

OV-bureau: Ontwerp Begroting 2019, Jaarstukken 2017,
Bedieningsvarianten Ulgersmaborg/Oosterhoogebrug en
Onderwerp dienstregeling lijn 8 en 12

Steller Menno Oedekerk



De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 06 5277 4743 Bijlage(n) 5 Ons kenmerk 6873377
Datum 11-04-2018 Uw brief van Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij bieden wij u de door het Dagelijks Bestuur van het OV-bureau vastgestelde Ontwerpbegroting 2019 van het openbaar lichaam OV-bureau Groningen Drenthe, Jaarstukken 2017 van het OV-bureau Groningen Drenthe, andere busroutes voor Ulgersmaborg/Oosterhoogebrug en de vastgestelde dienstregeling voor lijn 8 en 12 na sluiting van de spoorwegovergang Esperantostraat aan. Als college kunnen we ons vinden in de vastgestelde stukken. Met deze brief stellen wij u in de gelegenheid uw eventuele zienswijzen op de Ontwerpbegroting – onder verwijzing naar artikel 25 van de gemeenschappelijke regeling openbaar lichaam OV-bureau Groningen Drenthe - en uw eventuele reactie op de overige stukken te geven. Op 15 februari 2018 hebben wij u de ingekomen reacties op de voorgestelde nieuwe routes van lijn 8 en 12 gestuurd.

Ontwerpbegroting 2019

In de vergadering van het dagelijks bestuur OV-bureau op 21 maart 2018 heeft het bestuur de Ontwerpbegroting 2019 van het OV-bureau vastgesteld. Voor 2019 en volgende jaren heeft het OV-bureau voor een aantal **indicatoren** de volgende (minimale) streefwaarden gesteld:

Indicator	2017	2018	2019	2020	2021	2022
	realisatie					
Reizigerskilometers (t.o.v. 2017)	+8,2 %	+ 2,0 %	+ 3,0 %	+ 4,0 %	+ 5,1 %	+6,1%
Klanttevredenheid (ktv HOV)	7,7 (7,7)	7,5 (7,8)	7,5 (7,8)	7,5 (7,8)	7,5 (7,8)	7,5 (7,8)
Gebiedsdekkendheid	100% (7-24)	100% (7-24)	100% (7-24)	100% (7-24)	100% (7-24)	100% (7-24)
CO2-uitstoot (t.o.v. 2017) gr/rkm	-8,9 % 112	-4,0 % 107,5	-8,0 % 103	-20 % 92	-33 % 75	-45 % 62
Kostendekkendheid	51,1%	51 %	52 %	52 %	52 %	52 %

Om de leesbaarheid van de ontwerpbegroting te vergroten is ervoor gekozen om de algemene doelstellingen en indicatoren te visualiseren met infographics. Hieronder gaan wij in op de hoofdlijnen van de Ontwerpbegroting 2019.

Onder reizigersgroei verstaan wij in dit verband de procentuele groei van de aantallen **reizigerskilometers**. Ondanks een fors hogere realisatie in 2017 is voor 2019 de minimale streefwaarde op +3% gehouden. Voor de langere termijn (2030) zal in de komende jaren nagegaan moeten worden of een doorgaande groei-ambitie reëel is.

Bij de **klanttevredenheid** gaat het om de rapportcijfers, zoals die blijken uit het jaarlijkse landelijke klanttevredenheidsonderzoek. Reizigersgroei en klanttevredenheid zijn het resultaat van een complex samenspel van vervoerders, reizigers, bestuurlijke partners en OV-bureau Groningen Drenthe. Milieuaspecten en financiële middelen zijn daarbij randvoorwaardelijk. Over 2016 heeft het OV-bureau Groningen Drenthe als OV-autoriteit in de landelijke Klantenbarometer een 7,7 gescoord. Het OV-bureau Groningen Drenthe handhaaft de streefwaarden voor de klanttevredenheid op een gemiddeld rapportcijfer 7,5. Voor de klanttevredenheid over Q-link, Qliner en HOV wordt gestreefd naar een waarde van 7,8. Dit geldt in beginsel ook voor de langere termijn (2030).

