



Begroting 2022



OV-bureau Groningen Drenthe

Begroting 2022

Groningen, 5 juli 2021

Inhoudsopgave

1. Inleiding	5
2. Beleidskader	8
2.1 <i>Beleidskader 2022</i>	8
2.2 <i>Beleidsindicatoren 2022</i>	9
2.3 <i>Beleidskader middellange en lange termijn</i>	10
3. Beleidsbegroting	11
3.1 <i>Programma</i>	11
3.2 <i>Ontwikkeling</i>	14
Strategische innovatie	14
Ontwikkeling dienstregeling	15
Reisinformatie – NDOV	15
Consumentenplatform	15
Kwaliteitsimpuls	15
Financieel	16
3.3 <i>Marktbewerking</i>	17
Ontwikkeling die het reizen met OV beïnvloeden	17
Segmentatie en doelgroepenkeuze	18
Activiteitenplan	18
Marketingonderzoek	20
Financieel	20
3.4 <i>Communicatie</i>	21
Productpromotie	21
Voorlichting	21
Reisinformatie – ontwikkeling	21
Reisbeleving	21
Financieel	21
3.5 <i>Concessiemanagement</i>	23
Concessiebeheer GD-concessie	23
Contractbeheer vraagafhankelijk vervoer	23
Datacare	24
Reisinformatie - beheer	24
Vastgoedbeheer	25
Sociale veiligheid	25
Financieel	26
3.6 <i>Financiën, Control, Juridische zaken en ICT</i>	27
Juridische zaken	27
ICT	27
Financiën en Control	27
Doelstellingen FCJ	27
Financieel	28
4. Paragrafen	29
4.1 <i>Bedrijfsvoering</i>	29
Organisatiestructuur	29
Organisatieformatie	29
4.2 <i>Financiering</i>	30
Doelstellingen	30



Financieel	30
Reserves	32
Weerstandsvermogen en risicobeheersing	33
Kengetallen	35
4.3 Financiering	36
Financieringsfunctie en kaders	36
Uitvoering financieringsfunctie	36
Financieringsplanning en limieten	36
Benchmark uitgezette gelden	36
Onderhoud kapitaalgoederen	37
4.4 Verbonden partijen	38
Overhead	40
4.5 Financiële begroting	41
Toelichting op het overzicht van baten en lasten	41
Ramingen	41
Ramingen GD-concessie	41
Ramingen overige baten en lasten	41
Uiteenzetting financiële positie	43
Overzicht van incidentele baten en lasten	45
Overzicht van baten en lasten per taakveld	46
Meerjarenraming	47
Toelichting op de meerjarenraming	48
Ramingen	49
Ramingen GD-concessie	49
Ramingen overige baten en lasten	49
Lasten	49
Baten	49
Mutaties reserves	49
4.6 Samenstelling bestuur	50
Bijlagen	51
<i>Bijlage A Afschrijvingsoverzicht</i>	<i>51</i>
<i>Bijlage B Overzicht reserves en voorzieningen</i>	<i>52</i>
<i>Bijlage C Afkortingenwijzer</i>	<i>54</i>

1. Inleiding

De financiële effecten van de coronacrisis op het openbaar vervoer zijn ten gevolge van sterk afnemende reizigersinkomsten groot en het zal naar verwachting nog jaren duren voordat het aantal reizigers en de reizigersopbrengsten weer op het niveau van pre-corona zijn. Het jaar 2022 staat in het teken van het zoveel als mogelijk in stand houden van een kwalitatief hoogwaardig OV-netwerk zodat er de komende jaren weer verder gebouwd kan worden aan het OV als belangrijk onderdeel van de totale mobiliteit in Groningen en Drenthe.

In 2022 staat het OV-bureau voor de grote uitdaging om een financieel dekkingstekort van ca. € 9,2 mln op te lossen in zijn begroting 2022, indien qua dienstregeling het niveau van de dienstregeling 2021 wordt doorgetrokken (en in 2021 zijn er al ca 5% minder aantal ritten dan pre-corona). Het meerjarig corona effect tot en met het begrotingsjaar 2025 laat zelfs een tekort zien van € 24,6 mln. Dit tekort is een lichte (negatief) bijstelling ten opzichte van de recente kaderbrief 2022. Deze bijstelling is een actualisering gebaseerd op de laatst recente financiële doorrekeningen. Dit forse dekkingstekort ontstaat doordat de prognose van de reizigersopbrengsten (gebaseerd op basis van landelijke verwachtingen) substantieel achterblijft ten opzichte van de te maken kosten voor het gevraagde aanbod van het busvervoer, vertaald in een dienstregeling.

Het verwachte financiële tekort ontstaat niet pas vanaf de begroting 2022, maar kent haar aanloop vanaf maart 2020. De coronamaatregelen die het Rijk in maart 2020 afkondigde (zgn. lockdown) resulteerde in sterk teruglopende reizigersaantallen en daarmee sterk dalende reizigersinkomsten. In 2020 waren er gemiddeld over het hele jaar 50,5% minder reizigers. Omdat het OV als vitaal voor Nederland is aangemerkt, heeft het Rijk geëist dat het openbaar vervoer zoveel als mogelijk bleef rijden. Ter compensatie van die te maken kosten, terwijl er veel lagere opbrengsten waren, heeft het Rijk een vergoedingsregeling gemaakt, de zgn. 'beschikbaarheidsvergoeding OV' (BVOV). In 2020 heeft het Rijk aangevuld tot 95% van de gemaakte kosten, de resterende 5% van de kosten werden verplicht door de vervoerder opgevangen. Van de opdrachtgevers van het OV, zoals het OV-bureau Groningen Drenthe, werd verlangd dat de geplande subsidiebijdrage aan de vervoerders op het niveau bleven van pre-corona. De bovenstaande afspraken over 2020 maakt dat de financiële gevolgen voor het OV-bureau in 2020 ondanks de zeer lage reizigersopbrengsten relatief beperkt zijn gebleven.

De BVOV wordt over heel 2021 doorgezet, maar met een iets gewijzigde grondslag dan in 2020. Het Rijk vergoed tot 95% van de kosten van het OV pre-corona onder aftrek van de gerealiseerde reizigersopbrengsten, opbrengsten Studenten OV-kaart en wederom ongewijzigde geplande subsidiebijdrage van de decentrale overheid. Het resterende deel moet opgevangen worden in de concessies zelf. Dat kan door kosten te besparen door minder te rijden en/of door als opdrachtgevende overheid extra geld te besteden aan OV. In Groningen en Drenthe is de dienstregeling beperkt tot ca 95% van het aantal dienstregelingsuren dat er pre-corona reed. De vervoerders in het stads- en streekvervoer in Nederland wordt na het verlies van 2020 een nul-rendement gegarandeerd in 2021. Een eventueel tekort komt voor rekening van de decentrale overheid (in Groningen en Drenthe dus het OV-bureau). Hier is reeds een bestemmingsreserve (COVID-19) voor gecreëerd, die het eventuele tekort mogelijk (deels) kan compenseren.

In deze begroting doet het OV-bureau het voorstel om het dekkingstekort voor de jaren 2022 en 2023, 2024 en 2025 op te lossen door aan de ene kant te snijden in de lasten met een (afbouwende) taakstelling in het dienstregelingsbudget (dit is aanvullend op de aanpassingen die al per 2021 zijn ingevoerd), en aan de inkomsten/baten kant een verzoek tot een extra financiële bijdrage vanuit het Rijk, de provincies Drenthe en Groningen, de gemeente Groningen en/of het OV-bureau. Zonder een extra financiële bijdrage in 2022 zal het weerstandvermogen in 2022 zoals de verwachtingen in kosten en opbrengsten nu zijn dalen naar € 3,5 mln en daarmee met € 1,25 mln onder de afgesproken minimale weerstandsvermogen van € 4,75 mln komen. In verband met dat het merendeel van het eigen vermogen van het OV-bureau in activa zit (de busstallingen in

Groningen en Emmen), zal aanspraak gemaakt moeten worden op onze kredietfaciliteit bij de provincie Groningen om dit tekort in 2022 te kunnen dekken.

Feitelijk is het dekken van een tekort met incidentele middelen conform de wettelijke regels begroting (BBV) niet een wenselijke oplossing. Verdergaande maatregelen ten aanzien van het dienstregelingsbudget dan een taakstelling van € 3 mln wordt bestuurlijk niet wenselijk geacht. Met een € 3 mln lager dienstregelingsbudget wordt al wel inbreuk gedaan op de vastgestelde Omgevingsvisies van de deelnemers, maar blijft de impact relatief beperkt voor de reizigers.

Met een jaarlijkse taakstelling van € 3 mln op het dienstregelingsbudget, resteert er -op basis van de huidige verwachtingen over kosten en opbrengsten- tot en met 2025 nog een financieel tekort van € 13,6 mln. Wenselijk is om dit tekort op te vangen met een structurele extra bijdrage (voor 2-3 jaar) vanuit het Rijk, de provincies Drenthe en Groningen, de gemeente Groningen, zo nodig in combinatie met middelen uit het weerstandsvermogen van het OV-bureau.

De oplossing voor het dekkingstekort in 2022 komt in hoofdlijnen daarmee neer op een taakstelling in de dienstregeling van € 3 mln tot en met 2024 en € 2 mln in 2025, aangevuld met een extra financiële bijdrage van 6,2 mln in 2022 en in 2023 € 5,5 mln en 2024 en 2025 resp. nog € 1,5 mln en € 0,3 mln (zie hieronder).

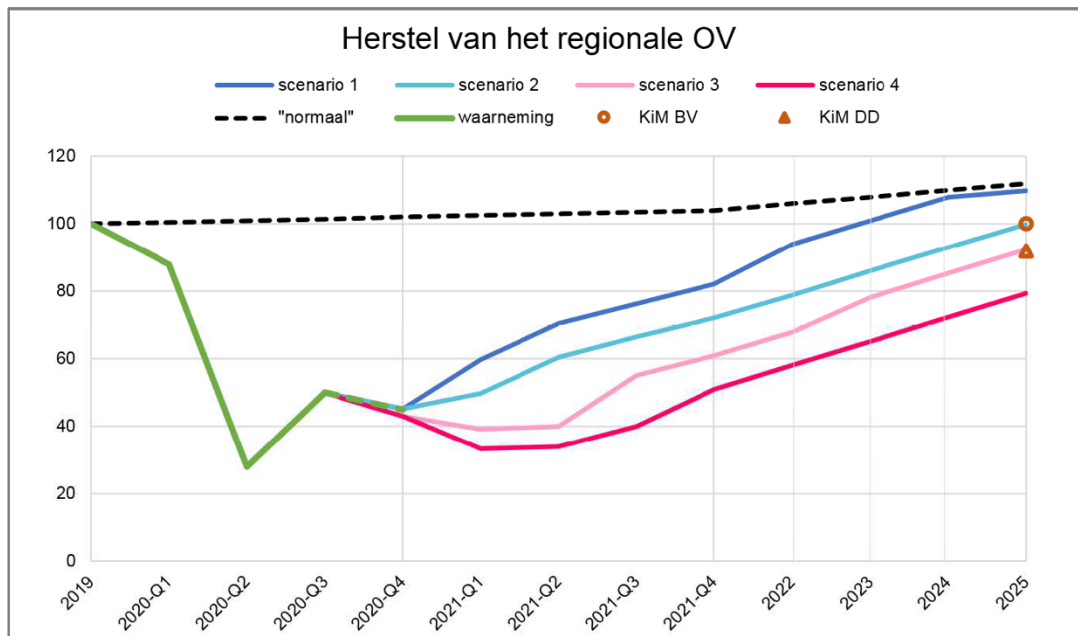
x €

DR 2021 doortrekken in 2022, opbrengsten naar 58%	Begroting 2022	Raming 2023	Raming 2024	Raming 2025	Totaal meerjaren
Totaal lasten	122.385.000	126.809.000	128.546.000	132.560.000	
Besparing DR	-3.000.000	-3.000.000	-3.000.000	-2.000.000	-11.000.000
Lasten incl besparing DR	119.385.000	123.809.000	125.546.000	130.560.000	

Baten	112.363.000	117.610.000	123.735.000	129.950.000	
Extra middelen	6.233.000	5.511.000	1.524.000	321.000	13.589.000
Totaal baten	118.596.000	123.121.000	125.258.000	130.271.000	
Resultaat voor mutaties reserves	-789.000	-687.000	-289.000	-289.000	
Mutatie reserves	789.000	687.000	289.000	289.000	
Resultaat na mutaties reserves	-	-	-	-	
Tekort zonder besparing en extra middelen	9.233.000	8.511.000	4.524.000	2.321.000	24.589.000

Met deze oplossing worden de tijdelijk teruggelopen reizigersinkomsten tot en met 2025 opgevangen. De verwachting is dat vanaf 2025 het aantal reizigers weer op het niveau is van pre-corona (en daarmee zijn incidentele bijdragen om de tijdelijke teruggang op te vangen naar verwachting niet meer nodig). Hiermee is een solide basis aanwezig om ook in de toekomst, e.e.a. wel afhankelijk van de ontwikkeling van de reizigers aantallen, te kunnen blijven bouwen naar een stabiel en kwalitatief hoogwaardig OV-netwerk. Voor 2022 betekent dit: het doortrekken van de dienstregeling 2021 (die ca 5% minder dienstregelingsuren kent dan pre-corona), met aanvullend ca 3-5% extra besparen op de dienstregeling en realistische opbrengstenprognose.

In 2022 zijn de reizigers niet direct terug. Voor de opbrengsten gaan we er vanuit -in lijn met **scenario 4** van een door de OV-vervoerders gezamenlijk ontwikkelde opbrengst scenario's-, dat de reizigersopbrengsten een ontwikkeling laten zien van een groei naar 58% in 2022, 65% in 2023, 72% in 2024 en in 2025 78%. Hieronder zijn de landelijk ontwikkelde scenario's weergegeven. Ondanks dat scenario het meest negatieve opbrengstbeeld schetst, is de keuze voor dit scenario in de lijn met onze beleidslijn van conservatief begroten.



