



**Ontwerp-  
begroting  
2024**

Ontwerpbegroting 2024  
Dagelijks Bestuur, 20 april 2023

# Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding</b> .....	<b>5</b>
<b>2. Begroting in vogelvlucht</b> .....	<b>6</b>
Kernbegrippen reiziger centraal .....	6
Indicatoren en streefwaarden .....	6
Het tekort voor 2024 toegelicht .....	7
Oplossen meerjarig tekort .....	8
Inzet reserve .....	8
Opties resterend tekort .....	9
<b>3. Programmaplan ‘reiziger centraal’</b> .....	<b>11</b>
Inleiding .....	11
Kernbegrippen .....	11
Organisatiedoelstellingen .....	12
Indicatoren toegelicht .....	13
<b>3.1 ONTWIKKELING</b> .....	<b>15</b>
Dienstregeling .....	15
Verdere ontwikkeling hubs .....	16
Financieel .....	16
<b>3.2 MARKTBEWERKING EN COMMUNICATIE</b> .....	<b>16</b>
Prijspromotie .....	16
Productverkoop via werkgevers .....	17
Nieuwe betaalmethoden en producten .....	17
Versterken imago van de bus .....	17
Gebiedsontwikkeling .....	17
Digitale klantomgeving .....	17
Vakmanschap van de chauffeur .....	17
Financieel .....	18
<b>3.3 CONCESSIONMANAGEMENT</b> .....	<b>18</b>
Doelstelling .....	18
Personeel op orde .....	19
<b>3.4 BEDRIJFSVOERING</b> .....	<b>22</b>
Planning & control .....	22
Opbrengsten uit verwaarding HBE’s .....	22
Sturing op de kosten .....	23
Kaders en wetgeving .....	23
Financieel .....	23
<b>4. Paragrafen</b> .....	<b>25</b>
<b>4.1 WEERSTANDSVERMOGEN EN RISICOBEBEERSING</b> .....	<b>25</b>
<b>4.2 ONDERHOUD KAPITAALGOEDEREN</b> .....	<b>27</b>
<b>4.3 FINANCIERING</b> .....	<b>28</b>

4.4	BEDRIJFSVOERING (paragraaf)	31
4.5	OVERHEAD	32
4.6	VERBONDEN PARTIJEN	33
<b>5.</b>	<b>Financiële begroting</b>	<b>36</b>
	Uiteenzetting financiële positie	38
	Ramingen	44
	Ramingen GD-concessie	44
	Ramingen overige baten en lasten	44
	Lasten	44
	Baten	44
	Mutaties reserves	44
<b>6.</b>	<b>Samenstelling bestuur</b>	<b>45</b>
<b>7.</b>	<b>Bijlagen</b>	<b>47</b>
	<i>Bijlage A Afschrijvingsoverzicht</i>	47
	<i>Bijlage B Overzicht reserves en voorzieningen</i>	48

# 1. Inleiding

In deze begroting is gekozen voor een iets andere opzet dan u gewend bent: het is korter en met meer aandacht voor de maatregelen die we willen en móeten treffen om het openbaar busvervoer in de Groningen en Drenthe op peil te houden.

Het reisgedrag en reizigersaantallen zijn sinds Corona veranderd, we krijgen steeds meer zicht op 'het nieuwe normaal': minder reizigers en dus minder reizigersinkomsten maar wel met meer reizigerskilometers. Zeker voor de kortere afstanden hebben mensen een reisalternatief gevonden, zoals de e-bike. Als men met de bus reist, is de reisafstand langer. De forens reist niet meer vijf dagen per week naar kantoor en ook scholieren en studenten zijn bekend geraakt met thuisonderwijs. We gaan ons nadrukkelijker focussen op nieuwe reizigers, zoals de automobilist. Door uit te leggen hoe het OV werkt - welke voordelen het biedt - en werkgevers te betrekken, hopen we meer nieuwe reizigers in de bus te verwelkomen.

Sinds een jaar zien we de effecten van stijgende (brandstof- en energie-) prijzen als gevolg van de Oekraïne-crisis en een hoog ziekteverzuim bij Qbuzz, de vervoerder. We zien deze effecten terug in het hele land. Voor 2023 hebben we de dienstregeling licht aangepast aan de veranderende vraag en blijven we op een dienstregelingsniveau dat relatief hoog is vergeleken met de rest van Nederland. Met de ondersteuning vanuit het Rijk in de vorm van een transitievergoeding OV 2023 (TVOV23) hebben we zicht op een 'nulresultaat' met aanwending van een deel van de reserve van het OV-bureau. Om de productiekosten van het openbaar vervoer op de langere termijn in de hand te houden en tegelijkertijd recht te doen aan de ambitie om zo schoon mogelijk vervoer te hebben, is in november 2022 besloten tot de 'business case zero emissie'. Hierbij vervangt Qbuzz in 2024 bijna alle bestaande bussen die nog rijden op Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) door volledig elektrische bussen. Hierdoor worden de operationele kosten lager.

Met langzaam terugkerende reizigers(-inkomsten) voorzien we voor het jaar 2024 een tekort van € 8,2 mln, met name door sterk gestegen kosten (o.a. brandstof) en achterblijvende reizigersopbrengsten. Hoewel het tekort terugloopt, verwachten we niet eerder dan in 2028 een omslag naar een positief resultaat. De uitdaging is en blijft de komende jaren om tot een sluitende begroting te komen. In tegenstelling tot voorgaande jaren, zijn de reizigersopbrengsten, de studentenkaartbijdrage vanuit het Rijk en de deelnemersbijdragen van de decentrale overheden, nu en de komende jaren onvoldoende om de huidige dienstregeling in stand te kunnen houden.

Deze begroting maakt duidelijk dat er keuze's gemaakt moeten worden: het tekort kan niet alleen meer worden opgevangen door de dienstregeling nog iets verder af te schalen. Willen we kunnen blijven zorgen voor de ontsluiting van het landelijk gebied, stedelijke bereikbaarheid en verduurzaming, dan kan het huidige voorzieningenniveau alleen in stand blijven wanneer daar structureel een hogere bijdrage (meer baten) tegenover staat.

## 2. Begroting in vogelvlucht

### Kernbegrippen reiziger centraal

De afgelopen jaren zijn door de Coronacrisis reizigers(kilometers) fors teruggelopen met als dieptepunt in 2020 minder dan 50% van de reizigers. Op dit moment (begin 2023) zitten we ongeveer op 80% van de reizigers (aantallen) en reizigerskilometers van voor Corona (2019). De komende jaren wil het OV-bureau, nog meer dan het al deed, het accent leggen op de (nieuwe) reiziger: het behouden van huidige reizigers en het winnen van nieuwe reizigers.





Hier horen de volgende vijf kernbegrippen bij: beschikbaar, vertrouwd, tijd, comfort en duurzaamheid. Deze begrippen worden hieronder kort toegelicht en de komende periode vertaald naar concrete maatregelen. Alles met als doel om te komen tot meer reizigersopbrengsten.





<b>REIZIGER CENTRAAL</b>	<p><b>TIJD</b></p> <p><i>De bus is op tijd en levert je meer tijd op (om dingen te doen tijdens de reis)</i></p>
<p><b>BESCHIKBAAR</b></p> <p><i>Toegankelijk voor iedereen, dichterbij dan je denkt, wanneer je het nodig hebt</i></p>	<p><b>COMFORT</b></p> <p><i>Je wordt gereden in comfortabele en stille zero emissie bussen</i></p>
<p><b>DUURZAAMHEID</b></p> <p>354 van de 400 bussen rijden elektrisch en voor 2029 zijn alle bussen ZE.</p>	<p><b>VERTROUWD</b></p> <p><i>Wat er ook gebeurt in de wereld om je heen, de bus is en was er altijd. Het is voorspelbaar</i></p>

Hierbij hoort de volgende kanttekening. De reiziger is in 2022 en 2023 geconfronteerd met minder openbaar vervoer en zeker in de tweede helft van 2022 met een minder betrouwbaar OV-product door veel rituitval als gevolg van personeelstekort en stakingen. Samen met Qbuzz werkt het OV-bureau er hard aan om de basis weer op orde te krijgen. Een goed product is voorwaardelijk voor het behoud van bestaande en winnen van nieuwe reizigers in de bus.

### Indicatoren en streefwaarden

Net als in voorgaande begrotingen, hanteert het OV-bureau een vaste set van indicatoren met bijbehorende streefwaarden. Voor het begrotingsjaar 2024 zijn de volgende streefwaarden bepaald bij de indicatoren. De streefwaarden worden afgezet tegen 2022 omdat dit het meest recente jaar is waarvan de realisatie bekend is (Jaarstukken 2022; vastgesteld in Algemeen Bestuur april 2023). De indicatoren worden later nader toegelicht. Voor deze 'vogelvlucht' wordt volstaan met onderstaande infographic.

 Reizigerskilometers		 Kostendekkendheid		 Punctualiteit		 Zero emissie bussen	
2022	Doel 2024	2022	Doel 2024	Doel 2024	2022	Doel 2024	

235,4 mln	259,95 mln	43,8 %	46,6 %	90%	196	354
 Gebiedsdekking	 Klanttevredenheid	 Inwonertevredenheid	 CO <sub>2</sub> per reizigerskilometer			
Doel 2024	2022	Doel 2024	2022	Doel 2024	2022	Doel 2024
100%	7,9	7,5	6,2	6,6	14,2 g/rkm	1 g/rkm

### Het tekort voor 2024 toegelicht

Met de langzaam terugkerende reizigers(-inkomsten) voorzien we voor het jaar 2024 een tekort van € 8,2 mln. Meerjarig (vier jaar vooruitkijkend) is er sprake van een afnemend tekort naar € 3,7 mln in 2027. Opgeteld prognosticeren we voor de komende vier jaar een tekort van ca € 29,7 mln.

Het tekort wordt met name veroorzaakt door sterk gestegen kosten (o.a. brandstof), achterblijvende reizigersopbrengsten en een verwachte daling (10%) van de inkomsten uit de studentenkaart als gevolg van de herijking van de studentenkaart. De uitdaging om tot een sluitende begroting te komen, is groter dan voorheen nu de verschillende openbaar vervoer-indexen de echte kostenontwikkeling onvoldoende corrigeren/compenseren. Het tekort in de OV-exploitatie van de concessie Groningen-Drenthe staat niet op zichzelf, maar zien we landelijk terugkeren. De gehele OV-sector heeft te maken met stijgende kosten en achterblijvende opbrengsten.

De Kaderbrief 2024 van medio april toont een tekort van € 9,8 mln voor 2024, meerjarig opgeteld tot € 27 mln. Deze € 27 mln was exclusief het tekort van 2023 van € 2,9 mln. Voor de vergelijking met de ontwerpbegroting 2024 is in de onderstaande tabel van de kaderbrief het tekort over 2023 wel opgenomen. Daarmee is het totaal tekort in de kaderbrief € 29,9 mln.

#### Kaderbrief 2024; meerjaren beeld

Saldo x € 1.000	Actuele prognose 2023	Begroting 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Totaal
Stand totaal tekort kaderbrief	-€ 2.876	-€ 9.808	-€ 8.206	-€ 5.189	-€ 3.850	-€ 29.929
Onttrekking Algemene Reserve	€ 2.876	€ 4.808	€ 3.456	€ 689		€ 11.829
Resterende opgave maatregelen	0	-€ 5.000	-€ 4.750	-€ 4.500	-€ 3.850	-€ 18.100

Na het verzenden van de Kaderbrief zijn de nieuwe landelijke prognoses ontvangen van de openbaarvervoer kostenindex (LBI) en de index op opbrengsten uit kaartverkoop (LTI). Deze indexen hebben effect op de kosten en opbrengsten voor het actuele jaar 2023, de begroting 2024 en de meerjarenraming tot/met 2027. De kosten stijgen substantieel, de opbrengsten daarentegen ook waardoor er een licht voordeel ontstaat van € 100 k (meerjarig opgeteld € 275 k). Hiervoor wordt wel het tarief van het buskaartje met 11% verhoogd. Deze verhoging is een landelijk voorgestelde tariefsverhoging. Besluitvorming over tariefverhoging vindt plaats in de bestuursvergadering eind 2023. Het volgen van de kostenindex is verplicht; het staat wel vrij af te wijken van de opbrengstenindex. Echter een lagere (of geen) tariefsverhoging leidt tot een structureel hoger tekort in de begroting.

Ten opzichte van de Kaderbrief zijn de nieuwe indexen verwerkt en het meerjarentekort uitgemiddeld over de jaren t/m 2027. Voor 2024 voorzien we nu een tekort van € 8,2 mln. Dit betekent een daling van € 1,6 mln in vergelijking met de Kaderbrief.

## Meerjaren tekort begroting 2024, na toepassing indexen en uitmiddeling van het tekort

Saldo (* € 1.000)	Actuele prognose 2023	Begroting 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Totaal
Stand totaal tekort actuele meerjarenbegroting na reguliere onttrekking BR	-€ 3.714	-€ 8.153	-€ 8.046	-€ 6.058	-€ 3.683	-€ 29.654

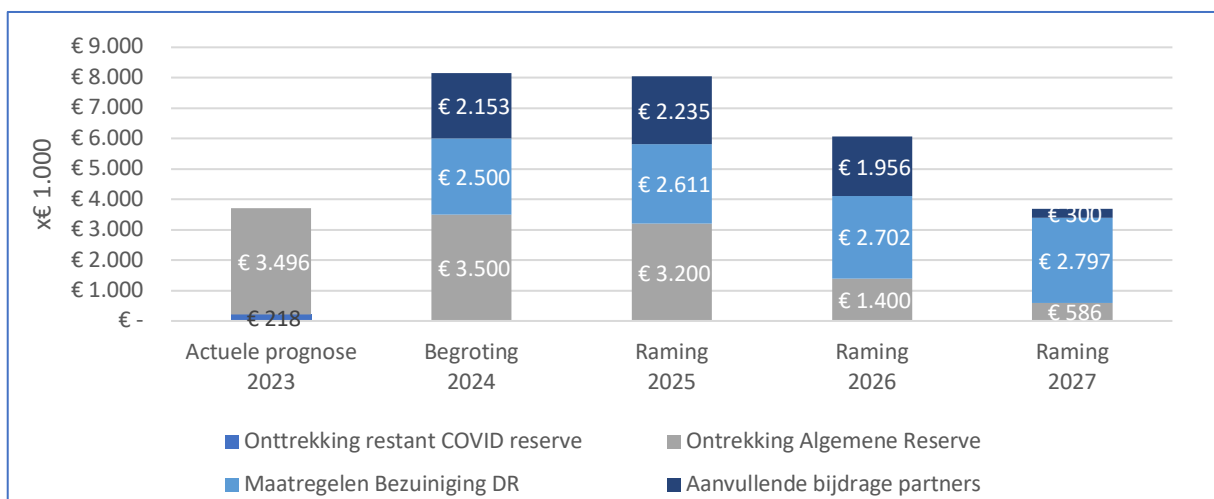
Deze ontwerpbegroting gaat over 2024 en verder. Helaas is de kostenindex (LBI) voor 2023 hoger dan waar eerder in de gewijzigde begroting 2023 rekening mee is gehouden. Voor 2023 betekent dit een verhoging van de kosten en daarmee het extra tekort van € 838 k. We stellen voor dit te dekken uit de algemene reserve. Met deze voorgestelde extra onttrekking voor 2023 neemt de dekkingsruimte respectievelijk af om in te zetten voor het meerjaren tekort voor 2024 t/m 2027.

Het op te lossen tekort in de begroting 2024 blijft substantieel hoog met € 8,2 mln, ondanks de (november 2022) gesloten businesscase zero emissie. Zonder de businesscase zou de concessie naar alle waarschijnlijkheid opnieuw moeten worden gezien. Deze herijking zou tot een extra kostenstijging hebben geleid, maar dan zonder een ander schoner OV-product. De gezamenlijke stap voorwaarts door de versnelde verduurzaming, brengt de concessie na 20207 weer in een gezonder financieel evenwicht en maakt de Groningen Drenthe concessie nagenoeg emissie vrij.

