000
Aanvullend OV	10.788.000	10.627.000	11.016.000	11.403.000	11.865.000	12.322.000
Evenementen- en nachtvervoer	517.000	515.000	533.000	552.000	571.000	591.000
Publiek Vervoer - Hubtaxi	300.000	108.000	112.000	115.000	119.000	124.000
Sociale veiligheid	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
Vastgoedbeheer - stallingen	556.000	556.000	556.000	556.000	556.000	556.000
Totaal baten	58.304.000	56.734.000	58.777.000	60.822.000	63.255.000	65.669.000
Saldo	-57.294.000	-57.206.000	-61.034.000	-62.052.000	-63.749.000	-65.586.000

2.7 Bedrijfsvoering

De bedrijfsvoering is tweeledig. Het is een team die de organisatie faciliteert in de bedrijfsvoeringstaken. Daarnaast kan het gezien worden als waarden waar de organisatie als geheel voor staat en met welke formatieve omvang zij dit bewerkstelligt.

Bedrijfsvoering

Om de teams Ontwikkeling, Concessiemanagement en Marktbewerking met hun primaire taakuitvoering en de uitvoerende teams Communicatie en het Secretariaat te faciliteren in hun werkzaamheden, ondersteunt het team bedrijfsvoering hen met de zgn. PIOFAH taken. Kern taken van het team bedrijfsvoering zijn het verzorgen van het financiële proces met de begrotingscyclus, de financiële administratie, de salaris- personeelsadministratie (via provincie Drenthe) een adequate ondersteuning bij juridische aangelegenheden en ondersteuning met hedendaagse IT faciliteiten.

- Een degelijke uitvoering van het financiële proces (begrotingscyclus, de financiële administratie op basis van de BBV wet- en regelgeving).
- Het opereren binnen de gestelde randvoorwaarden en kwaliteitskaders (juridisch/WGR, integriteit, AVG).
- Faciliteren in de politiek-bestuurlijke processen van het algemeen- en dagelijks bestuur.
- Het bieden van hedendaagse hoogwaardige IT faciliteiten
- Zorgvuldig werkgeverschap, waarbij ook aandacht is voor .elementen van overheidsdoelstellingen op het gebied van arbeidsparticipatie, opleiden en afstudeer-/stageplaatsen.

Financieel

De bedrijfsvoeringsbudgetten bestaan uit een budget voor ICT voorzieningen en een deel van de lonen en salarissen die te relateren zijn aan de beleidsuitvoering. Conform de BBV richtlijn zijn de andere budgetten, zoals huisvestingskosten, kantoorkosten en advieskosten en de lonen en salarissen gerelateerd aan overhead, opgenomen bij het paragraaf Overhead (verderop in dit hoofdstuk). Voorheen maakten deze budgetten deel uit van het product Bedrijfsvoering.

De ramingen van de lasten en baten voor het onderdeel bedrijfsvoering zijn als volgt:

	Begroting 2020	Prognose maart 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Lasten						
ICT	200.000	200.000	150.000	152.000	153.000	155.000
Lonen en salarissen	1.050.000	1.050.000	1.600.000	1.648.000	1.697.000	1.748.000
Huisvestingskosten	-	-	-	-	-	-
Kantoorkosten	-	-	-	-	-	-
Advieskosten	-	-	-	-	-	-
Bijdrage NDOV/ DOVA	300.000	300.000	303.000	306.000	309.000	312.000
Bijdrage Publiek Vervoer	125.000	125.000	126.000	128.000	129.000	130.000
Totaal lasten	1.675.000	1.675.000	2.179.000	2.233.000	2.288.000	2.345.000
Baten						
ICT	-	-	-	-	-	-
Lonen en salarissen	812.000	812.000	840.000	870.000	900.000	909.000
Huisvestingskosten	-	-	-	-	-	-
Kantoorkosten	-	-	-	-	-	-
Advieskosten	-	-	-	-	-	-
Bijdrage NDOV/ DOVA	-	-	-	-	-	-
Bijdrage Publiek Vervoer	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	812.000	812.000	840.000	870.000	900.000	909.000
Saldo	-863.000	-863.000	-1.339.000	-1.363.000	-1.388.000	-1.436.000

Het budget ICT is teruggebracht met € 50.000 naar beneden bijgesteld ten opzichte van de begroting 2020. Momenteel zijn de ICT investeringen op pijl en bestaat een groot deel van dit budget uit licentiekosten voor de diverse applicaties waarmee we onze organisatie faciliteren bij de uitvoering van onze werkzaamheden. Het budget lonen en salarissen is verhoogd naar € 1.600.000. Deze verhoging is volledig te relateren aan het zichtbaar maken van de indaling van de structurele inhuur van primaire beleidswerkzaamheden en formatiegroei die vanaf het najaar 2019 heeft plaatsgevonden in het kader van ‘meer zelf, minder door derden’. De dekking hiervoor is structureel vanaf de begroting 2020 verwerkt in de exploitatie; verschuiving inhuurkosten van Marketing naar dit budget, bezuiniging op het budget advieskosten (zie Overhead) en andere kleinere budgettaire ingrepen.

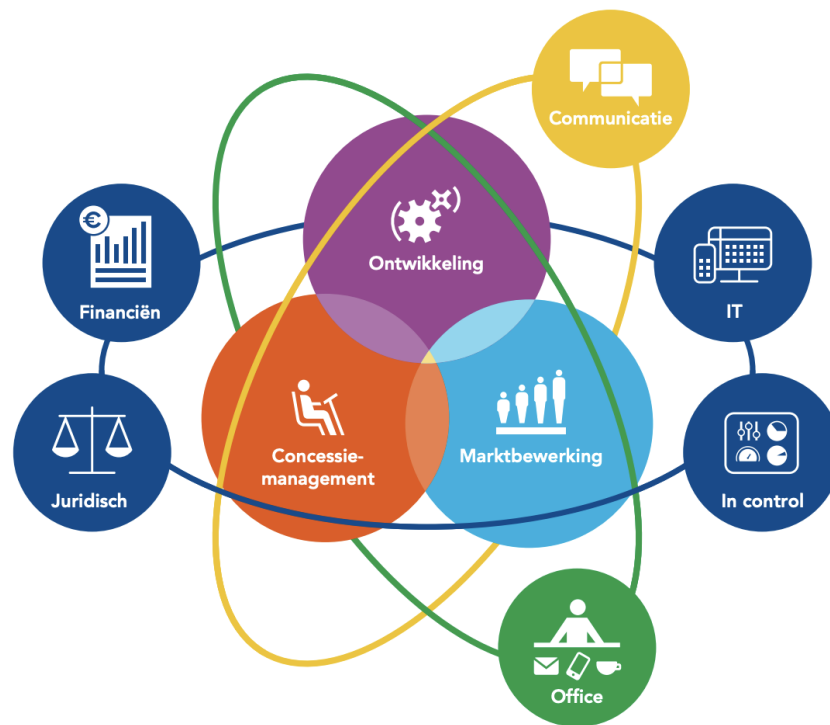
Organisatie waarden

Gerelateerd aan de bedrijfsvoering zijn ook de onderstaande punten waar het OV-bureau ook in 2021 weer als geheel voor staat. Daarbij staat voorop dat OV-bureau (bestuur en ambtelijke dienst) streeft naar een niveau van werken en presteren die door haar deelnemers, burgers, klanten, partnerorganisaties in het gebied en collega-organisaties (andere ‘OV-autoriteiten’) wordt erkend en herkend als zeer vertrouwd, verbindend en vooruitstrevend. Dit doet het OV-bureau onder meer door;

- Heldere, met de gebiedspartners gedeelde, vervoerkundige hoofdlijnenvisie op de doorontwikkeling van het Openbaar Vervoer in het gebied, doorwerkend in een afgestemd meerjarenperspectief. Uitvoering vindt plaats in een zodanige mix van opdrachtgeverschap en partnership met de concessiehouders dat deze optimaal en geïnspireerd hun taken vormgeven en uitvoeren (“inlevende zakelijkheid”).
- Het voortdurend leggen van relevante verbindingen in de regio, naar andere regio’s en (inter-)nationaal.
- Samenhang binnen het OV-bureau en doordachte, op voldoende feiten gebaseerde besluiten en voorstellen (inhoud, bestuurlijk, financieel, juridisch).
- Professionele organisatie, met professionele en verbindende medewerkers, die in- en extern goede samenwerking weten te bereiken op belangrijke maatschappelijke thema’s als verduurzaming, stedelijke ontwikkeling en krimp in delen van het gebied.