Een **gebiedsdekkend** collectief vervoeraanbod is in Groningen en Drenthe aanwezig; dat zal in 2019 ook het geval zijn. Vanaf 2018 levert het geheel van OV en Publiek Vervoer samen een gebiedsdekkend geheel van collectief vervoer op.

De **kostendekkingsgraad** van het OV (bus) was in 2015 49,1%, in 2016 51,1% en in 2017 ook 51,1%. Dat wil zeggen dat 51,1% van de uitgaven aan OV in 2017 werd gefinancierd uit reizigersinkomsten. De fors hogere groei dan geraamde van reizigerskilometers heeft niet geleid tot een even hoge groei van opbrengsten, omdat de meeste extra reizigers in 2017 studenten en mbo 18- waren, voor wie een vaste vergoeding wordt ontvangen. Als doel is gekozen om de kostendekkingsgraad vanaf 2014 tot in elk geval 2020 jaarlijks gemiddeld met 1% te laten stijgen. Als tussendoel voor 2019 kiest het OV-bureau voor een kostendekkingsgraad van 52,0%. Voor de langere termijn (2030) wordt de komende jaren bezien of en in hoeverre de kostendekkingsgraad kan doorgroeien.

Voor wat betreft de **CO₂-uitstoot** per kilometer heeft het OV-bureau als meerjarendoelstelling om in 2019 een afname van 8% te realiseren. De uitvraag in de komende aanbesteding levert vervolgens in 2020 een spronggewijze forse reductie op, zoals die geformuleerd is in de tabel. Voor de langere termijn (2030 en verder) is de opgave (ook vastgelegd in landelijke afspraken) om de CO₂-uitstoot terug te brengen naar nul door na 2025 alleen maar nieuwe bussen te laten instromen die zero-emissie zijn. De fasering daarnaartoe maakt voor een deel verplicht onderdeel uit van de aanbesteding en hangt mede samen met fasering van beschikbaarheid van oplaadinfrastructuur. Mogelijk overtreft de winnende vervoerder de geformuleerde reductie van CO₂ na 2020 met zijn bod; dit is op het moment van opstellen van deze ontwerpbegroting nog niet bekend.

Ontwerpbegroting 2019 financieel

De ontwerpbegroting is opgesteld conform de principes van voorzichtig begroten. Voor het begrotingsjaar wordt de indexering van de lasten van de concessies (LBI) op 3% gesteld. De tarievenindex (LTI) die geldt voor de meeste vervoerbewijzen is eveneens op 3% gesteld en de bijdrage van de partners voor de exploitatie OV is voor 2019 het gemiddelde van de landelijke LBI-index over de jaren 2013 tot en met 2017 en bedraagt op begrotingsbasis 0,878%. Zodra de gerealiseerde LBI over 2017 bekend is in het najaar van 2018, kan de index voor de bijdrage van de partners definitief bepaald worden. De lasten, anders dan die van beheer, zijn geïndexeerd met 1%.

Product	Lasten	Product	Baten
Klant-reiziger	1.144.000	Beheer	59.618.000
Ontwikkeling	548.000	Bedrijfsvoering	1.050.000
Beheer	119.307.000	Financiering	62.075.000
Informatie en analyse	161.000	Totaal baten	122.743.000
Bedrijfsvoering	2.450.000		
Financiering	0		
Totaal lasten	123.610.000	Totaal baten – lasten	- 867.000

Ten behoeve van extra doorgroei en de kwaliteit van het OV-netwerk heeft het Dagelijks Bestuur OV-bureau in het najaar van 2017 besloten de bijdrage voor de dienstregeling vanaf 2019 met € 1,0 miljoen te verhogen ten opzichte van 2018. Hiermee kan de forse groei op met name het HOV-netwerk (Qliners en Q-links) worden gefaciliteerd. Dit levert een verwachte groei in opbrengsten op van € 0,5 miljoen.

