

Onderwerp OV-bureau: Ontwerpbegroting 2016
en ontwerp Dienstregeling bus 2016



Steller Menno Oedekerck

Embargo tot donderdag 23 april 2015, 10.00 uur.

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon (050) 367 84 46 Bijlage(n) 2

Ons kenmerk 4973974

Datum 23-05-2015 Uw brief van -

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij bieden wij u aan de door het dagelijks bestuur van het OV-bureau op 10 april 2015 vastgestelde Ontwerpbegroting 2016 van het openbaar lichaam OV-bureau Groningen Drenthe alsmede de ontwerp Dienstregeling bus 2016. Als college kunnen wij ons vinden in beide vastgestelde stukken. Met deze brief stellen wij u in de gelegenheid uw eventuele zienswijzen op de Ontwerpbegroting 2016 - onder verwijzing naar artikel 25 van de gemeenschappelijke regeling openbaar lichaam OV-bureau - en op de voorgestelde ontwerp Dienstregeling 2016 te geven. Hieronder volgt een korte toelichting.

Ontwerpbegroting 2016

De bijgevoegde Ontwerpbegroting 2016 is, inclusief de effectuering van het al in 2014 vastgestelde maatregelenpakket van netto € 1,0 miljoen, sluitend. Belangrijke uitgangspunten in de Ontwerpbegroting 2016 zijn:

- De overgang van de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer naar het provinciefonds per 1 januari 2016 heeft, in elk geval voor het jaar 2016, geen invloed op de omvang van de bijdragen vanuit de provincies Groningen en Drenthe aan het OV-bureau Groningen Drenthe. Over de vanaf 2016 te hanteren methode van bijdragen aan het OV-bureau vanuit de provincies Groningen en Drenthe zullen de colleges van Gedeputeerde Staten van Groningen en Drenthe in 2015 nadere besluiten moeten nemen.
- In de Ontwerpbegroting 2016 is het prijspeil 2016, net als in voorgaande jaren, behoudend begroot. Er wordt gerekend met 3% stijging van de OV-kosten ten opzichte van 2015.

Voor 2016 worden de volgende meetbare doelstellingen voorgesteld:

- | | |
|-----------------------|--|
| - reizigerskilometers | groei van 1% ten opzichte 2015; |
| - klanttevredenheid | alle concessies gemiddeld een 7,5
hoogwaardige concepten Q-link en Qliner een 7,7 |
| - dekking gebied: | volledig van 0.700 – 24.00 uur |
| - dekking kosten: | 48,3% (tussendoel 2016) |

Om deze doelen te realiseren wordt in de Ontwerpbegroting 2016 onder andere voorgesteld om:

- Geen nieuwe bezuinigingen door te voeren naast de effectivering van het reeds in 2014 vastgestelde maatregelenpakket van netto €1,0 miljoen (stadsdiensten verschillende plaatsen in Groningen en Drenthe inclusief flankerende maatregelen, doorstroming stad Groningen);
- De reizigerstarieven (behoudens de buurtbusabonnementen) slechts te verhogen met de Landelijke Tarieven Index (LTI) 2016;
- € 200.000 extra middelen beschikbaar te stellen aan marketing/communicatie, vooral om 'eerste reiservaringen' met het OV bij bijvoorbeeld evenementen als de Groningse 'Bloemenjaarmarkt' of de TT in Assen meer te faciliteren met – door promotie omlijste - extra vervoercapaciteit;
- Uit te gaan van een jaarlijks exploitatievoordeel van € 0,5 miljoen ten gevolge van de verhuizing van de busremise in Groningen naar de Peizerweg.

Ook het meerjarenperspectief van de Ontwerpbegroting 2016 is mede door het verlengingsbesluit van de huidige concessie sluitend. Zonder bijsturingsmaatregelen ontstaan voor de jaren 2017 tot en met 2019 weliswaar exploitatiesaldi van respectievelijk - € 1,3 miljoen, - € 5,6 miljoen en - € 7,7 miljoen.