## Oplossen meerjarig tekort

### Inzet reserve

Zoals in de Kaderbrief 2024 aangegeven, stellen wij voor het meerjarig tekort af te vlakken met de gespreide inzet van de algemene reserve. Het meerjarig tekort wordt daarmee beperkt tot een aflopend tekort per jaar. Hiermee is het resterend tekort € 4,85 mln in 2024, aflopend tot € 3,1 mln in 2027. Voor het oplossen van deze tekorten, zien we gezien de huidige situatie van het OV, twee opties: bezuinigen op de dienstregeling en een aanvullende bijdrage van de partners. Dit is verwerkt in onderstaand overzicht en tabel.





## Meerjarig dekkingsvoorstel voor de ontwerpbegroting 2024

Saldo x € 1.000	Actuele prognose 2023	Begroting 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Totaal
<b>Stand totaal tekort actuele meerjarenbegroting</b>	€ -3.714	€ -8.153	€ -8.046	€ -6.058	€ -3.683	€ -29.654
Onttrekking restant COVID reserve	€ 218					€ 218
Onttrekking Algemene Reserve	€ 3.496	€ 3.500	€ 3.200	€ 1.400	€ 586	€ 12.182
Maatregelen Bezuiniging DR		€ 2.500	€ 2.611	€ 2.702	€ 2.797	€ 10.610
Aanvullende bijdrage partners		€ 2.153	€ 2.235	€ 1.956	€ 300	€ 6.643
<b>Totaal</b>	€ 0	€ 0	€ -0	€ 0	€ -0	€ 0

### Opties resterend tekort

Hieronder zijn vier opties van het resterende tekort (na inzet van de algemene reserve) nader uitgewerkt. Ten overvloede geven wij aan dat het tekort navenant hoger zal zijn indien het bestuur besluit de landelijk voorgestelde tariefverhoging van +11% (buskaart) niet te volgen. Het niet verhogen van de tarieven zal resulteren in een tekort van € 11,5 mln in 2024 en meerjarig opgeteld € 44,2 mln. Dit tekort zal dan alleen nog kunnen worden gedekt uit een drastische versoering van de dienstregeling en/of een nog hogere deelnemersbijdrage.

Optie 1 *Dienstregelingsaanbod 2024 aanpassen aan het nieuwe normaal. Dit is een besparing van € 2,5 mln in 2024 (€ 20,6 mln t/m 2027).*

Reizigerspatronen zijn veranderd na Corona door thuiswerken en online college volgen. Op de korte afstand vervangt de (elektrische) fiets de bus. Tegelijkertijd is de vraag in de weekenden en op recreatieve bestemmingen groeiend. De dienstregeling kan en moet meer meeademen met deze veranderende vraag. Met de treinverbindingen, het vastgestelde netwerk van Qliner en Q-link verbindingen, basisverbindingen die altijd minimaal één keer per uur rijden en een vraagafhankelijke hubtaxi (tegen OV-tarief) als vangnet hebben we een solide basis om altijd overal te kunnen komen in Groningen en Drenthe.

Ruim 90% van de inwoners van Drenthe en Groningen woont binnen de directe invloedssfeer (<2km) van het netwerk Qliner, Q-link en basisverbindingen:

Bijna iedereen woont binnen 2 km van een halte als je het aanvullende net meerekent,

Drie kwart van alle inwoners heeft een halte binnen 400 meter beschikbaar.

We willen de dienstregeling 2024 op de volgende manier laten aansluiten bij het nieuwe normaal:

#### a. Aanpassen frequentie van de lijnen

Per lijn de vervoervraag kritisch bezien: waarbij de vraag gesteld wordt of bv nog aanwezige vroege of late ritten op aanvullende lijnen in alle gevallen nodig zijn. Zeker op de (fiets)afstand (o.a. stadslijnen) is de vervoervraag afgenomen en zien we die ook niet direct terugkomen. Hier is de vraag gerechtvaardigd of frequenties hier kunnen worden aangepast en of streeklijnen de functie van stadslijnen kunnen overnemen.

#### b. Flexibiliteit vergroten

We werken nu al met een zogeheten pluspakket dat flexibel in te zetten is en waar afhankelijk van het seizoen ritten wel of niet gereden worden. We onderzoeken samen met de vervoerder of dit principe uit te breiden is, ook door bijvoorbeeld in te spelen op verschil in vervoervraag over verschillende (werk)dagen van de week, zodat de inzet van bussen zoveel mogelijk afgestemd is op de vraag. Die flexibiliteit kan ook tot uitdrukking komen in variëren in frequentie op frequente lijnen (bv Q-link van 6 naar 4 keer per uur in de spits in de voorzomer).

We verwachten met een dergelijk pakket aan maatregelen maximaal € 2,5 mln te kunnen besparen. Hierbij moet nadrukkelijk worden vermeld dat het in alle gevallen zal gaan om een vermindering van de aantrekkelijkheid van het OV. Als we de flexibilisering in de dienstregeling doorvoeren blijft er na de inzet van de reserves nog een tekort over van € 2,2 mln voor 2024.

Optie 2            *Een aanvullende deelnemersbijdrage € 2,2 mln voor 2024 (meerjarig € 6,4 mln)*

Het gewenste (huidige) dienstregelingsniveau van het basis- aanvullend en hoogwaardig openbaar vervoer en frequenties is feitelijk niet meer betaalbaar. Een wens van verruiming van tijden in de huidige dienstregeling of uitbreiding van de huidige dienstregeling, is zonder extra deelnemersbijdrage zeker niet meer betaalbaar. Ofwel als er vanuit het Rijk geen aanvullende financiering beschikbaar komt en het huidige dienstregelingsniveau wordt in stand gehouden, dan is een aanvullende deelnemersbijdrage noodzakelijk.

Optie 3            *Maatregelenpakket na de conferentie*

Op 16 februari 2023 vond een conferentie van het Nationaal Openbaar Vervoer Beraad (NOVB, samenwerking van opdrachtgevende overheden, vervoerders en Rijk) plaats over dit landelijke beeld en daaraan gerelateerde urgente vraagstukken in het OV. De belangrijkste vraag was hoe Rijk, decentrale overheden en OV-bedrijven de komende periode met de uitdagingen om moeten gaan. Het doel was te komen tot een effectief maatregelenpakket en een pakket in balans: Rijk, OV-bedrijven en DO's (decentrale overheden) zouden elk moeten bijdragen in redelijke verhoudingen tot elkaar.

Er is op dit moment geen zekerheid te geven over financiële middelen die mogelijk voortkomen uit deze in februari gehouden conferentie, ondanks tussen Rijk, DO's en vervoerders gedeelde zorgen over de langere termijn.

Optie 4            *Versneld investeren in infrastructuur waar mogelijk*

Het versnellen van infrastructuur is een mes dat aan twee kanten snijdt: OV wordt aantrekkelijker en goedkoper te produceren. In de hiervoor genoemde conferentie lijkt ook ruimte ontstaan voor maatregelen om OV te versnellen. Tegelijkertijd weten we dat het langdurige trajecten zijn om infrastructuur te versnellen. Voor de korte termijn (2024) zien we met name aanleiding om infrastructuur te versnellen in relatie tot de Aanpak Ring Zuid in Groningen, echter in eerste instantie om vertragingen als gevolg van de werkzaamheden op te vangen en niet direct als besparing.

## 3. Programmaplan 'reiziger centraal'

### Inleiding

Onder de noemer 'De reiziger centraal' leggen we in de komende jaren, nog meer dan voorheen, de focus op de (nieuwe) reiziger. Door zaken anders, beter of explicieter te doen willen we bestaande reizigers behouden en nieuwe reizigers verwelkomen in de bus. In deze begroting geven we op hoofdlijnen aan hoe we dit gaan doen; in de tussenrapportages en jaarrekening verantwoorden we wat we hebben gedaan om dit doel te bereiken.

### Kernbegrippen

We hanteren vijf kernbegrippen: beschikbaar, vertrouwd, tijd, comfort en duurzaamheid. Per kernbegrip is hieronder uitgewerkt wat dat in de dagelijkse praktijk betekent.

#### BESCHIKBAAR

*Toegankelijk voor iedereen, dichterbij dan je denkt, wanneer je het nodig hebt.*

Uitgangspunten:

- Bereikbaar houden en ontsluiten landelijk en stedelijk gebied
- Doorontwikkeling hubs en verknoping modaliteiten (inclusief MaaS-oplossingen)
- Tariefproduct voor iedere inkomensklasse
- Ruim beschikbaar van 06:00 tot 01:00
- Vast en flexibel aanbod (ook vraagafhankelijk vervoer)
- Voldoende bussen
- Een halte dichtbij huis (400m) of een halte iets verder weg die je sneller naar de bestemming brengt

#### VERTROUWD

*Wat er ook gebeurt in de wereld om je heen, de bus is en was er altijd. Het is voorspelbaar.*

Uitgangspunten:

- Herkenbare buschauffeurs
- Logische intervallen in ma-vr dienstregeling
- Consistente inzet materieeltypes passend bij productformule
- Aankleding halte/hub voorzieningen, sociale plek en veilig
- Je weet wat het kost, achteraf
- Veilig en aantrekkelijk
- Gemak en eenvoud bieden in betaalwijzen

#### TIJD

*De bus is op tijd en levert je meer tijd op (om dingen te doen tijdens de reis).*

Uitgangspunten:

- Geplande dienstregeling
- Realtime reisinfo op TFT-schermen, bij de halte en via de website
- Totale reistijd van tevoren bekend
- Overstapgarantie
- OV is file-vrij
- De bus is gezonder (beweging in voor- en natransport)
- Reistijd is eigen tijd

## COMFORT

*Je wordt gereden. 200 van de bussen rijden elektrisch (stil), Qliner, Q-link*

Uitgangspunten:

- In de bus zit je droog, warm/koel
- Altijd een zitplaats buiten de spits.
- Voorzieningen; leeslampjes, usb opladen, stil, uitklaptafeltjes, dikke stoelkussens
- Chauffeur is getraind op rijgedrag
- Abri om je te beschermen tegen de weeromstandigheden
- Niet verantwoordelijk voor lastige verkeerssituaties/parkeren

## DUURZAAMHEID

*Ruim 200 van de 400 bussen rijden elektrisch. Voor 2029 zijn alle bussen ZE.*

Uitgangspunten:

- Groen(er) met HVO, elektrisch en waterstof
- We rijden met elkaar (passagiers) en niet alleen
- Korte routes zonder onnodige kilometers
- Chauffeur opgeleid om zuinig te rijden
- Chauffeur kan op rit niveau zien hoe zuinig hij heeft gereden
- Instroom 158 ZE-bussen (BUCA ZE)

## Organisatie-doelstellingen

Het nakomen van deze ambities doen we met één beleidsprogramma; 'de reiziger centraal'. De uitwerking van dit programma is verdeeld in de volgende vier onderdelen, die tevens ook de organisatieteams zijn, te weten; Ontwikkeling, Concessiemanagement, Marktbewerking & communicatie en bedrijfsvoering (zie verder het volgende hoofdstuk). Deze tezamen streven de volgende organisatie-doelstellingen na:



Doel: **Herstel van reizigersaantallen en reizigerskilometers**

- Door:
- Bestaande reizigers weer meer laten reizen
  - Aantrekken nieuwe reizigers
  - OV veilig en aantrekkelijk houden
  - Implementeren merkessentie



Doel: **Het zoveel mogelijk in stand houden van het OV-netwerk**

- Door:
- Bereikbaar houden en ontsluiten landelijk en stedelijk gebied
  - Doorontwikkeling hubs en verdere verknoping modaliteiten
  - Operationeel perfecte uitvoering



Doel: **Behouden van een financieel dekkende exploitatie van de concessie**

- Door:
- Conservatief begroten
  - Tussentijds financieel bijsturen waar nodig
  - Betalen voor wat er rijdt, data-gestuurd afrekenen
  - Juridische handelen naar de mogelijkheden



Doel: **Continuering van het verduurzamingsproces waar mogelijk**

- Door:
- Instroom extra ZE-bussen, zonder extra meerkosten
  - Ingebruik nemen nieuwe stalling Peizerweg



- Implementatie van de BuCa ZE (158 nieuwe ZE bussen en bijbehorende laadinfrastructuur)
- Concretiseren lange termijn doel van 100% emissievrije concessie

## Indicatoren toegelicht

Net als afgelopen jaren drukken wij de voortgang ook uit in een vaste set van indicatoren. Hieronder lichten we deze indicatoren en streefwaarden voor 2024 nader toe.

+15%



### Reizigerskilometers

We streven voor 2024 naar 259,95 mln rkm, een groei van 15% ten opzichte van de realisatie in 2022 van 235,4 mln rkm. In verhouding tot 2019 is dit een herstel naar 88% van het aantal reizigerskilometers voor de coronacrisis (=295,4mln rkm). We zien dat de ov-patronen zijn gewijzigd. Mensen werken meer thuis dan vóór de coronacrisis het geval was. Ook het onderwijs is blijvend anders georganiseerd met deels het doorzetten van onderwijs op afstand. Verder hebben sommige voormalige OV-reizigers een andere vorm van mobiliteit gekozen. Dit alles resulteert in minder gebruik van het openbaar busvervoer.

7,5



### Reizigerstevredenheid

Bij reizigerstevredenheid gaat het om het rapportcijfer van de jaarlijkse OV-Klantenbarometer, uitgevoerd door het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV). We handhaven de streefwaarde voor de tevredenheid op een gemiddeld rapportcijfer van minimaal een 7,5 voor al het busvervoer samen. Vanaf 2021 zijn er ook indicatoren voor de afzonderlijke productsoorten Qliner, Q-link, basisnet en aanvullend net. In 2022 is in Groningen en Drenthe het tevredenheidscijfer 7,9. We streven voor 2024 eveneens naar waarde van minimaal een 7,5.

6,6



### Inwonertevredenheid

In het najaar van 2021 is voor het eerst een tevredenheidspeiling gedaan onder inwoners van Groningen en Drenthe over het busvervoer in het gebied. In het najaar van 2022 is deze peiling herhaald. Op de vraag of men tevreden is met het busvervoer zegt 46% tevreden te zijn en is 38% neutraal (niet tevreden, niet ontevreden). De inwoners van Groningen en Drenthe hebben het openbaar busvervoer een gemiddeld rapportcijfer gegeven van 6,2. Zoals verwacht geven busreizigers het busvervoer een hoger cijfer dan niet-busreizigers. Inwoners die 1 x per maand of vaker met de bus reizen, waarderen het busvervoer met een 7,2; inwoners die minder vaak of nooit met de bus reizen, geven gemiddeld een 5,7. De cijfers van 2022 liggen net iets lager vergeleken met 2021. Het OV-bureau heeft als doel om in 2024 een rapportcijfer van 6,6 te halen. Dit willen we bereiken door in te zetten op een beter imago van de bus onder niet-busreizigers en door in te zetten op een betere reisbeleving voor reizigers.

90%

### Reizigerspunctualiteit

Vanaf 2022 is de punctualiteit per producttype (Qliner, Q-link, basisnet, aanvullend net, hubtaxi) gemeten. Dit 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. De streefwaarde voor 2023 hebben we op >85% gesteld. Maar dit percentage zegt alleen iets over de betreffende rit en nog niets over aansluitingen, rituitval etc. Voor 2024 willen we daarom, mede op afspraak van de vervoerder, nog een dimensie toevoegen: het klantperspectief. Door meerdere elementen van de uitvoeringskwaliteit te koppelen willen we inzicht krijgen (en sturen) in de totale reizigerspunctualiteit van het vervoerssysteem. De reizigerspunctualiteit kan dan worden bepaald door de afwijking van de geplande reis van elke individuele reiziger. Streven is dan dat minimaal 90% van de reizigers de eindbestemming bereikt maximaal 300 seconden na de geplande aankomst.