Verder wordt voorgesteld om eenmalig een bedrag van € 0,35 miljoen beschikbaar te stellen voor de vervanging van 70 betaalautomaten. Door de opkomst van nieuwe betaalmethoden als contactloos betalen veranderen ook de internationale veiligheidseisen. Dit betekent concreet dat alle betaalautomaten die geen contactloos betalen ondersteunen nog tot en met 30 april 2019 gecertificeerd zijn en daarna vervangen dienen te worden.

Als gevolg van de bovengenoemde investeringen sluit de begroting 2019 met een negatief exploitatiesaldo van € 867.000. Voor 2020 en verder is de prognose verder oplopende negatieve exploitatiesaldi, uitgaande van de huidige concessievoorwaarden en conservatief begroten, wat inhoudt dat wordt uitgegaan van een index op de kostenstijging in de concessie van 3%. In voorgaande jaren was er door hogere reizigersinkomsten en lagere kostenontwikkeling sprake van een positief jaarresultaat, waarmee een weerstandcapaciteit is opgebouwd die ruim hoger is dan het minimale vereiste niveau van € 4,1 miljoen (conform notitie Risicomanagement en weerstandsvermogen). De opgebouwde weerstandcapaciteit is de komende jaren voldoende om deze geïdentificeerde negatieve saldi te dekken.

De verwachting is dat de aanbesteding van de GD-concessie 2020 mogelijkheden biedt om vanaf 2021 om te buigen naar een structureel begrotingsevenwicht. Op basis van de uitkomst van de gunning zal halverwege 2018 een nieuwe doorrekening van de financiële situatie worden gemaakt. Dit om deze ombuiging te bewerkstelligen. Voor het jaar 2019 achten we het acceptabel om in te teren op het weerstandsvermogen. Dit enerzijds in het

licht van de ruime omvang van het weerstandsvermogen en anderzijds omdat het in afwachting van de effecten van de nieuwe aanbesteding vanaf 2020 gaat om een eenmalig effect voor het jaar 2019. Op basis van de nieuwe GD-concessie 2020, zal ook een nieuwe notitie Risicomanagement en weerstandsvermogen worden opgesteld waarin een herijking zal plaatsvinden van het minimale weerstandscapaciteit niveau.

Het weerstandsvermogen bedraagt per 31 december 2017 € 17,4 miljoen en ontwikkelt zich volgens de huidige prognoses in de periode 2018-2022 als volgt:

Jaren (per 31/12)	Weerstandsvermogen n
2018	15.715.000
2019	14.448.000
2020	10.668.000
2021	6.110.000
2022	716.000

Jaarverslag en Jaarrekening 2017

De Jaarrekening en het Jaarverslag 2017 is met de goedkeurende controleverklaring van de accountant op maandag 9 april 2018 vastgesteld door het Algemeen Bestuur (AB) van het OV-bureau.

2017 was een goed jaar voor het OV-bureau. De doelen op alle vier hoofdindicatoren zijn in 2017 gerealiseerd. Zo is ten opzichte van 2016 het aantal reizigerskilometers met 8,2% gestegen, is het kwaliteitsniveau van het openbaar vervoer (OV) gehandhaafd, is de CO₂ - uitstoot met 8,9% gedaald en is het jaar afgesloten met een positief jaarresultaat van € 2,3 miljoen en een kostendekkingsgraad van 51,1%. Hieronder gaan wij in op de hoofdlijnen van 2017 vanuit de 'perspectieven' beleidsindicatoren, beleidsinhoud en financiën.

Beleidsindicatoren: doelstellingen gerealiseerd

Qua reizigersaantallen en **reizigerskilometers** was 2017 een jaar van sterke doorgroei (10-13%). De begrotingsdoelstelling 2017 was vastgesteld op 2% groei van het aantal reizigerskilometers ten opzichte van 2016. In 2017 maakten de gezamenlijke busreizigers in Groningen en Drenthe meer dan 26,5 miljoen ritten die leidden tot ruim 300 miljoen reizigerskilometers. De sterkste groei was zichtbaar in het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) (formules Qliner en Q-link) en de reguliere basislijnen. 56% van alle reizigerskilometers werd in 2017 gereisd in het HOV. De groei betrof vooral studentenreizen (nadat mbo-studenten 18- vanaf 1 januari 2017 ook studentenreisrecht hebben gekregen) en saldoreizen (vermoedelijk vooral meer forenzen met het OV naar Groningen).