Opgbrengstscenario's ontwikkeld door OV vervoerders NL

De realisatie over januari en februari 2021 volgt momenteel deze prognose en toont daarmee aan dit vooralsnog een realistische aanname is. Met een dienstregeling 2022 van ca 90-92% van het aantal dienstregelingsuren ten opzichte van pre-corona is het aantal reizigers dat we verwachten voor 2022 te vervoeren en blijft het OV-netwerk van voldoende hoge kwaliteit zodat in de jaren daarop weer verder gebouwd kan worden aan het netwerk, in lijn lopend met een stijging in de reizigersaantallen naar het niveau van pre-corona in de komende jaren. Voor de opbrengstprognose 2022 gaan we er vanuit dat er door het ministerie van OCW niet gekort wordt op de studentenkaart (SOV) en deze conform het contract tussen de vervoerders met het ministerie van OCW zal worden uitgekeerd. Het feit dat studenten door de coronacrisis (meer onderwijs op afstand) minder reizen heeft daarmee vooralsnog geen effect op de SOV-inkomsten van het OV-bureau. Dit kan mogelijk wel veranderen op het moment dat dit contract wordt herijkt in 2023. Dit staat overigens los van de jaarlijkse indexering en vaststelling van de onderlinge verdeelsleutel die wel van invloed kunnen zijn op de hoogte van de SOV-opbrengsten.

2. Beleidskader

2.1 Beleidskader 2022

De financiële uitdaging voor 2022 is onlosmakelijk verbonden met de uitdaging in de uitvoering waar het OV-bureau in 2022 voorstaat. Door de impact die de coronacrisis op de uitvoering van de concessie heeft gehad, heeft en naar verwachting nog tot in 2025 zal hebben, richten we ons in 2022 primair op een viertal specifiek geformuleerde doelstellingen, te weten:



Het herstel van reizigersaantallen en reizigerskilometers na de coronacrisis van 2020 en 2021



- Herwinnen reizigers
- Aantrekken nieuwe reizigers
- OV (corona-)veilig en aantrekkelijk houden



Het zoveel mogelijk in stand houden van het OV-netwerk



- Bereikbaar houden en ontsluiten landelijk en stedelijk gebied
- Doorontwikkeling hubs en verknoping modaliteiten (inclusief MaaS-oplossingen)
- Operationeel perfecte uitvoering



Behouden van een financieel dekkende exploitatie van de concessie



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



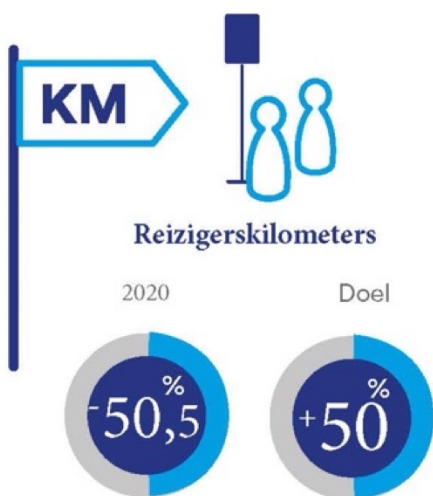
Continuering van het verduurzamingsproces indien mogelijk



- Instroom extra ZE-bussen, zonder extra meerkosten voor het OV-bureau
- Nader concretiseren van de lange termijn doel van 100% emissievrije concessie

Voor de realisatie van deze beleidsdoelstellingen hanteert het OV-bureau een vaste set van beleidsindicatoren met bijbehorende streefwaarden. Voor het begrotingsjaar 2022 zijn de volgende streefwaarden bepaald bij de beleidsindicatoren. De beleidsindicatoren worden in het hoofdstuk van de beleidsbegroting nader toegelicht. Voor de inleiding wordt volstaan met een infographic.

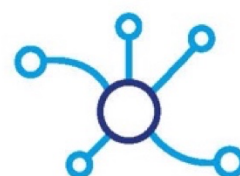
Beleidsindicatoren 2022



CO₂ per reizigerskilometer



Zero emissie bussen



Gebiedsdekking



Doelstellingen 2022

ov bureau groningen drenthe

- Herstel reizigersaantallen en reizigerskilometers
- Het zoveel mogelijk in stand houden van het OV-netwerk
- Continuering van het verduurzamingsproces indien mogelijk
- Behouden van een financieel dekkende exploitatie van de concessie



Klanttevredenheid



Inwonertevredenheid



2.3 Beleidskader middellange en lange termijn

Ondanks dat de primaire focus in deze begroting het begrotingsjaar 2022 is, vinden we het ook zeer belangrijk om in deze begroting 2022 een doorkijk te geven op de periode na 2022-2023, zagezegd de middellange en lange termijn. Dit om het toekomstig perspectief te schetsen voor de focus in het beleid in de post-corona hersteljaren. Voor de basis van het middel-/lange termijn begrotingsbeleid worden gevormd door het zogenaamde regionaal transitieplan en de omgevingsvisies en mobiliteitsplannen.

Het regionaal transitieplan wordt samen met de vervoerder opgesteld waarbij we inspelen op de aanvankelijk verminderde vervoervraag post-corona. Belangrijke bestanddelen in het transitieplan zijn:

1. Een flexibele en mee-ademende dienstregeling: binnen de kaders van de omgevingsvisies en in lijn met de mobiliteitsplannen van de provincies Drenthe en Groningen en gemeente Groningen.
2. Met de vervoerder en wegbeheerders proberen we de productiekosten van het vervoer naar beneden te brengen.
3. Aantrekken nieuwe gebruikers met gerichte marketing en communicatie in samenwerking met werkgevers en andere organisaties.

Naast het regionale transitieplan vormen de omgevingsvisies en mobiliteitsplannen van de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen de belangrijkste input voor het beleidskader van het OV-bureau. Ofwel het bredere verkeer- en vervoerbeleid waarin de coronacrisis in mindere mate nog een rol speelt. Hierin wordt gestreefd 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. Meer concreet zullen wij, zodra we uit de herstelfase van de coronacrisis zijn, de beide provincies en de gemeente Groningen zo goed mogelijk ondersteunen met het realiseren van hun doelstelling binnen de verkeer & vervoer thema's die zien op het behouden en versterken van het OV-netwerk en dienstregeling, verbeteren van infrastructuur voor het OV en de doorstroming, vergroten toegankelijkheid van het OV, stimuleren en integreren van het OV in de brede keten van auto, fiets, lopen en hubtaxi (verbonden via de Hubs en ontsloten via diverse (MaaS-)applicaties), en verdere verduurzaming en innovatie.

3. Beleidsbegroting

De beleidsbegroting bestaat uit het programmaplan en de paragrafen. In het programmaplan worden de doelstellingen voor het begrotingjaar 2022 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.

3.1 Programma

Binnen het OV-bureau is er sprake van één programma, namelijk collectief personenvervoer. Voor het begrotingsjaar 2022 zijn er een viertal te realiseren beleidsdoelstellingen geformuleerd, te weten;

- Het herstel van reizigersaantallen en reizigerskilometers (onder meer door nieuwe klantgroepen) na de coronacrisis van 2020 en 2021
- Het zoveel mogelijk in stand houden van het OV-netwerk (bereikbaar houden landelijk en stedelijk gebied)
- Continuering van het verduurzamingsproces indien mogelijk (instroom ZE-bussen)
- Behouden van een financieel dekkende exploitatie van de concessie

Het programma is opgedeeld in de volgende vijf producten (tevens zijn dit de teams in de organisatie); Ontwikkeling, Marktbewerking, Communicatie, Consessiemanagement en FCJI. Per product wordt ingegaan over hoe deze vier doelen bereikt gaan worden en zijn er per product subdoelstellingen geformuleerd die nadere invulling geven aan de realisatie van de beleidsdoelstellingen. Aanvullend wordt product aangegeven wat de verwachting is wat het bereiken van deze doelen gaat kosten.

Voor de realisatie van de beleidsdoelstellingen hanteert het OV-bureau, zoals eerder genoemd, een jaarlijks terugkerende (vaste) set van beleidsindicatoren met bijbehorende streefwaarden. Voor het begrotingsjaar 2022 zijn de volgende streefwaarde bij deze set beleidsindicatoren bepaald. Onder het overzicht worden de beleidsindicatoren nader inhoudelijk toegelicht.

Indicator	Realisatie 2020 (t.o.v. 2019)	Begroting 2022 (t.o.v. 2020)
Reizigerskilometers	146,3 mln rkm -50,5 % t.o.v. 2019 (2019 = 295,4 mln rkm)	219,5 mln rkm +50% t.o.v. 2020 (2020 = 146,3 mln rkm)
Klanttevredenheid	Niet gemeten	7,5
Gebiedsdekkendheid	100% (7-24)	100% (7-24)
Kostendekkendheid	38,9%	40,9%
CO2-uitstoot gr/rkm	23,7 g/rkm (2019 = 112 g/rkm)	15,8 g/rkm
Aantal ZE bussen	166	196
Punctualiteit	niet vastgesteld	85%
Inwonertevredenheid	niet vastgesteld	nulmeting



Kostendekkendheid

De begroting 2022 is alleen sluitend te maken met diverse maatregelen t.a.v. door ons beïnvloedbare factoren (beperken omvang van dienstregeling en inzet additionele financiële middelen vanuit het Rijk en/of de deelnemers en/of het eigen weerstandsvermogen). Door daarnaast uit te gaan van een conservatief scenario qua opbrengsten plus ontwikkeling hiervan en een 3,5% index van de kostenontwikkeling (LBI index), ontstaan er mogelijk financieel nog ruimte. Voor 2022 wordt in de begroting uitgegaan van 40,9% als kostendekkendheid (dat wil zeggen dat 40,9% van de uitgaven aan OV in 2022 wordt gefinancierd uit reizigersinkomsten). Dit is op basis van de begrote verhouding baten versus lasten.



Duurzaamheid (CO2-uitstoot)

Voor wat betreft de CO2-uitstoot is de opgave (tevens vastgelegd in landelijke afspraken) om de CO2-uitstoot terug te brengen naar nul. Dit gaan we bereiken door na 2025 of eerder indien mogelijk alleen maar nieuwe bussen te laten instromen die zero emissie zijn. Bij aanvang van de nieuwe concessie, is door de instroom van de nieuwe zero emissie bussen en gebruik van **Hydrotreated Vegetable Oil (HVO)** in de overige bussen de CO2-uitstoot in 2020 direct met bijna 80% gereduceerd (van 112 g/rkm naar 23,7 g/rkm). Door de coronacrisis was dit voor 2020 met een afname nog niet zoveel als was beoogd (beoogd was een afname van 90%). Dit laat zich verklaren doordat CO2 indicator een verhoudingscijfer is van reizigerskilometers t.o.v. verbruikte brandstof (en de CO2 uitstoot die met die brandstof gepaard gaat). Er zijn aanzienlijk minder reizigerskilometers (50% t.o.v. 2019) zijn gemaakt ten opzichte van een beperkte ingreep in de dienstregelingsomvang (ca 95% t.o.v. 2020). Door de verwachte lagere reizigerskilometers in 2022, zal ook voor dat jaar (doordat de indicator een verhoudingsgetal is) een daling naar de voor 2020 beoogde 11 g/rkm niet haalbaar zijn. Door de verwachte lagere reizigerskilometers in 2022, zal ook voor dat jaar (doordat de indicator een verhoudingsgetal is) een daling naar de voor 2020 beoogde 11 g/rkm niet haalbaar zijn. Voor 2022 streven we naar een verdere daling van de CO2-uitstoot per reizigerskilometer van 15,8 g/rkm.



Aantal ZE bussen

De reductie van de CO2-uitstoot is door de inzet van ZE-bussen en gebruik van HVO in overige bussen groot. 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. Voor 2022 streven we naar een groei in aantal zero emissie bussen van 166 naar 196. Deze groei wordt bereikt met de instroom van 20 Groningse waterstofbussen en 10 Drentse waterstofbussen.



Reizigerskilometers en -aantallen

We streven voor de komende jaren naar herstel van het aantal reizigerskilometers zoals voor de coronacrisis in 2019. Van een reizigerskilometersgroei ten opzichte van 2019 zal in 2022 geen sprake zijn. De verwachting is dat in 2022 minder reizigers gebruik zullen gaan maken van het openbaar busvervoer. Ook zal men meer thuiswerken (zoals in 2020 en 2021), dan voor de coronacrisis het geval was. Ook het onderwijs zal anders georganiseerd worden met deels doorzetten van onderwijs op afstand. Verder hebben sommige voormalige OV-reizigers inmiddels een andere vorm van mobiliteit gekozen dan het OV. Deze verwachting resulteert in minder gebruik van het openbaar busvervoer. De doelstelling voor het aantal reizigerskilometers, stellen we voor 2022 op +50% ten op zichten van de realisatie in 2020. Daarmee komt het aantal

reizigerskilometers uit op zo'n 75% van het aantal pre-corona. Overigens betekent een groei in het aantal reizigerskilometers niet een evenredige groei in de reizigersopbrengsten. De verwachting is namelijk dat het gebruik van het OV door studenten met een SOV-kaart relatief gezien het sterkst groeit (en dit levert niet meer SOV-opbrengsten op omdat dit een afgekocht reisrecht is met een min of meer vaste vergoeding door het ministerie van OCW).



Klanttevredenheid

Bij de klanttevredenheid gaat het om de rapportcijfers, zoals die blijken uit het jaarlijkse landelijke klanttevredenheidsonderzoek uitgevoerd door het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV). In verband met de coronacrisis zijn er na februari 2020 geen representatieve onderzoeken meer uitgevoerd. Dit bood onvoldoende informatie om klanttevredenheidcijfers over heel 2020 op te baseren. Voor 2022 handhaven de streefwaarde voor de klanttevredenheid op een gemiddeld rapportcijfer van minimaal een 7,5 voor al het busvervoer samen. Vanaf 2021 hebben we ook indicatoren voor de afzonderlijke productsoorten Qliner, Q-link, basisnet en aanvullend net streven we in 2022 eveneens naar een score van minimaal een 7,5.