Voor een deel kunnen deze worden gedekt uit de weerstandscapaciteit, die naar verwachting eind 2016 € 6,6 miljoen zal bedragen (ruim boven het minimaal afgesproken te bereiken niveau van € 2,5 miljoen).

Aanvullend worden de tekorten voor de jaren 2018 en 2019 in beginsel opgevangen vanuit het verlengingsbesluit van de huidige concessie zoals het dagelijks bestuur van het OV-bureau dit eind 2015 heeft genomen voor 2018 en 2019. Onder dit besluit ligt een set aan financiële afspraken met concessiehouder Qbuzz. U bent hierover 16 december 2014 per brief met kenmerk 51/3.2/2014007181 geïnformeerd.

Tegen deze verlenging is overigens een juridische procedure gestart door een aantal vervoerders. De verlengingsafspraken zijn daarom zekerheidshalve niet financieel in het (meerjarendeel van) de Ontwerpbegroting 2016 verwerkt.

Mocht de rechter besluiten om het verlengingsbesluit ongedaan te maken, dan dienen in de jaren 2018 en 2019 nadere maatregelen worden getroffen om tot sluitende begrotingen in deze jaren te komen.

Ontwerp dienstregeling bus 2016

Uitgangspunt bij de uitwerking van de bijgevoegde Ontwerp-dienstregeling 2016 is een taakstellende bezuiniging van in totaal € 1,0 miljoen euro, inclusief de dienstregelingsmaatregelen voor 2016, waartoe medio 2014 besloten is. Het besluit medio 2014 betreft de beëindiging van een aantal stadsdiensten. De betreffende gemeenten, lokale betrokkenen en het OV-bureau Groningen Drenthe ontwikkelen hiervoor nu gezamenlijk een alternatief ov-systeem met vrijwilligers.

Verder wordt conform de geformuleerde beleidsuitgangspunten en mede op basis van beschikbare OV-chipkaartdata en gebiedsontwikkelingen een pakket aan aanpassingen van de dienstregeling voorgesteld. Er worden middelen vrijgespeeld door optimalisaties op volgende lijnen en corridors:

- Surhuisterveen – Groningen
- Groningen – Haren – Onnen/Glimmen – Zuidlaren – Annen – Assen / Gieten.

Deze middelen worden gebruikt voor noodzakelijk geachte uitbreiding van capaciteit op sterk groeiende HOV-lijnen (bv. Assen/Emmen-Groningen), de stadsdienst Assen en voor extra ritten in de Kerstvakantie en de laatste week voor de Zomervakantie.

De komende tijd worden afspraken gemaakt met de betreffende wegbeheerders over noodzakelijke aanpassingen aan haltes of andere infrastructuur.

Voor het openbaar vervoer in en van/naar de gemeente Groningen betekenen de wijzigingen per december 2015 o.a.:

- Betere en dagdekkende bediening van Gravenburg en De Held met lijn 6 die doorrijdt naar Aduard en Oldenhove (2x per uur);
- Afname in frequentie van lijn 6 in Vinkhuizen Noord-Oost (Noord-West blijft wel 4x per uur);
- Rechtstreekse spitsverbinding tussen P+R Reitdiep en Binnenstad (bij oplevering Noord-Zuidroute is deze verbinding met lijn 6 dagdekkend)
- Geen spitsbediening meer in Lewenborg zuid-west, wel een dagdekkende overstapmogelijkheid op keerlus Ruischerbrug tussen lijn 140 (Delfzijl – ten Boer – Groningen) en lijn 3 (Lewenborg – Kardinge – UMCG – Binnenstad – Hoofdstation – Leek)

Pakket medio 2016

In de eerste maanden van 2016 zullen met name in en rond de stad Groningen diverse infrastructurele maatregelen gereed komen waarmee het lijnennet in- en rond de stad vanaf de zomer van 2016 (en conform de vastgestelde HOV-visie) kan worden geoptimaliseerd. De invoering van dit pakket past in het streven om de stad Groningen in de komende periode van grote werken (Zuidelijke Ring, Stationsgebied) zo goed mogelijk bereikbaar te houden, ook met het openbaar vervoer.

