

Kaderbrief 2023 OV-bureau Groningen Drenthe

Het jaar 2023 is een jaar van reizigersherstel en reizigers terugwinnen. We willen in het belang van de reiziger het huidige voorzieningenniveau (2022) handhaven in 2023 en de tarieven voor de reiziger niet extra laten stijgen. Tegelijkertijd weten we dat dit een kostenniveau met zich meebrengt dat we niet volledig kunnen dekken vanuit de reguliere (provinciale) overheidsbijdrage en de nog achterblijvende reizigersinkomsten zoals die nu geprognostiseerd worden. Gesprekken met het Rijk over een extra financiële bijdrage voor 2023 (en verder) hebben nog niet tot resultaat geleid. Daarom ontvangt u nu een kaderbrief 2023 en niet de ontwerpbegroting 2023.

In deze kaderbrief 2023 schetsen we de financiële implicaties van de onzekerheden waarmee we nu geconfronteerd worden. Er is een tweetal punten met een substantiële financiële impact op de ontwerpbegroting 2023, waarover de besluitvorming op dit moment nog niet gereed is:

1. De huidige beschikbaarheidsregeling 2022 (BVOV) loopt tot september 2022. Momenteel is er nog geen besluit genomen over de vraag of deze regeling 2022 wordt verlengd tot het einde van het jaar. Het verschil van deze vier maanden leidt meerjarig tot een substantieel financieel verschil.
2. Ook is er landelijk overleg over een financiële compensatieregeling voor 2023 en verder, die mogelijk al start per september 2022 en maximaal geldt voor twee jaar (sep 2022 - sep 2024). Ook hiervoor geldt dat dit invloed heeft op het begrote tekort voor 2023.

Hiernaast zijn de stijgende brandstofprijzen een aandachtspunt. We streven er naar de uitkomst(en) van deze punten te verwerken in de in te dienen ontwerpbegroting 2023. Het Dagelijks Bestuur zal vervolgens nog vóór 1 mei aanstaande de ontwerpbegroting ter zienswijze toezenden aan de Provinciale Staten van Groningen en Drenthe en de Gemeenteraad van Groningen.

Hoofdlijn financieel beleid 2023

Het opstellen van een goede begroting is een uitdaging gegeven de genoemde onzekerheden. Deze kaderbrief geeft een globale opzet van de begroting 2023 die u kunt verwachten op basis van wat we nu weten. Dit geeft het volgende beeld:

Lasten	Realisatie 2021	Primaire begroting 2022	Begroting 2022 na wijzigingen	Begroting 2023	Raming 2024	Raming 2025	Raming 2026
Totaal lasten	128.987	119.385	127.719	129.876	134.112	138.308	142.880

Baten	Realisatie 2021	Primaire begroting 2022	Begroting 2022 na wijzigingen	Begroting 2023	Raming 2024	Raming 2025	Raming 2026
Baten	132.618	112.363	122.516	121.792	126.760	131.885	137.621
Aanvulling financiering partners/ overige maatregelen	-	6.233	-	3.254	4.226	3.755	2.980
Totaal baten	132.618	118.596	122.516	125.046	130.986	135.640	140.601

Saldo	Realisatie 2021	Primaire begroting 2022	Begroting 2022 na wijzigingen	Begroting 2023	Raming 2024	Raming 2025	Raming 2026
Resultaat voor mutaties reserves	3.632	-789	-5.203	-4.830	-3.126	-2.668	-2.279
Onttrekking aan bestemmingsreserves	213	789	3.289	3.203	1.013	789	789
Onttrekking aan algemene reserve		-	1.914	1.627	2.113	1.878	1.490
Toevoeging BRCOVID 19 +BRZET	-3.901						
Resultaat na mutaties reserves	-56	0	0	0	0	0	0

Financieel tekort meerjaren beeld

Saldo (* € 1.000)	Realisatie 2021	Primaire begroting 2022	Begroting 2022 na wijzigingen	Begroting 2023	Raming 2024	Raming 2025	Raming 2026	Totaal
Aanvulling financiering partners/ overige maatregelen				- 3.254	4.226	3.755	2.980	14.215
Deel tekort gedekt via BROCOVID 19			2.000	1.914				3.914
Deel tekort gedekt via Algemene reserve			1.914	1.627	2.113	1.878	1.490	9.022
totaal tekort	-56	0	3.914	6.795	6.339	5.633	4.470	27.151

Voor het huidige jaar (2022) verwachten we momenteel een tekort van € 3,9 mln. Dit tekort kunnen we voorsnog dekken uit onze eigen reserves: de COVID-19 reserve en de algemene reserve. Voor 2023 verwachten we nu een tekort van € 6,8 mln. Voor 2024 t/m 2026 blijft een aanvullende financiering noodzakelijk, ervan uitgaande dat er weer gereden wordt conform de reguliere dienstregeling.