Organisatiestructuur

Het onderstaande samenhangend stelstel van teams bevat de formele organisatiestructuur van het OV-bureau. In de kern zijn de teams gepositioneerd die voor de primaire taakuitvoering staan; Ontwikkeling, Marktwerking en Concessiemanagement. Deze teams ontwikkelen de dienstregeling, het OV-product, zij analyseren en bewerken de markt en managen (aansturen & beheren) de concessie-afspraken. Om deze teams ‘circuleren’ de uitvoerende teams. Deze teams ondersteunen de primaire taak, door de organisatie en haar stakeholders te voorzien van (sturings-)informatie, randvoorwaardelijkheden en communicatie over het OV-product.



Organisatie formatie

In de onderstaande tabel is de organisatie formatie opgenomen. In verband met de toepassing van de BBV wet- en regelgeving is daarbij de formatie opgesplitst in bedrijfsvoering formatie en overhead formatie.

De formatie over 2021 is als volgt verdeeld over de verschillende organisatieonderdelen van het OV-bureau (en is in omvang ongewijzigd ten opzichte van 2020):

Formatie	Omvang in fte's		
	Bedrijfsvoering	Overhead	Totaal
Directeur	-	1,00	1,00
Ontwikkeling	5,57	1,00	6,57
Marktwerking	3,96	0,30	4,26
Communicatie	2,62	0,73	3,35
Concessiemanagement	4,69	1,20	5,89
FCJ	-	4,27	4,27
Secretariaat en HRondersteuning	-	1,87	1,87
Totaal	16,84	10,37	27,21

2.8 Financiering

De financiering binnen het OV-bureau omvat het doel om een financieel gezonde organisatie te zijn. Dit blijkt uit repressief toezicht door de toezichthouder en het ontvangen van een goedkeurende controleverklaringen van de accountant, eveneens op het gebied van rechtmatigheid. Onder het onderdeel financiering bestaat uit de financierings- en dekkingsmiddelen. Hier vallen ook de onttrekkingen uit en stortingen in reserves onder.

Doelstellingen

- Weerstandsvermogen op peil: € 4,75 miljoen
- Kostendekkendheid van het evenementen- en nachtvervoer
- Voldoen aan eisen verantwoording subsidieverstrekkingen en BBV
- Voldoen aan informatieplicht aan derden (CBS)
- Reizigersopbrengsten monitoren en zo nodig bijsturen
- Ontwikkelingen Studenten OV-kaart monitoren, en hierop tijdig anticiperen

Financieel

De ramingen van de lasten en baten voor het onderdeel financiering zijn als volgt:

Bedragen x €	Begroting 2020	Prognose maart 2020	Begroting 2021	Raming 2022	Raming 2023	Raming 2024
Provincie Groningen	40.091.607	40.091.607	40.560.216	41.320.333	42.408.799	43.643.342
Provincie Drenthe	21.935.117	21.935.117	22.191.505	22.607.384	23.202.911	23.878.360
Subsidie Europese projecten JIVE 2	-	-	600.000	300.000	300.000	300.000
Subsidie ministerie Infrastructuur en Waterstaat	-	-	300.000	150.000	150.000	150.000
Bijdrage provincie Groningen	-	-	600.000	300.000	300.000	300.000
Bijdrage provincie Drenthe	-	-	300.000	150.000	150.000	150.000
Totalen	62.026.724	62.026.724	64.551.721	64.827.717	66.511.710	68.421.702

Verder bestaan de baten onder andere uit de bijdragen voor de exploitatie, welke worden betaald door de deelnemers. De uitsplitsing hiervan is als volgt:

Bedragen x €	Begroting 2020	Prognose maart 2020	Begroting 2021	Raming 2022	Raming 2023	Raming 2024
Provincie Groningen	345.600	345.600	345.600	345.600	345.600	345.600
Provincie Drenthe	247.550	247.550	247.550	247.550	247.550	247.550
Gemeente Groningen	164.950	164.950	164.950	164.950	164.950	164.950
Totalen	758.100	758.100	758.100	758.100	758.100	758.100

Reserves

De ramingen van de onttrekkingen aan en stortingen in de reserves zijn als volgt:

	Begroting 2020	Prognose maart 2020	Begroting 2021	Raming 2022	Raming 2023	Raming 2024
Onttrekkingen						
Algemene reserve	2.500.000	2.500.000				
Bestemmingsreserve kwaliteitsimpuls	950.000	950.000	500.000	300.000	266.000	-
Bestemmingsreserve kapitaallasten remise Emmen	48.000	33.000	33.000	33.000	33.000	33.000
Bestemmingsreserve duurzaamheid			250.000	250.000	250.000	250.000
Totaal onttrekkingen	3.498.000	3.483.000	783.000	583.000	549.000	283.000
Stortingen						
Algemene reserve		585.000				
Bestemmingsreserve kwaliteitsimpuls						
Bestemmingsreserve duurzaamheid	2.500.000	2.500.000				
Totaal stortingen	2.500.000	3.085.000	-	-	-	-
Saldo	-998.000	-398.000	-783.000	-583.000	-549.000	-283.000

2.9 Paragrafen

Conform 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. Voor het OV-bureau zijn de volgende paragrafen van belang in 2021: weerstandsvermogen en risicobeheersing, onderhoud kapitaalgoederen, financiering en verbonden partijen. Voor het onderwerp bedrijfsvoering wordt verwezen naar paragraaf 2.1.7 bedrijfsvoering.

2.9.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Op 9 april 2019 heeft het algemeen bestuur de notitie Risicomanagement en weerstandsvermogen 2018-2022 vastgesteld. Het risicomanagement van het OV-bureau omvat de volgende elementen, die in hun samenhang worden toegepast (de risicomanagement-systematiek van het OV-bureau Groningen Drenthe):

- Conservatief begroten.
- Werken met een prognosemodel, op basis waarvan financiële mee- en tegenvallers tijdig gerapporteerd worden 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.
- Periodiek (begroting, jaarrekening, 1e en 2de tussenrapportage) actualiseren en beoordelen 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.
- Werken met een rekeningcourantfaciliteit om eventuele liquiditeitsvraagstukken als gevolg van optredende risico's op te lossen.

De beschikbare weerstandscapaciteit bedraagt na vaststelling van de jaarrekening 2019 en de bestemming van het resultaat een saldo van € 9.738.000. Hiermee is de weerstandscapaciteit ruim hoger dan de ondergrens van € 4.750.000. Het perspectief voor de jaren 2022 tot en met 2024 is een dalende weerstandscapaciteit door de verwachte negatieve exploitatiesaldi.