Voor het openbaar vervoer in en van/naar de gemeente Groningen betekent dit o.a.:

- Geen noord-zuidverbinding meer tussen UMCG-Zuid – Zaagmuldersweg – Korrewegwijk – Station Noord (door opheffen lijn 7);
- UMCG Zuid en Station Noord worden wel sneller en hoogwaardiger via o.a. ook UMCG Noord met elkaar verbonden;
- P+R Meerstad - Sontweg – Ikea krijgen een hoogwaardige verbinding naar UMCG, binnenstad en Hoofdstation (en verder naar Haren);
- Paddepoel-Oost en Selwerd zijn straks niet meer rechtstreeks via Station Noord verbonden met de binnenstad en Hoofdstation. Deze verbinding met lijn 9 blijft wel bestaan.

Pakket januari 2017

In de bijgevoegde voorstellen is ook vooruit gekeken naar mogelijke ontwikkelingen in 2017. Er wordt voorgesteld om een aantal lijnbelbussen eind 2016 wegens zeer beperkt gebruik te beëindigen. Betrokkenen (reizigers, gemeenten) hebben dan ruim de tijd zich op de komende aanpassingen in te stellen.

Vervolg

Wij verzoeken u uw eventuele zienswijzen uiterlijk 19 juni 2015 in te dienen, dit met het oog op de voorgenomen vaststelling van de Dienstregeling bus 2016 tijdens de vergadering van het DB-OV-bureau van 22 juni 2015 en de voorgenomen vaststelling van de Begroting 2016 tijdens het AB-OV-bureau van 29 juni 2015.

Daarmee wordt voldaan aan de wettelijke verplichting om vóór 15 juli 2015 de vastgestelde begroting toe te zenden aan de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

Wij vertrouwen erop U hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten



de secretaris,
Peter Teesink

MEMO

Onderwerp Ontwerp dienstregeling busvervoer Groningen Drenthe 2016
Datum 21 april 2016

Het dagelijks bestuur OV-bureau heeft besloten de ontwerp dienstregeling 2016, als enkele wijzigingen voor 2017, vrij te geven voor inspraak. Alvorens het bestuur de dienstregeling 2016 op 22 juni a.s. definitief zal vaststellen, wordt een ieder in de gelegenheid gesteld te reageren op de ontwerp dienstregeling.

In dit memo zijn achtereenvolgens de volgende onderdelen opgenomen:

- ↗ De uitgangspunten voor dienstregeling 2016 vanaf pagina 2
- ↗ Een totaaloverzicht vanaf pagina 4
- ↗ Algemeen vanaf pagina 6
- ↗ Provincie Groningen west vanaf pagina 10, oost vanaf pagina 12
- ↗ Provincie Drenthe noord vanaf pagina 15, zuid vanaf pagina 19
- ↗ Stad Groningen vanaf pagina 23

Uitgangspunten



Foto OV-bureau: busstation Assen in de sneeuw 30 januari 2015

Doelstelling

- Groei van het aantal reizigers(kilometers)
- Het bieden van een vervoersnetwerk van 7 tot 24 uur.
- Verhogen van de kostendekkingsgraad met 1 procentpunt.
- Vasthouden aan een 7,5 voor de klanttevredenheid.