Gebiedsdekking

Een gebiedsdekkend collectief vervoeraanbod is in Groningen en Drenthe aanwezig in de combinatie van het reguliere openbaar busvervoer met de hubtaxi voorziening (in samenwerking met Publiek Vervoer). De hubtaxi verzorgt waar nodig het vervoer van de hub tot aan de voordeur en v.v. Dit aanbod zal ook in 2022 tussen 7:00 uur en 24:00 uur blijven bestaan. Daarbij zijn de hubtaxi tarieven in het kader van een corona stimulans voor OV in de eerste maanden van 2021 fors verlaagd naar het OV-tarief om het vervoersaanbod aantrekkelijker te maken voor de reiziger. De effecten van deze tariefsverlaging op het gebruik van de hubtaxi zijn bij dit schrijven nog niet bekend.



Punctualiteit

Vanaf 2021 wordt voor het eerst de punctualiteit per producttype (Qliner, Q-link, basisnet, aanvullend net, hubtaxi) gemeten. Het cijfer voor punctualiteit is de resultante van de eisen die zijn gesteld aan vertrekpunctualiteit op beginhaltes, de punctualiteit op alle tussenliggende haltes en de aankomstpunctualiteit op de eindhaltes. Door de coronacrisis is de verkeersdruk van het wegennet niet representatief, wat daarmee de punctualiteit positief beïnvloedt, vandaar dat deze voor 2021 niet is gepresenteerd. De streefwaarde voor 2022 stellen we op 85%. Dit percentage is mede 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.



Inwonertevredenheid

Naast klanttevredenheid gaan we ook de inwonertevredenheid als indicator meenemen. Anders dan klanttevredenheid willen we ieder jaar meten hoe tevreden alle inwoners van Groningen en Drenthe zijn over het OV-busaanbod. Dus ook de (nog) niet-gebruikers. In 2022 gaan we een 0-meting uitvoeren om een streefwaarde te kunnen bepalen.

3.2 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 mobiliteitsvisie van de gemeente Groningen. Dit beleid is gericht op verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting van de steden en het landelijk gebied. Het OV-beleid sluit aan op ontwikkelingen met betrekking tot ruimtelijke ordening en mobiliteit en komt tegemoet aan klantwensen als frequent en betrouwbaar vervoer, goede (dynamische) reisinformatie, toegankelijke haltes en schone en veilige bussen.

Strategische innovatie

Openbaar vervoer is geen doel op zich maar een onderdeel van een mobiliteitssysteem om de burgers van Groningen en Drenthe te faciliteren in hun ontplooiingsmogelijkheden en daarbij horende mobiliteitsbehoefte. Juist het zo naadloos mogelijk aansluiten van het openbaar vervoer op het gehele mobiliteitssysteem is essentieel om in deze mobiliteitsbehoefte te voorzien. 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 uitrol en doorontwikkeling van het hubprogramma om voor de reizigers een drempelloze ketenreis te kunnen bieden. In 2022 zullen Maas-apps het maken van ketenreizen verregaand vergemakkelijken in het makkelijker maken van plannen en betalen van reizen, ook met het OV-systeem.

Doelstellingen hierbij zijn:

- Optimale ruimtelijke en infrastructurele randvoorwaarden (helpen) creëren voor een goed en efficiënt OV-systeem met een hoog gebruik en tevreden reizigers.
- MaaS-apps om aansluiting van zoveel mogelijk verschillende mobiliteitsaanbieders te integreren in een app voor plannen en betalen.
- 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 mobiliteits- en 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 hubnetwerk, het doorontwikkelen van het hubconcept en het verder optimaliseren van bestaande voorzieningen/infra op de bestaande hubknooppunten.
- Intensieve samenwerking met gemeenten en andere wegbeheerders gericht op verbetering van OV-infrastructuur en doorstroming.
- 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. In 2022 moet dit leiden tot een roadmap Zero Emissie 2022-2030.
- Verbinding zoeken met verduurzaming wagenparken van gemeenten en taxi en hulpverleningsdiensten.
- 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. Naar aanleiding van de coronacrisis wordt de dienstregeling veel *adaptiever* opgezet, dat wil zeggen dat veel makkelijker kan worden ingespeeld op veranderende reispatronen en reizigersaantallen. In 2022 ontwikkelen we plannen om reizigers zo snel mogelijk reizigers terug te laten komen en ook nieuwe klantgroepen aan te spreken. 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 een adaptieve dienstregeling 2023 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 mobiliteitsvisie van de gemeente Groningen.
- Hubtaxi als first en last mile een volwaardige plek in het mobiliteitsnetwerk te geven.

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:

- 99,5% van alle getoonde dynamische reisinformatie is volledig en correct.
- 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.
- Ontwikkeling nieuwe generatie van DRIS-panelen en implementatieplan hiervoor.

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.

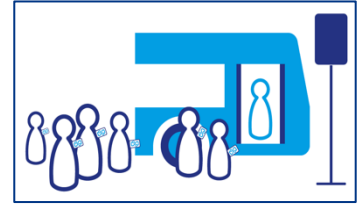
Financieel

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

	Primaire begroting 2021	Actuele begroting 2021	Begroting 2022	Raming 2023	Raming 2024	Raming 2025
Lasten						
Ontwikkeling dienstregeling	25.000	25.000	25.000	26.000	26.000	26.000
Strategische innovatie	152.000	152.000	154.000	155.000	157.000	158.000
Reizigersinformatie en haltebeleid	172.000	172.000	174.000	175.000	177.000	179.000
Onderzoek	50.000	50.000	51.000	51.000	52.000	52.000
Consumentenplatform	50.000	50.000	51.000	51.000	52.000	52.000
Kwaliteitsimpuls	500.000	500.000	500.000	398.000	-	-
Totaal lasten	949.000	949.000	955.000	855.000	463.000	466.000
Baten						
Ontwikkeling dienstregeling	-	-	-	-	-	-
Strategische innovatie	-	-	-	-	-	-
Reizigersinformatie en haltebeleid	-	-	-	-	-	-
Onderzoek	-	-	-	-	-	-
Consumentenplatform	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-	-	-
Saldo	-949.000	-949.000	-955.000	-855.000	-463.000	-466.000

3.3 Marktbewerking

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



Ontwikkeling die het reizen met OV beïnvloeden

Door Covid-19 is sinds 2020 een belangrijk deel van de reisoorzaak weggevallen door sluiting/beperking van school, werk, horeca en recreatiemogelijkheden, waardoor het totaal aantal reisbewegingen is afgenomen. Het toekomstige reisgedrag zal anders zijn dan in 2019 en 2020. Het aandeel woon-werk verkeer zal afnemen en het (relatief) aandeel recreatief verkeer toenemen, omdat de verwachting is dat thuiswerken in een bepaalde omvang zal blijven.

We zien een opleving van het milieubewustzijn. Dat kan zich vertalen in een aantal effecten: mensen kiezen voor duurzamere vormen van vervoer. Het OV, en zeker in onze regio met een groene vloot, is dan een goed alternatief voor de individuele auto. Op korte termijn wordt dit effect overschaduwd door corona, waardoor mensen behoefte hebben aan individueel vervoer.

Structureel zien we een trend van individueel naar deelfervoer. Tal van deelauto- en deelfietsinitiatieven komen op. In combinatie met OV ontstaan er mogelijkheden om de ketenreis te faciliteren.

De pandemie heeft een behoorlijke impact op het vervoersgedrag gehad. Het vertrouwen om in (overvolle) bussen en treinen te reizen is afgenomen. Mensen hebben geen controle over het gedrag van anderen, dat voelt onveilig en maakt het reizen onprettig. Verder blijkt uit onderzoek van de NS dat 29% niet te dicht bij medereizigers wil staan of zitten. Het niet weten of het druk is, maakt onzeker waardoor men op voorhand afhaakt.

Volgens onderzoekers mijden mensen op dit moment het OV omdat ze meer digitaal (thuis)werken. Ze zijn wel blijven reizen voor andere doeleinden, maar dan kiezen ze voor andere vervoermiddelen. Dit geldt voor 10-15% van de forensen. Mensen reizen niet per se minder, maar hun reisbewegingen (moment, modaliteit, doel) worden anders ingezet. Naast de investeringen in thuiswerkplekken, heeft ook een groep mensen een tweedehandsauto of e-bike gekocht. Men is gewend geraakt aan ander reisgedrag. Een voordeel van dit andere reisgedrag is dat de spitspiek afgevlakt en het systeem betaalbaarder wordt. Een afvlakking van de spitspiek, waardoor er een betere verspreiding is van reizigers over de dag, zorgt ervoor dat er meer ruimte in het OV komt en er meer afstand van medereizigers genomen kan worden.

Speciale aandacht is er nog voor studenten, de SOV-gerechtigden. Het MBO+/HBO en WO hebben ontdekt dat onderwijs op afstand goed functioneert en ingeregeld is, zeker in een hybride vorm. Zeker de universiteit geeft aan dat vanaf september meer afstandscollages gegeven gaan worden. Dat heeft invloed op het reisgedrag van de SOV-gerechtigden.

Door de ontwikkeling van planning- en boeking-apps die de multimodale reis faciliteren wordt het gebruik van OV gestimuleerd en vallen drempels weg. Dat geldt ook voor de introductie van nieuwe betaalwijzen. Door de acceptatie van de pinpas als betaalmethode vallen ook op het gebied van betalen drempels weg. Je hebt immers geen lidmaatschapskaart van de club van OV-reizigers nodig (ook wel bekend onder de naam OV-chipkaart) om een reis te maken.

Segmentatie en doelgroepenkeuze

Naast geografie (met werkgebied de provincies Groningen & Drenthe) of demografie (bv op basis van leeftijd: de meeste reizigers zijn tussen 12 en 65 jaar) is de markt in te delen naar reisdoel. In dat geval ontstaan vier hoofdgroepen: studenten, scholieren, forensen en recreatieve reizigers.

Daarnaast kan er gekeken worden naar reisfrequentie om de markt te segmenteren:

- hoogfrequente reizigers: meer dan 5 dagen per maand;
- middelfrequente reizigers: 1-5 dagen per maand;
- laagfrequente reizigers: minder dan 1 keer per maand.

Binnen deze segmenten, maar ook daarbuiten, kan de markt ingedeeld worden in groepen gebaseerd op leefstijl en waardenset. Hiervoor gebruikt het OV-bureau: mentality milieus die zijn ontwikkeld door Motivaction.

Uit de segmentatie volgen de belangrijkste doelgroepen voor het OV-bureau. Dit zijn:

- Forensen (25-65jr) die middel tot hoogfrequent reizen: meer dan 1 keer per maand.
- Studenten (16-25jr) met een studenten OV weekproduct
- Scholieren (12-16jr) met een abonnement (hoogfrequent)
- Regelmatige recreatieve reiziger
- Incidentele reiziger

Leeftijdscategorie	<i>Forens</i>	<i>Scholier/student</i>	<i>Recreant</i>
12-25 jaar		xxx	x
25-67 jaar	xx/xxx		x
67 +			x/xx

x = laag frequent / xx = midden frequent / xxx = hoog frequent

Bovengenoemde groepen bestaan uit bestaande reizigers, afgehaakte reizigers door corona (de niet-meer reizigers) en nieuwe reizigers (de nog-niet reizigers). Binnen deze doelgroepen focussen we ons met de communicatie op de moderne en traditionele burgerij en de postmaterialisten. Deze groepen worden gedreven door financiën: OV neerzetten als voordelig alternatief voor de (tweede) auto; of door milieu en duurzaamheid: De groene vloot van GD is het groene alternatief voor de auto.

Naast onze loyale reizigers, zijn er nog steeds veel mensen die niet (regelmatig) met het regionale OV reizen. Hierin kunnen we drie typen onderscheiden: de 'nog-niet reiziger', de 'niet-meer reiziger' en de incidentele reiziger. Voor deze typen is het belangrijk om doormiddel van promoties verleid te worden het OV (opnieuw) te proberen. Het doel van uitproberen is om mensen het OV te laten ervaren, wat leidt tot een betere waardering, waardoor mensen eerder geneigd zijn te kiezen voor het OV. Awareness campagnes en prijspromoties/voordeelacties moeten daarbij helpen. Het OV-bureau kiest hierbij voor een samenwerking met werkgevers om werknemers te bereiken en te overtuigen. Voor de recreatieve reizigers zijn er CT-kaartjes die via VVV's, hotels en andere partijen beschikbaar gesteld worden aan hun klanten. Daarnaast moet promotie ingezet worden om het idee achter de hubs en de frequente gestrekte lijnen meer onder de aandacht te krijgen. Een ander belangrijk onderdeel in de promotie van het OV is het duurzame karakter van het OV in Groningen en Drenthe.

Activiteitenplan

Hieronder staan de geplande activiteiten voor de periode 2022-2023.

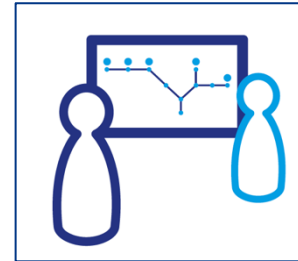
Prijspromotie

Post lockdown zullen we de landelijke OV=OK campagne uitzetten in Groningen en Drenthe. Om deze campagne te versterken zullen we tegelijkertijd een prijspromotie in de markt zetten. Met prijspromotie zullen we reizigers

stimuleren meer te gaan reizen en op andere momenten te reizen om zo de spitspiek af te vlakken en de door reizigers ervaren drukte in de bussen op een acceptabel peil te houden. De prijspromoties moeten afgestemd worden met Arriva (vanwege de gezamenlijke producten voor trein en bus) en met de Rijksoverheid in verband met de beschikbaarheidsvergoeding.