Het verwachte verloop van het weerstandsvermogen over de jaren 2021 tot en met 2025 is, voor en na bestemming van het resultaat:

Jaar	Weerstandsvermogen voor resultaatbestemming	Weerstandsvermogen na resultaatbestemming
Realisatie 2019	13.621.225	9.738.225
Prognose 2020	9.738.225	10.977.450
Raming 2021	10.977.540	10.999.493
Raming 2022	10.999.493	10.209.493
Raming 2023	10.209.493	9.328.493
Raming 2024	9.328.493	8.425.493

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 het volgende totaaloverzicht van risico's en benodigde weerstandsvermogen:

Risico	Kans op voordoen	Mogelijk gevolg	Vereiste bedrag in het weerstandsvermogen
Tarievenbeleid	25%	675.000	168.750
Gevolgen grote infrastructurele werken	90%	1.500.000	1.350.000

Nalatig haltebeheer	5%	40.000	0, begrotingsflexibiliteit
Projecten	25%	262.000	65.500
Leveringsproblemen waterstof	15%	500.000	75.000
Tussentijdse beëindiging concessie	5%	4.500.000	225.000
Indexering	15%	375.000	0, begrotingsflexibiliteit
Gevolgen SOV contract	25%	1.875.000	468.750
Nieuwe verdeling SOV	25%	3.000.000	750.000
Nieuwe betaalsystemen	25%	940.000	235.000
Open einde regeling hubtaxi	25%	200.000	50.000
Verhouding tussen bonussen en boetes	15%	75.000	0, begrotingsflexibiliteit
Realisatie van landelijke en regionale reizigersopbrengsten	25%	200.000	50.000
Versterkingen vervoerders	25%	200.000	50.000
Boven reguliere inzet OV-stewards	15%	75.000	0, begrotingsflexibiliteit
Niet kostendekkend evenementenvervoer	5%	50.000	0, begrotingsflexibiliteit
Juridische risico's mbt contracten	25%	2.250.000	562.500
Werkdruk en afhankelijkheid	15%	75.000	0, begrotingsflexibiliteit
Bijdragen provincies	15%	4.800.000	720.000
		Totaal	4.770.500
		afgerond	4.750.000

In de notitie Risicomanagement en weerstandsvermogen 2018-2022 zijn deze risico's nader beschreven en gekwantificeerd. Van deze geïnventariseerde risico's is beoordeeld hoe groot de kans van optreden is en wat de gevolgen in financiële zin zijn. Op basis hiervan is de verwachtingswaarde van de risico's berekend om zodoende het bedrag aan benodigde weerstandscapaciteit te kunnen bepalen. Bij de bepaling van dit bedrag is er van uitgegaan dat de weerstandscapaciteit nodig is voor de korte termijn omdat het implementeren van dekkingsmaatregelen, veelal aanpassing van de dienstregeling, een minimale doorlooptijd heeft van driekwart jaar. Op deze wijze is de minimaal vereiste weerstandscapaciteit berekend op een bedrag van € 4,75 miljoen, waarbij de begroting van 2018 als peildatum is gebruikt.

Kengetallen

In de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing dient een basisset van financiële kengetallen te worden opgenomen. De invoering van 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 hebben wij hierna weergegeven voor de jaren 2019 (jaarrekening), 2020 en 2021 (begroting) en de jaren 2022 tot en met 2025 (meerjarenraming).

Kengetallen	Realisatie 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Raming 2022	Raming 2023	Raming 2024
Netto schuldquote	-7%	-5%	-7%	-6%	-5%	-4%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-7%	-6%	-7%	-6%	-5%	-4%
Solvabiliteitsratio	56%	81%	55%	54%	51%	50%
Structurele exploitatieruimte	-1%	0%	0%	0%	-1%	-1%

De netto schuldquote en de netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen zijn negatief. Reden hiervoor is dat de schulden ten opzichte van de vlottende activa relatief laag zijn en dat er geen verstrekte leningen bij het OV-bureau aanwezig zijn. In dit geval zijn de vlottende activa hoger dan de schulden en dit levert een negatief kengetal op. Verwachting is dat deze kengetallen tot en met 2023 ongeveer gelijk blijven. Een solvabiliteit van boven de 50% betekent dat het OV-bureau beschikt over een hoger eigen vermogen in verhouding tot het vreemde vermogen. Dit daalt de komende jaren naar een 1:1 verhouding. De betekenis van het kengetal structurele exploitatieruimte is beperkt en is sterk afhankelijk van het exploitatiesaldo.

2.9.2 Financiering

In de paragraaf financiering worden de beleidsvoornemens ten aanzien van het risicobeheer van de financiering portefeuille weer gegeven.

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). Ook voor 2021 wordt er een drempel voor het verplicht aanhouden van tijdelijk overtollige middelen van ruim € 0,8 miljoen. Deze ruimte wordt gebruikt om door middel van spaarrekeningen een hoger rendement te genereren dan bij schatkistbankieren. Echter zijn de huidige rentes van een dusdanig laag niveau, dat het lastig is om dit voordeel te kunnen behalen.

Financieringsplanning en limieten

In 2012 is de vermogensbeheerovereenkomst met de provincie Groningen aangepast naar aanleiding van de vaststelling van de notitie Risicomanagement en weerstandsvermogen, waarmee kortlopend krediet kan worden opgenomen, indien de liquiditeitssituatie van het OV-bureau daartoe aanleiding geeft.

De 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 zal geen gebruik meer gemaakt worden. De mogelijkheid tot het opnemen van kortlopend krediet blijft bestaan.

Voor de beheersing van risico's met betrekking tot aangegane geldleningen zijn de kasgeldlimiet en de renterisiconorm 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 € 2,5 miljoen. Ultimo 2019 is er geen sprake van geleend geld. 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 € 20 miljoen. Aangezien bij het OV-bureau de vaste schuld bestaat uit een garantiesom van 1 miljoen, waarop tot aan het einde van de GD-concessie niet wordt afgelost, is de toepassing van de renterisiconorm is daarom niet relevant. Interne rentetoerekening vindt niet plaats binnen het OV-bureau.

Benchmark uitgezette gelden

Sinds 2014 is het verplicht schatkistbankieren ingevoerd. De ervaring hiermee in de afgelopen drie jaar is, dat de door het Rijk vergoede rente extreem laag tot nihil is. Tevens valt door het verplichte karakter ervan het rendement op uitgezette gelden vrijwel niet te beïnvloeden. Alleen de vrije ruimte van circa € 0,8 miljoen hoeft niet verplicht behoeft te worden uitgezet bij het Rijk in het kader van schatkistbankieren. Door een arrangement met de huisbank is geregeld dat de vrij ruimte wordt benut door de tijdelijk overtollige middelen vanaf 2015 ter grootte van € 0,85 miljoen worden aangehouden op een spaarrekening. Door de lage rentestand zijn echter de renteopbrengsten van deze spaarrekening gering. Om deze redenen achten wij het niet langer zinvol om een benchmark voor uitgezette gelden te hanteren.

2.9.3 Onderhoud kapitaalgoederen

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

Sinds het boekjaar 2015 beschikt het OV-bureau over een remise in Groningen (aan de Peizerweg) en in 2019 is een remise gebouwd en in gebruik genomen aan de Tweede Bokslootweg in Emmen. In deze remises worden 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. Het OV-bureau is verantwoordelijk voor het onderhoud van de panden.

De remises zijn geactiveerd en worden op de balans verantwoord onder de materiële vaste activa. De uitgaven voor dagelijks onderhoud worden in de begroting opgenomen en voor de uitgaven van groot onderhoud worden via de begroting onderhoudsvoorzieningen opgebouwd.

Voor het groot onderhoud van de remise in Groningen is een voorziening aanwezig. Basis van deze voorziening is het meerjarenonderhoudsplan, welke in 2018 is opgesteld door een externe deskundige partij, maar deze zal op basis van voortschrijdend inzicht worden geactualiseerd met de provincie Groningen (dienstverlenend activabeheerder).