Om het begrotingstekort op te lossen zien we drie mogelijkheden. We gaan er hierbij vanuit dat het verhogen van het reizigerstarief geen optie is, ook vanwege het juist terug willen winnen van reizigers. De drie mogelijkheden zijn:

1. Eenmalig extra middelen:
 - a. Een financiële regeling vanaf september 2022 vanuit het Rijk (verlenging BVOV);
 - b. Het weerstandsvermogen van het OV-bureau. Het lijkt ons echter onverstandig dit direct helemaal in te zetten gegeven de uitdaging in de komende jaren;
 - c. Aanvullende financiering vanuit de provincies Drenthe en Groningen.
2. Toch bezuinigen op de dienstregeling. Net als in 2021 kan het OV-aanbod op plekken waar het geen of weinig pijn doet worden beperkt, kan de frequentie op dikke lijnen nog iets verminderen (maar boven het in de omgevingsvisie gegarandeerde minimum) en kunnen we parallelle lijnen waarvoor een alternatieve verbinding is (tijdelijk) niet laten rijden. Dit is hooguit een beperkte oplossing.
3. Uitgaan van een meer optimistische opbrengsttoename. De grote onzekerheid is de snelheid waarmee de reizigersopbrengsten weer teruggroeien. Op dit moment ramen we realistisch-conservatief. Het risico van het niet halen van meer optimistische opbrengsten kan eventueel gedekt worden uit het weerstandsvermogen van het OV-bureau.

We verwachten weliswaar dat er een financiële regeling vanuit het Rijk komt vanaf september 2022 maar kunnen daar voor de begroting nog niet vanuit gaan. Bovendien is lastig aan te geven in welke mate dit het tekort zal dekken. De verwachting is dat naast een financiële regeling vanuit het Rijk, het OV-bureau haar financiële reserves zal moeten aanspreken. Onderstaand is een overzicht opgenomen die de ontwikkeling van het weerstandsvermogen aangeeft.

Bedragen * € 1.000	Begroting 2022 na wijzigingen	Begroting 2023	Raming 2024	Raming 2025	Raming 2026
Stand algemene reserve per 1-1	12.182	10.268	8.641	6.528	4.650
Onttrekking algemene reserve	-1.914	-1.627	-2.113	-1.878	-1.490
Stand algemene reserve per 31-12	10.268	8.641	6.528	4.650	3.160

In de tabel is zichtbaar dat het OV-bureau eind 2025 de minimumgrens van het weerstandsvermogen van € 4,75 mln heeft bereikt. Nb. het weerstandsvermogen is het deel van het vermogen wat vrij besteedbaar is. De middelen in de bestemmingsreserves zijn reeds bestemd en worden daarom niet meegenomen in de stand van het weerstandsvermogen. In de ontwerpbegroting 2023 zullen de reserves nader worden uitgewerkt.

Algemene beleidsinhoud (tot slot)

Als richting voor het te voeren meerjarenbeleid houdt het OV-bureau, gelijk aan de begroting 2022, vast aan haar beleid dat is geënt op een drietal ambitielijnen, te weten:

- Toekomstvaste bereikbaarheid van en naar de steden door goede en snelle verbindingen mede door een systeemsprong;
- De ontsluiting van (nieuwe) wijken en het landelijk gebied, door het dagdekkend en frequent verbinden van knooppunten (hubs) en daar de verbinding te leggen met kleinschaliger vormen van vervoer (andere modaliteiten; zoals hubtaxi, fiets ed);
- Verdere verduurzaming van het openbaar busvervoer.

De focus van het OV-bureau zal daartoe voor 2023 beleidsmatig voornamelijk liggen op:

- Groei van reizigersaantallen en reizigerskilometers met name het terugwinnen van oude/bestaande reizigers en het aantrekken van nieuwe reizigers;
- Het in stand houden en verder optimaliseren van het mobiliteitsnetwerk (bereikbaar houden landelijk gebied);
- Vormgeven aan versnelling van de verduurzaming (t.a.v. energiegebruik en aandrijving van de bussen).

Financieel zal de uitdaging voornamelijk liggen in:

- Het financieel gezond houden van de exploitatie van de GD-concessie.

In de ontwerpbegroting 2023 worden deze ambitielijnen nader uitgewerkt en toegevoegd aan doelstellingen en beleidsindicatoren.