Keuzehulp in reis en prijs

Samen met Qbuzz willen we dat er prioriteit gegeven wordt aan de ontwikkeling van een app die de ketenreis goed inzichtelijk brengt en waar de reisopties goed in weergegeven worden. Tevens wordt het plannen, boeken en betalen goed gefaciliteerd. Tegelijkertijd met de prijspromoties uit activiteit 1 gaan we, samen met Qbuzz, een keuzehulp ontwikkelen die de reiziger moet helpen het juiste product te kopen. Door keuzestress bestaat het risico dat reizigers afhaken nog voordat ze een vervoerbewijs gekocht hebben.



Faciliteren van nieuwe betaalmethoden en bijbehorende producten

We ontwikkelen nieuwe producten die horen bij het veranderde reisgedrag en de mogelijkheden die nieuwe betaalwijzen gaan bieden. Denk daarbij aan reizen op rekening, betalen met bankpas en MaaS toepassingen.

Bewustwordingscampagne gericht op gestrekte lijnen en hubs

We gaan een generieke campagne uitwerken die uitlegt dat we inzetten op snelle gestrekte lijnen, dat reizen via hubs voordelen biedt en dat de hubtaxi een prima aanvulling is om de reis naar de opstaphalte of van de uitstaphalte te maken. De campagne zal gericht zijn op de 'nog-niet reiziger', de 'niet-meer reiziger' en de bestaande reiziger die wellicht nieuwe gewoontes moet omarmen.

OV in nieuwbouwprojecten

Samen met projectontwikkelaars, gemeentes, makelaars gaan we inventariseren waar nieuwbouwprojecten gepland staan voor de komende jaren. We zullen de nieuwe bewoners dan vroegtijdig informeren over de OV-mogelijkheden zodat ze dat in hun overwegingen mee kunnen nemen.

Werkgeversbenadering

Zoals de afgelopen jaren zullen we samen met Groningen Bereikbaar de werkgevers benaderen met acties die inspelen op duurzame mobiliteit en bereikbaarheid. Door nieuwe mogelijkheden die Reizen op Rekening biedt maar die wij zelf nog niet ondersteunen, willen we samen optrekken met Groningen Bereikbaar en Arriva. Via-gokan daarbij een goed medium zijn om werknemers het OV te laten proberen.

Samenwerken met toeristische en recreatieve sector

We zien nu al een hoger OV gebruik voor recreatieve doeleinden dan voor woon-werkverkeer. Die lijn willen we verder uitbouwen door, samen met horeca, retail en entertainmentorganisaties in Groningen Stad bezoekers te stimuleren met het OV naar de stad te komen. Dit bevordert de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad. De autoluwe stad en parkeerproblematiek wordt hiermee ook belicht. Ook zal er samenwerking worden gezocht met Marketing Drenthe en Marketing Groningen. De doelgroepen zijn hier de laagfrequente reizigers en 'nog-niet reizigers' die gewend zijn met de auto naar de stad te komen. Door deze campagne belichten we de voordelen van het OV gebruik: geen parkeerkosten, drukte en stress en wel gemak.

Imago van en vertrouwen in de bus

Imago speelt een grote rol bij het terugwinnen van de reiziger, waarbij veilig en aangenaam kunnen reizen de sleutels zijn. Het is belangrijk om een duidelijk beeld te krijgen hoe inwoners van Groningen en Drenthe kijken naar de bus in dit gebied. Wat is het imago van de bus en hoe tevreden zijn de inwoners over het busproduct dat wij aanbieden? In Q2 2021 zal een onderzoek opgezet worden dat antwoord geeft op deze vragen. Dit onderzoek zal elk jaar herhaald worden om zo trends te kunnen registreren. Uit bestaand onderzoek weten we dat de ervaren veiligheid in het OV op dit moment een drempel vormt om gebruik te maken van het OV. Het is dan ook verstandig om, na de lockdown, een actie als onderdeel van de informerende campagne over veiligheid in het OV te laten gaan. Het doel hiervan



is om de reiziger, de nog-niet reiziger en de niet-meer reiziger te informeren en een positiever beeld te laten vormen van het busvervoer in de regio.

Marketingonderzoek

Naast twee klanttevredenheidsonderzoeken per jaar (1e kwartaal en 3e kwartaal) worden via het Digitaal reizigerspanel (DRP) enquêtes uitgezet over de dienstregelingswijzigingen in december en is er ruimte voor extra enquêtes over onderwerpen die op dat moment relevant zijn (2e en 4e kwartaal). De resultaten uit het DRP en die van de landelijke OV-Klantbarometer 2021 worden geanalyseerd en leiden tot adviezen voor marketingcommunicatie en waar relevant voor het concessie management en ontwikkeling.

Het in 2019 gestarte belevingsonderzoek (nulmeting) zal zodra dat kan een vervolg krijgen. De uitkomsten daarvan leiden tot adviezen voor marketingcommunicatie en waar relevant voor het concessie management en ontwikkeling. Er is voortdurende aandacht voor het segmenteren van doelgroepen en het zo zorgvuldig mogelijk afstemmen van de communicatieboodschap op specifieke groepen. Per campagne wordt bekeken op welke doelgroep deze het best gericht kan worden en wat de media-inzet, 'tone of voice' en 'call to action' moet zijn.

Doelstellingen zijn:

- In 2022 het terugwinnen van reizigerskilometers naar een niveau van tenminste 75% t.o.v. 2019.
- nieuwe reizigers trekken, vooral in de doelgroep sociaal-recreatief
- de reiziger terugwinnen door drempels te verlagen:
 - op korte termijn, drie maanden na opheffen lockdown inzetten op prijspromoties
 - op langere termijn het plannen, boeken en betalingsproces vergemakkelijken
- inwonerstevredenheid jaarlijks meten en dichter bij de waardering van klanten krijgen
- kennis over het netwerk, met een focus op hubs, HOV-lijnen en ketenreizen, onder inwoners van Groningen en Drenthe vergroten

Financieel

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

	Primaire begroting 2021	Actuele begroting 2021	Begroting 2022	Raming 2023	Raming 2024	Raming 2025
Lasten						
Marktonderzoek	75.000	75.000	76.000	77.000	77.000	78.000
Marktontwikkeling	95.000	95.000	96.000	97.000	98.000	99.000
Tarieven en vervoerbewijzen	20.000	20.000	21.000	21.000	22.000	23.000
Totaal lasten	190.000	190.000	193.000	195.000	197.000	200.000
Baten						
Marktwerking	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-	-	-
Saldo	-190.000	-190.000	-193.000	-195.000	-197.000	-200.000

3.4 Communicatie

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

Productpromotie

Op drie momenten in het jaar worden wervingscampagnes voor nieuwe reizigers gehouden, in het vroege voorjaar, kort na de zomer en aan het einde van het jaar. Deze campagnes richten zich op een brede doelgroep (met waar mogelijk specifieke subdoelgroepen) en nodigen uit om duurzaam en comfortabel te reizen. Daarnaast vindt op vijf momenten de actie Broezz'n plaats, in het voorjaar, in de zomer, in de herfstvakantie, in de winter/kerstvakantie en daarbinnen specifiek de kerstdagen. Tijdens deze dagen kunnen reizigers voordelig reizen met een DalDagkaart. Doel van de actie is om zoveel mogelijk uitprobeergedrag te stimuleren en mensen te laten ontdekken dat het OV een goed alternatief kan zijn voor bijv. de auto.

Door het jaar heen worden vijf momenten gekozen waarop een specifieke lijn uit het basisnet uitgelicht wordt met o.a. een korte video over de route en aanliggende (tussen)bestemmingen. De bereikbaarheid van deze lijnen in combinatie met hubs en hubtaxi wordt onder de aandacht gebracht en gepromoot.

In het voorjaar en aan het einde van het jaar wordt een brede OV-chipkaart-campagne gehouden om aanschaf en gebruik te stimuleren. Met Arriva Friesland wordt afgestemd of dit in de vorm van een herhaling van de actie OV-Toppertje kan gebeuren.

Het OV-chipkaartproduct Dalvoordeel Noord Nederland wordt gepromoot door middel van twee campagnemomenten, deels parallel aan de promotie van de OV-chipkaart.

Voorlichting

Wijzigingen in de dienstregeling, nieuwe tarieven en evt. nieuwe producten of betaalmethodes worden breed in het gebied bekend gemaakt en wanneer nodig op specifieke plaatsen en momenten. Doel is de reiziger te informeren en te ontzorgen. Bij de inzet van extra bussen bij evenementenvervoer wordt hierover breed gecommuniceerd. Bij evenementenvervoer maken veel inwoners kennis met het OV. Doel van de communicatie is het stimuleren van uitprobeergedrag.

Reisbeleving

Na de zomervakantie wordt gestart met de voorbereidingen van een nieuw BUS magazine die in januari of begin februari 2023 zal verschijnen. Doel van de verspreiding van het BUS magazine is om de inwoners te informeren over de aanwezigheid van OV in de regio en om een positief imago te bevorderen. In het voorjaar wordt een Dag van de busreiziger georganiseerd, met als doel uitprobeergedrag te stimuleren een positief imago te creëren.



Reisinformatie – ontwikkeling

De statische reisinformatie bij haltes wordt ieder jaar opnieuw kritisch bekeken, ook naar aanleiding van suggesties van reizigers. De haltvertrekstaten moeten worden aangepast/geoptimaliseerd o.a. om beter aan te sluiten bij de meer flexibele dienstregeling. De informatie op de Abriposters wordt aangepast aan nieuwe ontwikkelingen en/of producten.

We evalueren bestaand kaartmateriaal en kijken of er nieuwe toepassingen of gebruiksmogelijkheden zijn die een andere opzet van (deel)kaarten nodig maken.

In samenspraak met de teams Concessiemanagement en Ontwikkeling wordt verkend of pilots zinvol en haalbaar zijn op het gebied van toepassing van e-link in haltevertrekstaten, informatie over de dienstregeling en/of overstapmogelijkheden via QR-codes en het inzetten van zgn. mini-DRIS-panelen.

Financieel

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

	Primaire begroting 2021	Actuele begroting 2021	Begroting 2022	Raming 2023	Raming 2024	Raming 2025
Lasten						
Productpromotie	150.000	250.000	152.000	154.000	155.000	157.000
Voorlichting	145.000	145.000	146.000	148.000	149.000	151.000
Reisinformatie	80.000	80.000	81.000	82.000	82.000	83.000
Reisbeleving	125.000	125.000	126.000	128.000	129.000	130.000
Corporate communicatie	20.000	20.000	20.000	20.000	21.000	21.000
Totaal lasten	520.000	620.000	525.000	532.000	535.000	542.000
Baten						
Communicatie	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-	-	-
Saldo	-520.000	-620.000	-525.000	-532.000	-535.000	-542.000

Het budget voor productpromotie is ten opzichte van 2021 naar beneden bijgesteld. Werkzaamheden die tot nu toe werden uitbesteed zullen vanaf 2022 door interne medewerkers worden uitgevoerd. Om deze transitie te maken zal in de loop van 2021 (een deel van) de openstaande vacatureruimte bij het team communicatie worden ingevuld.

3.5 Concessiemanagement

Het team concessiemanagement is verantwoordelijk voor onder andere het concessiebeheer van de GD-concessie en het contractbeheer van het vraagafhankelijk vervoer (o.a. hubtaxi) en buurtbussen via Publiek Vervoer. Om dit beheer goed te kunnen uitvoeren is kwalitatief hoogwaardige OV-data nodig. Dit is ook een essentiële verantwoordelijkheid van het team concessiemanagement. Daarnaast is het team verantwoordelijk voor het goed functioneren van de reisinformatiesystemen, het beheer van het vastgoed dat in eigendom is van het OV-bureau en voor de sociale veiligheid.

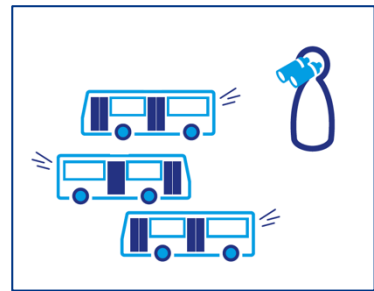
Concessiebeheer GD-concessie

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, busaansluitingen, rituitval en klachtenmanagement.

Voor het jaar 2022 betekent dit concreet:

- vertrekpunctualiteit: vanaf beginpunt en knooppunten (o.a. hubs) moet de bus in minimaal 95% van de gevallen vertrekken op of na de op halte aangegeven vertrektijd; Vertrekpunctualiteit is een essentieel onderdeel van de algehele punctualiteit (beleidsindicator, voor 2022 vastgesteld op 85%). Te vroeg vertrekken is één van de grootste ergernissen van reizigers en moet daarom tot een minimum worden beperkt.
- busaansluitingen: voor gegarandeerde aansluitingen geldt dat deze in 95% van de gevallen daadwerkelijk wordt gerealiseerd;
- rituitval: maandelijks is de verwijtbare rituitval maximaal 0,2%;
- klachtenmanagement:
 - 98% van de binnengekomen klachten wordt binnen 72 uur door Qbuzz inhoudelijk afgehandeld.
 - Tweedelijnsklacht: als een klacht in de ogen van de reiziger niet voldoende wordt beantwoord of als de klacht herhaaldelijk optreedt, kan de reiziger een tweedelijnsklacht indienen bij het OV-bureau. In 2022 komen slechts 3 tweedelijns klachten binnen bij het OV-bureau.



Contractbeheer vraagafhankelijk vervoer

Het beheer van het vraagafhankelijk vervoer (hubtaxi) en buurtbussen wordt uitgevoerd door Publiek Vervoer. 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 beheerorganisatie van Publiek Vervoer die in opdracht van de partijen (alle gemeenten in Groningen en Drenthe) werkt. Als deelnemer in Publiek Vervoer is het OV-bureau vertegenwoordigd in het bestuur van Publiek Vervoer.