Ontwikkelrichting

- Bieden van een **hoogwaardig net** met snelle en hoogfrequente lijnen op de vervoersbundels met de grootste vraag naar vervoer en waar vervoersgroei gerealiseerd kan worden (Qliner/Q-link/zware streeklijnen). Deze lijnen kennen veelal een hoge kostendekkingsgraad van ruim boven de 50 procent.
- Bieden van een **basisnet** op verbindingen waar een regelmatige busdienst over de gehele dag gewenst is gezien de reizigersaantallen. De kostendekkingsgraad van deze lijnen is gemiddeld 50 procent.
- Een **aanvullend net** met vervoer voor specifieke doelgroepen die waar mogelijk aanhaakt op het hoogwaardig net of het basisnet. Dit vervoer wordt met een vaste vervoersdienst aangeboden waar de vraag voldoende collectief is om de kosten voor deze dienst te rechtvaardigen. Voor verbindingen waar wel vraag is, maar deze vraag onvoldoende collectief is om een voldoende effectief

vervoerssystemen te kunnen bieden, faciliteren van partijen om te komen tot een vervoerssysteem met vrijwilligers.

Uitgangspunten

- **Verbeteren kwaliteit HOV (Qliner/Q-link)**
 - Waar nodig maatregelen aan de infrastructuur met wegbeheerders voor versnellen van het vervoerssysteem en het verdergaand betrouwbaar krijgen van het vervoer.
 - Aanbod van vervoer volgt groeiende vraag.
 - Aanbod waar nodig beter afstemmen op vervoersbehoefte forensen.
 - Aanbod van vervoer stuurt op reismomenten door bijvoorbeeld de hogere spitsfrequentie ook ruimer voor en na de spits te laten rijden.
 - Invoeren van de 2^e fase HOV-visie Groningen door Q-link 1 te laten rijden tussen Zuidhorn – Zernike – UMCG en Station Europapark en Q-link 5 te laten rijden van Annen via P+R haren - Grote Markt – UMCG naar P+R Meerstad (voorwaarde is dat de infrastructuur gereed is)
- **Integraal vervoer**
 - Ontwikkelen rekening houdend met busvervoer in keten van verplaatsingen met o.a. trein, auto, (elektrische)fiets en lopen.
 - Ontwikkelen in nauwe afstemming met o.a. bus- en treinvervoerders, buurtprovincies, gemeenten, grotere bedrijven, onderwijsinstellingen en ziekenhuizen
 - Extra aandacht voor fietsvoorzieningen en parkeerplaatsen bij haltes, zowel fysieke aanleg als in communicatie
- **Eenvoud**
 - Vergroten van de eenvoud van het openbaar vervoer.
 - Vergroten eenvoud bij corridors met gebundelde lijnen.
- **Efficiënte en betrouwbare uitvoering**
 - Vertrektijden worden up-to-date gehouden voor betrouwbare vertrektijden
 - Waar nodig worden maatregelen aan infrastructuur genomen voor vergroten betrouwbaarheid
 - Behoud van een efficiënte dienstregeling.
 - Stimuleren spreiding schooltijden en gebruik van de (elektrische) fiets om spitsgebruik busvervoer te ontlasten en dalurengebruik te stimuleren i.s.m. Groningen Bereikbaar en Regio Groningen Assen.
 - Inzet van de soort bus zo goed mogelijk passend binnen de vraag naar het betreffende vervoer (groot/klein, vast/vraagafhankelijk).
 - Tegenspitsritten in het bus-systeem zo inzetten dat deze zo nuttig mogelijk zijn voor reizigers en het systeem.
 - Verdergaand slimmer gebruik maken van beschikbare data, inclusief data van o.a. trein en autogebruik.
- **Doorvoeren vastgestelde maatregelen**
 - Doorvoeren van maatregelen die reeds door het DB zijn vastgesteld: stadsdiensten Meppel, Hogeveen, Assen, Veendam en Haren vervallen (grotendeels), gemeenten wordt de mogelijkheid geboden vervangend vrijwilligersvervoer te regelen.
- **Financieel**
 - In de kadernota 2016 is vastgesteld dat de voorgenomen maatregelen voor enkele stadsdiensten (1 miljoen euro) voldoende opleveren om de daling aan inkomsten vanuit de Brede Doel Uitkering voor 2016 op te vangen.