100%



#### Gebiedsdekkendheid

Een gebiedsdekkend collectief vervoeraanbod is in Groningen en Drenthe aanwezig in de combinatie van regulier openbaar busvervoer en de hubtaxi (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 2024 tussen 06:00 uur en 24:00 uur blijven bestaan. Daarbij zijn de hubtaxi-tarieven vanaf 2021 verlaagd naar het OV-tarief om het vervoersaanbod aantrekkelijker te maken voor de reiziger. In het kader van OVpay is het streven om in 2024 de tarieven voor de hubtaxi meer te integreren met de nieuw te ontwikkelen producten voor het OV.

46,6%



#### Kostendeckendheid

Voor 2024 wordt in de begroting uitgegaan van 46,6% kostendeckendheid (dit wil zeggen dat 46,6% van de uitgaven aan OV in 2024 wordt gefinancierd uit reizigersinkomsten). Dit is op basis van de begrote verhouding baten versus lasten. 46,6% is alleen haalbaar 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).

1 gr/rkm



#### Duurzaamheid (CO2-uitstoot).

Voor wat betreft de CO2-uitstoot is de opgave (tevens vastgelegd in landelijke afspraken) om de CO2-uitstoot per 2030 terug te brengen naar nul. De initiële doelstelling bij aanvang van de concessie was om dit voor 2030 te realiseren. We zetten nu in om dit doel te bereiken in 2026 of eerder indien mogelijk. Er stromen in 2024 158 nieuwe zero emissie bussen in. Er blijft dan nog een beperkt aantal HVO bussen rijden. Tot deze nieuwe ZE-bussen zijn ingestroomd, streven we door het optimaliseren van de inzet van elektrisch versus Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) naar een lagere uitstoot.

354

ZE-Bussen



#### Aantal ZE-bussen

De reductie van de CO2-uitstoot is door de inzet van ZE-bussen en het gebruik van HVO in overige bussen groot. De indicator op het gebied van duurzaamheid is sinds 2022 uitgebreid met het aantal en percentage zero emissie bussen van het totaal. Het streven is om na 2026 de 196 bestaande ZE bussen aan te vullen met nog eens 158 ZE-bussen, totaal 354 van een totaal van 400 bussen, 89% van het totaal.

### 3.1 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.

In 2024 streven we naar:

een toekomstvaste bereikbaarheid van en naar steden door goede & snelle verbindingen en; een goede 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);

Naast deze ambities realiseren we vanaf 2024 onze verduurzamingsambitie naar zero emissie vervoer met de business case zero emissie. Elektrische bussen stromen in de periode 2024-2026 in met een vervanging van een belangrijk deel van de resterende busvloot rijdend op diesel (HVO) naar elektrisch vervoer.

#### Dienstregeling

Reizigerspatronen zijn veranderd na Corona door thuiswerken en online college volgen. Op de korte afstand vervangt de (elektrische) fiets de bus. Tegelijkertijd is de vraag in de weekenden en op recreatieve bestemmingen groeiend. De dienstregeling kan en moet meer meedemen met deze veranderende vraag. Met de treinverbindingen, het vastgestelde netwerk van Qliner en Q-link verbindingen, basisverbindingen die altijd minimaal één keer per uur rijden en een vraagafhankelijke hubtaxi (tegen OV-tarief) als vangnet hebben we een solide basis om altijd overal te kunnen komen in Groningen en Drenthe.

Ruim 90% van de inwoners van Drenthe en Groningen woont binnen de directe invloedssfeer (<2km) van het netwerk Qliner, Q-link en basisverbindingen:

Bijna iedereen woont binnen 2 km van een halte als je het aanvullende net meerekent,

Drie kwart van alle inwoners heeft een halte binnen 400 meter beschikbaar.

In de bijlage is aangegeven hoe het basisnet is opgebouwd en hoeveel reizigers we nu bedienen met OV (op 400m van de halte en op 2000m van de halte).

We willen de dienstregeling 2024 op de volgende manier laten aansluiten bij het nieuwe normaal:

a. Aanpassen frequentie van de lijnen

Per lijn de vervoervraag kritisch bezien: waarbij de vraag gesteld wordt of bv nog aanwezige vroege of late ritten op aanvullende lijnen in alle gevallen nodig zijn. Zeker op de (fiets)afstand (o.a. stadslijnen) is de vervoervraag afgenomen en zien we die ook niet direct terugkomen. Hier is de vraag gerechtvaardigd of frequenties hier kunnen worden aangepast en of streeklijnen de functie van stadslijnen kunnen overnemen.

b. Flexibiliteit vergroten

We werken nu al met een zogeheten pluspakket dat flexibel in te zetten is en waar afhankelijk van het seizoen ritten wel of niet gereden worden. We onderzoeken samen met de vervoerder of dit principe uit te breiden is, ook door bijvoorbeeld in te spelen op verschil in vervoervraag over verschillende

(werk)dagen van de week, zodat de inzet van bussen zoveel mogelijk afgestemd is op de vraag. Die flexibiliteit kan ook tot uitdrukking komen in variëren in frequentie op frequente lijnen (bv Q-link van 6 naar 4 keer per uur in de spits in de voorzomer).

### Verdere ontwikkeling hubs

Het Hubprogramma van de provincies Drenthe en Groningen betekent een intensivering van de inzet op Hubs. Het OV-bureau faciliteert daarbij en regelt de OV-bediening van de Hubs. Experimenten met Sub-Hubs geven de mogelijkheid om naar meerdere locaties te reizen tegen het Hub-huis tarief (in 2023 verlaagd tot 1 maal OV-tarief).

### Financieel

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

Bedragen x € 1.000

	Realisatie 2022	Primaire begroting 2023	Actuele begroting 2023	Actuele prognose 2023	Begroting 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027
<b>Lasten</b>								
Ontwikkeling dienstregeling	18	25	25	25	26	26	26	26
Strategische innovatie	83	156	150	150	152	154	155	156
Reizigersinformatie en haltebeleid	262	358	358	358	361	365	368	372
Onderzoek	51	52	50	50	51	52	52	52
Consumentenplatform	43	52	45	45	45	45	45	47
Kwaliteitsimpuls	-	500	500	500	500	224	-	-
<b>Totaal lasten</b>	<b>457</b>	<b>1.141</b>	<b>1.128</b>	<b>1.128</b>	<b>1.134</b>	<b>866</b>	<b>646</b>	<b>653</b>
<b>Baten</b>								
Ontwikkeling	-	-	-	-	-	-	-	-
Reizigersinformatie en haltebeleid	190	190	190	190	190	190	190	190
<b>Totaal baten</b>	<b>190</b>	<b>190</b>	<b>190</b>	<b>190</b>	<b>190</b>	<b>190</b>	<b>190</b>	<b>190</b>
<b>Saldo</b>	<b>-267</b>	<b>-951</b>	<b>-938</b>	<b>-938</b>	<b>-944</b>	<b>-676</b>	<b>-456</b>	<b>-463</b>
Onttrekking bestemmingsreserve kwaliteitsimpuls		500	500	500	500	224	-	-
<b>Saldo na onttrekking bestemmingsreserve</b>	<b>-267</b>	<b>-451</b>	<b>-438</b>	<b>-438</b>	<b>-444</b>	<b>-452</b>	<b>-456</b>	<b>-463</b>

## 3.2 MARKTBEWERKING EN COMMUNICATIE

Het team marktbewerking en communicatie 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. Dat doet het team door onder andere (markt)onderzoeken uit te voeren. Deze onderzoeken en de analyse ervan vormt de basis voor nieuwe proposities en producten, gesegmenteerd op doelgroep. Samen met het communicatiebureau worden nieuwe, aansprekende campagnes ontwikkeld. Het team zorgt er daarnaast voor dat de reiziger goed geïnformeerd is door actuele reisinformatie en promotiemateriaal. Dat gebeurt in nauwe samenwerking met de vervoerder.

De komende jaren heeft het OV-bureau de grote uitdaging om een inhaalslag in groei in reizigers en reizigerskilometers te realiseren om zo een aantrekkelijk product te kunnen (blijven) aanbieden. Marktbewerking en communicatie zullen met verschillende acties bijdragen aan deze uitdaging.

### Prijspromotie

Het doel van de inzet van prijspromoties is tweeledig. Enerzijds om mensen (nog-niet OV-reizigers) het OV te laten uitproberen. Anderzijds om bestaande OV-reizigers te stimuleren om meer met het OV te gaan reizen en op andere momenten te reizen. De prijspromoties zullen bijdragen aan de



beschikbaarheid en vertrouwdheid van de bus. De volgende prijspromoties zullen in 2024 plaatsvinden:

- Promotie OVpay
- Promotie broezz'n
- P+R acties
- Promotie Dalvoordeel Noord-Nederland.
- OV-uitprobeerkaart

### **Productverkoop via werkgevers**

De rol van duurzame mobiliteit en bereikbaarheid worden steeds belangrijker voor werkgevers. De bus kan een onderdeel zijn van de oplossing voor werkgevers. Hiervoor zal een actieve benadering van werkgevers ingezet worden, waarbij er ondersteuning in analyses geboden wordt en per werkgever gekeken wordt welke prijspromoties relevant zijn in de propositie richting werknemers.

### **Nieuwe betaalmethoden en producten**

Met de introductie van OVpay, het nieuwe in- en uitchecken met je betaalpas, ontstaan er innovatiemogelijkheden in prijsproducten. Door de afrekening in een generieke backoffice komen er mogelijkheden als capping, stapelen, tijdstipafhankelijke tarieven en staffelkorting in de productenstructuur. In 2023 zullen er al onderzoeken plaatsvinden om te komen tot een nieuw productenpalet. Hierbij ligt de focus op de reiziger en de reizigersbehoefte. Vervolgens zal in 2024 de uitrol van het nieuwe productenpalet gaan plaatsvinden.

### **Versterken imago van de bus**

De komende jaren werken we aan het dichter bij elkaar brengen van de identiteit en het imago van de bus. Het merk de bus staat voor 'rust' en daarin doen we de belofte van een zorgeloze aankomst. De 5 ambities (beschikbaar, vertrouwd, tijd, comfort, duurzaamheid) komen terug in een aanpak om het imago dichter bij de identiteit te krijgen. We ontwikkelen een opvallende campagne om het imago van de bus een stevige boost te geven.

### **Gebiedsontwikkeling**

Wie zich in Groningen en Drenthe bezighoudt met gebiedsontwikkeling moet weten: de eerste paal is een haltepaal. De grote woningbouwopgave biedt het OV een grote kans. Wordt een wijk ontwikkeld met goede OV-voorzieningen, dan is er voor nieuwe bewoners minder noodzaak om een tweede (of zelfs eerste) auto aan te schaffen. Door promotieacties per interessant nieuwbouwproject uit te werken, zal de bus als optie meegenomen worden in het vaststellen van de reisgewoontes. Deze acties zijn gericht op (stedenbouwkundige) beleidsmedewerkers, ontwikkelaars, makelaars en woningzoekenden.

### **Digitale klantomgeving**

In een nauwe samenwerking met Qbuzz zal de digitale klantomgeving verbeterd worden. Hierbij ligt de focus op gebruiksvriendelijkheid van de website en webshop, de aanwezigheid op sociale media en het ontwikkelen van een reis-prijsvergelijker

### **Vakmanschap van de chauffeur**

De chauffeur is de spil in klantcontact en heeft een belangrijke rol in de reisbeleving van de reiziger. Een groet van de chauffeur levert een hogere ritwaardering op. Daarnaast zorgt de (reis)informatie die een chauffeur geeft voor een afname in onzekerheid. Samen met Qbuzz zal er gewerkt worden aan het vakmanschap van de chauffeurs.

## Financieel

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

### Marktwerking

Bedragen x € 1.000,-

	Realisatie 2022	Primaire begroting 2023	Actuele begroting 2023	Actuele prognose 2023	Begroting 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027
<b>Lasten</b>								
Marktonderzoek	59	77	68	68	69	70	71	71
Marktontwikkeling	46	97	72	72	73	74	75	76
Tarieven en vervoerbewijzen	3	21	12	12	12	12	12	12
<b>Totaal lasten</b>	<b>107</b>	<b>195</b>	<b>152</b>	<b>152</b>	<b>154</b>	<b>156</b>	<b>158</b>	<b>159</b>
<b>Baten</b>								
Marktwerking	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totaal baten</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Saldo</b>	<b>-107</b>	<b>-195</b>	<b>-152</b>	<b>-152</b>	<b>-154</b>	<b>-156</b>	<b>-158</b>	<b>-159</b>

### Communicatie

Bedragen x € 1.000,-

	Realisatie 2022	Primaire begroting 2023	Actuele begroting 2023	Actuele prognose 2023	Begroting 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027
<b>Lasten</b>								
Productpromotie	146	154	154	154	155	157	158	159
Voorlichting	57	147	147	147	149	150	152	153
Reisinformatie	75	82	82	82	83	83	84	85
Reisbeleving	112	127	127	127	129	130	131	133
Corporate Communicatie	24	20	20	20	20	21	21	21
<b>Totaal lasten</b>	<b>414</b>	<b>530</b>	<b>530</b>	<b>530</b>	<b>536</b>	<b>541</b>	<b>546</b>	<b>551</b>
<b>Baten</b>								
Communicatie	0	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totaal baten</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Saldo</b>	<b>-414</b>	<b>-530</b>	<b>-530</b>	<b>-530</b>	<b>-536</b>	<b>-541</b>	<b>-546</b>	<b>-551</b>

## 3.3 CONCESSIONMANAGEMENT

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.

### Doelstelling

De afgelopen coronajaren heeft de focus voor de GD-concessie vooral gelegen op het in stand houden van zoveel mogelijk vervoer binnen het steeds verder afnemende beschikbare budget. Hierdoor heeft de uitvoeringskwaliteit niet het niveau gehaald wat in de concessie is afgesproken (lees: er is niet (geheel) aan alle concessievoorwaarden voldaan). Dit had ook mede te maken met de uitgangspunten voor de beschikbaarheidsvergoeding/transitievergoeding van het Rijk. Nu de vergoeding van het Rijk in 2023 wordt beëindigd zal vanaf 2024 de concessie in zijn geheel weer van toepassing zijn. Daarmee zal ook de focus weer volledig op de uitvoeringskwaliteit worden gelegd.

Daarbij worden de volgende vijf pijlers onderscheiden:

- Personeel op orde
- Materieel op orde
- Betalen op orde
- Reizigerspunctualiteit
- Comfort

### **Personeel op orde**

In deze tijd van personeelsschaarste is het noodzaak voor vervoerders om zowel het aantal directe als indirecte personeelsleden op orde te hebben. Daarnaast dient er een werkomgeving te zijn gecreëerd waarin het personeel zich veilig en gehoord voelt.

- Voldoende: beschikbaarheid van voldoende personeel is een eerste vereiste om de dienstregeling te kunnen uitvoeren. En dat is meer dan alleen het rijdend personeel. Het gaat dan ook om ondersteunend personeel, van planners tot monteurs en van reisregie tot buswassers. Het ontbreken van één van deze schakels betekent dat in meer of mindere mate niet de vereiste kwaliteit kan worden geleverd.
- Kwaliteit: (zie ook marktwerking) het vakmanschap van de chauffeur speelt een belangrijke rol in de reisbeleving.
- Welzijn: de chauffeur kan zijn vak alleen op een goede manier uitoefenen als hij/zij in een prettige werkomgeving verkeert. Dit betekent oog voor goed werkend materieel, goed gefaciliteerde eindpuntvoorzieningen, de juiste opleidingen/bijscholingen maar vooral ook aandacht voor de geconstateerde toenemende werkdruk. Overigens geldt hetzelfde voor het indirecte personeel.