In 2021 wordt een start gemaakt met de MaaS-pilot. Samen met de provincies Groningen en Drenthe en Publiek Vervoer wordt met de MaaS-aanbieder een platform gecreëerd waar de mobiliteitsaanbieders hun vervoer kunnen aanbieden. Reizigers kunnen dan via het platform hun reis plannen, boeken en betalen. De pilot eindigt in principe eind 2022. Daarna moet de MaaS-aanbieder het project eigenstandig door kunnen zetten zonder

subsidie.

Datacare

Zowel voor de uitvoering van het concessie management 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).

Voor 2021 wordt vooral ingezet op stabilisatie van de kwaliteit van de geleverde OV-data. Vanaf 2022 wordt de koppeling gezocht met meerdere databronnen van buiten de organisatie (zoals CBS en NDW). Hiermee kan meer een betere informatie worden verkregen waarmee een vervolgstap kan worden gezet in de realisatie van het informatiegestuurd werken (van reactieve monitoring naar voorspellend beleid).

Reisinformatie - beheer

Het beheer van reisinformatie is van belang om de reizigers te kunnen voorzien van actuele reisinformatie (waar kan men instappen en hoe laat?). 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.

Voor het jaar 2022 betekent dit:

- Het verder toepassen van de mogelijkheden die actuele reisinformatie biedt zoals:
 - tijdige aanpassingen van de Bison standaarden (afgesproken standaard wijzen om reisinformatie data door te geven, z.s.m. na invoering)
 - de verbetering van actuele informatie bij verstoringen van de dienstregeling (omleidingen, uitval en onvoorziene verstoringen).

Ieder kwartaal (vaker indien nodig) wordt hier met de betrokkenen gemeten en geëvalueerd wat de kwaliteit is waarbij de 'best in class' als referentie wordt gebruikt voor verbetermogelijkheden.

Het streven is om de kwaliteit van de data op zo'n niveau te krijgen dat ons kwaliteitsniveau eind 2022 als referentie beschouwd gaat worden in landelijke busconcessies (best in class) en alle bij de vervoerder bekende reisinformatie verwerkt wordt in de data.

- Verdere uitvoeringen om te komen tot een multimodale reisplanner, ook voor de hubs, door toevoeging van de hubtaxi als de flexvervoer optie.
Eind 2022 kunnen reizigers m.b.v. de belangrijkste reis-apps hun reis incl. voor- en natransport plannen, boeken en betalen.
- Toegankelijkheidsinformatie en haltekenmerken worden per 2022 gecontroleerd en verbeterd via een gezamenlijk contract (uitvraag in 2021) bij DOVA (verbonden partij). Wijzigingen in bushaltes worden binnen

3 maanden via metingen middels panoramafoto's ingevoerd in het Centraal Halte Bestand (CHB).
Eind 2022 is 90% van alle haltes in Groningen en Drenthe gecontroleerd en verbeterd opgenomen in het CHB.

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 (MJOP) 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. In 2022 wordt voor 100% van het MJOP uitvoering gegeven. Daarnaast wordt de busremise in Emmen in 2022 voorzien van zonnepanelen. Tenslotte wordt in 2022 gestart met de voorbereiding voor de herinrichting van het lederz-terrein per 2023.

Sociale veiligheid

Het OV-bureau is verantwoordelijk voor de beleidsontwikkeling op het gebied van sociale veiligheid. Dit gebeurt in nauwe samenspraak met de vervoerder vanwege de gezamenlijke belangen. Zo vergt de veiligheid van chauffeurs en reizigers op de vervoersrelatie Emmen – Ter Apel continu aandacht.

De vervoerder is verder verantwoordelijk voor de controle op de geldigheid van de vervoerbewijzen. De vervoerder heeft hiervoor een professionele en daartoe bevoegde partijen ingeschakeld.

Inzake het beheer van de sociale veiligheid wordt voor 2022 het volgende nagestreefd:

- Het behouden van het door reizigers gegeven rapportcijfer (Klantenbarometer) van 8,0 voor het gevoel van veiligheid in Groningen en Drenthe.
- Het percentage zwart- en grijsrijden is maximaal 1% (effectieve controle op en preventie van zwart- en grijsrijden).

Financieel

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

	Primaire begroting 2021	Actuele begroting 2021	Begroting 2022	Raming 2023	Raming 2024	Raming 2025
Lasten						
Beheer algemeen en audits	175.000	175.000	175.000	175.000	175.000	175.000
Hoogwaardig OV	51.637.000	48.444.000	48.985.000	50.893.000	51.738.000	53.281.000
Basisnet	27.007.000	26.123.000	28.212.000	29.321.000	29.817.000	30.861.000
Aanvullend OV	32.948.000	30.041.000	33.118.000	34.420.000	35.003.000	36.228.000
Bezuïning DR			-3.000.000	-3.000.000	-3.000.000	-2.000.000
Q liner 315	549.000	548.000	540.000	559.000	578.000	599.000
Buslijn 922	28.000	28.000	28.000	28.000	28.000	28.000
Evenementen- en nachtvervoer	533.000	530.000	549.000	568.000	588.000	609.000
Versterkingen	2.110.000	2.105.000	1.202.000	1.244.000	1.288.000	1.333.000
Dienstregelingmutaties	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000
Publiek Vervoer - lokale vervoersinitiatieven	1.000.000	1.100.000	1.139.000	1.178.000	1.220.000	1.262.000
Publiek Vervoer - Hubtaxi	300.000	747.000	312.000	323.000	334.000	346.000
Sociale veiligheid	621.000	621.000	627.000	633.000	640.000	646.000
Bijdrage haltes aan gemeenten	35.000	35.000	35.000	35.000	35.000	35.000
Onderhoud stallingen	236.000	240.000	242.000	245.000	247.000	250.000
Afschrijvingskosten stallingen	130.000	139.000	135.000	135.000	135.000	135.000
Transitie waterstofbussen	2.302.000	2.302.000	1.402.000	1.402.000	1.402.000	1.402.000
Totaal lasten	119.811.000	113.378.000	113.902.000	118.361.000	120.428.000	125.389.000
Baten						
Hoogwaardig OV	32.885.000	28.763.000	26.611.000	28.300.000	31.157.000	33.901.000
Basisnet	13.649.000	11.551.000	10.271.000	11.746.000	12.746.000	13.801.000
Aanvullend OV	11.016.000	9.515.000	8.674.000	9.501.000	10.308.000	11.160.000
Evenementen- en nachtvervoer	533.000	530.000	549.000	568.000	588.000	609.000
Publiek Vervoer - Hubtaxi	112.000	559.000	116.000	120.000	124.000	129.000
Sociale veiligheid	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
Vastgoedbeheer - stallingen	556.000	564.000	588.000	609.000	630.000	652.000
Totaal baten	58.776.000	51.507.000	46.834.000	50.869.000	55.578.000	60.276.000
Saldo	-61.035.000	-61.871.000	-67.068.000	-67.492.000	-64.850.000	-65.113.000

3.6 Financiën, Control, Juridische zaken en ICT

Het team *Financiën, Control, Juridische zaken en ICT* (FCJI) heeft als algemeen doel om op slagvaardige, kwalitatief hoogwaardige, klantvriendelijke en flexibele wijze de primaire taakstelling van het OV-bureau mogelijk te maken. Dit doet het team FCJI door de uitvoering van de benodigde werkzaamheden op het gebied van financiële zaken, juridische zaken, salaris- en personeelsadministratie, ICT voorzieningen.

Juridische zaken

Het juridische onderdeel binnen het OV-bureau heeft als taak het juridisch ondersteunen van het MT en dagelijks en algemeen bestuur van het OV-bureau en het adviseren in gecompliceerde, gevoelige concessie vraagstukken, maar uiteraard ook ten aanzien van zaken in de uitvoering van de reguliere werkzaamheden. Zo nodig regisseert het team bij de inschakeling meer specialistische juridische expertise indien voor een strategisch vraagstuk dit is gewenst. Binnen dit onderdeel valt ook het vervullen van de taken rondom de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) en informatiebeveiliging.

ICT

Het onderdeel ICT verzorgt de beschikbaarheid en continuïteit van de ICT hard- en software voor het OV-bureau. Hierbij wordt gestreefd onze medewerkers zeer adequate toe te rusten met de ICT faciliteiten om hun werkzaamheden zo soepel en efficiënt mogelijk te laten verlopen.

Voor de technische ondersteuning van onze software is een gespecialiseerde partij (lokaal gevestigd) ingeschakeld die ons hierbij ondersteunt.

Financiën en Control

Het onderdeel financiën en control verzorgt binnen het OV-bureau de begrotingscyclus met het opstellen van de begroting, jaarrekening, tussenrapportages en bestuursrapportages. Daarnaast richt het onderdeel zich op advisering van (toekomstgerichte) financiële vraagstukken. Hierbij staat de budgethouder centraal waarbij de monitoring van de budgetten via een digitaal portal inzichtelijk is. De financiële administratie faciliteert de teams in de afhandeling van het crediteurenbeheer, bankadministratie.

Doelstellingen FCJI

Voor 2022 zijn een aantal specifieke doelstellingen geformuleerd voor de bovengenoemde onderdelen binnen het team bedrijfsvoering. Deze zijn hieronder benoemd. Deze doelstellingen zijn aanvullend op de reguliere werkzaamheden die het team uitvoert en zijn hoofdzakelijk gerelateerd aan het herstel van de coronacrisis.

De doelstellingen voor 2022 zijn:

- Juridische controle op een rechtmatige nalevering van specifieke uitkering (SPUK) van de verantwoording van de beschikbaarheidsvergoeding 2021
- Monitoring van de ontwikkeling in opbrengsten en kosten van de concessie
- Aanvullende financiële advisering aan het dagelijks bestuur in bestuursrapportages
- Inbrengen van wijzigingsvoorstellen ten aanzien van de begroting 2022 indien de financiële situatie in 2022 daartoe aanleiding geeft
- Aanvullend -aan de corona financieel inzicht in de tussenrapportages aan het algemeen bestuur
- Afwikkeling beschikbaarheidsvergoeding 2021
- Vervanging van diverse ICT hardware



Financieel

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

	Primaire begroting 2021	Actuele begroting 2021	Begroting 2022	Raming 2023	Raming 2024	Raming 2025
Lasten						
ICT	150.000	150.000	152.000	153.000	155.000	156.000
Lonen en salarissen	1.600.000	1.600.000	1.632.000	1.665.000	1.698.000	1.715.000
Huisvestingskosten	-	-	-	-	-	-
Kantoorkosten	-	-	-	-	-	-
Advieskosten	-	-	34.000	35.000	35.000	35.000
Bijdrage NDOV/ DOVA	303.000	270.000	273.000	275.000	278.000	281.000
Bijdrage Publiek Vervoer	126.000	136.000	126.000	128.000	129.000	130.000
Totaal lasten	2.179.000	2.156.000	2.217.000	2.255.000	2.295.000	2.318.000
Baten						
ICT	-	-	-	-	-	-
Lonen en salarissen	840.000	781.000	789.000	789.000	789.000	789.000
Totaal baten	840.000	781.000	789.000	789.000	789.000	789.000
Saldo	-1.339.000	-1.375.000	-1.428.000	-1.466.000	-1.506.000	-1.529.000

4. 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 2022: bedrijfsvoering, weerstandsvermogen en risicobeheersing, onderhoud kapitaalgoederen, financiering en verbonden partijen.

4.1 Bedrijfsvoering

De paragraaf bedrijfsvoering geeft een toelichting op de organisatiestructuur en de formatie van het OV-bureau.

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.



Organisatieformatie

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 2022 is als volgt verdeeld over de verschillende organisatieonderdelen van het OV-bureau:

Formatie 2022	Omvang in fte's		
	Bedrijfsvoering	Overhead	Totaal
Directeur	-	1,00	1,00
Team ontwikkeling	5,64	1,00	6,64
Team marktwerking	4,01	0,30	4,31
Team communicatie	2,62	0,73	3,35
Team concessiemanagement	4,89	1,00	5,89
Team FCJ	-	4,27	4,27
Secretariaat en HRondersteuning	-	1,75	1,75
Totaal	17,16	10,05	27,21

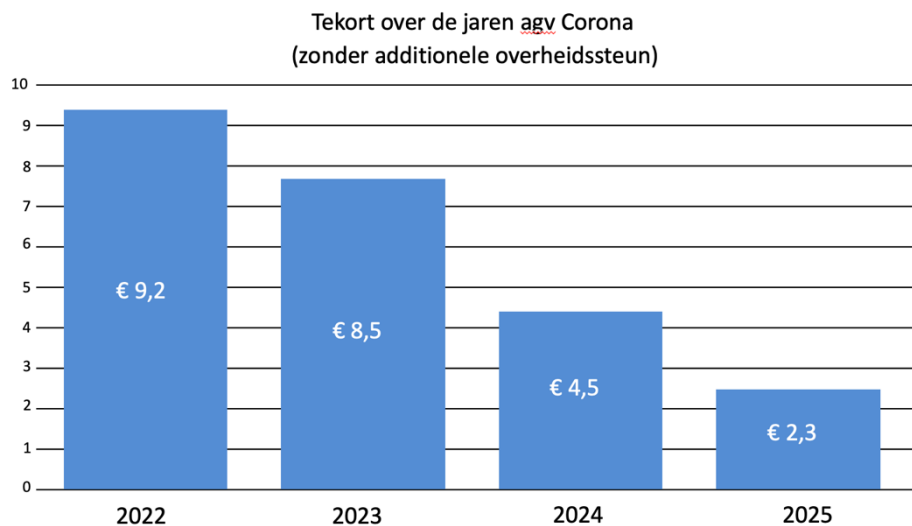
4.2 Financiering

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 houden: € 4,75 miljoen ondanks de coronacrisis
- Voldoen aan eisen verantwoording subsidieverstrekkers en BBV
- Reizigersopbrengsten monitoren en zo nodig bijsturen
- Ontwikkelingen Studenten OV-kaart monitoren, en hierop tijdig anticiperen

Zoals al eerder in de begroting aan de orde is gekomen, is er voor het begrotingsjaar 2022 sprake van een financieel tekort van ca € 9,2 mln. Voor de jaren 2023, 2024 en 2025 blijft er sprake van een structureel tekort. Het tekort wordt kleiner naarmate meer reizigers terugkeren. Het meerjarig beeld laat een tekort zien van € 24,6 mln, zie hiervoor het onderstaande figuur.