Voor de eind 2019 gerealiseerde remise in Emmen wordt in 2020 een meerjarenonderhoudsplan opgesteld. Om deze redenen gaan we qua bedragen van de onderhoudsvoorziening voor de remise te Emmen uit van aannames. De verwachting is dat het onderhoud in het eerste jaar gering zal zijn.

De verwachte kosten voor dagelijks onderhoud van beide remises zijn voor het boekjaar 2021 geraamd op € 59.000.

Voor 2021 zijn de verwachte uitgaven voor groot onderhoud € 43.000 (remise Groningen € 28.000 en remise Emmen € 15.000). Deze kosten komen ten laste van de voorzieningen.

Qua storting in de voorziening is er in de begroting rekening gehouden met een bedrag van € 178.000. Hiervan is € 119.000 in de onderhoudsvoorziening voor de remise Groningen en € 59.000 in de onderhoudsvoorziening voor de remise te Emmen.

De verwachting is dat ultimo 2021 de stand voorzieningen als volgt is:

- Voorziening onderhoud remise Groningen € 373.000.
- Voorziening onderhoud remise Emmen € 92.000.

Het beleid van het hanteren van deze busremises is om de aan- en afrijdtijden van de vervoerder naar de stations in Groningen en Emmen te minimaliseren en op deze manier kosten te reduceren. Ook zijn op deze wijze deze strategische locaties voor de toekomst verzekerd als busremise, onafhankelijk van vervoerder of andere marktpartijen.

2.9.4 Verbonden partijen

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

Het doel van deze paragraaf 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.

Op 1 augustus 2019 is het OV-bureau toegetreden tot de GR Publiek Vervoer. Deze partij voert voor het OV-bureau een aantal taken uit. Zie paragraaf 2.1.6 Concessiemanagement.

Op 9 april 2019 is het OV-Bureau 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. Zie ook paragraaf 2.1.6 Concessiemanagement.

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.
- 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. DOVA zorgt daarnaast voor belangenbehartiging namens alle decentrale overheden op landelijke OV-thema's. 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.

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 2020	€ 300.000		
Koppeling met begroting	Verantwoord onder 2.1.6 Concessiemanagement		
Deelnemers belang	5,7%		
Bestuurlijk belang	Lid van de algemene ledenvergadering		
Financieel belang	jaarlijkse exploitatiebijdrage		
Ontwikkelingen	Het continu verbeteren van de kwaliteit van OV-informatie, om er voor te zorgen dat elke reiziger up-to-date reisinformatie kan ontvangen. Enkele items zijn: betalen in het OV, reisinformatie, doorstroming, sociale veiligheid, toegankelijkheid en toekomstvisie OV.		
Veranderingen in het belang	In 2020 worden er geen mutaties in omvang van het deelnemersbelang verwacht.		
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 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Eigen vermogen op 1-1	Nog niet bekend	Niet bekend	Nog niet bekend
Eigen vermogen op 31-12	Nog niet bekend	Niet bekend	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	€ -469.000	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 2020	€ 125.000		
Koppeling met begroting	Verantwoord onder 2.1.6 Concessiemanagement		
Deelnemers belang	3,0%		
Bestuurlijk belang	Lid van het bestuur		
Financieel belang	15%, welke bestaat uit een jaarlijkse exploitatiebijdrage		
Ontwikkelingen	Het doorontwikkelen 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.		
Veranderingen in het belang	In 2020 worden er geen mutaties in omvang van het deelnemersbelang verwacht.		
Risico's	In de begroting van Publiek Vervoer zijn risico's en maatregelen opgenomen in het kader van hoog ziekteverzuim en het niet voldoen aan de AVG.		
Financiële kengetallen	Realisatie 2019	Begroot 2020	Begroot 2021
Eigen vermogen op 1-1	Nog niet bekend	niet bekend	Nog niet bekend
Eigen vermogen op 31-12	Nog niet bekend	€ 4.000	Nog niet bekend
Vreemd vermogen op 1-1	Nog niet bekend	€ -	Nog niet bekend
Vreemd vermogen op 31-12	Nog niet bekend	€ -	Nog niet bekend
Resultaat (voor bestemming)	Nog niet bekend	€ 7.000	Nog niet bekend

2.9.5 Overhead

In het herziene BBV worden de baten en lasten van de overhead niet meer onder de uitvoeringsinformatie bedrijfsvoering gepresenteerd, maar onder een afzonderlijk taakveld. Deze regelgeving is voor gemeenschappelijke regelingen geldend vanaf boekjaar 2018.

Definitie overhead

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

Voor het OV-bureau zijn toegerekend aan de overhead de volgende onderdelen:

- Directeur
- Management en ondersteuning
- Communicatie
- Huisvesting
- Financiën
- Human Resource
- Juridische zaken
- Facilitair
- IT

Financiën

De ramingen van de lasten en baten voor het onderdeel overhead zijn als volgt:

Bedragen x €

	Begroting 2020	Prognose maart 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Begroting 2023	Begroting 2024
Lasten						
Lonen en salarissen	960.000	960.000	1.000.000	1.028.000	1.064.000	1.096.000
Huisvestingskosten	125.000	125.000	150.000	152.000	153.000	155.000
Kantoorkosten	145.000	145.000	150.000	152.000	153.000	155.000
Advieskosten	155.000	155.000	125.000	126.000	128.000	129.000
Totaal lasten	1.385.000	1.385.000	1.425.000	1.457.000	1.498.000	1.534.000
Baten						
Lonen en salarissen	93.000	93.000	93.000	93.000	93.000	94.000
Huisvestingskosten	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000
Kantoorkosten	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000
Totaal baten	144.000	144.000	144.000	144.000	144.000	145.000
Saldo	-1.241.000	-1.241.000	-1.281.000	-1.313.000	-1.354.000	-1.389.000

De overhead budgetten liggen voor het merendeel meerjarig vast in contracten (zoals huisvesting) en zijn onderhavig aan de gebruikelijke indexatie stijgingen. Het budget advieskosten is met € 30.000 naar beneden bijgesteld ten opzichte van de begroting 2020. Voor de organisatie zal dit betekenen dat er in 2021 nog bewuster gekeken moet worden of het inhuren van expertise voor specialistisch advies echt noodzakelijk is voor de uitvoering.

2.10 Samenstelling bestuur

Het strategisch beleid van het OV-bureau wordt bepaald door het algemeen bestuur, bestaande uit bestuurders van de colleges van gedeputeerde staten van de provincies Groningen en Drenthe en het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen. Daarnaast is er een dagelijks bestuur die bestaat uit drie gedeputeerden/bestuurders van genoemde overheden.