### **Materieel op orde**

Evenals personeel is betrouwbaar materieel een basisvereiste voor het goed kunnen uitvoeren van de dienstregeling. Voor 2024 wordt daarom ingezet op:

- Betrouwbaarheid, incl. infra: vanaf begin 2024 stromen de eerste nieuwe elektrische bussen in vanuit de Buca ZE. Dit betekent ook een en ander voor de uitstroom van de huidige dieselmotoren, het plaatsen van de infrastructuur om de nieuwe elektrische bussen te kunnen faciliteren en het onderhouden van de infra. Maar vooral belangrijk is het vooraf opstellen van een noodplan voor het geval er (grootschalig) materieel of infra uitvalt. Reizigers moeten in alle gevallen er van uit kunnen gaan dat er een bus komt.
- Productformule: in Groningen en Drenthe hebben we verschillende type bussen voor verschillende producten. Dit heeft alles te maken met herkenbaarheid, comfort, maar vooral ook met capaciteit. De afgelopen (corona)jaren is om allerlei redenen de inzet van de juiste bus op het juiste tijdstip en de juiste lijn wat losgelaten. Vanaf 2024 wordt weer ingezet om de juiste bus op de juiste lijn te krijgen en hier de vervoerder ook op af te rekenen (zie ook 'betalen naar wat we zien').
- Huisstijl: voor de herkenbaarheid is het noodzakelijk dat de voorgeschreven huisstijl door de vervoerder op een juiste wijze wordt doorgevoerd. En vooral ook wordt onderhouden na eventuele schade. Het niet onderhouden kan leiden tot een haveloze uitstraling van de busvloot en leidt tot kwaliteitsverlies.

### **Betalen op orde**

Het item 'betalen op orde' kent meerdere invalshoeken.

- Betalen naar wat we zien: Dit betreft de relatie OV-bureau -vervoerder. In het bestek is voorgeschreven dat alleen de ritten worden betaald die we in de data ook terugzien. Ritten die we niet in de data zien worden als 'niet gereden' beschouwd en hier wordt ook niet voor

betaald, tenzij de vervoerder op een andere manier kan aantonen dat de rit wel heeft gereden. Vanwege de financiële corona-ondersteuning vanuit het rijk is het 'betalen naar wat we zien' nog niet geëffectueerd. Nu de financiële steun eindigt zal vanaf 1 januari 2024 het 'betalen naar wat we zien' worden doorgevoerd.

- Betaalsystemen op orde: Dit gaat vooral om de mogelijkheid om te kunnen betalen in het voertuig. In 2023 is gestart met de introductie van OVpay, betalen met de bankpas, de mobiele telefoon of een OV-pas. In eerste instantie alleen saldo voltarief maar in 2024 moeten ook de verschillende kortingsproducten en abonnementen worden toegevoegd waarna de uitfasering van de OV-chipkaart zal worden gestart. Dit betekent ook dat de apparatuur in de bussen moet zijn aangepast en dat het stabiel functioneert. Ook moet voor specifieke doelgroepen een separate distributie worden opgezet. Kortom, een nieuw betaalsysteem, maar met nog heel veel uitdagingen.
- Ontwikkeling productenpalet: naast de technische kant van een nieuw betaalsysteem wordt ook een nieuw productenpalet ontwikkeld en geïntroduceerd. Vooral van belang is dat alle reizigers worden bediend, dus ook reizigers zonder bankpas, reizigers die anoniem willen reizen etc.

## Reizigerspunctualiteit

In het OV wordt de mate van punctualiteit gerelateerd aan de prestatie van de vervoerder binnen zijn modaliteit. In het huidige mobiliteitsdenken wordt meer naar de totale ketenreis gekeken waarbinnen de bus een onderdeel is van het totaal. Het is meer dan alleen 'is de bus op tijd'. In deze nieuwe denkwijze draait het om 'is de reiziger op tijd op zijn bestemming'. Dit is een ontwikkeltraject om de prestaties van in zichzelf georiënteerde onderdelen als vertrekpunctualiteit, aansluitingen en rituitval meetbaar te maken en te vertalen naar een prestatienorm voor reizigerspunctualiteit. Om een goede basis te leggen wordt eerst gekeken naar de producten van Qbuzz.

- Vertrekpunctualiteit  
Te vroeg vertrekken van de halte is uitermate vervelend voor de reiziger en dient tot een minimum te worden beperkt. Dit gaat in grote mate op voor de start van de reis en op hubs waar overstappen worden gemaakt. Qbuzz moet op beginpunten, zoals Station Emmen, en knooppunten zoals de hub in Gieten een score van minimaal 96% halen op de juiste vertrektijd of vertrek kort na de dienstregelingstijd.
- Aansluitgarantie
- Een belangrijke schakel in de reizigerspunctualiteit is het mogelijk maken van overstappen. In de dienstregeling worden aansluitingen gedefinieerd en worden ook gegarandeerde aansluitingen op belangrijke verbindingen vastgesteld. Qbuzz dient minimaal 95% van de gegarandeerde aansluitingen te realiseren.
- Rituitval
- De norm voor rituitval is maximaal 0,2% verwijtbare rituitval op maandbasis.

## Comfort

Een gevolg van dalende reizigersaantallen is dat er goed wordt nagedacht over het weer binnenhalen van reizigers die nu andere keuzes hebben gemaakt. Het is minstens zo belangrijk om de reiziger die er nog wel is een ambassadeur te laten zijn van ons product. De comfortbeleving en inclusiviteit van de busreis draagt in grote mate bij aan de reizigerstevredenheid.

- **Sociale veiligheid**  
Het OV\_bureau is verantwoordelijk voor het sociale veiligheidsbeleid en stelt daarvoor een separate subsidie ter beschikking aan Qbuzz. Met die subsidie wordt onder andere de inzet van OV-stewards mogelijk gemaakt. De OV-stewards worden ingezet om door gerichte en efficiënte controlemethodes zwart- en grijsrijden te beperken tot een minimum. De norm is maximaal 1%. Het gevoel van sociale veiligheid onder reizigers wordt met de

klantenbarometer gemeten. Het streven is dat minimaal een 8 wordt gescoord op de sociale veiligheidsbeleving van reizigers.

- **Reisbegeleiding**

Om reizigers optimaal te begeleiden tijdens de reis gebruikt Qbuzz de app Qmove. In 2023 heeft de appbouwer de doorontwikkeling gestaakt en moest Qbuzz alternatieven zoeken. Voor 2024 is het van belang dat de opvolgende app minimaal bestaat uit een reisplanner en de mogelijkheid om aansluitingen aan te vragen.

- **Toegankelijkheid**

Tijdens de corona periode was het vanwege de 1,5m afstandsmaatregel niet mogelijk om rolstoelreizigers mee te nemen in Qliners. Rolstoelen moeten in die voertuigen door de chauffeur worden vastgezet. De kennis en kunde bij chauffeurs en de technische voorzieningen moeten weer operationeel worden geborgd. Daarnaast moet Qbuzz waarborgen dat chauffeurs eventuele afwijkende systemen in de nieuwe bussen middels trainingen veilig en kundig weten te bedienen.

## Financieel

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

Bedragen x € 1.000,-

	Realisatie 2022	Primaire begroting 2023	Actuele begroting 2023	Actuele prognose 2023	Begroting 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027
<b>Lasten</b>								
Beheer algemeen en audits	191	175	200	200	202	204	206	208
GD concessie totaal	123.561	118.356	127.250	130.205	135.946	140.446	145.361	150.449
<b>Stelpost bezuiniging DR</b>					<b>-2.500</b>	<b>-2.611</b>	<b>-2.702</b>	<b>-2.797</b>
GD concessie subsidie waterstofbussen	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Evenementenvervoer	450	568	571	571	591	612	633	655
Subsidie laadinfrastructuur					12.000			
Afrekening concessie 2021	-983	-	-	-	-	-	-	-
Aanvullende incidentele subsidie GD	7.714	-	-	-	-	-	-	-
Bijdrage aanschaf waterstofbussen Emmen	4.250	-	-	-	-	-	-	-
Overige kosten GD	-	-	-	-	-	-	-	-
Incidentele kosten Iedersz terrein		400	400	400				
Q-liner 315	523	559	559	543	578	598	620	642
Lijn 922	7	29	-	-	-	-	-	-
Concessie management Publiek Vervoer lokale projecten	1.025	1.179	1.179	1.179	1.220	1.263	1.307	1.353
Publiek vervoer Hubtaxi	480	323	550	550	334	346	358	371
Kosten waterstof	400	752	518	518	536	554	574	600
Sociale veiligheid	735	649	762	761	810	838	868	898
Bijdrag haltes gemeenten	17	35	35	35	35	35	35	35
Onderhoud stallingen	193	244	244	245	310	312	314	316
Afschrijving stallingen	136	136	136	136	192	192	192	192
<b>Totaal lasten</b>	<b>139.699</b>	<b>124.406</b>	<b>133.404</b>	<b>136.344</b>	<b>151.254</b>	<b>143.789</b>	<b>148.765</b>	<b>153.922</b>
<b>Baten</b>								
Concessie management GD reizigersinkomsten	26.373	25.954	27.772	29.061	33.688	35.930	38.137	40.286
Concessie management GD Studenten OV	27.901	29.695	30.268	29.883	28.836	29.846	30.890	31.971
Opbrengsten evenementenvervoer	450	568	571	571	591	612	633	655
Opbrengst verwaarding HBE's	9.485	-	pm	9.000	4.164	2.520	2.664	2.808
GD overige opbrengsten	79	-	-	-	-	-	-	-
BVOV /TVOV	8.836	-	6.529	7.730	-	-	-	-
Concessie management Publiek Vervoer	107	120	150	150	114	118	122	126
Kaartverkoop buurtbussen	53	34	47	50	52	54	56	58
Huuropbrengsten remise	590	605	605	608	867	895	926	957
<b>Totaal baten</b>	<b>73.873</b>	<b>56.977</b>	<b>65.943</b>	<b>77.052</b>	<b>68.312</b>	<b>69.974</b>	<b>73.429</b>	<b>76.862</b>
<b>Saldo</b>	<b>-65.826</b>	<b>-67.429</b>	<b>-67.462</b>	<b>-59.291</b>	<b>-82.943</b>	<b>-73.815</b>	<b>-75.338</b>	<b>-77.061</b>

### 3.4 BEDRIJFSVOERING

Het team bedrijfsvoering is een ondersteunend team die bestaat uit vier werkvelden, te weten; Financiën, Administratie, Juridische zaken en ICT-voorzieningen. Het team bedrijfsvoering heeft twee doelen voor de uitvoering van de concessie: het behouden van een financieel dekkende exploitatie van de concessie en uitvoering van de concessie binnen de gestelde juridische kaders en wetgeving.

Dit doet het team door:

- Conservatief begroten
- Tussentijds financieel bijsturen waar nodig
- Betalen voor wat er rijdt, data-gestuurd afrekenen
- Juridische te handelen naar de mogelijkheden

Het verzorgen dat de ICT voorzieningen (hard- & software) op orde zijn, is een intern organisatie doel om te medewerkers met hulpmiddelen te faciliteren dat zij hun werk kunnen doen. Het draagt daarmee indirect bij om de ambities van de organisatie te realiseren.

#### Planning & control

Een financieel dekkende exploitatie valt en staat bij een orde zijnde planning & control. Enerzijds gaat dit over het begrotingsproces op orde hebben; goede budgettering (begroting), tijdige bijsturing op verantwoordingsmomenten (begrotingswijzigingen) en een heldere eindverantwoording over de bestede middelen (jaarrekening). Anderzijds gaat dit over het goed prognosticeren van de kosten- en opbrengstenontwikkeling. We volgen bij het prognosticeren een 'conservatieve wijze van begroten'. Dit doen we door in onze begroting/meerjarenraming rekening te houden met + 3,5% stijging in kostenontwikkeling. Door effecten van corona & de oorlog in de Oekraïne is de voorspelbaarheid in kostenontwikkeling enigszins ontregeld. We merken dat de voorspelbaarheid van de kosten gestaag terugkeert, waardoor we met groeiende zekerheid de kostenontwikkeling durven in te schatten.

#### Inzicht in kosten en opbrengsten

Binnen het werkveld Financiën houden we voortdurend de financiële ontwikkelingen bij binnen de OV-sector en de kosten van de vervoerder en gerealiseerde opbrengsten uit de kaartverkoop. Dit is essentieel voor het behouden van een financieel dekkende exploitatie. Indexen spelen hierbij een grote rol in de kostenontwikkeling in het lopende jaar. De index die daarbij van belang is, is de zgn LBI index. Deze index wordt landelijke bepaald en gehanteerd door de vervoersbedrijven en OV-autoriteiten (decentrale overheden). Vier keer per jaar wordt deze index geactualiseerd (maart, juni, september en december). De afgelopen 2 jaar beweegt deze index zich tussen de 3% en 10%. Een bijstelling van tienden heeft al een financiële impact van honderdduizenden euro's. Tussentijds financieel bijsturen is dan ook een must voor een dekkende exploitatie.

#### Opbrengsten uit verwaarding HBE's

Ook worden binnen het werkveld Financiën de zgn Hernieuwbare Brandstofeenheden (HBE's) verhandeld. In Nederland wordt met behulp van een marktmechanisme uitvoering gegeven aan de doelstellingen voor een toenemend aandeel hernieuwbare energie in vervoer en de vermindering van de broeikasgasuitstoot van transportbrandstoffen. De inzet van hernieuwbare energie van brandstoffen als HVO diesel (groene diesel) en elektra leveren een aan gebruik gerelateerd aantal deze HBE certificaten op. Deze certificaten zijn verhandelbaar op een daartoe aangewezen markt. De Nederlandse Emissie Autoriteit (NEA) houdt toezicht op deze markt en stelt de voorwaarde en bewaakt de registratie. Voor meer informatie over dit marktmechanisme verwijzen wij naar de website van de NEA: <https://www.emissieautoriteit.nl/onderwerpen/algemeen-hernieuwbare-energie-voor-vervoer/marktmechanisme>

De inzet van elektrische bussen (de HVO diesel bussen) in de GD concessie leveren het OV-bureau per jaar een bepaald volume aan certificaten op. Per 2024 zullen de baten uit de verwaarding van deze HBE's worden ingezet als een gedeeltelijke dekking voor de financiering van de business case zero emissie. In deze businesscase worden de baten uit de verwaarding ingezet als subsidie voor de door Qbuzz gekochte elektrische bussen.

In de businesscase is gerekend met een waarde van € 12,50 per HBE. De afgelopen 2 jaar fluctueerde waarde tussen € 9,- en € 21,-. De opbrengst uit verwaarding zal daarmee voor ons ook per jaar fluctueren. De opbrengsten uit de verwaarding worden gestort in de bestemmingsreserve ZE (Zero Emissie transitie). Deze bestemmingsreserve is speciaal hiervoor ingesteld en heeft ten doel CO2 reducerende projecten te financieren. Bestedingen van deze bestemmingsreserve zijn hierdoor herleidbaar en kunnen van worden aangetoond dat de opbrengsten ook daadwerkelijk aan CO2 reducerende investeringen zijn besteed. Deze opbrengsten zijn opgenomen aan de batenkant in de financiële tabel bij concessie management bij de regel opbrengst verwaarding HBE's.

### **Sturing op de kosten**

Voor uitvoering van de concessie krijgt de concessiehouder/vervoerder (Qbuzz) een vergoeding per gereden dienstregelingsuur (DRU). Voorafgaand aan het jaar wordt de te rijden dienstregeling afgesproken, uitgedrukt in dienstregelingsuren. Als het ware kopen wij daarmee te rijden dienstregelingsuren in, waarbij alle bustypes een eigen uurtarief hebben. Nagenoeg real-time worden de daadwerkelijk gereden dienstregelingsuren bij ons bekend. Strikt genomen betalen wij alleen de afgesproken en gereden dienstregelingsuren uit. Deze werkwijze van betalen voor wat er rijdt, draagt bij aan een goede kostenbeheersing. Dit is mogelijk doordat wij als OV-bureau data-gestuurd werken en kunnen afrekenen.

### **Kaders en wetgeving**

De uitvoering van de concessie is vastgelegd in concessieafspraken tussen ons en de vervoerder. Het onderdeel juridische zaken binnen het team bedrijfsvoering houdt zicht op of deze afspraken worden nageleefd conform de juridische context (controle op de naleving op de uitvoering ligt bij het team concessie management).