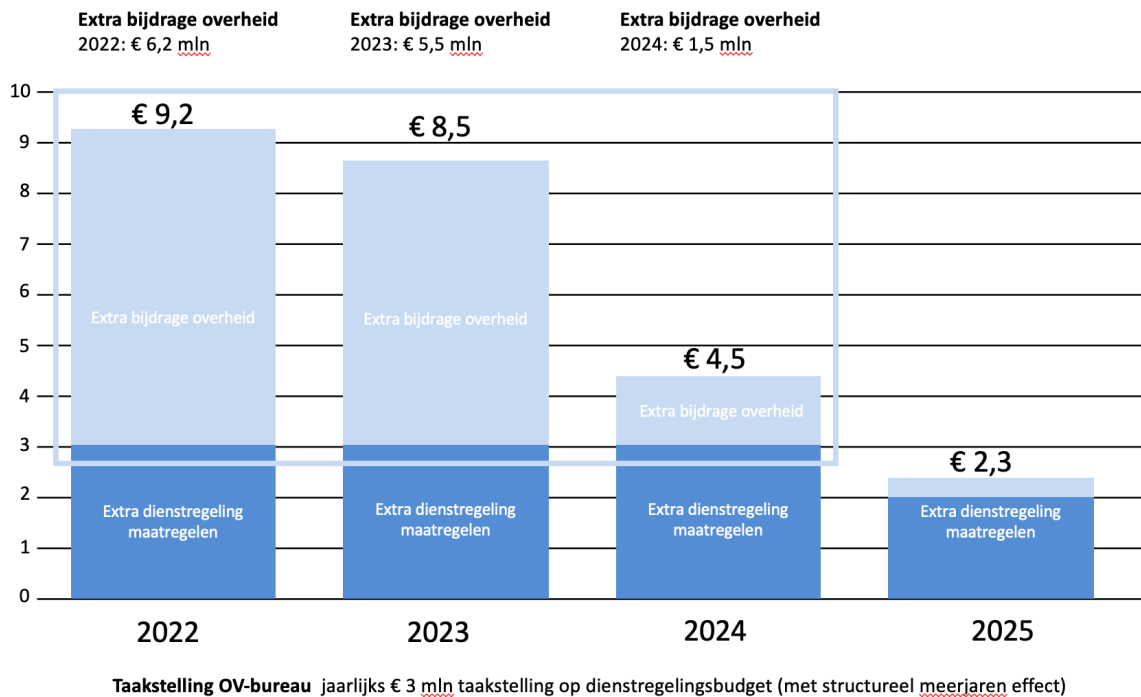


Financieel

Als OV-bureau zien we de oplossing voor dit meerjarig financieringstekort (2022-2025) door een bijdrage van extra middelen van derden in combinatie van (nog) verder ingrijpen in de dienstregeling (taakstelling). In een eerder stadium is ook de optie van verhoging van de reizigerstarieven overwogen, maar voor deze optie blijkt geen draagvlak bij onze deelnemers en hun Raad & Staten (bijeenkomst 18 maart 2021 plus daarop volgende behandeling in de beide Staten).

- **Extra middelen** – van ca € 6,2 mln komend vanuit Rijk, provincies Drenthe en Groningen, gemeente Groningen en/of het weerstandsvermogen OV-bureau.
- **Taakstelling in de dienstregeling** – de dienstregeling die in 2021 is ingegaan (ca 95% t.o.v. pre-corona) wordt doorgetrokken naar 2022 en daar bovenop wordt een extra bezuiniging doorgevoerd ter hoogte van € 3 mln in directe lasten van de dienstregeling.

Grafisch ziet deze financieringsoplossing er als volgt uit.



Uitgewerkt in een overzicht van baten en lasten, ziet deze oplossing er als volgt uit:

x €

	Begroting 2022	Raming 2023	Raming 2024	Raming 2025	Totaal meerjaren
DR 2021 doortrekken in 2022, opbrengsten naar 58%					
Totaal lasten	122.385.000	126.809.000	128.546.000	132.560.000	
Besparing DR	-3.000.000	-3.000.000	-3.000.000	-2.000.000	-11.000.000
Lasten incl besparing DR	119.385.000	123.809.000	125.546.000	130.560.000	

Baten	112.363.000	117.610.000	123.735.000	129.950.000	
Extra middelen	6.233.000	5.511.000	1.524.000	321.000	13.589.000
Totaal baten	118.596.000	123.121.000	125.258.000	130.271.000	
Resultaat voor mutaties reserves	-789.000	-687.000	-289.000	-289.000	
Mutatie reserves	789.000	687.000	289.000	289.000	
Resultaat na mutaties reserves	-	-	-	-	
Tekort zonder besparing en extra middelen	9.233.000	8.511.000	4.524.000	2.321.000	24.589.000

De ramingen van de lasten en baten voor het onderdeel financiering zijn in onderstaand overzicht afzonderlijk zichtbaar gemaakt. Zichtbaar is welke financieringsbaten vanaf 2022 er nog gerealiseerd moeten worden voor een sluitende begroting (opgave financieringstekort: 'stelpost overige baten').

Bedragen x €	Primaire begroting 2021	Actuele begroting 2021	Begroting 2022	Raming 2023	Raming 2024	Raming 2025
Provincie Groningen	40.560.216	40.560.679	41.170.712	41.953.779	42.867.532	43.847.484
Provincie Drenthe	22.191.505	22.191.758	22.525.522	22.953.957	23.453.894	23.990.050
Subsidie Europese projecten JIVE 2	600.000	600.000	300.000	300.000	300.000	300.000
Subsidie ministerie Infrastructuur en Waterstaat	300.000	300.000	150.000	150.000	150.000	150.000
Bijdrage provincie Groningen	600.000	600.000	300.000	300.000	300.000	300.000
Bijdrage provincie Drenthe	300.000	300.000	150.000	150.000	150.000	150.000
Stelpost overige baten			6.233.000	5.511.000	2.524.000	321.000
Totalen	64.551.721	64.552.437	70.829.234	71.318.736	69.745.426	69.058.534

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 €	Primaire begroting 2021	Actuele begroting 2021	Begroting 2022	Raming 2023	Raming 2024	Raming 2025
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:

	Actuele begroting 2021	Prognose 2021	Begroting 2022	Raming 2023	Raming 2024	Raming 2024
Onttrekkingen						
Algemene reserve						
Bestemmingsreserve kwaliteitsimpuls	500.000	500.000	500.000	398.000		-
Bestemmingsreserve kapitaallasten remise Emmen	39.000	39.000	39.000	39.000	39.000	39.000
Bestemmingsreserve duurzaamheid			250.000	250.000	250.000	250.000
Bestemmingsreserve COVID 19	1.300.000	2.414.000				
Totaal onttrekkingen	1.839.000	2.953.000	789.000	687.000	289.000	289.000
Stortingen						
Algemene reserve						
Bestemmingsreserve kwaliteitsimpuls						
Bestemmingsreserve duurzaamheid						
Totaal stortingen	-	-	-	-	-	-
Saldo	-1.839.000	-2.953.000	-789.000	-687.000	-289.000	-289.000

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 geïnteriseerd 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 2020 en de bestemming van het resultaat is een saldo van € 9.738.000. Voor 2021 is de verwachting dat het weerstandsvermogen op dit niveau kan blijven door de onttrekking aan de COVID 19 reserve. Hiermee is de weerstandscapaciteit ruim hoger dan de eerder vastgestelde ondergrens van € 4.750.000. Ondanks dat het weerstandsvermogen het doel heeft ten tijden van crisis financiële risico's op te vangen, menen wij dat het toch verstandig om deze ondergrens zoveel mogelijk in stand te houden.

Momenteel zit binnen het weerstandsvermogen van het OV-bureau daarmee ca. € 5 mln ruimte om een incidenteel tekort op te vangen. Dit is onvoldoende om het geprognostiseerde tekort van € 24,6 mln over de periode 2022 – 2025 op te vangen, zelfs als je van dit geprognostiseerde tekort € 11 mln opvangt door te besparen op de dienstregeling in 2022 - 2025. Additionele financiering van derden (Rijk en/of provincie Groningen, Drenthe en gemeente Groningen) is dus noodzakelijk om niet structureel op een financieel tekort uit te komen.

Jaar	Weerstandsvermogen na resultaatbepaling zonder aanvullende financiering
realisatie 2020	9.738.000
2021	9.738.000
2022	3.505.000
2023	negatief
2024	negatief
2025	negatief

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, ondanks de coronacrisis achten wij dit bedrag aan weerstandscapaciteit afdoende. Dit komt omdat wij in deze begroting een beroep te doen op een extra financiële bijdrage vanuit het Rijk, en/of de provincie Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen ter dekking van het financiële tekort over 2022. Daarnaast is in de begroting 2020 (via begrotingswijziging) de bestemmingsreserve Covid-19 ingesteld. Mocht blijken dat er na de afrekening over 2021 nog financiële ruimte in deze bestemmingsreserve is, kan dit ook nog worden ingezet.

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 2020 (jaarrekening), 2021 en 2022 (begroting) en de jaren 2023 tot en met 2025 (meerjarenraming).

Kengetallen	Realisatie 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Raming 2023	Raming 2024	Raming 2025
Netto schuldquote	-14%	-7%	-6%	-5%	-5%	-5%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-14%	-7%	-6%	-5%	-5%	-5%
Solvabiliteitsratio	57%	56%	56%	57%	58%	60%
Structurele exploitatieruimte	4%	1%	1%	1%	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 door de financiële impact van de coronacrisis op de GD-concessie tot en met 2025 sterk zullen dalen. Een solvabiliteit van boven de 50% betekent dat het OV-bureau beschikt over een hoger eigen vermogen in verhouding tot het vreemde vermogen. Dit blijft op niveau indien er aanvullende financiering beschikbaar komt voor de komende jaren. De betekenis van het kengetal structurele exploitatieruimte is beperkt en is sterk afhankelijk van het exploitatiesaldo.

4.3 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 2022 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 2022 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.

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 sinds 2020 is een remise 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 en Emmen is een voorziening aanwezig. Basis van deze voorziening is het meerjarenonderhoudsplan, die in 2021 is opgesteld door een externe deskundige partij, maar deze zal op basis van voortschrijdend inzicht worden geactualiseerd met de provincie Groningen (dienstverlenend activabeheerder).

De verwachte kosten voor dagelijks onderhoud van beide remises zijn voor het boekjaar 2022 geraamd op € 64.000,-. Voor 2022 zijn de verwachte uitgaven voor groot onderhoud € 70.000,-. Deze kosten komen ten laste van de voorzieningen. Qua storting in de voorziening is er in de begroting vooralsnog 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. Het MJOP wordt voor Groningen herzien en voor Emmen voor het eerst opgesteld. Dit plan is nog niet volledig afgerond wat betreft de lange termijn verwachtingen groot onderhoud en daarom staat hierboven nog een voorlopige raming vermeld.

De verwachting is dat ultimo 2022 de stand voorzieningen als volgt is:

- Voorziening onderhoud remise Groningen €352.000.
- Voorziening onderhoud remise Emmen € 78.000

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.

4.4 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 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 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.

Naam verbonden partij		Publiek Vervoer		
Rechtsvorm	Gemeenschappelijke regeling			
Doel	Het creëren van een optimaal vervoersnetwerk in de provincies Groningen en Drenthe, dat betaalbaar en toekomstbestendig is; waarin duurzaam gebruik wordt gemaakt van alle vervoersmiddelen.			
Bijdrage 2022				€ 126.000
Koppeling met begroting	Verantwoord onder 2.1.7 Bedrijfsvoering			
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 en 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 2022 geen mutaties in de omvang van het deelnemersbelang verwacht			
Risico's	nmb			
Financiële kengetallen	Realisatie 2020	Begroot 2021	Begroot 2022	
Eigen vermogen op 1-1	€ 5.000	€ 11.000	nog niet bekend	
Eigen vermogen op 31-12	€ 41.000	€ 5.783	nog niet bekend	
Vreemd vermogen op 1-1	€ 332.000	0	nog niet bekend	
Vreemd vermogen op 31-12	€ 343.000	€ 50.000	nog niet bekend	
Resultaat (voor bestemming)	€ 36.000	€ 5.725	nog niet bekend	

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 2022				€ 273.000
Koppeling met begroting	Verantwoord onder 2.1.7 Bedrijfsvoering			
Deelnemers belang	6,7%			
Bestuurlijk belang	Lid van de algemene ledenvergadering			
Financieel belang	Jaarlijkse exploitatiebijdrage			
Ontwikkelingen	Het continu verbeteren van de kwaliteit van OV-informatie, om er voor te zorgen dat elke reiziger up-to-date reisinformatie kan ontvangen. Enkele items zijn: betalen in het OV, reisinformatie, doorstroming, sociale veiligheid, toegankelijkheid en toekomstvisie OV.			
Veranderingen in het belang	In 2022 worden geen mutaties in de 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 2020	Begroot 2021	Begroot 2022	
Eigen vermogen op 1-1	nog niet bekend	€ 454.980	nog niet bekend	
Eigen vermogen op 31-12	nog niet bekend	€ 445.144	nog niet bekend	
Vreemd vermogen op 1-1	nog niet bekend	€ 1.481.843	nog niet bekend	
Vreemd vermogen op 31-12	nog niet bekend	€ 1.481.843	nog niet bekend	
Resultaat (voor bestemming)	nog niet bekend	€ 90.164	nog niet bekend	

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:

	Primaire begroting 2021	Actuele begroting 2021	Begroting 2022	Raming 2023	Raming 2024	Raming 2025
Lasten						
ICT	-	-	-	-	-	-
Lonen en salarissen	1.000.000	1.050.000	1.111.000	1.122.000	1.133.000	1.145.000
Huisvestingskosten	150.000	150.000	152.000	153.000	155.000	156.000
Kantoorkosten	150.000	230.000	232.000	235.000	237.000	239.000
Advieskosten	125.000	100.000	101.000	102.000	103.000	104.000
Totaal lasten	1.425.000	1.530.000	1.595.000	1.612.000	1.627.000	1.644.000
Baten						
ICT	-	-	-	-	-	-
Lonen en salarissen	93.000	93.000	93.000	93.000	94.000	95.000
Huisvestingskosten	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	37.000
Kantoorkosten	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000
Advieskosten	-	-	-	-	-	-
Totaal baten	144.000	144.000	144.000	144.000	145.000	147.000
Saldo	-1.281.000	-1.386.000	-1.451.000	-1.468.000	-1.482.000	-1.497.000

4.5 Financiële begroting

Het overzicht van baten en lasten voor het begrotingsjaar 2022 ziet er als volgt uit:

Collectief personenvervoer	Baten	Lasten	Saldo
Ontwikkeling	-	955.000	-955.000
Marktbewerking	-	193.000	-193.000
Communicatie	-	525.000	-525.000
Concessiemanagement	46.834.000	113.902.000	-67.068.000
Bedrijfsvoering	789.000	2.217.000	-1.428.000
Financiering bijdrage partners	63.696.000	-	63.696.000
Financiering specifieke subsidies	900.000	-	900.000
Financiering overige baten	6.233.000	-	6.233.000
Subtotaal programma	118.452.000	117.792.000	660.000
Overhead	144.000	1.595.000	-1.451.000
Onvoorzien	-	-	-
VPB	-	-	-
Resultaat voor mutaties reserves	118.596.000	119.385.000	-789.000
Onttrekking aan reserves	789.000	-	789.000
Toevoeging aan reserves	-	-	-
Verwacht resultaat	119.385.000	119.385.000	-

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:

- Ontwikkeling
- Marktbewerking
- Communicatie
- Concessiemanagement
- Bedrijfsvoering
- Financiering

Ramingen

Het verwachte exploitatieresultaat is deels gebaseerd op ramingen en gaat uit van een volledige financiering. 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 2021 (primair en actueel), begroting 2022 en meerjarenraming is als volgt:

Lasten	Realisatie 2020	Primaire begroting 2021	Actuele begroting 2021	Begroting 2022	Raming 2023	Raming 2024	Raming 2025
Ontwikkeling	1.068.000	949.000	949.000	955.000	856.000	463.000	467.000
Marktwerking	270.000	190.000	190.000	193.000	195.000	197.000	200.000
Communicatie	540.000	520.000	620.000	525.000	531.000	536.000	542.000
Concessiebeheer	56.788.679	119.811.000	113.378.000	113.902.000	118.360.000	120.429.000	125.389.000
Bedrijfsvoering	2.070.000	2.179.000	2.156.000	2.217.000	2.255.000	2.295.000	2.318.000
Overhead	1.456.000	1.425.000	1.530.000	1.596.000	1.612.000	1.628.000	1.644.000
Financiering	-	-	-	-	-	-	-
Totaal lasten	62.192.679	125.074.000	118.823.000	119.385.000	123.809.000	125.548.000	130.560.000

De begroting 2022 is opgesteld conform de principes van conservatief begroten. Er is rekening gehouden met indexering (3,5%) ten opzichte van 2021. In de lasten concessiebeheer is in de begroting 2022 en de raming 2023 t/m 2025 een bezuiniging op de dienstregeling verwerkt van € 3 miljoen voor 2022, 2023 en 2024 en € 2 miljoen voor 2025. In de lasten is rekening gehouden met de LBI-index.

Baten	Realisatie 2020	Primaire begroting 2021	Actuele begroting 2021	Begroting 2022	Raming 2023	Raming 2024	Raming 2025
Ontwikkeling	190.000	-	-	-	-	-	-
Marktwerking	-	-	-	-	-	-	-
Communicatie	18.000	-	-	-	-	-	-
Concessiebeheer	1.088.679	58.777.000	51.507.000	46.834.000	50.869.000	55.578.000	60.276.000
Bedrijfsvoering	789.000	840.000	781.000	789.000	789.000	789.000	789.000
Overhead	113.000	144.000	144.000	144.000	144.000	145.000	147.000
Financiering bijdrage partners	62.027.000	64.552.000	62.752.000	63.696.000	64.908.000	66.321.000	67.838.000
Financiering specifieke subsidies	-	-	1.800.000	900.000	900.000	900.000	900.000
Financiering extra middelen	-	-	-	6.233.000	5.511.000	1.524.000	321.000
Totaal baten	64.225.679	124.313.000	116.984.000	118.596.000	123.121.000	125.257.000	130.271.000

Bij de stelpost financiering overige baten wordt inzichtelijk gemaakt welk deel vanaf 2022 nog aanvullend dient te worden gefinancierd (na bezuiniging op de DR)

Saldo	Realisatie 2020	Primaire begroting 2021	Actuele begroting 2021	Begroting 2022	Raming 2023	Raming 2024	Raming 2025
Resultaat voor mutaties reserves	2.033.000	-761.000	-1.839.000	-789.000	-687.000	-289.000	-290.000
Onttrekking aan reserves	-553.000	-783.000	-1.839.000	-789.000	-687.000	-289.000	-289.000
Toevoeging aan reserves	2.270.000	-	-	-	-	-	-
Resultaat na mutaties reserves	316.000	22.000	-	-	-	-	-

Uiteenzetting financiële positie

De uiteenzetting van de financiële positie is opgebouwd conform artikel 20 van het BBV. De werkelijke balans 2020 en de geprognosticeerde begin- en eindbalans van de jaren 2021 t/m 2025 zijn als volgt:

Balans (bedragen x € 1.000)	Realisatie 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Raming 2023	Raming 2024	Raming 2025
Activa						
<i>Vaste activa</i>						
Materiële vaste activa	7.376	7.199	7.008	6.821	6.667	6.516
Totaal vaste activa	7.376	7.199	7.008	6.821	6.667	6.516
<i>Vlottende activa</i>						
Uitzettingen met een looptijd <1 jaar	16.976	18.813	15.573	14.130	13.102	12.037
Liquide middelen	800	801	801	801	801	801
Overlopende activa	5.898	1.046	1.350	1.440	1.550	1.630
Totaal vlottende activa	23.674	20.660	17.724	16.371	15.453	14.468
TOTAAL ACTIVA	31.051	27.859	24.732	23.192	22.120	20.984
Passiva						
<i>Vaste passiva</i>						
Algemene reserve	9.738	9.738	9.738	9.738	9.738	9.738
Resultaat boekjaar	316	0	0	0	0	0
Bestemmingsreserves	7.522	5.857	4.098	3.417	3.128	2.839
Voorzieningen	384	373	481	511	619	649
Vaste schulden met een looptijd >1 jaar	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Totaal vaste passiva	18.960	16.968	15.317	14.666	14.485	14.226
<i>Vlottende passiva</i>						
Vlottende schulden met een looptijd <1 jaar	220	315	315	326	335	358
Overlopende passiva	11.871	10.576	9.100	8.200	7.300	6.400
Totaal vlottende passiva	12.091	10.891	9.415	8.526	7.635	6.758
TOTAAL PASSIVA	31.051	27.859	24.732	23.192	22.120	20.984

De berekening van het EMU-saldo van de realisatie 2020 en de begrotingsjaren 2021, 2022 en de meerjarenramingen 2023 t/m 2025 staat in het onderstaande overzicht vermeld.

De te verwachten investeringen en afschrijving over het begrotingsjaar 2022 zijn verantwoord in bijlage A.

In Bijlage B is een overzicht van het verloop van de reserves en voorzieningen over de jaren 2021 tot 2025 opgenomen.

EMU-saldo (bedragen in € 1.000)		Realisatie 2020	Begroting 2021	Begroting 2022	Raming 2023	Raming 2024	Raming 2025
	Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves (zie BBV, artikel 17c)	2.072	-1.839	-790	-688	-290	-290
+	Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	152	153	152	150	117	135
+	Bruto dotaties aan de post voorzieningen ten laste van de exploitatie	176	178	178	179	180	180
-	Uitgaven aan investeringen in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd	197	-	-	-	-	-
+	De in mindering op onder 4 bedoelde investeringen gebrachte ontvangsten 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	-	-	-	-	-	-
-	Betalings ten laste van de voorzieningen	86	43	70	150	72	150
-	Betalings 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		2.117	-1.551	-530	-509	-65	-125

Overzicht van incidentele baten en lasten

Bedragen x €						
Incidentele baten en lasten	Primaire begroting 2021	Actuele begroting 2021	Begroting 2022	Raming 2023	Raming 2024	Raming 2025
Baten						
Ontwikkeling						
Geen		-	-	-	-	-
Marktbewerking						
Geen		-	-	-	-	-
Communicatie						
Geen			-	-	-	-
Beheer						
Geen			-	-	-	-
Bedrijfsvoering						
Geen		-	-	-	-	-
Financiering						
Bijdragen waterstofproject		-				
Overhead						
Geen		-	-	-	-	-
Onttrekking reserves		750.000	750.000	648.000	250.000	250.000
Totaal incidentele baten		750.000	750.000	648.000	250.000	250.000
lasten						
Ontwikkeling						
Duurzaamheid - transitietraject waterstof	502.000	502.000	752.000	752.000	752.000	752.000
Hub programma				-	-	-
Kwaliteitsimpuls incl. Chauffeursvoorziening busstation Groningen	500.000	500.000	500.000	398.000		
Marktbewerking						
Geen		-	-	-	-	-
Communicatie						
Geen		100.000	-	-	-	-
Beheer						
Geen		500.000				
Bedrijfsvoering						
Geen		-	-	-	-	-
Financiering						
Geen		-	-	-	-	-
Overhead						
Geen		-	-	-	-	-
Totaal incidentele lasten		1.602.000	1.252.000	1.150.000	752.000	752.000

Overzicht van baten en lasten per taakveld

Taakvelden (bedragen x €1.000)	Realisatie 2020	Actuele begroting 2021	Begroting 2022	Raming 2023	Raming 2024	Raming 2025
Lasten						
Hoofdtakveld 0 - Bestuur en ondersteuning						
0.1 Bestuur						
0.4 Overhead	1.456	1.530	1.596	1.612	1.628	1.644
0.10 Mutaties reserves	2.270					
0.11 Resultaat	316		-			
Hoofdtakveld 2 - Verkeer, vervoer en waterstaat						
2.5 Openbaar vervoer	72.859	117.293	117.789	122.197	123.920	128.916
Baten						
Hoofdtakveld 0 - Bestuur en ondersteuning						
0.1 Bestuur	-	-	-	-	-	-
0.4 Overhead	113	144	144	144	145	147
0.10 Mutaties reserves	553	1.839	789	681	289	289
0.11 Resultaat		-	-	-	-	-
Hoofdtakveld 2 - Verkeer, vervoer en waterstaat						
2.5 Openbaar vervoer	76.236	116.840	118.452	122.977	125.112	130.124
Saldo						
Hoofdtakveld 0 - Bestuur en ondersteuning						
0.1 Bestuur	-	-	-	-	-	-
0.4 Overhead	-1.343	-1.386	-1.452	-1.468	-1.483	-1.497
0.10 Mutaties reserves	-1.717	1.839	789	681	289	289
0.11 Resultaat	-316	-	-	-	-	-
Hoofdtakveld 2 - Verkeer, vervoer en waterstaat						
2.5 Openbaar vervoer	3.377	-453	663	780	1.192	1.208
Totaal	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -

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.