Op de indicator **klanttevredenheid** was de begrotingsdoelstelling voor 2017 een 7,5 voor alle busvervoer en een 7,7 voor het HOV-gedeelte. Ten opzichte van 2016 bleek dat de klanttevredenheid in Groningen en Drenthe over 2017 de begrotingsdoelstelling gerealiseerd is met een gemiddelde van 7,7 (voor zowel alle busvervoer als voor HOV). De sterke reizigersgroei in 2017 heeft wel geleid tot meer drukte in de (HOV-)bussen en meer klachten dan in 2016. De verwachting voor de komende jaren is dat gezien de toenemende drukte en de werkzaamheden in de stad Groningen het lastig zal worden de

huidige goede scores op het gebied van (weinig) rituitval en betrouwbaarheid te consolideren.

De reizigers in 2017 zijn ook onverminderd zeer tevreden over de zogenoemde Kleinschalige OV-concessies c.q. regiotaxicontracten: gemiddeld gaven zij - blijkt uit eigen metingen - een klanttevredenheidscijfer van ruim 7,8.¹

Verder was de **gebiedsdekking** van het vervoeraanbod met regulier busvervoer (inclusief het Kleinschalig OV) en Regiotaxi samen opnieuw volledig tussen 07.00 en 24.00 uur.

De **duurzaamheidsdoelstelling** is in 2017 voor het eerst opgenomen. De begrotingsdoelstelling was 2% verlaging van het aantal gram uitstoot CO₂ per reizigerskilometer ten opzichte van 2016. In 2016 was de uitstoot 123 gram CO₂ per reizigerskilometer, in 2017 was dit 112 gram. Dit betekent een daling van 8,9% ten opzichte van het basisjaar 2016. Deze goede score is toe te schrijven aan de inzet van weliswaar meer materieel, dat echter ook relatief minder vervuilend was, en de inzet van meer grote(re) bussen met meer passagierscapaciteit en de forse stijging van het aantal reizigerskilometers.

Beleidsinhoud: beleidsvoornemens gerealiseerd

In 2017 zijn alle in de begroting opgenomen beleidsvoornemens in uitvoering gegaan en zijn vrijwel alle beleidsvoornemens ook in 2017 gerealiseerd.

Ten eerste bleven ook in 2017 de fundamentele processen van het OV-bureau in stand. Jaarlijks doorloopt het OV-bureau een aantal processen, zoals:

- Vaststelling van de jaarrekening en het jaarverslag (i.c. 2016)
- Tussentijdse rapportages over het lopende begrotingsjaar (i.c. 2017)
- Begroting van het komende begrotingsjaar (i.c. 2018)
- Afwikkeling van het afgelopen concessiejaar met de vervoerders (i.c. 2016)
- Concessiebeheer in het lopende concessiejaar (i.c. 2017)
- Dienstregelingsproces van het komende jaar (i.c. 2018)
- Organisatie van de bijeenkomsten van de Consumentenplatforms Drenthe en Groningen.

De versterking van het OV per bus kreeg in 2017 met name gestalte in:

- Verdere uitbouw van de Q-link-formule zoals die vanaf 2014 is geïmplementeerd in en rond de stad Groningen. Verdere versterking van andere lijnen in de dienstregeling eind 2017 om deze meer robuust te maken in relatie tot de opgetreden groei in de voorgaande periode, de diverse werkzaamheden in Groningen en Assen in de periode 2017-2021, het beschikbaar komen van de Studenten OV-chipkaart voor mbo-studenten van 16 en 17 en per 1 november 2017 onder andere inzet van dubbeldekkers op Qliner 300 tussen Emmen en Groningen.
- Verdere optimalisering van het OV-basisnet in Groningen en Drenthe; op alle in de Omgevingsvisies van Groningen en Drenthe vastgelegde basislijnen worden vanaf eind 2017 alle ritten met dezelfde bussen gereden.