Ook houdt dit onderdeel zich bezig met vernieuwingen in de uitvoering van de concessie. Hierbij moet gedacht worden aan de juridische uitwerking van business cases en begeleiding van (Europese) aanbestedingen en sluiten van overeenkomsten. Daarin handelen we op basis van de juridische mogelijkheden zijn.

Naast deze zaken begeleidt dit onderdeel uiteraard ook aanpassingen in wetgeving, zoals Wet Openbare Overheid, Wet Gemeenschappelijke regeling, WP2000, AVG en andere van toepassing zijnde wetgeving en kaderstellende richtlijnen.

### **Financieel**

Het team bedrijfsvoering heeft, behalve het ICT budget geen budgetten die direct gerelateerd zijn aan de werkzaamheden. De budgetten die het team bedrijfsvoering beheert zijn met name personeelskosten die worden gemaakt ten behoeve van de uitvoering van de taken van het OV-bureau. Onder advieskosten valt de inhuur van derden voor ondersteuning in expertise die het OV-bureau zelf niet heeft. De bijdrage aan NDOV/DOVA en publiek vervoer betreffen de jaarlijkse exploitatie bijdragen aan deze organisaties voor hun taak uitvoering die zij namens het OV-bureau doet. Het budget voor ICT is bestemd voor de aanschaf van hardware en software (licenties). De ramingen van de lasten en baten voor het onderdeel bedrijfsvoering zijn als volgt:

Bedragen x € 1.000,-

	Realisatie 2022	Primaire begroting 2023	Actuele begroting 2023	Actuele prognose 2023	Begroting 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027
<b>Lasten</b>								
Lonen en salarissen	1.592	1.681	1.737	1.700	1.789	1.843	1.898	1.955
ICT	72	153	95	95	96	97	98	99
Bijdrage NDOV/DOVA	281	278	283	283	286	289	292	295
Bijdrage publiek vervoer	130	131	131	131	135	137	139	141
Advieskosten	24	35	28	28	28	29	29	30
<b>Totaal lasten</b>	<b>2.098</b>	<b>2.278</b>	<b>2.274</b>	<b>2.237</b>	<b>2.335</b>	<b>2.395</b>	<b>2.456</b>	<b>2.520</b>
<b>Baten</b>								
Lonen en salarissen	774	779	779	779	779	779	779	779
Overig	6							
<b>Totaal baten</b>	<b>780</b>	<b>779</b>	<b>779</b>	<b>779</b>	<b>779</b>	<b>779</b>	<b>779</b>	<b>779</b>
<b>Saldo</b>	<b>-1.319</b>	<b>-1.499</b>	<b>-1.495</b>	<b>-1.458</b>	<b>-1.556</b>	<b>-1.616</b>	<b>-1.677</b>	<b>-1.741</b>



## 4.Paragrafen

### Inleiding

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 en wordt deze niet vermeld te worden. Voor het OV-bureau zijn de volgende paragrafen van belang in 2023: Bedrijfsvoering, Overhead, Weerstandsvermogen en risicobeheersing, Onderhoud kapitaalgoederen, Financiering en Verbonden partijen.

### 4.1 WEERSTANDSVERMOGEN EN RISICOBEBEERSING

Het risicomangement van het OV-bureau omvat de volgende elementen, die in hun samenhang worden toegepast (de risicomangement-systematiek van het OV-bureau Groningen Drenthe):

- Conservatief begroten.
- Werken met een prognosemodel, op basis waarvan financiële mee- en tegenvallers tijdig gerapporteerd worden aan het bestuur, dat naar aanleiding hiervan zo nodig kan bijsturen.
- Lopende het jaar prognosticeren met een minimale Landelijke Bijdrage Index (LBI) van 3,5%.
- Werken met een weerstandscapaciteit om tegenvallers op te vangen.
- Periodiek (begroting, jaarrekening, 1e en 2de tussenrapportage) actualiseren en beoordelen van alle relevante risico's met financiële consequenties, zoals geïnventariseerd in deze notitie.
- Zorgen voor beheersingsmaatregelen en, als tegenvallers optreden, zo nodig tijdig maatregelen nemen.
- Werken met een rekeningcourantfaciliteit om eventuele liquiditeitsvraagstukken als gevolg van optredende risico's op te lossen.

### Benodigd weerstandsvermogen

Voor de berekening van de ondergrens van het weerstandsvermogen, hanteren we de berekening van de mogelijke risico's, maal de kans dat het risico zich voor kan doen, maal het mogelijke gevolg in euro's. Dit leidt tot een totaaloverzicht van risico's en benodigde weerstandsvermogen. Deze is hieronder opgenomen. In de notitie Risicomangement 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 ervan 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.

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

### Beschikbaar weerstandsvermogen

De beschikbare weerstandscapaciteit bedraagt na vaststelling van de jaarrekening 2022 en de bestemming van het resultaat: € 12,2 mln. In deze ontwerpbegroting wordt voorgesteld dit bedrag aan te wenden om het geprognostiseerde tekort over de periode 2023 – 2026 op te vangen. Eind 2026 is daarmee de weerstandscapaciteit volledig ingezet.

Met de volledige inzet van de reserves (volledige weerstandscapaciteit) zal het OV-bureau niet meer in staat zijn financiële risico's op te vangen. Elke financiële tegenvaller vanaf moment vaststelling van de ontwerpbegroting 2024 (medio 2023) zal niet meer uit eigen middelen kunnen worden gedekt. Voor elke tegenvaller zal dan door het bestuur een keuze moeten worden gemaakt hoe deze tegenvaller te dekken.

Vanaf 2028 verwachten wij weer een positief resultaat te kunnen realiseren. Het is onze inzet vanaf dan de weerstandscapaciteit weer op te bouwen tot het gewenste niveau.

In de loop van 2023 zal nog de notitie Risicomanagement en weerstandsvermogen worden geactualiseerd. Vanaf 2024 wordt structureel een uitname gedaan uit de bestemmingsreserve Duurzaamheid ZE. De opbrengsten die deze reserve aanvullen komen uit de verkoop van HBE's. HBE's worden verkocht tegen een marktwaarde en de opbrengst kan daardoor fluctueren. Het fluctuatierisico zal worden meegenomen in de berekening de weerstandscapaciteit.

### TVOV 2023

Eind maart is de aanvraag ingediend voor de TVOV subsidie. Met het ministerie van I&W is daarbij verschil van inzicht ontstaan over de grondslag van de berekening van de maximale hoogte van de toekenning van de TVOV2023. Het ministerie heeft deze maximale toekenning gebaseerd op de opbrengstgegevens van Qbuzz. Het OV-bureau is van mening dat het ministerie hiervoor moet uitgaan van de gegevens van het OV-bureau als opbrengstverantwoordelijke van de GD concessie.

Er zal bezwaar worden ingediend tegen de beschikking. Mocht het bezwaar niet leiden tot een gewijzigd standpunt van het ministerie dan valt de subsidie voor de GD concessie € 5 mln lager uit dan waarmee rekening is gehouden (€2,6mln ipv €7,7mln).

## 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 2022 (jaarrekening), 2023 en 2024 (begroting) en de jaren 2025 tot en met 2027 (meerjarenraming).

Kengetallen	Realisatie 2022	Primaire begroting 2023	Actuele prognose 2023	Begroting 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027
Netto schuldquote	-13%	-11%	-15%	0%	3%	4%	4%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-13%	-11%	-11%	0%	3%	4%	4%
Solvabiliteitsratio	44%	73%	78%	45%	36%	31%	22%
Structurele exploitatieruimte	-2%	-3%	-5%	-5%	-4%	-2%	-1%

De netto schuldquote en de netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen zijn negatief t/m 2024. 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. Vanaf 2025 ontstaat er + kengetal doordat de vlottende activa als gevolg van de uitputting uit de reserves zijn gedaald. Een solvabiliteit van 50% betekent dat het OV-bureau beschikt over een gelijke verhouding eigen vermogen ten opzichte van het vreemde vermogen. Vanaf 2024 zakt deze onder de 50% waarmee het eigen vermogen dus daalt. Zoals eerder aangegeven is deze prognose een momentopname gelet op de grote onzekerheden qua kostenontwikkeling en omvang van de uitputting van de reserves.

## 4.2 ONDERHOUD KAPITAALGOEDEREN

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

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 Bokslotweg 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 remise's 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, dat in 2021 is opgesteld door een externe deskundige partij, en zal periodiek op basis van voortschrijdend inzicht worden geactualiseerd met de provincie Groningen (dienstverlenend activabeheerder).

De verwachte kosten voor dagelijks onderhoud, verzekering en belastingen van de remise's zijn voor het boekjaar 2024 geraamd op € 123.000,-. Voor 2024 zijn de verwachte uitgaven voor groot onderhoud € 90.000,-. 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 € 93.000,-. Hiervan is € 80.000 in de onderhoudsvoorziening voor de remise Groningen en € 13.000 in de onderhoudsvoorziening voor de remise te Emmen.

De verwachting is dat ultimo 2024 de stand voorzieningen als volgt is:

- Voorziening onderhoud remise Groningen € 559.000.
- Voorziening onderhoud remise Emmen € 97.000

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.

Voor de locatie Iederz (uitbreiding locatie Peizerweg, Groningen) geldt dat er nog geen sprake is van onderhoudskosten. Deze locatie zal in 2023/2024 gereed worden gemaakt. Kosten hiervoor vallen in een apart project. Zie verder paragraaf Vastgoedbeheer binnen het gedeelte Concessiemanagement.

## **4.3 FINANCIERING**

### **Inleiding**

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. Het onderdeel financiering bestaat uit de financierings- en dekkingsmiddelen. Hier vallen ook de onttrekkingen uit en stortingen in reserves onder.

### **Reserves**

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

Bedragen * € 1.000	Actuele prognose 2023	Begroting 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027
<b>Onttrekkingen</b>					
Algemene reserve	3.496	3.500	3.200	1.400	586
Bestemmingsreserve kwaliteitsimpuls	500	500	224	0	-
Bestemmingsreserve kapitaallasten remise Emmen	39	39	39	39	39
Bestemmingsreserve COVID-19	2.132	0	0	0	0
Bestemmingsreserve Zero Emissie Transitie *	518	16.700	3.074	3.238	3.408
<b>Totaal</b>	<b>6.685</b>	<b>20.739</b>	<b>6.537</b>	<b>4.677</b>	<b>4.033</b>
<b>Stortingen</b>					
Algemene reserve					
Bestemmingsreserve kwaliteitsimpuls					
Bestemmingsreserve COVID 19					
Bestemmingsreserve Zero Emissie Transitie *	9.000	4.164	2.520	2.664	2.808
<b>Totaal</b>	<b>9.000</b>	<b>4.164</b>	<b>2.520</b>	<b>2.664</b>	<b>2.808</b>
<b>Saldo</b>	<b>2.315</b>	<b>-16.575</b>	<b>-4.017</b>	<b>-2.013</b>	<b>-1.225</b>

## Financieel

Voor het begrotingsjaar 2024 wordt een tekort verwacht, na aanvullende bezuiniging op de DR, van € 2,5 mln. Het weerstandsvermogen zal met de volgens onderstaand overzicht worden uitgeput met € 3,5 miljoen.

Saldo x € 1.000	Actuele prognose 2023	Begroting 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027	Totaal
<b>Stand totaal tekort actuele meerjarenbegroting</b>	€ -3.714	€ -8.153	€ -8.046	€ -6.058	€ -3.683	€ -29.654
Onttrekking restant COVID reserve	€ 218					€ 218
Onttrekking Algemene Reserve	€ 3.496	€ 3.500	€ 3.200	€ 1.400	€ 586	€ 12.182
Maatregelen Bezuiniging DR		€ 2.500	€ 2.611	€ 2.702	€ 2.797	€ 10.610
Aanvullende bijdrage partners		€ 2.153	€ 2.235	€ 1.956	€ 300	€ 6.643
<b>Totaal</b>	€ 0	€ 0	€ -0	€ 0	€ -0	€ 0

Op basis van deze uitgangspunten is het tekort voor 2024 € 8,2 mln en is het meerjarig tekort (inclusief 2023) € 29,65 mln. De ramingen van de lasten en baten voor het onderdeel financiering zijn in onderstaand overzicht afzonderlijk zichtbaar gemaakt. Zichtbaar is welke financieringsbaten vanaf 2024 er nog gerealiseerd moeten worden voor een sluitende begroting (opgave financieringstekort: 'stelpost overige baten').

## Deelnemersbijdrage

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

Bedragen x €	Actuele prognose 2023	Begroting 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027
Provincie Groningen	42.171.983	43.962.606	46.023.573	48.408.514	51.181.354
Provincie Drenthe	23.073.343	24.053.037	25.180.643	26.485.504	28.002.594
Nog aan te vullen financiering		2.152.971	2.234.920	1.955.733	299.796
<b>Totalen</b>	<b>65.245.326</b>	<b>70.168.614</b>	<b>73.439.136</b>	<b>76.849.751</b>	<b>79.483.744</b>

Verder bestaan de baten uit een bijdragen voor de exploitatie van de organisatie, die worden betaald door de deelnemers. De uitsplitsing hiervan is als volgt:

Bedragen x €	Actuele prognose 2023	Begroting 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027
Provincie Groningen	345.600	345.600	345.600	345.600	345.600
Provincie Drenthe	247.550	247.550	247.550	247.550	247.550
Gemeente Groningen	164.950	164.950	164.950	164.950	164.950
<b>Totalen</b>	<b>758.100</b>	<b>758.100</b>	<b>758.100</b>	<b>758.100</b>	<b>758.100</b>

### 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 2024 wordt er een drempel voor het verplicht aanhouden van tijdelijk overtollige middelen van ruim € 0,8 miljoen gehanteerd. Deze ruimte wordt gebruikt om door middel van spaarrekeningen een hoger rendement te genereren dan bij schatkistbankieren.

### 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 rente-risiconorm in het algemeen van belang. De kasgeldlimiet houdt in dat het kort lenen van geld beperkt is tot maximaal 8,2% van het begrotingstotaal en een minimumbedrag van € 2,5 miljoen. Ultimo 2023 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 sinds 2019 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 te worden uitgezet bij het Rijk in het kader van schatkistbankieren. Door een arrangement met de huisbank is geregeld dat de vrije ruimte wordt benut. De tijdelijk overtollige middelen, ter grootte van € 0,85 miljoen, worden vanaf 2015 aangehouden op een spaarrekening met een variabele rente. 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.

## 4.4 BEDRIJFSVOERING (paragraaf)

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

### Organisatiestructuur

In 2020 is de organisatiestructuur van het OV-bureau aangepast naar het onderstaande 'stelstel van teams'. In de kern zijn de teams gepositioneerd die voor de primaire taakuitvoering staan: Ontwikkeling, Marktbewerking 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 bedrijfsvoering, communicatie en het secretariaat. 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 formatie opgenomen. In verband met de toepassing van de BBV wet- en regelgeving is daarbij de formatie opgesplitst in bedrijfsvoering en overhead. De formatie over 2024 is als volgt verdeeld over de verschillende organisatieonderdelen van het OV-bureau:

Formatie 2024	Omvang in fte's		
	Bedrijfsvoering	Overhead	Totaal
Directeur	-	1,00	1,00
Team ontwikkeling	6,08	1,00	7,08
Team marktwerking	3,28	0,30	3,58
Team communicatie	1,86	0,43	2,29
Team concessie management	5,96	1,18	7,14
Team Bedrijfsvoering	-	4,69	4,69
Secretariaat en HR ondersteuning	-	1,56	1,56
<b>Totaal</b>	<b>17,18</b>	<b>10,16</b>	<b>27,34</b>

## 4.5 OVERHEAD

### Inleiding

In het herziene BBV worden de baten en lasten van de overhead niet meer onder de uitvoeringsinformatie bedrijfsvoering gepresenteerd, maar onder een afzonderlijk taakveld.