Bedragen x €

Lasten	Realisatie 2020	Primaire begroting 2021	Actuele begroting 2021	Begroting 2022	Raming 2023	Raming 2024	Raming 2025
Lasten							
Ontwikkeling							
Ontwikkeling dienstregeling	20.000	25.000	25.000	25.000	26.000	26.000	26.000
Strategische innovatie	131.000	152.000	152.000	154.000	155.000	157.000	158.000
Reizigersinformatie	314.000	172.000	172.000	174.000	175.000	177.000	179.000
Onderzoek	47.000	50.000	50.000	51.000	51.000	52.000	52.000
Consumentenplatform	42.000	50.000	50.000	51.000	51.000	52.000	52.000
Kwaliteitsimpuls	514.000	500.000	500.000	500.000	398.000	0	0
Marktbewerking							
Marktonderzoek	270.000	75.000	75.000	76.000	77.000	77.000	78.000
Marktontwikkeling	0	95.000	95.000	96.000	97.000	98.000	99.000
Tarieven en vervoerbewijzen	0	20.000	20.000	21.000	21.000	22.000	23.000
Communicatie							
Productpromotie	540.000	150.000	250.000	152.000	154.000	155.000	157.000
Voorlichting	0	145.000	145.000	146.000	148.000	149.000	151.000
Reisinformatie	0	80.000	80.000	81.000	82.000	82.000	83.000
Reisbeleving	0	125.000	125.000	126.000	128.000	129.000	130.000
Corporate communicatie	0	20.000	20.000	20.000	20.000	21.000	21.000
Beheer							
Beheer algemeen en audits	37.000	175.000	175.000	175.000	175.000	175.000	175.000
Hoogwaardig OV		51.637.000	48.444.000	48.985.000	50.893.000	51.738.000	53.281.000
Basisnet		27.007.000	26.123.000	28.212.000	29.321.000	29.817.000	30.861.000
Aanvullend OV		32.948.000	30.041.000	33.118.000	34.420.000	35.003.000	36.228.000
Bezuiniging DR				-3.000.000	-3.000.000	-3.000.000	-2.000.000
GD concessie totaal 2020	52.787.000						
Afrekeningen 2019	941.000						
Q liner 315	513.000	549.000	548.000	540.000	559.000	578.000	599.000
Buslijn 922	19.000	28.000	28.000	28.000	28.000	28.000	28.000
Evenementen- en nachtvervoer	-5.000	533.000	530.000	549.000	568.000	588.000	609.000
Versterkingen		2.110.000	2.105.000	1.202.000	1.244.000	1.288.000	1.333.000
Dienstregelingmutaties		200.000	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000
Publiek Vervoer - lokale vervoersinitiatieven	1.058.000	1.000.000	1.100.000	1.139.000	1.178.000	1.220.000	1.262.000
Publiek Vervoer - Hubtaxi	280.000	300.000	747.000	312.000	323.000	334.000	346.000
Sociale veiligheid	770.000	621.000	621.000	627.000	633.000	640.000	646.000
Bijdrage haltes aan gemeenten	1.000	35.000	35.000	35.000	35.000	35.000	35.000
Onderhoud stallingen	253.000	236.000	240.000	242.000	245.000	247.000	250.000
Afschrijvingskosten stallingen	136.000	130.000	139.000	135.000	135.000	135.000	135.000
Transitie waterstofbussen		2.302.000	2.302.000	1.402.000	1.402.000	1.402.000	1.402.000
BVOV 2020	12.123.000						
Bedrijfsvoering							
ICT	235.000	150.000	150.000	152.000	153.000	155.000	156.000
Lonen en salarissen	1.477.000	1.600.000	1.600.000	1.632.000	1.665.000	1.698.000	1.715.000
Huisvestingskosten		0	0	0	0	0	0
Kantoorkosten		0	0	0	0	0	0
Advieskosten	34.000	0	0	34.000	35.000	35.000	35.000
Bijdrage NDOV/ DOVA	200.000	303.000	270.000	273.000	275.000	278.000	281.000
Bijdrage Publiek Vervoer	124.000	126.000	136.000	126.000	128.000	129.000	130.000
Overhead							
ICT		0	0	0	0	0	0
Lonen en salarissen	1.077.000	1.000.000	1.050.000	1.111.000	1.122.000	1.133.000	1.145.000
Huisvestingskosten	168.000	150.000	150.000	152.000	153.000	155.000	156.000
Kantoorkosten	173.000	150.000	230.000	232.000	235.000	237.000	239.000
Advieskosten	39.000	125.000	100.000	101.000	102.000	103.000	104.000
Financiering							
			0	0	0	0	0
Totaal lasten	74.315.000	125.074.000	118.824.000	119.385.000	123.809.000	125.546.000	130.560.000

Baten	Realisatie 2020	Primaire begroting 2021	Actuele begroting 2021	Begroting 2022	Raming 2023	Raming 2024	Raming 2025
Ontwikkeling							
Ontwikkeling dienstregeling		-	-	-	-	-	-
Strategische innovatie		-	-	-	-	-	-
Reizigersinformatie en haltebeleid	190.000	-	-	-	-	-	-
Onderzoek		-	-	-	-	-	-
Consumentenplatform		-	-	-	-	-	-
Marktbewerking							
Marktbewerking	18.000	-	-	-	-	-	-
Communicatie							
Communicatie		-	-	-	-	-	-
Beheer							
Hoogwaardig OV		32.885.000	28.763.000	26.611.000	28.300.000	31.157.000	33.901.000
Basisnet		13.649.000	11.551.000	10.271.000	11.746.000	12.746.000	13.801.000
Aanvullend OV		11.016.000	9.515.000	8.674.000	9.501.000	10.308.000	11.160.000
Evenementen- en nachtvervoer	2.000	533.000	530.000	549.000	568.000	588.000	609.000
Publiek Vervoer - Hubtaxi	80.000	112.000	559.000	116.000	120.000	124.000	129.000
Sociale veiligheid	-	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
Vastgoedbeheer - stallingen	561.000	556.000	564.000	588.000	609.000	630.000	652.000
Overige inkomsten	446.000						
BVOV 2020	12.123.000						
Bedrijfsvoering							
ICT		-	-	-	-	-	-
Lonen en salarissen	789.000	840.000	781.000	789.000	789.000	789.000	789.000
Huisvestingskosten		-	-	-	-	-	-
Kantoorkosten		-	-	-	-	-	-
Advieskosten		-	-	-	-	-	-
Bijdrage NDOV/ DOVA		-	-	-	-	-	-
Bijdrage Publiek Vervoer		-	-	-	-	-	-
Overhead							
ICT		-	-	-	-	-	-
Lonen en salarissen	65.000	93.000	93.000	93.000	93.000	94.000	95.000
Huisvestingskosten	35.000	36.000	36.000	36.000	36.000	36.000	37.000
Kantoorkosten	13.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000
Advieskosten		-	-	-	-	-	-
Financiering							
Bijdrage partners	62.027.000	62.752.000	62.752.000	63.696.000	64.908.000	66.321.000	67.838.000
Additionele bijdrage partners		-	-	-	-	-	-
Stelpost overige baten				6.233.000	5.511.000	1.524.000	321.000
Specifieke subsidies		1.800.000	1.800.000	900.000	900.000	900.000	900.000
Totaal baten	76.349.000	124.313.000	116.985.000	118.596.000	123.121.000	125.258.000	130.271.000

	Realisatie 2020	Primaire begroting 2021	Actuele begroting 2021	Begroting 2022	Raming 2023	Raming 2024	Raming 2025
Resultaat voor mutaties reserves	2.033.000	-761.000	-1.839.000	-789.000	-687.000	-288.000	-289.000
Onvoorzien		-	-	-	-	-	-
VPB		-	-	-	-	-	-
Onttrekking aan reserves	553.000	783.000	1.839.000	789.000	687.000	289.000	289.000
Toevoeging aan reserves	2.270.000	-	-	-	-	-	-

Toelichting op de meerjarenraming

In het meerjarenperspectief tot en met 2025 wordt uitgegaan van een 0 resultaat door een taakstelling op te nemen voor het te verwachten tekort. In de meerjarenraming is daartoe bij de lasten rekening gehouden met een indexering van 3,5% (LBI).



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 stijgen vanaf het jaar 2021 met de kosten voor het waterstofproject in 2021. De uitgaven zijn hiervoor in 2021 € 2,3 miljoen en vanaf 2022 jaarlijks 1,4 miljoen.

Baten

De extra bijdragen inzake specifieke subsidies over de jaren 2022 tot en met 2025 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.

Mutaties reserves

Jaarlijks vindt er een onttrekking uit de bestemmingsreserve kapitaallasten remise Emmen plaats van € 39.000, ter dekking van de afschrijvingslasten. Daarnaast wordt er vanaf 2021 t/m 2023 een uitputting verwacht van de reserve kwaliteitsimpuls van resp. € 500.000 in 2021 en 2022 en € 398.000 in 2023 en een uitputting van de reserve duurzaamheid van 250.000 per jaar.

4.6 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 2020 uit de volgende bestuurders:

- Fleur Gräper-van Koolwijk (voorzitter), provincie Groningen
- IJzebrand Rijzebol, provincie Groningen
- 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
- Wilko Mol (secretaris), directeur OV-Bureau

Het dagelijks bestuur van het OV-bureau bestaat per 31 december 2020 uit drie bestuurders verkeer en vervoer:

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



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

Bijlage B Overzicht reserves en voorzieningen

bedragen x €

Reserves	Verwachte stand per	Bestemming resultaat 2020		Na bestemming resultaat 2020	Prognose mutaties 2021		Verwachte stand per
	1-1-2021	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2020	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2021
Algemene reserve	9.738.000	276.000	276.000	9.738.000			9.738.000
Totaal algemene reserve	9.738.000	276.000	276.000	9.738.000	-	-	9.738.000
BRkwaliteitsimpuls	1.502.000		104.000	1.398.000	-	500.000	898.000
BRdekking kapitaallasten remise Emmen	1.251.000	276.000		1.528.000	-	39.000	1.489.000
BRDuurzaamheid	2.500.000		-	2.500.000			2.500.000
BRCOVID 19	2.270.000	144.000		2.414.000		2.414.000	-
Totaal bestemmingsreserves	7.522.000	420.000	104.000	7.840.000	-	2.953.000	4.887.000
Totaal reserves	17.260.000	696.000	380.000	17.578.000	-	2.953.000	14.625.000

Voorzieningen	Verwachte stand per	Mutaties 2021		Verwachte stand per	Mutaties 2022		Verwachte stand per
	1-1-2021	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2021	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2022
Voorziening onderhoud remise Groningen	294.000	119.000	130.000	283.000	119.000	50.000	352.000
Voorziening onderhoud remise Emmen	51.000	59.000	20.000	90.000	59.000	20.000	129.000
Totaal voorzieningen	345.000	178.000	150.000	373.000	178.000	70.000	481.000

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	9.738.000		-	9.738.000	-	-	9.738.000
Totaal algemene reserve	9.738.000	-	-	9.738.000	-	-	9.738.000
BRkwaliteitsimpuls	898.000	-	500.000	398.000	-	398.000	-
BRdekking kapitaallasten remise Emmen	1.489.000	-	39.000	1.450.000	-	33.000	1.417.000
BRDuurzaamheid	2.500.000	-	250.000	2.250.000	-	250.000	2.000.000
BRCOVID 19	-			-			
Totaal bestemmingsreserves	4.887.000	-	789.000	4.098.000	-	681.000	3.417.000
Totaal reserves	14.625.000	-	789.000	13.836.000	-	681.000	13.155.000

Voorzieningen	Verwachte stand per	Mutaties 2023		Verwachte stand per	Mutaties 2024		Verwachte stand per
	1-1-2023	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2023	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2024
Voorziening onderhoud remise Groningen	352.000	120.000	130.000	342.000	120.000	45.000	417.000
Voorziening onderhoud remise Emmen	129.000	59.000	20.000	169.000	60.000	27.000	202.000
Totaal voorzieningen	481.000	179.000	150.000	511.000	180.000	72.000	619.000

Reserves	Verwachte stand per	Mutaties 2024		Verwachte stand per	Mutaties 2025		Verwachte stand per
	1-1-2024	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2024	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2025
Algemene reserve	9.738.000	-		9.738.000	-		9.738.000
Totaal algemene reserve	9.738.000	-	-	9.738.000	-	-	9.738.000
BRkwaliteitsimpuls	-	-		-	-		-
BRdekking kapitaallasten remise Emmen	1.417.000	-	39.000	1.378.000	-	39.000	1.339.000
BRDuurzaamheid	2.000.000	-	250.000	1.750.000	-	250.000	1.500.000
Totaal bestemmingsreserves	3.417.000	-	289.000	3.128.000	-	289.000	2.839.000
Totaal reserves	13.155.000	-	289.000	12.866.000	-	289.000	2.839.000

Vorzieningen	Verwachte stand per	Mutaties 2025		Verwachte stand per
	1-1-2025	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2025
Voorziening onderhoud remise Groningen	417.000	120.000	100.000	437.000
Voorziening onderhoud remise Emmen	202.000	60.000	50.000	212.000
Totaal voorzieningen	619.000	180.000	150.000	649.000

*In bovenstaand overzicht wordt, conform begroting en meerjarenraming geen onttrekking gedaan uit het weerstandsvermogen

Bijlage C Afkortingenwijzer

AB	Algemeen Bestuur
AVG	Algemene verordening gegevensbeheer
AZC	Asielzoekerscentrum
BBV	Besluit Begroting en Verantwoording
BI	Business Intelligence
BTW	Belasting over de toegevoegde waarde
CAO	Collectieve Arbeidsovereenkomst
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CO₂	Koolstofdioxide
CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegebouw en de Verkeerstechniek
CT-kaart	Losse kaart voor actiedoelinden, voorzien van een chip
DB	Dagelijks Bestuur
DOVA	Decentrale Openbaar Vervoer Autoriteiten
DRIS	Dynamisch Reizigersinformatiesysteem
DRU	Dienstregelingsuur
DVO	Dienstverleningsovereenkomst
EU	Europese Unie
FCHJU	Fuel Cells and Hydrogen Joint Undertaking, ook bekend als de FCH
FCH	Joint Undertaking (JU), is een publiek private samenwerking tussen de Europese Commissie (EC), de Europese brandstofcel- en waterstof industrie en onderzoeksinstellingen
Fte	Fulltime-equivalent
GD-concessie	Concessie stads- en streekvervoer Groningen en Drenthe
GR	Gemeenschappelijke regeling
GZI	Gaszuiveringsinstallatie
HOV	De treinvervangende HOV-lijnen 305 en 314 (Hoogwaardig Openbaar Vervoer)
HVO	Hydrotreated Vegetable Oil
I&A	Informatie & Analyse
ICT	Informatie en Communicatie Technologie
JIVE	Joint Initiative for hydrogen Vehicles across Europe
KLOV	Kleinschalig Openbaar Vervoer; zes regioconcessies
KpVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
KTO	Klanttevredenheidsonderzoek
Ktv	Klanttevredenheid
LBI	Landelijke Bijdrage Index
MBO	Middelbaar Beroeps Onderwijs
MKB	Midden- en kleinbedrijf
MVA	Materiële vaste activa
MT	Managementteam
NDC	NDC Mediagroep, uitgeverij van diverse kranten, weekbladen, etc.
NDOV	Nationale data openbaar vervoer
NG	Noord-Groningen
OV	Openbaar vervoer
P+R	Parkeren en reizen
PV	Publiek Vervoer
RSP	Regio Specifiek Pakket
RUG	Rijksuniversiteit Groningen
SiSa	Single Information Single Audit
SOV	Studenten Openbaar Vervoerkaart
TLS	Trans Link Systems
UMCG	Universitair Medisch Centrum Groningen
VPB	Vennootschapsbelasting
WGR	Wet Gemeenschappelijke Regelingen
Wmo	Wet maatschappelijke ondersteuning
WNT	Wet Normering Topinkomens



Overcingellaan 15e, Assen
Postbus 189, 9400 AD Assen

T 0592 - 39 69 00

info@ovbureau.nl
www.ovbureau.nl

 **ov bureau groningen drenthe**