De belangrijkste taken van het algemeen bestuur zijn:

- het vaststellen van de begroting
- het vaststellen van de jaarrekening

Het algemeen bestuur bestaat per 31 december 2019 uit de volgende bestuurders:

- Fleur Gräper-van Koolwijk (voorzitter), provincie Groningen
- Patrick Brouns, provincie Groningen (tijdelijk waargenomen door Mirjam Wulfse)
- Nienke Homan, provincie Groningen
- Cees Bijl (vice-voorzitter), provincie Drenthe
- Hans Kuipers, provincie Drenthe
- Henk Jumelet, provincie Drenthe
- Philip Broeksma, gemeente Groningen
- Paul de Rook, gemeente Groningen
- Roeland van der Schaaf, gemeente Groningen

Het dagelijks bestuur van het OV-bureau bestaat per 31 december 2019 uit drie bestuurders verkeer en vervoer:

- gedeputeerde provincie Groningen, Fleur Gräper-van Koolwijk (voorzitter)
- gedeputeerde provincie Drenthe, Cees Bijl
- wethouder gemeente Groningen, Philip Broeksma
- directeur OV-Bureau, Wilko Mol (secretaris)



Fleur Gräper-van Koolwijk

Cees Bijl

Philip Broeksma

Wilko Mol

De belangrijkste taken van het dagelijks bestuur zijn:

- Het voorbereiden van besluiten van het algemeen bestuur
- Het uitvoeren van besluiten van het algemeen bestuur in samenspel met de directeur van het OV-bureau
- Het vaststellen van de aanbestedingsdocumenten voor de aanbestedingen van openbaar vervoer
- Het verlenen, wijzigen of intrekken van concessies voor het verrichten van openbaar vervoer

3 FINANCIËLE BEGROTING

In dit hoofdstuk wordt gestart het overzicht van verwachte baten en lasten. Dan volgt er een toelichting op het overzicht van verwachte baten en lasten. Hierna volgt een uiteenzetting en toelichting van de financiële positie. Conform het BBV worden dan het overzicht van verwachte incidentele baten en lasten en de het overzicht van verwachte baten en lasten per taakveld weergegeven.

3.1 Overzicht van baten en lasten

Het overzicht van baten en lasten voor het begrotingsjaar 2021 ziet er als volgt uit:

Bedragen x €

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

Voor 2021 wordt dus na de mutaties in de reserves een voordelig resultaat verwacht van € 22.000. In de begroting is geen bedrag openomen voor onvoorzien. Daarnaast is het OV-bureau niet VPB-plichtig.

3.2 Toelichting op het overzicht van baten en lasten

De toelichting op het overzicht van baten en lasten is gebaseerd op artikel 19 van het BBV. Binnen het OV-bureau is er sprake van één programma, namelijk collectief personenvervoer per bus. Om een gedetailleerd beeld te kunnen geven, is dit programma opgedeeld in een zestal onderdelen, te weten:

1. Ontwikkeling
2. Marktbewerking
3. Communicatie
4. Concessiemanagement
5. Bedrijfsvoering
6. Financiering

Per onderdeel zijn de verwachte baten en lasten reeds toegelicht. Zie hiervoor de paragrafen 2.1.3 tot en met 2.1.8. De overhead is toegelicht in paragraaf 2.3.

Ramingen

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

Ramingen GD-concessie

De ramingen met betrekking tot de GD-concessie zijn gebaseerd op het prognosemodel van het OV-bureau. In dit model zijn de variabelen opgenomen die invloed hebben op het resultaat, zoals productiegegevens, prijsontwikkelingen en indices.

Ramingen overige baten en lasten

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

De vergelijking van de begroting 2020 met de realisatie 2019 en de begroting 2021 is als volgt:

Bedragen x €

Lasten	Realisatie 2019	Begroting 2020	Begroting 2021
Ontwikkeling	1.066.000	1.510.000	949.000
Marktwerking	225.000	250.000	190.000
Communicatie	814.000	700.000	520.000
Beheer	117.660.000	115.598.000	119.811.000
Bedrijfsvoering	1.730.000	1.675.000	2.179.000
Overhead	1.368.000	1.385.000	1.425.000
Totaal lasten	122.863.000	121.118.000	125.074.000

Baten	Realisatie 2019	Begroting 2020	Begroting 2021
Ontwikkeling	-	-	-
Marktwerking	-	-	-
Communicatie	41.000	-	-
Beheer	58.166.000	58.304.000	58.777.000
Bedrijfsvoering	778.000	812.000	840.000
Overhead	154.000	144.000	144.000
Financiering	61.431.000	62.027.000	64.552.000
Totaal baten	120.570.000	121.287.000	124.313.000

Baten	Realisatie 2019	Begroting 2020	Begroting 2021
Resultaat voor mutaties reserves	-2.293.000	169.000	-761.000
Onvoorzien	-	-	-
overheden (VPB)	-	-	-
Onttrekking aan reserves	-325.000	-998.000	-783.000
Toevoeging aan reserves	-	-	-
reserves	-1.968.000	1.167.000	22.000

De begroting is opgesteld conform de principes van conservatief begroten. Indien van toepassing is er rekening gehouden (indien nodig) met indexering (3,5%) ten opzichte van 2020. Voor 2021 verwachten we een positief resultaat van € 22.000. Belangrijk item is verder de invoering van de nieuwe GD-concessie 2020-2030, met nieuwe financiële en inhoudelijke afspraken over het vervoer.. Verder zijn de lasten van informatie & analyse vanaf 2020 geplaatst onder IT bij bedrijfsvoering.

Voor een inhoudelijke toelichting op de verschillen tussen de begroting 2020 en 2021 verwijzen we naar de paragrafen 2.1.3 tot en met 2.1.8 en paragraaf 2.3.

Het overzicht van de geraamde incidentele baten en lasten is opgenomen onder paragraaf 3.4.

Er is geen sprake van structurele toevoegingen aan reserves. Wel is er vanaf 2020 een structurele onttrekking van € 33.000 over 40 jaar uit de reserve dekking kapitaallasten remise Emmen, ter dekking van de jaarlijkse afschrijvingslast.

3.3 Uiteenzetting financiële positie

De uiteenzetting van de financiële positie is opgebouwd conform artikel 20 van het BBV. Voor de raming voor het begrotingsjaar van de financiële gevolgen van het bestaande en nieuw beleid dat in het programma is opgenomen is in deze gehele begroting verwerkt. De werkelijke balans 2019 en de geprognosticeerde begin- en eindbalansen van de jaren 2020 t/m 2024 zijn als volgt:

Balans (bedragen x € 1.000)	Realisatie 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Raming 2022	Raming 2023	Raming 2024
Activa						
<i>Vaste activa</i>						
Materiële vaste activa	7.370	7.458	6.986	6.834	6.688	6.522
Totaal vaste activa	7.370	7.458	6.986	6.834	6.688	6.522
<i>Vlottende activa</i>						
Uitzettingen met een looptijd <1 jaar	14.917	6.585	18.563	16.686	14.910	13.381
Liquide middelen	801	801	801	801	801	801
Overlopende activa	4.232	1.286	1.046	1.145	1.387	1.403
Totaal vlottende activa	19.950	8.672	20.410	18.632	17.098	15.585
TOTAAL ACTIVA	27.320	16.130	27.396	25.466	23.786	22.107
Passiva						
<i>Vaste passiva</i>						
Algemene reserve	13.621	7.554	10.978	11.000	10.210	9.329
Resultaat boekjaar	-1.968	1.167	22	-790	-881	-935
Bestemmingsreserves	3.891	4.627	4.040	3.457	2.908	2.625
Voorzieningen	294	330	465	597	713	578
Vaste schulden met een looptijd >1 jaar	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Totaal vaste passiva	16.838	14.678	16.505	15.264	13.950	12.597
<i>Vlottende passiva</i>						
Vlottende schulden met een looptijd <1 jaar	450	266	315	326	335	358
Overlopende passiva	10.032	1.186	10.576	9.876	9.501	9.152
Totaal vlottende passiva	10.482	1.452	10.891	10.202	9.836	9.510
TOTAAL PASSIVA	27.320	16.130	27.396	25.466	23.786	22.107

De berekening van het EMU-saldo van de realisatie 2019 en de begrotingsjaren 2020, 2021 en de meerjarenramingen 2022 t/m 2024 staat in het onderstaande overzicht vermeld. De terugkerende arbeidskosten gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume zijn verwerkt onder de onderdelen bedrijfsvoering (paragraaf 2.1.7) en overhead (paragraaf 2.3).

De te verwachten investeringen en afschrijving over het begrotingsjaar 2021 zijn verantwoord in bijlage A.