### 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 en IT.

### Financiën

De ramingen van de lasten en baten voor het onderdeel overhead zijn als volgt:  
Bedragen x € 1.000,-

	Realisatie 2022	Primaire begroting 2023	Actuele begroting 2023	Actuele prognose 2023	Begroting 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027
<b>Lasten</b>								
Lonen en salarissen	1.244	1.163	1.175	1.212	1.250	1.288	1.326	1.366
Huisvestingskosten	191	154	200	200	210	212	214	216
Kantoorkosten + I&A	232	234	234	234	236	239	241	244
Advieskosten	40	101	50	50	51	51	52	53
<b>Totaal lasten</b>	<b>1.707</b>	<b>1.652</b>	<b>1.659</b>	<b>1.696</b>	<b>1.747</b>	<b>1.789</b>	<b>1.833</b>	<b>1.879</b>
<b>Baten</b>								
Lonen en salarissen	89	93	93	85	85	85	93	93
Huisvestingskosten	35	36	36	36	35	35	36	36
Kantoorkosten	11	15	15	15	15	15	15	15
Overig	3	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totaal baten</b>	<b>138</b>	<b>144</b>	<b>144</b>	<b>136</b>	<b>135</b>	<b>135</b>	<b>144</b>	<b>144</b>
<b>Saldo</b>	<b>-1.569</b>	<b>-1.508</b>	<b>-1.515</b>	<b>-1.560</b>	<b>-1.612</b>	<b>-1.654</b>	<b>-1.689</b>	<b>-1.735</b>



## 4.6 VERBONDEN PARTIJEN

### Inleiding

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. 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.

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 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.

## Samenwerkingsverband DOVA

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 2024	€ 300.000		
Koppeling met begroting	Verantwoord onder Bedrijfsvoering		
Deelnemers belang	Regulier (5,3%), BISON ( 5,23%) en Zero Emissie (8,56%)		
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 2024 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.		
<b>Financiële kengetallen</b>	<b>Realisatie 2022</b>	<b>Begroot 2023</b>	<b>Begroot 2024</b>
Eigen vermogen op 1-1	Nog niet bekend	€ 809.838	nog niet bekend
Eigen vermogen op 31-12	Nog niet bekend	€ 712.900	nog niet bekend
Vreemd vermogen op 1-1	Nog niet bekend	€ -	nog niet bekend
Vreemd vermogen op 31-12	Nog niet bekend	€ -	nog niet bekend
Resultaat (voor bestemming)	Nog niet bekend	€ -26.937	nog niet bekend

## Publiek Vervoer (bedrijfsvoeringsorganisatie)

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 2024	€ 140.000		
Koppeling met begroting	Verantwoord onder 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 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 2024 geen mutaties in de omvang van het deelnemersbelang verwacht		
Risico's	nmb		
<b>Financiële kengetallen</b>	<b>Realisatie 2022</b>	<b>Begroot 2023</b>	<b>Begroot 2024</b>
Eigen vermogen op 1-1	€ 165.000	€ 23.000	€ 262.000
Eigen vermogen op 31-12	€ 430.000	€ 352.000	€ 263.000
Vreemd vermogen op 1-1	€ 191.000	€ 344.000	€ 45.000
Vreemd vermogen op 31-12	€ 228.000	€ 45.000	€ 45.000
Resultaat (voor bestemming)	€ 265.000	€ 2.000	€ 1.000

## 5. Financiële begroting

### 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 en Financiering.

Het overzicht van baten en lasten voor het begrotingsjaar 2024 ziet er als volgt uit:

Bedragen x € 1.000,-

Reiziger centraal	Baten	Lasten	Saldo
Ontwikkeling	190	1.134	-944
Marktbewerking	-	154	-154
Communicatie	-	536	-536
Beheer	68.312	151.254	-82.942
Bedrijfsvoering	779	2.335	-1.556
Financiering bijdrage partners	68.016		68.016
Financiering specifieke subsidies	1.000		1.000
Aanvullende financiering	2.153		2.153
<b>Subtotaal programma</b>	<b>140.450</b>	<b>155.413</b>	<b>-14.963</b>
Overhead	135	1.747	-1.612
Onvoorzien			-
<b>Resultaat voor mutaties reserves</b>	<b>140.585</b>	<b>157.160</b>	<b>-16.575</b>
Onttrekking aan Bestemmings-reserves	17.239		17.239
Onttrekking aan Algemene Reserve	3.500		3.500
Toevoeging aan Reserves	-4.164		-4.164
<b>Verwacht resultaat</b>	<b>157.160</b>	<b>157.160</b>	<b>0</b>

### Ramingen

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

Tot 2023 hanteerde we het landelijk ontwikkelde Transdev opbrengstenmodel voor de meerjaren prognose van onze reizigersopbrengsten. Het gebruik van het Transdev model was gerelateerd aan de rijks beschikbaarheidsvergoedingen (BVOV) 2020, 2021 en 2022. In het Transdev model werd daarbij uitgegaan van groeistappen van +7% per jaar t/m 2025. In 2025 zou het niveau weer zijn hersteld naar het niveau van 2019 (van voor corona). De werkelijkheid verloopt anders.

Voor de opbrengstenraming van begroting 2024 en verder hanteren we daarom niet meer het Transdev model. In 2022 zagen we al een duidelijk afvlakking van de groei en het zou niet reëel zijn om voor 2024 het Transdev % te verwerken in de prognose. Vast te stellen is dat het reisgedrag en

reispatroon van pre-corona anders is dan post-corona. De post-corona periode is te kort voor ervaringscijfers om de toekomstige ontwikkeling te kunnen prognosticeren.

We hanteren nu een afvlakkend groeipercentage t/m 2027 (ten opzichte van elk voorgaand jaar). Percentage groei 2023 t.o.v. 2022 is relatief lager i.v.m. de rituitval door de stakingsdagen en dagen hier om heen. Percentage groei 2024 houdt rekening met "inhaaleffect" lagere omzet 2023. Vanaf 2025 hanteren we een afvlakkend groeicijfer.

Verwachte groei reizigersinkomsten t.o.v. voorgaand jaar	Actuele prognose 2023	Begroting 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027
<b>Autonome groei vanaf 2023</b>	<b>3,0%</b>	<b>4,2%</b>	<b>3,0%</b>	<b>2,5%</b>	<b>2,0%</b>

We hanteren het percentage van de autonome groei. Dit houdt in dat het percentage is gecorrigeerd voor de tariefstijging. Een tariefstijging doet de opbrengst stijgen, zonder toename van betalende reizigers. De groei van inkomsten met tariefstijging zou voor 2024 ca 15% zijn door de landelijk voorgestelde +11% tariefsverhoging. +15% geeft een vertekend beeld van de groei.

### 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 realisatie 22, begroting 2023, actuele prognose, begroting 24 en meerjarenraming is als volgt:

Bedragen x € 1.000

Lasten	Realisatie 2022	Primaire begroting 2023	Actuele prognose 2023	Begroting 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027
Ontwikkeling	457	1.141	1.128	1.134	866	646	653
Marktbewerking	107	195	152	154	156	158	159
Communicatie	414	530	530	536	541	546	551
Concessiebeheer	139.699	124.406	136.344	151.254	143.789	148.765	153.922
Bedrijfsvoering	2.098	2.278	2.237	2.335	2.395	2.456	2.520
Overhead	1.707	1.652	1.696	1.747	1.789	1.833	1.879
Financiering	-	-	-	-	-	-	-
<b>Totaal lasten</b>	<b>144.482</b>	<b>130.202</b>	<b>142.087</b>	<b>157.160</b>	<b>149.535</b>	<b>154.404</b>	<b>159.683</b>

Baten	Realisatie 2022	Primaire begroting 2023	Actuele prognose 2023	Begroting 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027
Ontwikkeling	190	190	190	190	190	190	190
Marktbewerking	-	-	-	-	-	-	-
Communicatie	0	-	-	-	-	-	-
Concessiebeheer	73.873	56.977	77.052	68.312	69.974	73.429	76.862
Bedrijfsvoering	780	779	779	779	779	779	779
Overhead	138	144	136	135	135	144	144
Financiering bijdrage partners	63.696	65.245	65.245	68.016	71.204	74.894	79.184
Financiering specifieke subsidies	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Aanvullende financiering	7.714	650	-	2.153	2.235	1.956	300
Rentebaten	105	-	-	-	-	-	-
<b>Totaal baten</b>	<b>147.496</b>	<b>124.985</b>	<b>144.402</b>	<b>140.585</b>	<b>145.518</b>	<b>152.391</b>	<b>158.458</b>

Saldo	Realisatie 2022	Primaire begroting 2023	Actuele prognose 2023	Begroting 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027
Resultaat voor mutaties reserves	3.014	-5.217	2.315	-16.575	-4.017	-2.013	-1.225
Onttrekking aan bestemmingsreserve	6.471	4.717	3.189	17.239	3.337	3.277	3.447
Onttrekking algemene reserve	-	500	3.496	3.500	3.200	1.400	586
Toevoeging aan reserves	-9.485	-	-9.000	-4.164	-2.520	-2.664	-2.808
<b>Resultaat na mutaties reserves</b>	<b>-0</b>	<b>-0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Uiteenzetting financiële positie

De uiteenzetting van de financiële positie is opgebouwd conform artikel 20 van het BBV. De werkelijke balans 2022 en de geprognosticeerde begin- en eindbalans van de jaren 2023 t/m 2027 zijn als volgt:

Balans (bedragen x € 1.000)	Realisatie 2022	Primaire begroting 2023	Actuele prognose 2023	Begroting 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027
<b>Activa</b>							
<i>Vaste activa</i>							
Materiële vaste activa	7.029	7.046	7.046	10.433	10.155	9.921	9.653
<b>Totaal vaste activa</b>	<b>7.029</b>	<b>7.046</b>	<b>7.046</b>	<b>10.433</b>	<b>10.155</b>	<b>9.921</b>	<b>9.653</b>
<i>Vlottende activa</i>							
Uitzettingen met een looptijd <1 jaar	45.344	18.566	24.587	8.535	3.222	316	0
Liquide middelen	801	801	801	801	801	801	801
Overlopende activa	2.072	1.700	1.700	2.200	2.200	1.800	1.400
<b>Totaal vlottende activa</b>	<b>48.218</b>	<b>21.067</b>	<b>27.088</b>	<b>11.536</b>	<b>6.223</b>	<b>2.917</b>	<b>2.201</b>
<b>TOTAAL ACTIVA</b>	<b>55.247</b>	<b>28.113</b>	<b>34.134</b>	<b>21.969</b>	<b>16.378</b>	<b>12.838</b>	<b>11.854</b>
<b>Passiva</b>							
<i>Vaste passiva</i>							
Algemene reserve	12.182	11.682	8.686	5.186	1.986	586	0
Resultaat boekjaar	-1.782	0	0	-	0	0	0
Bestemmingsreserves	13.823	8.835	17.852	4.777	3.960	3.347	2.708
Voorzieningen	619	641	641	656	605	569	654
Vaste schulden met een looptijd >1 jaar	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
<b>Totaal vaste passiva</b>	<b>25.842</b>	<b>22.158</b>	<b>28.179</b>	<b>11.619</b>	<b>7.551</b>	<b>5.502</b>	<b>4.362</b>
<i>Vlottende passiva</i>							
Vlottende schulden met een looptijd <1 jaar	11.776	315	315	350	326	335	358
Overlopende passiva	17.630	5.640	5.640	10.000	8.500	7.000	7.133
<b>Totaal vlottende passiva</b>	<b>29.405</b>	<b>5.955</b>	<b>5.955</b>	<b>10.350</b>	<b>8.826</b>	<b>7.335</b>	<b>7.491</b>
<b>TOTAAL PASSIVA</b>	<b>55.247</b>	<b>28.113</b>	<b>34.134</b>	<b>21.969</b>	<b>16.378</b>	<b>12.838</b>	<b>11.854</b>

De berekening van het EMU-saldo van de realisatie 2022 en de begrotingsjaren 2023, 2024 en de meerjarenramingen 2025 t/m 2027 staat in het onderstaande overzicht vermeld.

De te verwachten investeringen en afschrijving over het begrotingsjaar 2024 zijn verantwoord in bijlage A.

In Bijlage B is een overzicht van het verloop van de reserves en voorzieningen over de jaren 2022 tot 2027 opgenomen.

EMU-saldo (bedragen in € 1.000)	Realisatie 2022	Begroting 2023	Actuele begroting 2023	Begroting 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027
Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves (zie BBV, artikel 17c)	3.014	-5.217	-5.847	-16.575	-4.017	-2.013	-1.225
+ Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	149	153	153	183	239	194	228
+ Bruto dotaties aan de post voorzieningen ten laste van de exploitatie	93	93	93	93	93	93	93
- Uitgaven aan investeringen in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd	33	-	-	4.000	-	-	-
+ De in mindering op onder 4 bedoelde investeringen gebrachte ontvangen bijdragen van het Rijk, de Provincies, de Europese Unie en overigen	-	-	-	-	-	-	-
+ Verkoopopbrengsten uit desinvesteringen in (im)materiële vaste activa (tegen verkoopprijs)	-	-	-	-	-	-	-
- Boekwinst op desinvesteringen in (im)materiële vaste activa	-	-	-	-	-	-	-
- Uitgaven aan aankoop van grond en de uitgaven aan bouw-, woonrijp maken e.d.	-	-	-	-	-	-	-
+ Verkoopopbrengsten van grond (tegen verkoopprijs)	-	-	-	-	-	-	-
- Boekwinst op grondverkoop	-	-	-	-	-	-	-
- Betalingen ten laste van de voorzieningen	-	9	9	90	144	129	8
- Betalingen die niet via de exploitatie lopen, maar rechtstreeks ten laste van de reserves worden gebracht en die nog niet vallen onder één van de andere genoemde posten	-	-	-	-	-	-	-
- Boekwinst bij verkoop van deelnemingen en aandelen	-	-	-	-	-	-	-
<b>Berekend EMU-saldo</b>	<b>3.223</b>	<b>-4.980</b>	<b>-5.610</b>	<b>-20.389</b>	<b>-3.829</b>	<b>-1.855</b>	<b>-912</b>

## Overzicht van incidentele baten en lasten

Incidentele baten en lasten	Realisatie 2022	Actuele prognose 2023	Begroting 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027
<b>Bedragen x € 1.000</b>						
<b>Ontwikkeling</b>						
Geen		0	-	0	0	0
<b>Marktwerking</b>						
Geen		0	-	0	0	0
<b>Communicatie</b>						
Geen			-	0	0	0
<b>Beheer</b>						
verwaardig hbe	9.485	9.000	-	0	0	0
<b>Bedrijfsvoering</b>						
Geen		0	-	0	0	0
<b>Financiering</b>						
Bijdragen waterstofproject	1.000	1.000	<b>1.000</b>	1.000	1.000	1.000
Incidentele bijdrage partners	7.714		<b>2.153</b>	2.235	1.956	300
<b>Overhead</b>						
Geen		0	-	0	0	0
Onttrekking reserves	4.650	500	<b>16.664</b>	2.744	2.664	2.808
<b>Totaal incidentele baten</b>	<b>22.849</b>	<b>10.500</b>	<b>19.817</b>	<b>5.979</b>	<b>5.620</b>	<b>4.108</b>
<b>lasten</b>						
<b>Ontwikkeling</b>						
Kwaliteitsimpuls incl. Chauffeursvoorziening busstation Groningen		500	<b>500</b>	224		
<b>Marktwerking</b>						
Geen		0	-	0	0	0
<b>Communicatie</b>						
Geen			-	0	0	0
<b>Beheer</b>						
Subsidie laadinfrastructuur			<b>12.000</b>			
Incidentele bijdrage	7.714					
transitie waterstof	1.000	1.000	<b>1.000</b>	1.000	1.000	1.000
<b>Bedrijfsvoering</b>						
Geen		0	-	0	0	0
<b>Reserves</b>						
Toevoeging BR COVID 19						
Toevoeging BR Zero Emissie T	9.485	9.000	<b>4.164</b>	2.520	2.664	2.808
<b>Overhead</b>						
Geen		0	-	0	0	0
<b>Totaal incidentele lasten</b>	<b>18.199</b>	<b>10.500</b>	<b>17.664</b>	<b>3.744</b>	<b>3.664</b>	<b>3.808</b>