¹ Doordat de jaarrekening eerder gereed is gekomen (eind januari) dan de landelijke publicatie van de klanttevredenheidscijfers (medio maart), zijn in de jaarrekening niet deze gerealiseerde cijfers over 2017 opgenomen.

- Introductie van Dalvoordeel Noord-Nederland, waarmee reizigers op trein en bus in Fryslân, Groningen en vrijwel heel Drenthe voor en na de ochtendspits op werkdagen, in het weekend en op nationale feestdagen met 40% korting kunnen reizen.
- Verdere optimalisatie van reisinformatie; bij ongeveer 400 (belangrijke) haltes staan inmiddels zogeheten DRIS-panelen (Dynamische Reis Informatie Systeem) die 99,9% van de tijd actuele reisinformatie leveren.

In 2017 vroegen de volgende zaken ook aandacht van het OV-bureau:

- Stimulering van het gebruik van de OV-chipkaart om daarmee de hoeveelheid contant geld op de bus te verminderen. In dit kader zijn per mei 2017 de eurokaartjes in prijs verhoogd en onderzocht Qbuzz mogelijkheden voor pinbetalen op de bus. Arriva heeft op de lijnen 304 en 314 per 1 januari 2018 'cashless' ingevoerd.
- Aanbesteding van de gebiedsgewijze contracten Publiek Vervoer 2018, waarin het OV-bureau ook de opvolger van Regiotaxi (Hubtaxi) en de facilitering van lokale projecten (zoals buurtbussen) heeft ondergebracht. Deze contracten gaan in op 9 april 2018.
- (Door)ontwikkeling van het gedachtegoed van de 'hubs', een netwerk van strategisch gelegen en aantrekkelijk vormgegeven ketenknooppunten in Drenthe en Groningen. Het OV-bureau is hierin naast gemeenten en provincies één van de mee-ontwikkellende partners en biedt een kennisbasis voor het programma. De beoogde blijvende gebiedsdekking van collectieve vervoervoorzieningen moet in de toekomst grotendeels ook via de hubs vorm krijgen.
- Aanbesteding van busconcessie Groningen Drenthe; het bestek daarvoor is in 2017 doorontwikkeld vanuit de eerder vastgestelde Nota van Uitgangspunten en begin december 2017 via Tendersnet op de markt gebracht.
- Verduurzaming van het busvervoer; in 2017 heeft Qbuzz elektrische bussen geïntroduceerd op de Airportlink en op Q-link Groen, zijn twee waterstofbussen in de dienstregeling ingepast op streeklijnen, zijn vier hybride (deels elektrische) stadsbussen gaan rijden in Emmen en is Arriva met haar Qliners op lijnen 304 en 314 op HVO (groene biodiesel) gaan rijden.
- Het uitgangspunt van 'open data' resulteerde vanaf 2016 in een maandelijks actueel Dashboard (via www.ovbureau.nl) en verdere mogelijkheden voor alle potentiële gebruikers om - binnen de grenzen van wat juridisch mogelijk is - beschikbare data vanuit het OV-bureau te verkrijgen. In 2017 is het Dashboard doorontwikkeld.

In 2017 heeft het OV-bureau op tal van punten actief meegewerkt aan noordelijke en landelijke OV- en mobiliteitsontwikkelingen, bijvoorbeeld:

- Mede-ontwikkeling van het Toekomstbeeld OV in Nederland 2040.
- Het streven van de vervoersector om de sociale veiligheid in het OV verder te verhogen.
- Landelijke afspraken op het gebied van open data om vanuit ritdata OV-reispatronen te kunnen genereren die voor de verdere ontwikkeling van het OV-netwerk in Noord-Nederland belangrijke input vormen.
- Het beleid van de gezamenlijke decentrale OV-autoriteiten met betrekking tot Langeafstand Busvervoer binnen Nederland.