Totaal overzicht



Foto OV-bureau: Hoofdstation Groningen 26 september 2014

Lijn/Corridor	Maatregel	Besloten 2014	Nieuw voorstel
Algemeen			
Wijzigingen 2015	Wijzigingen exclusief week voor de zomer		€ 60.000
Buurtbus	Beperking versterking buurtbus door aanpassing abonnement		€ -10.000
Zomervakantie	Extra businzet in eerste week zomervakantiedienstregeling		€ 75.000
Kerstvakantie	Kerstvakantie als kleine vakantie (8 dagen)		€ 105.000
Provincie Groningen			
Ter Apel (273)	Vervallen, gemeente/AZC aan zet voor eventuele vervanging	€ -150.000	
Stadsdienst Haren	Vervallen, gemeente aan zet voor eventuele vervanging	€ -40.000	
Stadsbus Veendam (271)	Vervangen door vrijwilligersvervoer	€ -90.000	
Surhuisterveen - Groningen (39/133)	Optimaliseren 11, 39, 133		€ -
Delfzijl - Groningen (40/140)	Integreren 40/140, spitsritten altijd van/naar Appingedam		€ 30.000
Uithuizen - Delfzijl (61)	Daluren 8-persoons Uithuizen - Appingedam		€ -50.000
Drachten - Groningen (314)	314 10-minutendienst werkdagen vanaf 14:49 i.p.v. 15:19		€ 5.500
Drachten - Groningen (314)	Start 314 zaterdag a Groningen 9:16 en zondag 12:16		€ 30.000
Loppersum - Uithuizen (45)	Optimaliseren grootte bus o.b.v. ontwikkeling reizigersaantallen		€ -30.000
Delfzijl - Winschoten (119)	Snellere route in Delfzijl voor betere treinaansluiting		€ -10.000
Zoutkamp-Groningen	Ochtendspitsverlenging 1 slag ipv versterking		€ 30.000
Middelstum - Loppersum (660)	Vervallen lijn i.v.m. beperkt gebruik		€ -12.000
Provincie Drenthe			
Stadsdienst Assen (2, 3, 5)	Vervallen lijnen 2, 3 en 5, gemeente aan zet voor eventuele vervanging	€ -75.000	
Stadsdienst Assen (1, 4)	Stadslijn 1 en 4 van midi naar groot*	* € 250.000	
Stadsdienst Hoogeveen (1,2)	Vervallen, gemeente aan zet voor eventuele vervanging	€ -290.000	
Stadsdienst Meppel (1)	Vervallen, gemeente aan zet voor eventuele vervanging	€ -335.000	
Assen - Annen / Vries - Groningen	Optimaliseren verbinding		€ -150.000
Emmen - Groningen (300)	Emmen - Groningen 300 weekend halfuurdienst vanaf 9 uur		€ 32.000
Emmen - Groningen (305)	Emmen - Groningen extra spitsritten ochtend 305		€ 4.000
Assen - Groningen (309)	309 kwartierdienst overdag 7 - 18 m.u.v. zomervakantie		€ 130.000
Zweeloo lijnen	Verbeteren aansluiting op de trein in Beilen en Hoogeveen		€ -
Meppel - Assen (20)	Rijttijden, frequenties	* € 120.000	
Oosteinde - Meppel (39)	Route inkorten voor bediening Oosterboer		€ -
Hoogeveen - Echten (38)	Daluren vervallen, spits van 8 persoons naar LijnBelBus		€ -30.000
Station - Meerdijk (stadslijn 12 Emmen)	Aanpassing route		€ -
Zuidwest Drenthe	Inzet lijn 33, 36, 37, 48 i.v.m. dalend gebruik		€ -
Grensgebied Drenthe/Overijssel	Samen ontwikkelen met bezuiniging voor beide		€ -
Groningen Stad			
Peizerweg - HS (3, 4, 304, 314, ...)	Afronding busbaan (...)	€ -300.000	
Stationsweg Groningen (veel lijnen)	Scheiden verkeersstromen	€ -200.000	
Leek - Lewenborg (3)	Doortrekken naar halte Ruischerbrug		€ 90.000
Aanpassing (6/35)	Aangepaste routevoering en combineren lijnen 6 en 35		€ -
Zernike - Hoogkerk (17)17	Vervallen in middagspits		€ -200.000
Totaal resultaat dienstregeling 2016		€ -1.110.000	€ 99.500
Totaal saldo			€ -1.010.500
Maatregelen start vermoedelijk medio 2016			
Groningen - Roden (4) / Leek (3)	Route strekken in Roden/Leek		
Zuidelijke stadswijken Groningen	Aanpassing lijnnennet		
Sontwegbrug + P+R Meerstad	Start Q-link 1 Zuidhorn - Europapark en 5 Annen - Meerstad		
Lijn 2 Eelde	Versnelde route in Eelde		
Lijn 7 Station Noord - Station	Vervallen		
Lijn 12 Bellingwolde - Winschoten	Enkele ritten klein/LijnBelBus naar groot		
Maatregel 2017			
LijnBelBuslijnen	Vervallen lijnen waarop alleen LijnBelBusritten worden aangeboden		€ 120.000
	* Flankerende maatregelen die worden genomen in samenhang met beëindiging stadsdiensten.		