## Overzicht van baten en lasten per taakveld

Taakvelden (bedragen x €1.000)	Realisatie 2022	Primaire begroting 2023	Begroting 2023 na wijzigingen	Begroting 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027
<b>Lasten</b>							
<b>Hoofdtakveld 0 - Bestuur en ondersteuning</b>							
0.1 Bestuur							
0.4 Overhead	1.707	1.652	1.659	<b>1.747</b>	1.789	1.833	1.879
0.10 Mutaties reserves	9.485			<b>4.164</b>	2.520	2.664	2.808
0.11 Resultaat							
<b>Hoofdtakveld 2 - Verkeer, vervoer en waterstaat</b>							
2.5 Openbaar vervoer	142.775	128.550	137.489	<b>155.413</b>	147.746	152.571	157.805
<b>Baten</b>							
<b>Hoofdtakveld 0 - Bestuur en ondersteuning</b>							
0.1 Bestuur	-	-	-	-	-	-	-
0.4 Overhead	138	144	144	<b>135</b>	135	144	144
0.10 Mutaties reserves	6.471	5.217	5.847	<b>20.739</b>	6.537	4.677	4.033
0.11 Resultaat	-	-	-	-	-	-	-
<b>Hoofdtakveld 2 - Verkeer, vervoer en waterstaat</b>							
2.5 Openbaar vervoer	147.358	124.841	133.157	<b>140.450</b>	145.383	152.247	158.314
<b>Saldo</b>							
<b>Hoofdtakveld 0 - Bestuur en ondersteuning</b>							
0.1 Bestuur	-	-	-	-	-	-	-
0.4 Overhead	-1.569	-1.508	-1.515	<b>-1.612</b>	-1.654	-1.689	-1.735
0.10 Mutaties reserves	-3.014	5.217	5.847	<b>16.575</b>	4.017	2.013	1.225
0.11 Resultaat	-	-	-	-	-	-	-
<b>Hoofdtakveld 2 - Verkeer, vervoer en waterstaat</b>							
2.5 Openbaar vervoer	4.583	-3.709	-4.332	<b>-14.963</b>	-2.363	-324	510
<b>Totaal</b>	€ -0	€ -0	€ 0	€ -	€ -0	€ 0	€ -0

## 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.

Lasten (x € 1.000)	Realisatie 2022	Primaire begroting 2023	Actuele begroting 2023 na AB dec 2022	Actuele prognose 2023	Begroting 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027
<b>Marktbewerking</b>	<b>107</b>	<b>195</b>	<b>152</b>	<b>152</b>	<b>154</b>	<b>156</b>	<b>158</b>	<b>159</b>
Marktonderzoek	59	77	68	68	69	70	71	71
Marktontwikkeling	46	97	72	72	73	74	75	76
Tarieven en vervoerbewijzen	3	21	12	12	12	12	12	12
<b>Communicatie</b>	<b>414</b>	<b>530</b>	<b>530</b>	<b>530</b>	<b>536</b>	<b>541</b>	<b>546</b>	<b>551</b>
Productpromotie	146	154	154	154	155	157	158	159
Voorlichting	57	147	147	147	149	150	152	153
Reisinformatie	75	82	82	82	83	83	84	85
Reisbeleving	112	127	127	127	129	130	131	133
Corporate communicatie	24	20	20	20	20	21	21	21
<b>Ontwikkeling</b>	<b>457</b>	<b>1.141</b>	<b>1.128</b>	<b>1.128</b>	<b>1.134</b>	<b>866</b>	<b>646</b>	<b>653</b>
Ontwikkeling dienstregeling	18	25	25	25	26	26	26	26
Strategische innovatie	83	156	150	150	152	154	155	156
Reisinformatie en haltebeleid	262	358	358	358	361	365	368	372
Onderzoek	51	52	50	50	51	52	52	52
Consumentenplatform	43	52	45	45	45	45	45	47
<b>Kwaliteitsimpuls (uit bestemmingsreserve)</b>	<b>0</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>500</b>	<b>224</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Concessiemanagement</b>	<b>139.699</b>	<b>124.406</b>	<b>133.404</b>	<b>136.344</b>	<b>151.254</b>	<b>143.789</b>	<b>148.765</b>	<b>153.922</b>
Beheer algemeen	191	175	200	200	202	204	206	208
GD concessie + versterkingen	123.561	118.356	127.250	130.205	135.946	140.446	145.361	150.449
Stelpost bezuiniging Dienstregeling				0	-2.500	-2.611	-2.702	-2.797
Incidentele subsidie laadinfrastructuur					12.000			
Afrekening concessie 2021	-983							
GD concessie subsidie exploitatie waterstofbussen	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Nacht en evenementenvervoer	450	568	571	571	591	612	633	655
Aanvullende incidentele subsidie GD concessie	7.714							
Bijdrage aanschaf waterstofbussen Emmen	4.250							
Q-liner 315	523	559	559	543	578	598	620	642
Lijn 922	7	29						
Publiek Vervoer - lokale vervoersinitiatieven	1.025	1.179	1.179	1.179	1.220	1.263	1.307	1.353
Publiek Vervoer - Hubtaxi	480	323	550	550	334	346	358	371
Sociale veiligheid	735	649	762	761	810	838	868	898
Bijdrage haltes gemeenten	17	35	35	35	35	35	35	35
Hogere kosten waterstof Drenthe/Groningen	400	752	518	518	536	554	574	600
Onderhoud stallingen	193	244	244	245	310	312	314	316
Afschrijvingskosten stalling Groningen + ledersz terrein	96	97	97	97	153	153	153	153
Afschrijvingskosten stalling Emmen (uit bestemmingsreserve)	39	39	39	39	39	39	39	39
Eemalige kosten lederzterrein		400	400	400				
Overige kosten GD concessie					0	0	0	0
<b>Bedrijfsvoering</b>	<b>2.098</b>	<b>2.278</b>	<b>2.274</b>	<b>2.237</b>	<b>2.335</b>	<b>2.395</b>	<b>2.456</b>	<b>2.520</b>
Lonen en salarissen	1.592	1.681	1.737	1.700	1.789	1.843	1.898	1.955
Bijdrage NDOV/ DOVA	281	278	283	283	286	289	292	295
ICT	72	153	95	95	96	97	98	99
Bijdrage Publiek Vervoer	130	131	131	131	135	137	139	141
Advieskosten	24	35	28	28	28	29	29	30
<b>Overhead</b>	<b>1.707</b>	<b>1.652</b>	<b>1.659</b>	<b>1.696</b>	<b>1.747</b>	<b>1.789</b>	<b>1.833</b>	<b>1.879</b>
Lonen en salarissen	1.244	1.163	1.175	1.212	1.250	1.288	1.326	1.366
Huisvestingskosten	191	154	200	200	210	212	214	216
Kantoorkosten	232	234	234	234	236	239	241	244
Advieskosten	40	101	50	50	51	51	52	53
<b>Totaal lasten</b>	<b>144.482</b>	<b>130.202</b>	<b>139.148</b>	<b>142.087</b>	<b>157.160</b>	<b>149.535</b>	<b>154.404</b>	<b>159.683</b>

Baten (x € 1.000)	Realisatie 2022	Primaire begroting 2023	Actuele begroting 2023 na AB dec 2022	Actuele prognose 2023	Begroting 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027
<b>Marktbewerking</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Marktbewerking	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Communicatie</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Communicatie	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Ontwikkeling</b>	<b>190</b>	<b>190</b>	<b>190</b>	<b>190</b>	<b>190</b>	<b>190</b>	<b>190</b>	<b>190</b>
Reisinformatie en haltebeleid	190	190	190	190	190	190	190	190
<b>Concessiemanagement</b>	<b>73.873</b>	<b>56.977</b>	<b>65.943</b>	<b>77.052</b>	<b>68.312</b>	<b>69.974</b>	<b>73.429</b>	<b>76.862</b>
GD concessie reizigersinkomsten (incl nacht en evenementenvervoer)	26.373	25.954	27.772	29.061	33.688	35.930	38.137	40.286
GD concessie SOV	27.901	29.695	30.268	29.883	28.836	29.846	30.890	31.971
Nacht en evenementenvervoer	450	568	571	571	591	612	633	655
Overige GD inkomsten	79							
Verwaarding HBE middelen	9.485		pm	9.000	4.164	2.520	2.664	2.808
Derving dubbel opstaptarief	0	-200	-200	-200	-200	-200	-200	-200
Compensatie dubbel opstaptarief	0	200	200	200	200	200	200	200
BVOV /TVOV	8.836		6.529	7.730				
Eigen bijdrage Hubtaxi	107	120	150	150	114	118	122	126
Vastgoedbeheer - stallingen	590	605	605	608	867	895	926	957
Kaartverkoop buurtbussen	53	34	47	50	52	54	56	58
sociale veiligheid								
<b>Bedrijfsvoering</b>	<b>780</b>	<b>779</b>	<b>779</b>	<b>779</b>	<b>779</b>	<b>779</b>	<b>779</b>	<b>779</b>
Bijdrage lonen en salarissen	774	779	779	779	779	779	779	779
Overig	6							
<b>Overhead</b>	<b>138</b>	<b>144</b>	<b>144</b>	<b>136</b>	<b>135</b>	<b>135</b>	<b>144</b>	<b>144</b>
Lonen en salarissen	89	93	93	85	85	85	93	93
Huisvestingskosten	35	36	36	36	35	35	36	36
Kantoorkosten	11	15	15	15	15	15	15	15
Overig	3							
<b>Financiering</b>	<b>72.515</b>	<b>66.895</b>	<b>66.245</b>	<b>66.245</b>	<b>71.169</b>	<b>74.439</b>	<b>77.850</b>	<b>80.484</b>
<b>Bijdragen partners (regulier)</b>	<b>63.696</b>	<b>65.245</b>	<b>65.245</b>	<b>65.245</b>	<b>68.016</b>	<b>71.204</b>	<b>74.894</b>	<b>79.184</b>
<b>Specifieke subsidies</b>	<b>1.000</b>	<b>1.000</b>	<b>1.000</b>	<b>1.000</b>	<b>1.000</b>	<b>1.000</b>	<b>1.000</b>	<b>1.000</b>
<b>Incidentele aanvullende bijdrage partners</b>	<b>7.714</b>	<b>650</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.153</b>	<b>2.235</b>	<b>1.956</b>	<b>300</b>
<b>Rentebaten</b>	<b>105</b>		<b>0</b>					
<b>Totaal baten</b>	<b>147.496</b>	<b>124.985</b>	<b>133.301</b>	<b>144.402</b>	<b>140.585</b>	<b>145.518</b>	<b>152.391</b>	<b>158.458</b>
Bedragen x € 1.000	Realisatie 2022	Primaire begroting 2023	Actuele begroting 2023 na AB dec 2022	Actuele prognose 2023	Begroting 2024	Raming 2025	Raming 2026	Raming 2027
Resultaat voor mutaties voor reserves	3.014	-5.217	-5.847	2.315	-16.575	-4.017	-2.013	-1.225
Onttrekking aan reserve kwaliteitsimpuls	0	500	500	500	500	224	0	0
Onttrekking aan reserves kapitaalslasten	39	39	39	39	39	39	39	39
Onttrekking bestemmingsreserve Zero Emissie T	4.650	750	518	518	16.700	3.074	3.238	3.408
Onttrekking algemene reserve		500	2.876	3.496	3.500	3.200	1.400	586
Onttrekking reserve COVID 19	1.782	3.428	1.914	2.132	0	0	0	0
Toevoeging aan bestemmingsreserve Zero Emissie T	-9.485			-9.000	-4.164	-2.520	-2.664	-2.808
<b>Resultaat na mutaties reserves</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Toelichting op de meerjarenraming

In het meerjarenperspectief tot en met 2027 wordt uitgegaan van een 0 resultaat door een taakstelling voor aanvullende financiering op te nemen voor het te verwachten tekort. In de meerjarenraming is daartoe bij de lasten vanaf 2025 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 en de uitkomsten van de business case Zero Emissie. 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 veranderde omstandigheden.

## Lasten

De lasten voor het beheer van de concessie zijn vanaf 2024 gebaseerd op de business case Zero Emissie.

## Baten

De extra bijdragen voor specifieke subsidies over de jaren 2024 tot en met 2027 bestaan uit een bijdrage van diverse partijen voor 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 ad € 1 mln. onttrokken, gedurende de looptijd van de huidige GD-concessie tot en met 2029. Ook wordt vanaf 2024 een onttrekking gedaan uit de bestemmingsreserve inzake de verwaarding van de HBE.

## 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 in de jaren 2023 t/m 2025 een uitputting verwacht van de reserve kwaliteitsimpuls van resp. € 500.000 in 2023 en 2024 en € 224.000 in 2025. Ter dekking van de kosten van de waterstofmoleculen wordt jaarlijks een onttrekking gedaan € 500-550K. Ook wordt de algemene reserve ingezet om de verwachte tekorten af te dekken.

## 6. Samenstelling bestuur

Het strategisch beleid van het OV-bureau wordt bepaald door het algemeen bestuur, bestaande uit bestuurders 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 dat bestaat uit drie gedeputeerden/bestuurders van genoemde overheden.

### Bestuurders

Op 15 maart 2023 vonden er Provinciale Statenverkiezingen plaats. Dit zal leiden tot een andere samenstelling van het algemeen en dagelijks bestuur. Bij het opstellen van deze ontwerpbegroting waren deze nieuwe samenstellingen nog niet bekend. Het algemeen bestuur en dagelijks bestuur bestond per 1 januari 2023 uit de onderstaande bestuurders.

- Fleur Gräper-van Koolwijk (voorzitter), gedeputeerde provincie Groningen
- Melissa van Hoorn, gedeputeerde provincie Groningen
- Ijzebrand Rijzebol, gedeputeerde provincie Groningen
- Nelleke Vedelaar, gedeputeerde provincie Drenthe
- Hans Kuipers, gedeputeerde provincie Drenthe
- Henk Jumelet, gedeputeerde provincie Drenthe
- Philip Broeksma, wethouder gemeente Groningen
- Rik van Niejenhuis, wethouder Gemeente Groningen
- Inge Jongman, wethouder Gemeente Groningen
- Rosalinde Hoorweg (secretaris), directeur OV-Bureau

De belangrijkste taken van het algemeen bestuur zijn:

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

Het dagelijks bestuur van het OV-bureau bestaat per 1 januari 2023 uit drie bestuurders verkeer en vervoer:

- Fleur Gräper-van Koolwijk (voorzitter), gedeputeerde provincie Groningen
- Nelleke Vedelaar, gedeputeerde provincie Drenthe
- Philip Broeksma, wethouder gemeente Groningen
- Rosalinde Hoorweg (secretaris), directeur OV-Bureau

In volgorde zoals bovenstaand genoemd:



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 € 1.000

Reserves	Verwachte stand per	Bestemming resultaat 2022		Na bestemming resultaat 2022	Mutaties prognose 2023		Verwachte stand per
	31-12-2022	Toevoeging	Onttrekking	1-1-2023	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2023
Algemene reserve	12.182			12.182		3.496	8.686
<b>Totaal algemene reserve</b>	<b>12.182</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>12.182</b>	<b>-</b>	<b>3.496</b>	<b>8.686</b>
BR kwaliteitsimpuls	1.224			1.224	0	500	724
BR dekking kapitaallasten remise Emmen	1.449			1.449	0	39	1.410
BR COVID 19	3.914		1.782	2.132		2.132	0
BR Zero Emissie Transitie	7.236			7.236	9.000	518	15.718
<b>Totaal bestemmingsreserves</b>	<b>13.823</b>	<b>-</b>	<b>1.782</b>	<b>12.041</b>	<b>9.000</b>	<b>3.189</b>	<b>17.852</b>
<b>Totaal reserves</b>	<b>26.005</b>	<b>-</b>	<b>1.782</b>	<b>24.223</b>	<b>9.000</b>	<b>6.685</b>	<b>26.538</b>