Voor de toelichting op de financiering verwijzen we naar paragraaf 2.1.8.

In Bijlage B is een overzicht van het verloop van de reserves en voorzieningen over de jaren 2020 tot 2024 opgenomen.

EMU-saldo (bedragen in € 1.000)		Realisatie 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Raming 2022	Raming 2023	Raming 2024
	Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves (zie BBV, artikel 17c)	-2.293	169	-761	-1.373	-1.430	-1.186
+	Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	63	180	196	190	190	190
+	Bruto dotaties aan de post voorzieningen ten laste van de exploitatie	117	230	178	179	180	180
-	Uitgaven aan investeringen in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd	1.522			-	-	-
+	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	25	204	43	48	64	315
-	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		-3.660	375	-430	-1.052	-1.124	-1.131

3.4 Overzicht van incidentele baten en lasten

Bedragen x €	Begroting 2020	Begroting 2021	Raming 2022	Raming 2023	Raming 2024
Incidentele baten en lasten					
Baten					
Ontwikkeling					
Geen	-	-	-	-	-
Marktbewerking					
Geen	-	-	-	-	-
Communicatie					
Geen	-	-	-	-	-
Beheer					
Geen	-	-	-	-	-
Bedrijfsvoering					
Geen	-	-	-	-	-
Financiering					
Bijdragen waterstofproject	-				
Overhead					
Geen	-	-	-	-	-
Totaal incidentele baten	-	-	-	-	-
lasten					
Ontwikkeling					
Duurzaamheid - transitietraject waterstof	350.000	502.000	502.000	502.000	502.000
Hub programma	600.000		-	-	-
Kwaliteitsimpuls ind. Chauffeursvoorziening busstation Groningen		500.000	300.000	266.000	
Marktbewerking					
Geen	-	-	-	-	-
Communicatie					
Geen	-	-	-	-	-
Beheer					
Geen	-	-	-	-	-
Bedrijfsvoering					
Geen	-	-	-	-	-
Financiering					
Geen	-	-	-	-	-
Overhead					
Geen	-	-	-	-	-
Totaal incidentele lasten	950.000	1.002.000	802.000	768.000	502.000

3.5 Overzicht van baten en lasten per taakveld

Taakvelden (bedragen x 1.000)	Realisatie 2019	Begroting 2020	Begroting 2021	Raming 2022	Raming 2023	Raming 2024
Lasten						
Hoofdtakveld 0 - Bestuur en ondersteuning						
0.1 Bestuur	8	25	20	21	21	22
0.4 Overhead	1.368	1.385	1.425	1.457	1.498	1.534
0.10 Mutaties reserves		2.500				
0.11 Resultaat	-1.968		-	-790	-881	-903
Hoofdtakveld 2 - Verkeer, vervoer en waterstaat						
2.5 Openbaar vervoer	121.487	119.748	123.629	126.559	130.722	134.775
Baten						
Hoofdtakveld 0 - Bestuur en ondersteuning						
0.1 Bestuur	-	-	-	-	-	-
0.4 Overhead	155	144	144	144	144	144
0.10 Mutaties reserves	325	3.498	783	583	549	283
0.11 Resultaat		-1.167	-22	-	-	-
Hoofdtakveld 2 - Verkeer, vervoer en waterstaat						
2.5 Openbaar vervoer	120.416	121.183	124.169	126.520	130.667	135.001
Saldo						
Hoofdtakveld 0 - Bestuur en ondersteuning						
0.1 Bestuur	-8	-25	-20	-21	-21	-22
0.4 Overhead	-1.213	-1.241	-1.281	-1.313	-1.354	-1.390
0.10 Mutaties reserves	325	998	783	583	549	283
0.11 Resultaat	1.968	-1.167	-22	790	881	903
Hoofdtakveld 2 - Verkeer, vervoer en waterstaat						
2.5 Openbaar vervoer	-1.071	1.435	540	-39	-55	226
Totaal	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -

4 MEERJARENRAMING

In de meerjarenraming is voor de drie jaren volgend op het begrotingsjaar een uiteenzetting van de verwachte baten en lasten en een geprognosticeerde balans opgenomen. Daarna volgt er een toelichting op deze meerjarenraming. Hierin zijn de artikelen 22 en 23 uit het BBV gevolgd.

4.1 Meerjarenraming

Bedragen (x € 1.000)

Baten	Begroting 2020	Prognose (maart 2020)	Begroting 2021	Raming 2022	Raming 2023	Raming 2024
Ontwikkeling		-				
Ontwikkeling dienstregeling	-	-	-	-	-	-
Strategische innovatie	-	-	-	-	-	-
Reizigersinformatie	-	-	-	-	-	-
Onderzoek	-	-	-	-	-	-
Consumentenplatform	-	-	-	-	-	-
Marktbewerking						
Marktbewerking	-	-	-	-	-	-
Communicatie						
Communicatie	-	-	-	-	-	-
Beheer						
Hoogwaardig OV	32.752	31.754	32.885	34.041	35.418	36.783
Basisnet	13.366	13.149	13.649	14.129	14.700	15.267
Aanvullend OV	10.788	10.627	11.016	11.403	11.865	12.322
Evenementen- en nachtvervoer	517	515	533	552	571	591
Publiek Vervoer - Hubtaxi	300	108	112	115	119	124
Sociale veiligheid	25	25	25	25	25	25
Vastgoedbeheer - stallingen	556	556	556	556	556	556
Bedrijfsvoering						
ICT	-	-	-	-	-	-
Lonen en salarissen	812	812	840	870	900	909
Huisvestingskosten	-	-	-	-	-	-
Kantoorkosten	-	-	-	-	-	-
Advieskosten	-	-	-	-	-	-
Bijdrage NDOV/ DOVA	-	-	-	-	-	-
Bijdrage Publiek Vervoer	-	-	-	-	-	-
Overhead						
Lonen en salarissen	93	93	93	93	93	94
Huisvestingskosten	36	36	36	36	36	36
Kantoorkosten	15	15	15	15	15	15
Financiering						
Bijdrage partners	62.027	62.027	62.752	63.928	65.612	67.522
Specifieke subsidies	-	-	1.800	900	900	900
Totaal baten	121.287	119.717	124.313	126.664	130.811	135.145

Lasten	Begroting 2020	Prognose maart 2020	Begroting 2021	Raming 2022	Raming 2023	Raming 2024
Lasten						
Ontwikkeling						
Ontwikkeling dienstregeling	50	50	25	25	26	26
Strategische innovatie	190	190	152	153	155	157
Reizigersinformatie	170	170	172	173	175	177
Onderzoek	100	100	50	51	51	52
Consumentenplatform	50	50	50	51	52	52
Kwaliteitsimpuls	950	950	500	300	266	0
Marktbewerking						
Marktonderzoek	250	250	75	76	77	77
Marktontwikkeling	0	0	95	96	97	98
Tarieven en vervoerbewijzen	0	0	20	21	21	22
Communicatie						
Productpromotie	700	700	150	152	153	155
Voorlichting	0	0	145	146	148	149
Reisinformatie	0	0	80	81	82	82
Reisbeleving	0	0	125	126	128	129
Corporate communicatie	0	0	20	20	20	21
Beheer						
Beheer algemeen en audits	227	227	175	175	175	175
Hoogwaardig OV	111.219	49.891	51.637	53.447	55.346	57.288
Basisnet	0	26.094	27.007	27.953	28.931	29.944
Aanvullend OV	0	31.834	32.948	34.102	35.295	36.531
Q liner 315	530	530	549	568	588	608
Buslijn 922	18	28	28	28	28	28
Evenementen- en nachtvervoer	517	515	533	552	571	591
Versterkingen	0	2.109	2.110	2.110	2.110	2.110
Dienstregelingmutaties	300	300	200	200	200	200
Publiek Vervoer - lokale vervoersinitiatieven	1.058	1.090	1.000	1.000	1.000	1.000
Publiek Vervoer - Hubtaxi	750	287	300	308	319	329
Sociale veiligheid	600	600	621	627	633	640
Bijdrage haltes aan gemeenten	0	70	35	35	35	35
Onderhoud stallingen	234	234	236	238	241	243
Afschrijvingskosten stallingen	145	130	130	130	130	130
Transitie waterstofbussen	0	0	2.302	1.402	1.402	1.402
Bedrijfsvoering						
ICT	200	200	150	152	153	155
Lonen en salarissen	1.050	1.050	1.600	1.648	1.697	1.748
Huisvestingskosten	0	0	0	0	0	0
Kantoorkosten	0	0	0	0	0	0
Advieskosten	0	0	0	0	0	0
Bijdrage NDOV/ DOVA	300	300	303	306	309	312
Bijdrage Publiek Vervoer	125	125	126	128	129	130
Overhead						
Lonen en salarissen	960	960	1.000	1.028	1.064	1.096
Huisvestingskosten	125	125	150	152	153	155
Kantoorkosten	145	145	150	152	153	155
Advieskosten	155	155	125	126	128	129
Financiering						
Exploitatiesaldo	0	0	0	0	0	0
Totaal lasten	121.118	119.460	125.074	128.037	132.241	136.331