- De doorontwikkeling van de OV-chipkaart en nieuwe wijzen van betalen in het OV.
- Verkenningen op het gebied van onzorgde ketenreizen en andere 'MaaS'-achtige ontwikkelingen (Mobility as a Service).

Financiën 2017: kostendekkingsgraad 51,1%, jaarresultaat + € 2,3 miljoen

Financieel is 2017 een positief jaar geweest. Het begrote resultaat van € 2,2 miljoen is met een voorlopig jaarresultaat van ruim € 2,3 miljoen gerealiseerd. Dit positieve jaarresultaat hangt samen met de volgende factoren:

- Forse groei van de reizigersopbrengsten ten opzichte van 2016, met name door extra inkomsten uit het Studenten-OV-contract (inkomsten mbo 18-).
- Daling van de inkomsten uit sterabonnementen, waarschijnlijk eveneens samenhangend met mbo 18-studenten die geen sterabonnementen meer behoeften aan te schaffen.
- De grote groei in reizigers(kilometers) van 10-13% leverde een opbrengstengroei van 3% op. Dit verschil wordt met name veroorzaakt door een grote toename van het gebruik van de goedkopere OV-chipkaart ten opzichte van eurokaartjes (derving € 0,5 – € 1,0 miljoen) en de ingecalculerde derving op mbo 18- (€ 1,0 – € 1,5 miljoen).
- Fors lagere lasten dan begroot, vooral terug te voeren op indexvoordeel (beperkte inflatie, beperkte loonvoetstijging).
- Investerings in de Businesscase Capaciteit en Duurzaamheid (vanaf dienstregeling 2018 Q-link Groen elektrisch en Qliner 300 uitgebreid met vijf dubbeldeks bussen).

De **kostendekkingsgraad** bedraagt volgens voorlopige cijfers over 2017 **51,1%** en is daarmee gelijk gebleven aan 2016. Dit ondanks relatief dure uitbreidingen van de dienstregeling per 2017. Begrotingsdoelstelling 2017 was 50%, in het bredere streven om vanaf 2014 (kostendekkingsgraad 46,4%) jaarlijks tot aan 2020 een gemiddelde groei van de kostendekkingsgraad met 1%-punt te realiseren. De definitieve OV-index 2017 - mede bepalend voor de uiteindelijk behaalde kostendekkingsgraad - wordt in september 2018 vastgesteld.

Vastgestelde dienstregeling lijn 8 en lijn 12

Op 13 december 2017 hebben wij u geïnformeerd over de inspraak met betrekking tot de voorgenomen nieuwe routes van buslijn 8 en buslijn 12. Deze buslijnen moeten door het sluiten van de spoorwegovergang bij de Esperantoweg en het openen van de Helperzoomtunnel naar verwachting per medio zomer 2018 een andere route rijden. Op 15 februari 2018 hebben wij u de ingekomen reacties op de voorgestelde nieuwe routes van lijn 8 en 12 gestuurd.

De inspraakreacties laten met name het beeld zien dat insprekers het vervallen van de halte Wagnersingel, Haydnlaan en Kempkensberg betreuren vanwege het toenemen van loopafstanden. Tegelijkertijd zien wij geen beter alternatief. Dit is reden dat het Dagelijks Bestuur OV-bureau heeft besloten om na het sluiten van de spoorwegovergang Esperantostaat lijn 8 via Beethovenlaan, Helperbrink, Helperzoomtunnel, Helperpark, Verlengde Lodewijkstraat, Esperantostaat en Meeuwerderweg te laten rijden. Met betrekking tot lijn 12 is besloten om deze na het sluiten van de spoorwegovergang

Esperantostraat via Verlengde Lodewijkstraat, Meeuwerderweg en Griffeweg te laten rijden. Bijgevoegd treft u de hoofdlijnen van onze beantwoording aan de verschillende insprekers aan.