Voorzieningen	Verwachte stand per	Mutaties 2023		Verwachte stand per	Mutaties 2024		Verwachte stand per
	31-12-2022	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2023	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2024
Voorziening onderhoud remise Groningen	493	80	8	565	80	86	559
Voorziening onderhoud remise Emmen	76	13	1	88	13	4	97
<b>Totaal voorzieningen</b>	<b>569</b>	<b>93</b>	<b>9</b>	<b>653</b>	<b>93</b>	<b>90</b>	<b>656</b>

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	8.686		3.500	5.186	0	3.200	1.986
<b>Totaal algemene reserve</b>	<b>8.686</b>	<b>-</b>	<b>3.500</b>	<b>5.186</b>	<b>-</b>	<b>3.200</b>	<b>1.986</b>
BR kwaliteitsimpuls	724	0	500	224	0	224	0
BR dekking kapitaallasten remise Emmen	1.410	0	39	1.371	0	39	1.332
BR COVID 19	0	0	0	0	0		0
BR Zero Emissie Transitie	15.718	4.164	16.700	3.182	2.520	3.074	2.628
<b>Totaal bestemmingsreserves</b>	<b>17.852</b>	<b>4.164</b>	<b>17.239</b>	<b>4.777</b>	<b>2.520</b>	<b>3.337</b>	<b>3.960</b>
<b>Totaal reserves</b>	<b>26.538</b>	<b>4.164</b>	<b>20.739</b>	<b>9.963</b>	<b>2.520</b>	<b>6.537</b>	<b>5.946</b>

Voorzieningen	Verwachte stand per	Mutaties 2025		Verwachte stand per	Mutaties 2026		Verwachte stand per
	1-1-2025	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2025	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2026
Voorziening onderhoud remise Groningen	559	80	143	496	80	128	448
Voorziening onderhoud remise Emmen	97	13	1	109	13	1	121
<b>Totaal voorzieningen</b>	<b>656</b>	<b>93</b>	<b>144</b>	<b>605</b>	<b>93</b>	<b>129</b>	<b>569</b>



Reserves	Verwachte stand per	Mutaties 2026		Verwachte stand per	Mutaties 2027		Verwachte stand per
	1-1-2026	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2026	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2027
Algemene reserve	1.986	0	1.400	586	0	586	0
<b>Totaal algemene reserve</b>	<b>1.986</b>	<b>-</b>	<b>1.400</b>	<b>586</b>	<b>-</b>	<b>586</b>	<b>-0</b>
BR kwaliteitsimpuls	0	0	0	0	0	0	0
BR dekking kapitaallasten remise Emmen	1.332	0	39	1.293	0	39	1.254
BR Zero Emissie Transitie	2.628	2.664	3.238	2.054	2.808	3.408	1.454
<b>Totaal bestemmingsreserves</b>	<b>3.960</b>	<b>2.664</b>	<b>3.277</b>	<b>3.347</b>	<b>2.808</b>	<b>3.447</b>	<b>2.708</b>
<b>Totaal reserves</b>	<b>5.946</b>	<b>2.664</b>	<b>4.677</b>	<b>3.933</b>	<b>2.808</b>	<b>4.033</b>	<b>2.708</b>

Voorzieningen	Verwachte stand per	Mutaties 2027		Verwachte stand per
	1-1-2027	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2027
Voorziening onderhoud remise Groningen	448	80	7	521
Voorziening onderhoud remise Emmen	121	13	1	133
<b>Totaal voorzieningen</b>	<b>569</b>	<b>93</b>	<b>8</b>	<b>654</b>

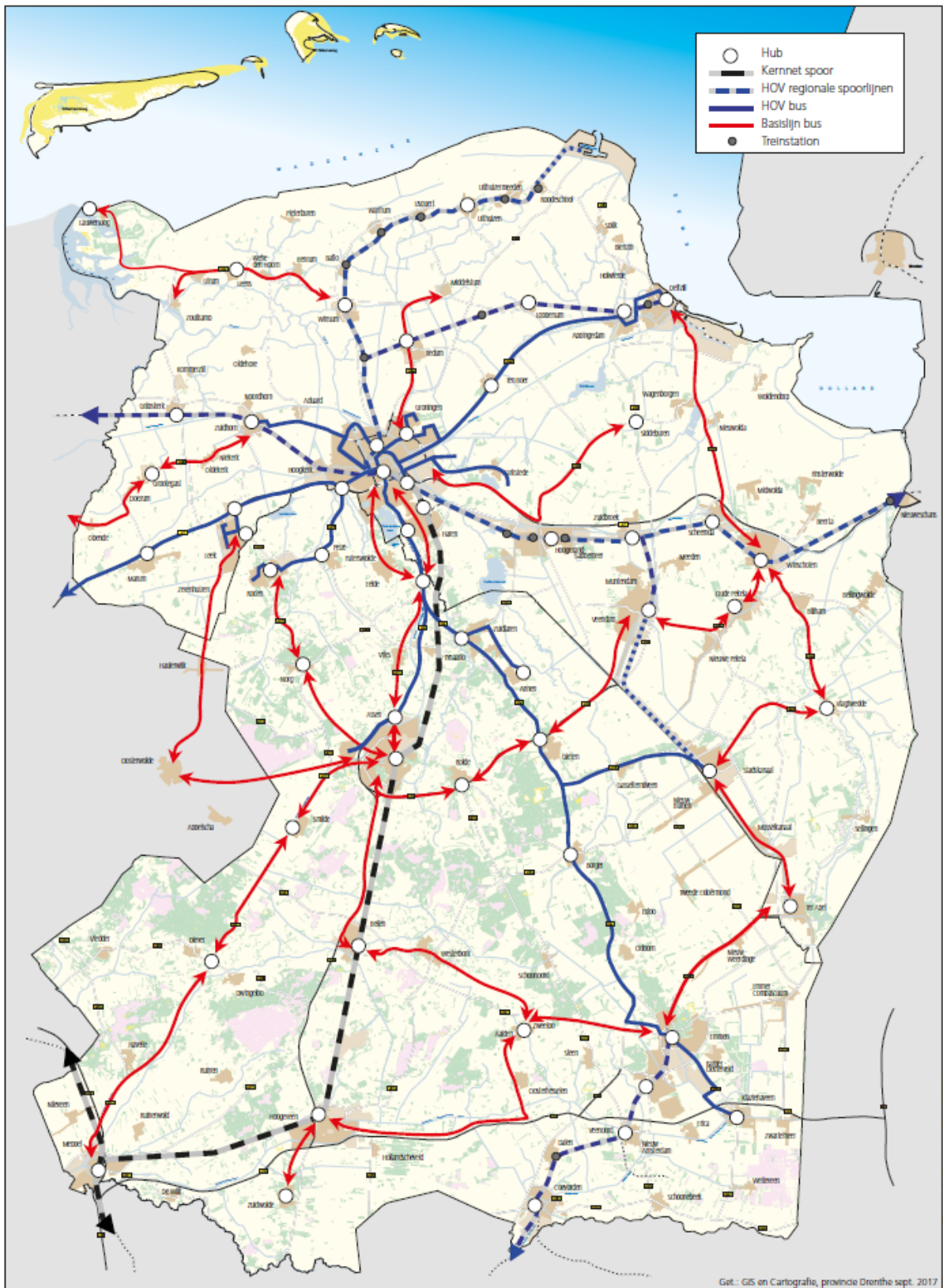
## Bijlage C Afkortingenwijzer

AB Algemeen Bestuur  
AVG Algemene verordening gegevensbeheer  
AZC Asielzoekerscentrum  
BBV Besluit Begroting en Verantwoording  
BI Business Intelligence  
BR ZET Bestemmingsreserve Zero Emissie Transitie  
BTW Belasting over de toegevoegde waarde  
CAO Collectieve Arbeidsovereenkomst  
CBS Centraal Bureau voor de Statistiek  
CO<sub>2</sub> 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  
KpVW 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

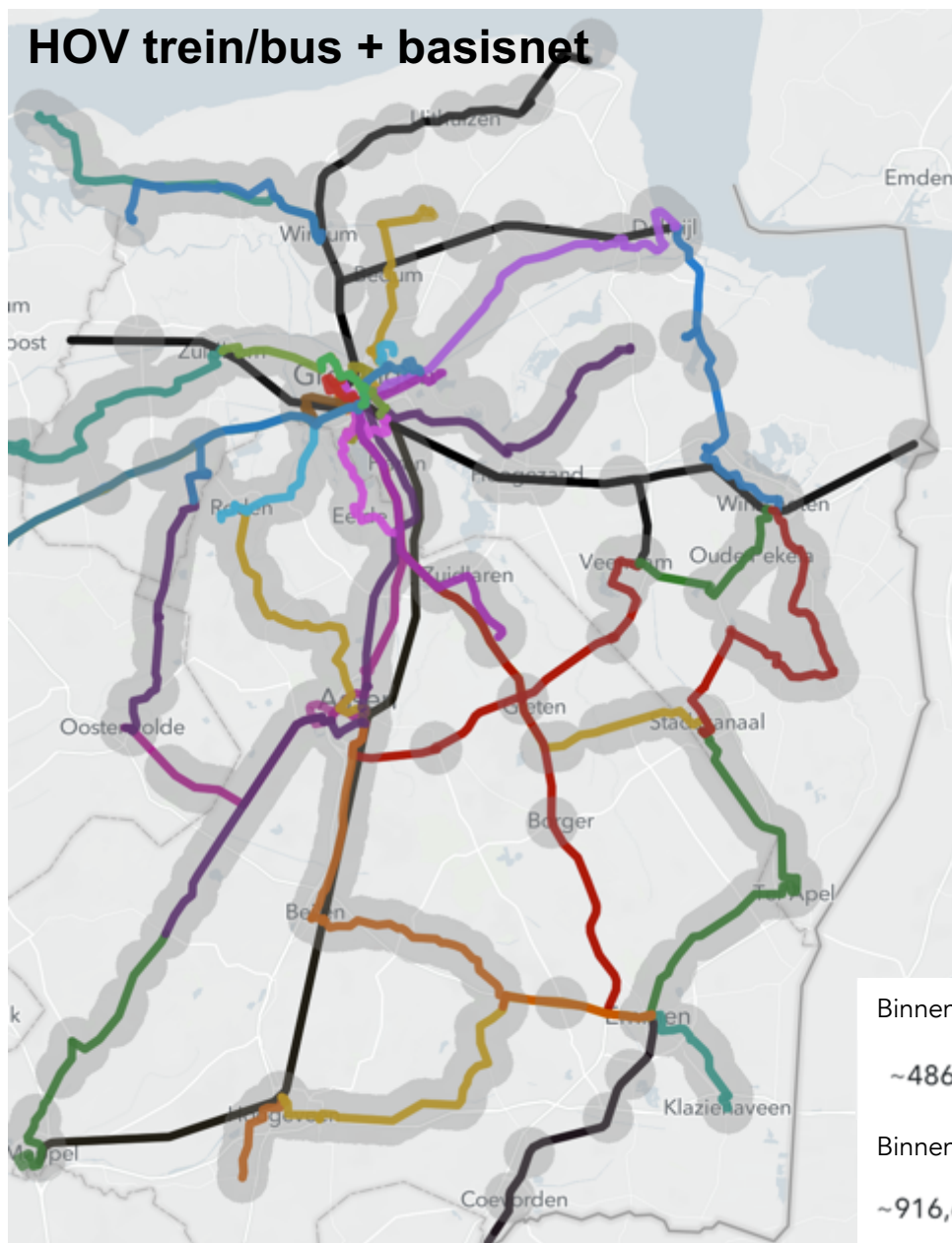
SiSa Single Information Single Audit  
SOV Studenten Openbaar Vervoerkaart  
TLS Trans Link Systems  
UMCG Universitair Medisch Centrum Groningen  
VPB Vennootschapsbelasting  
WGR Wet Gemeenschappelijke Regelingen  
Wmo Wet maatschappelijke ondersteuning  
WNT Wet Normering Topinkomens

## Bijlage D: netwerken

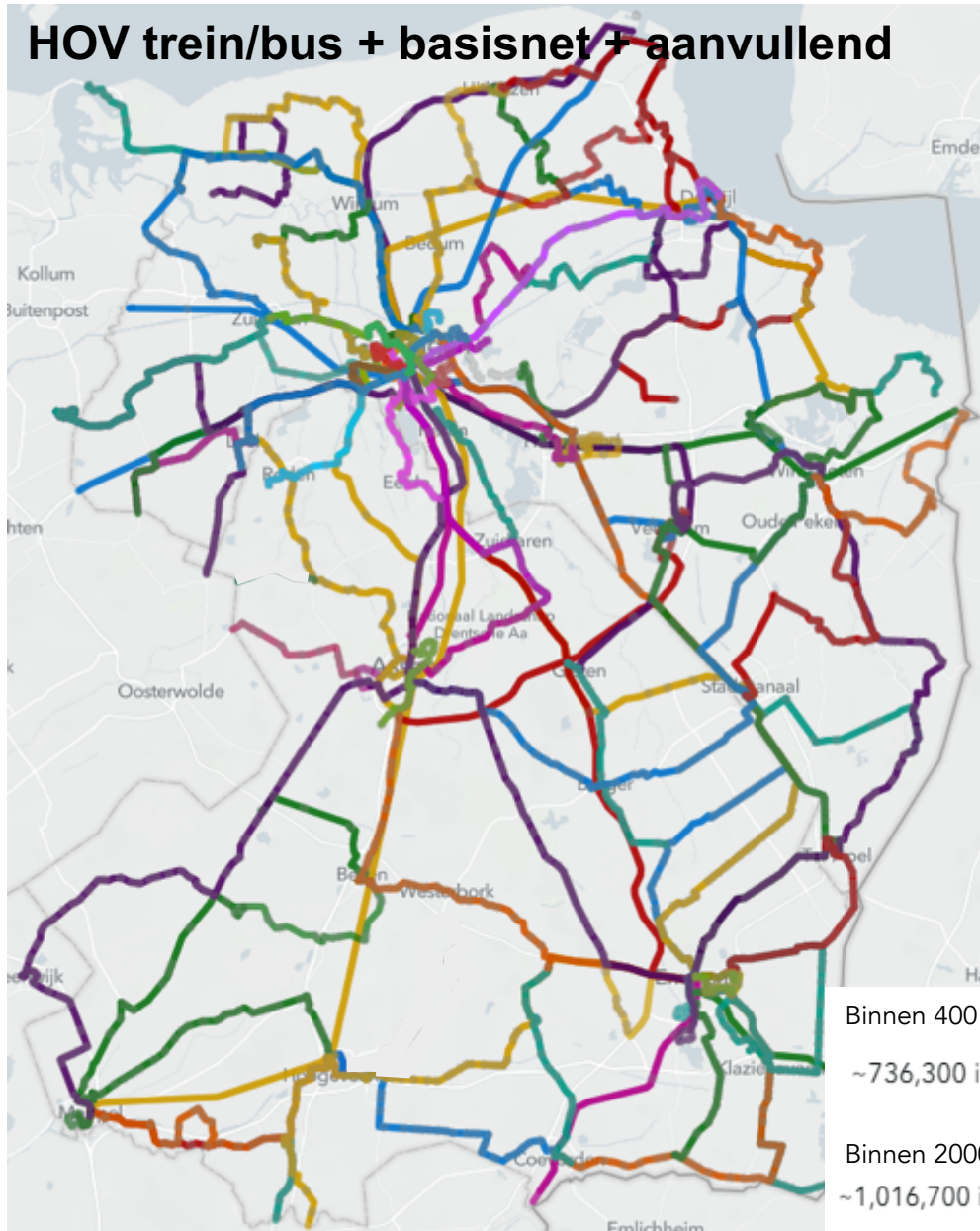
### Basisnetwerk OV Groningen-Drenthe



## HOV trein/bus + basisnet



## HOV trein/bus + basisnet + aanvullend



## OV-bureau Groningen Drenthe

### Postadres

*Postbus 189  
9400 AD Assen*

### Bezoekadres

*Overcingellaan 15e  
9401 LA Assen*

[info@ovbureau.nl](mailto:info@ovbureau.nl)