	Begroting 2020	Prognose (maart 2020)	Begroting 2021	Raming 2022	Raming 2023	Raming 2024
Resultaat voor mutaties reserves	169	257	-761	-1.373	-1.430	-1.186
Onvoorzien	-	-	-	-	-	-
VPB	-	-	-	-	-	-
Onttrekking aan reserves	998	983	783	583	549	283
Toevoeging aan reserves	-	-	-	-	-	-
Resultaat na mutaties reser	1.167	1.240	22	-790	-881	-903

Toelichting op de meerjarenraming

Het meerjarenperspectief tot 2024 toont een negatieve ontwikkeling in het resultaat vanaf 2022.). Dit wordt verklaard doordat bijdragen van de provincies is gebaseerd op de afspraak van een gemiddelde van afgelopen 5 jaar over de werkelijke LBI index. De verwachting in de markt is dat de LBI index de komende jaren zal stijgen, mogelijk zelfs naar > 4%. In de meerjarenraming is daartoe bij de lasten rekening gehouden met een indexering van 3,5% (LBI). De bijdragen index van de provincies is echter nog niet op dat niveau doordat de voorgaande jaren de werkelijke index nog substantieel lager was. Naar verwachting trekt het financieel negatieve meerjarenperspectief dus nog bij doordat de bijdragen index zal stijgen.

Ramingen

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

Ramingen GD-concessie

De ramingen met betrekking tot de GD-concessie zijn gebaseerd op het prognosemodel van het OV-bureau. In dit model zijn de variabelen opgenomen die invloed hebben op het resultaat, zoals productiegegevens, prijsontwikkelingen en indices.

Ramingen overige baten en lasten

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

Lasten

De lasten inzake het beheer van de concessie stijgt in het jaar 2021 met meer dan 3,5% ten opzichte van 2020. Reden hiervoor is dat de kosten voor het waterstofproject in 2021 nieuw zijn met € 1,6 miljoen.

Baten

De extra bijdragen inzake specifieke subsidies over de jaren 2022 tot en met 2024 bestaan uit een bijdrage van diverse partijen inzake het waterstofproject. Voor dit project is reeds € 7,5 miljoen aan subsidie vooruit ontvangen in 2019. Dit bedrag staat onder de overlopende passiva op de passivazijde van de balans vermeld en hiervan wordt jaarlijks een bedrag onttrokken, gedurende de looptijd van de huidige GD-concessie tot en met 2030 De ontvangen bijdrage per jaar tot en met 2030 is € 900.000. Uitzondering is het jaar 2021. Hierin vindt een dubbele onttrekking plaats, omdat de exploitatie van de waterstoffenbussen pas start in 2021.

Bedragen x €

	Raming 2022	Raming 2023	Raming 2024
Subsidie Europese projecten JIVE 2	300.000	300.000	300.000
Subsidie ministerie Infrastructuur en Waterstaat	150.000	150.000	150.000
Bijdrage provincie Groningen	300.000	300.000	300.000
Bijdrage provincie Drenthe/ regio	150.000	150.000	150.000
Totalen	900.000	900.000	900.000

4.2 Mutaties reserves

Jaarlijks vindt er een onttrekking uit de bestemmingsreserve kapitaallasten remise Emmen plaats van € 33.000, ter dekking van de afschrijvingslasten. Daarnaast wordt er vanaf 2021 t/m 2023 een uitputting verwacht van de reserve kwaliteitsimpuls van resp. € 300.000 in 2021 en 2022 en € 266.000 in 2023 en een uitputting van de reserve duurzaamheid van 250.000 per jaar.

Voor het overzicht van de incidentele baten en lasten wordt verwezen naar paragraaf 3.4.
Het EMU-saldo is gepresenteerd in paragraaf 3.3.

Er is geen sprake van structurele toevoegingen aan reserves.

Bijlage A Afschrijvingsoverzicht

Voor de afschrijving gelden de volgende uitgangspunten:

- Activa met economisch nut en een verkrijgingsprijs van minder dan € 10.000 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 (busremises) 40 jaar
- Kantoormeubilair 7 jaar
- Automatiseringsapparatuur 3 jaar
- Overige activa Afhankelijk van de verwachte economische levensduur

Voor 2021 ziet het verwachte afschrijvingsoverzicht er als volgt uit:

Bedragen x €							
Investerings met een economisch nut	Aanschafwaarde 1-1	Cumulatieve afschrijving t/m 2020	Boekwaarde 1-1	Investerings	Afschrijving boekjaar 2021	Boekwaarde 31-12	Aanschafwaarde 31-12
Peizerweg 128	1.833.000	-	1.833.000	-	-	1.833.000	1.833.000
Tweede Bokslootweg	485.071	-	485.071	-	-	485.071	485.071
Gronden en terreinen	2.318.071	-	2.318.071	-	-	2.318.071	2.318.071
Busremise Peizerweg	3.691.910	433.292	3.258.618	-	92.298	3.166.320	3.691.910
Busremise Emmen	1.290.373	32.259	1.258.114	-	32.259	1.225.855	1.290.373
Gebouwen	4.982.283	465.551	4.516.732	-	124.557	4.392.175	4.982.283
Inrichting en inventaris 2016	133.301	76.172	57.129	-	19.043	38.086	133.301
Inrichting en inventaris 2017	23.126	9.912	13.214	-	3.304	9.910	23.126
Inrichting en inventaris 2019	107.168	15.310	91.858	-	15.310	76.549	107.168
Inrichting en inventaris	263.595	101.394	162.201	-	37.656	124.545	263.595
Automatisering 2016	19.320	15.456	3.864	-	3.864	-	19.320
Automatisering 2019	40.733	13.578	27.155	-	13.578	13.578	40.733
Automatisering	60.053	29.034	31.019	-	17.442	13.578	60.053
Zonnepanelen Peizerweg	82.990	8.300	74.690	-	4.150	70.541	82.990
OV Database 2019	83.650	8.365	75.285	-	8.365	66.920	83.650
Overige MVA	166.640	16.665	149.975	-	12.515	137.461	166.640
Totaal MVA	7.790.642	612.643	7.177.999	-	192.170	6.985.829	7.790.642