Andere busroutes Ulgersmaborg/Oosterhoogebrug

Tijdens het begrotingsdebat 2018 heeft u ons verzocht om bij deze brief over de algemene financiële en beleidsmatige kaders van de Gemeenschappelijke Regeling OV-bureau Groningen - Drenthe expliciet aan te geven hoe de bereikbaarheid voor de wijken Ulgersmaborg en Oosterhoogebrug met het openbaar vervoer wordt gerealiseerd. Bijgevoegd treft u mogelijke andere busroutes voor Ulgersmaborg/Oosterhoogebrug aan. Dit is in feite een actualisatie van onze analyse die wij u op 23 november 2013 (met kenmerk RO13.4015831) hebben gestuurd.

Onze conclusie is dat wij op basis van de buslijn die tot 2004 door Ulgersmaborg reed en het gebruik van de Stadstaxi weinig gebruik van een buslijn door Ulgersmaborg verwachten. Zo is er bijvoorbeeld in 2009 en 2010 geen enkele keer van de Stadstaxi voorziening van en naar Ulgersmaborg gebruik gemaakt. Daarnaast is onze ervaring dat steeds meer reizigers bereid zijn langere afstanden naar haltes af te leggen als die haltes maar frequent en hoogwaardig bediend worden en een snelle verbinding bieden zoals bij Ulgersmaborg/Oosterhoogebrug het geval is. Bovendien worden bij de varianten waarbij bestaande lijnen door Ulgersmaborg worden geleid veel bestaande reizigers benadeeld (in tijd en geld) ten gunste van naar verwachting zeer beperkte aantallen reizigers in Ulgersmaborg die een voordeel hebben van een halte die dichterbij is.

Ook is er aanvullend exploitatiebudget nodig om een buslijn door Ulgersmaborg/Oosterhoogebrug te laten rijden. Het verleggen van lijnen zorgt er niet voor dat er minder exploitatiebudget nodig is, omdat op de delen waar deze bussen nu rijden dan een capaciteitsprobleem ontstaat. Hier moeten dan weer extra bussen worden ingezet waar aanvullend exploitatiebudget voor nodig is.

Ons lijkt het in ieder geval verstandig om deze discussie breder te voeren. Bijvoorbeeld in het kader van de op te stellen visie op het openbaar vervoer. Een belangrijke vraag daarbij is bijvoorbeeld hoe wij als stad het beschikbare budget willen inzetten. Willen we investeren in een busverbinding door Ulgersmaborg/Oosterhoogebrug of in een busverbinding door een andere wijk of willen we de groei van het HOV verder faciliteren of willen we hier juist inzetten op het verbeteren van bushaltes door bijvoorbeeld fietsvoorzieningen bij de haltes toe te voegen of hebben we al het beschikbare exploitatiebudget nodig om de huidige dienstregeling te kunnen handhaven? Een brede discussie over het openbaar vervoer met u staat gepland voor juni dit jaar.

Bij het opstellen van de visie op het openbaar vervoer gaan wij o.a. de verschillende wijk- en buurtverenigingen actief betrekken. Net als bij de minimaal jaarlijkse inspraak op de voorgestelde nieuwe dienstregeling voor de bus nemen wij dan ook hun meningen in onze besluitvorming mee.

Vervolg

De begroting 2019 moet voor 31 juli a.s. door het Algemeen Bestuur van het OV-bureau worden vastgesteld. De voorgenomen vaststelling van de begroting 2019 door het Algemeen Bestuur van het OV-bureau Groningen Drenthe staat gepland op 5 juli 2018

(reservedatum 9 juli 2018). Daarmee wordt voldaan aan de wettelijke verplichting om vóór 1 augustus 2017 de vastgestelde Begroting toe te zenden aan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. Wij verzoeken u uw eventuele zienswijzen op de Ontwerpbegroting 2019 mondeling of schriftelijk voor de vergadering van het DB van het OV-bureau op 29 juni 2018 in te brengen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Peter den Oudsten', with a horizontal line underneath.

de burgemeester,
Peter den Oudsten

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Peter Teesink', with a large circular flourish at the beginning.

de secretaris,
Peter Teesink