Voorstellen algemeen



Foto OV-bureau: Lijn 65 bij de in december 2014 in gebruik genomen halte Leens de Nije Nering

Tegenspitsritten

Bij de nadere invulling van de dienstregeling wordt gezien welke 'tegenspitsritten' (dit zijn ritten die tegen de spitsrichting rijden omdat in de spitsrichting extra ritten nodig zijn, zoals op bijvoorbeeld de Qliner 300, 309, 312 en lijnen 40/140 e.d., maar bijvoorbeeld ook lijn 63) kunnen vervallen om andere ritten bij de betreffende vervoerder in te zetten die thans zonder passagiers rijden. Gedachte is bijvoorbeeld om 's morgens van Groningen naar Zoutkamp en 's middags van Zoutkamp naar Groningen hiermee ook een halfuurdienst te kunnen bieden.

Reizigers gevolgen	Meer aanbod van ritten op meer gewenste momenten.
Financiële gevolgen	Geen

Passende businzet

Op basis van de ontwikkeling van gebruik van het busvervoer wordt de komende periode nog gezien waar ritten uitgevoerd kunnen gaan worden met kleinere bussen, van vast naar LijnBelBus kunnen en waar eventueel ritten juist met grotere bussen moeten worden uitgevoerd.

Betrouwbare vertrektijden

Bij het tot stand komen van de dienstregeling 2014 en 2015 is veel aandacht geschonken aan het verdergaand betrouwbaarder maken van de dienstregeling. Waar nodig zijn vertrektijden van bussen aangepast om de kans op het te vroeg vertrekken van bussen te verkleinen en te laat vertrekken van bussen te verminderen. Tijdens de totstandkoming van de dienstregeling 2016 zal aandacht worden besteed aan het betrouwbaar houden van de dienstregeling, waarbij waar mogelijk in overleg met wegbeheerders oplossingen worden gezocht voor verbeterde doorstroming van het busvervoer.