Bijlage B Overzicht van reserves en voorzieningen

Het verwachte verloop van de reserves en voorzieningen over de jaren 2020 tot en met 2024 kan als volgt worden gepresenteerd:

bedragen x €

Reserves	Verwachte stand per	Mutaties 2020		Verwachte stand per	Mutaties 2021		Verwachte stand per
	1-1-2020	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2020	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2021
Algemene reserve	13.621.000	585.000	4.468.000	9.738.000	1.240.000		10.978.000
Totaal algemene reserve	13.621.000	585.000	4.468.000	9.738.000	1.240.000	-	10.978.000
BRkwaliteitsimpuls	2.016.000		950.000	1.066.000	-	500.000	566.000
BRdekking kapitaallasten remise Emmen	1.875.000		618.000	1.257.000	-	33.000	1.224.000
BRDuurzaamheid	-	2.500.000	-	2.500.000		250.000	2.250.000
Totaal bestemmingsreserves	3.891.000	2.500.000	1.568.000	4.823.000	-	783.000	4.040.000
Totaal reserves	17.512.000	3.085.000	6.036.000	14.561.000	1.240.000	783.000	15.018.000

Voorzieningen	Verwachte stand per	Mutaties 2020		Verwachte stand per	Mutaties 2021		Verwachte stand per
	1-1-2020	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2020	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2021
Voorziening onderhoud remise Groningen	294.000	118.000	130.000	282.000	119.000	28.000	373.000
Voorziening onderhoud remise Emmen	-	58.000	10.000	48.000	59.000	15.000	92.000
Totaal voorzieningen	294.000	176.000	140.000	330.000	178.000	43.000	465.000

Reserves	Verwachte stand per	Mutaties 2022		Verwachte stand per	Mutaties 2023		Verwachte stand per
	1-1-2022	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2022	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2023
Algemene reserve	10.978.000	22.000	-	11.000.000	-	790.000	10.210.000
Totaal algemene reserve	10.978.000	22.000	-	11.000.000	-	790.000	10.210.000
BRkwaliteitsimpuls	566.000	-	300.000	266.000	-	266.000	-
BRdekking kapitaallasten remise Emmen	1.224.000	-	33.000	1.191.000	-	33.000	1.158.000
BRDuurzaamheid	2.250.000	-	250.000	2.000.000	-	250.000	1.750.000
Totaal bestemmingsreserves	4.040.000	-	583.000	3.457.000	-	549.000	2.908.000
Totaal reserves	15.018.000	22.000	583.000	14.457.000	-	1.339.000	13.118.000

Vorzieningen	Verwachte stand per	Mutaties 2022		Verwachte stand per	Mutaties 2023		Verwachte stand per
	1-1-2022	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2022	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2023
Voorziening onderhoud remise Groningen	373.000	120.000	16.000	477.000	120.000	37.000	560.000
Voorziening onderhoud remise Emmen	92.000	59.000	32.000	120.000	60.000	27.000	153.000
Totaal voorzieningen	465.000	179.000	48.000	597.000	180.000	64.000	713.000

Reserves	Verwachte stand per	Mutaties 2024		Verwachte stand per
	1-1-2024	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2024
Algemene reserve	10.210.000	-	881.000	9.329.000
Totaal algemene reserve	10.210.000	-	881.000	9.329.000
BRkwaliteitsimpuls	-	-	-	-
BRdekking kapitaallasten remise Emmen	1.158.000	-	33.000	1.125.000
BRDuurzaamheid	1.750.000	-	250.000	1.500.000
Totaal bestemmingsreserves	2.908.000	-	283.000	2.625.000
Totaal reserves	13.118.000	-	1.164.000	11.954.000

Vorzieningen	Verwachte stand per	Mutaties 2024		Verwachte stand per
	1-1-2024	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2024
Voorziening onderhoud remise Groningen	560.000	120.000	265.000	415.000
Voorziening onderhoud remise Emmen	153.000	60.000	50.000	163.000
Totaal voorzieningen	713.000	180.000	315.000	578.000

Toelichting reserves en voorzieningen

1. Algemene reserve
De algemene reserve wordt gebruikt voor het opvangen van risico's in algemene zin, zoals risico's welke niet geheel kwantificeerbaar zijn en kunnen worden opgevangen door het weerstandsvermogen.
2. Bestemmingsreserve kwaliteitsimpuls
De gelden uit de bestemmingsreserve kwaliteitsimpuls worden gebruikt om kwalitatief betere voorzieningen voor zowel de reizigers als de chauffeurs te realiseren, om op deze manier in de toekomst kosten te kunnen besparen.
3. Bestemmingsreserve dekking kapitaallasten remise Emmen
Door het AB is besloten om de investering in de busremise in Emmen te dekken uit het weerstandsvermogen. Aangezien het BBV voorschrijft dat er geen bedragen vanuit het eigen vermogen in mindering mogen worden gebracht op de investering, is er besloten om de afschrijvingslasten te dekken vanuit een bestemmingsreserve. De afschrijvingstermijn van de remise is 40 jaar, dit betekent dat er 40 jaar een onttrekking uit deze reserve plaatsvindt.
4. Bestemmingsreserve duurzaamheid aanpassen
Deze bestemmingsreserve is gevormd om in de toekomst uitgaven in het kader van duurzaamheid (bijvoorbeeld waterstofbussen) te kunnen doen.
5. Voorziening onderhoud remise Groningen
In verband met het dagelijks en planmatig onderhoud van de busremise aan de Peizerweg te Groningen is er een onderhoudsvoorziening gevormd. Per jaar vindt hier een dotatie plaats op basis van het meerjarenonderhoudsplan. Onttrekkingen betreffend de jaarlijks werkelijke uitgaven voor onderhoud.
6. Voorziening onderhoud remise Emmen
In verband met het dagelijks en planmatig onderhoud van de busremise aan de Tweede Bokslootweg te Emmen is er een onderhoudsvoorziening gevormd. Per jaar vindt hier een dotatie plaats op basis van het meerjarenonderhoudsplan. Onttrekkingen betreffend de jaarlijks werkelijke uitgaven voor onderhoud.

Bijlage C Afkortingenwijzer

AB	Algemeen Bestuur
AVG	Algemene verordening gegevensbeheer
BBV	Besluit Begroting en Verantwoording
BR	Bestemmingsreserve
CBS	Centraal bureau voor de statistiek
CO ₂	Koolstofdioxide
DB	Dagelijks Bestuur
DOVA	Decentrale Openbaar Vervoer Overheden
DRIS	Dynamisch reizigersinformatiesysteem
DuVV	Decentralisatie uitkering Verkeer en Vervoer
EMU	Economische en Monetaire Unie
Fte	Fulltime-equivalent
GD-concessie	Concessie stads- en streekvervoer Groningen Drenthe
GR	Gemeenschappelijke Regeling
Gr	Gram
HOV	De treinvervangende HOV-lijnen 305 en 314 (Hoogwaardig Openbaar Vervoer)
ICT	Informatie en Communicatie Technologie
IT	Informatietechnologie
JIVE2	Joint Initiative for hydrogen Vehicles across Europe
KLOV	Kleinschalig Openbaar Vervoer; zes regioconcessies
Ktv	Klanttevredenheid
LBI	Landelijke Bijdrage Index
MVA	Materiële vaste activa
NDOV	Nationale data openbaar vervoer
OV	Openbaar vervoer
P+R	Parkeren en reizen
Rkm	Reizigerskilometers
SOV	Studenten Openbaar Vervoerkaart
VPB	Vennootschapsbelasting
WGR	Wet Gemeenschappelijke Regelingen
Wp2000	Wet Personenvervoer 2000

Overcingellaan 15e, Assen
Postbus 189, 9400 AD Assen

T 0592 - 39 69 00

info@ovbureau.nl
www.ovbureau.nl