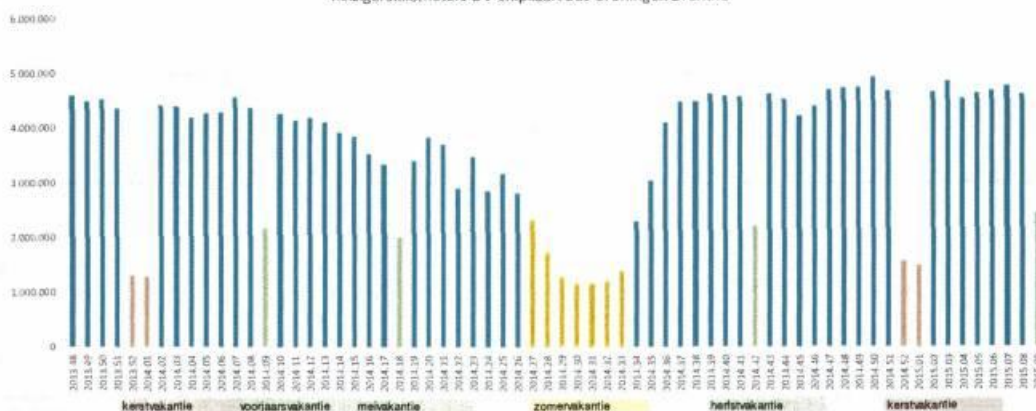


Reizigers gevolgen	De betrouwbaarheid van de bus vergroot
Financiële gevolgen	Nog niet bekend

Zomervakantie

Overwogen is voor te stellen de vakantiedienstregeling te beperken van de huidige 7 weken naar de 6 weken van de basis- en middelbare scholen. Gezien de kosten van bijna 400.000 euro en het al sterk gedaalde gebruik van de bussen door met name middelbare scholieren en studenten, is het voorstel toch ook in de week voor de zomervakantie de zomervakantiedienstregeling te rijden. In 2015 zullen hierbij echter wel meer extra ritten worden ingezet op met name scholierenlijnen, Q-link lijnen en Qliners. Deze inzet zullen wij na evaluatie hoogstwaarschijnlijk ook in 2016 toepassen.

Reizigerskilometers: OV-chipkaart bus Groningen Drenthe



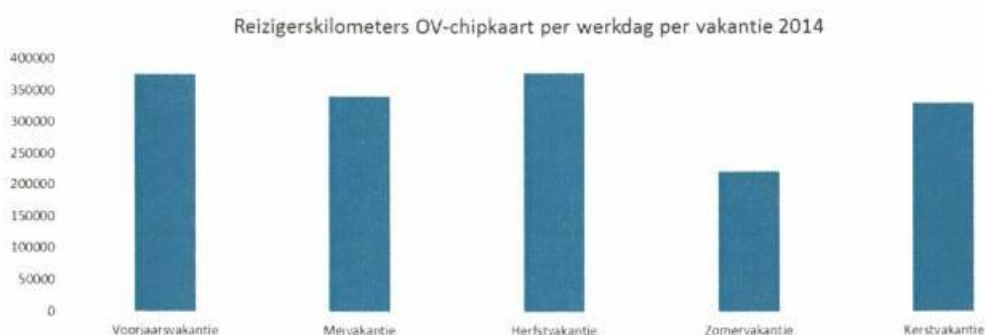
Reizigers gevolgen	Geen ten opzichte van de huidige situatie.
Financiële gevolgen	Geen voor zover evenveel extra ritten in 2016 worden ingezet als in 2015.

Kerstvakantie

Op zowel de Q-link lijnen, stadslijnen Groningen en lijn 140 rijden bussen in de kerstvakantie op werkdagen de kleine vakantiedienstregeling. De overige lijnen rijden de zomervakantiedienstregeling. Aangezien het gebruik van de bussen in de kerstvakantie veel meer lijkt op het gebruik in de kleine vakanties (zie onderstaande grafiek), stellen wij voor op alle lijnen in de kerstvakantie de kleine vakantiedienstregeling te rijden.

Voornaamste wijziging is dan dat hiermee met name Qlinerlijnen vaker rijden, zoals de Qliners tussen Emmen en Groningen die dan vier keer per uur rijden i.p.v. twee keer per uur.

In de afgelopen kerstvakantie heeft lijn 140 tussen Delfzijl – Appingedam – Ten Boer – Groningen voor het eerst de nieuwe kleine vakantiedienstregeling gereden met overdag elk half uur een bus i.p.v. alleen in de spits. Het aantal incheckers per dag lag bijna 60 procent hoger dan een jaar eerder met gemiddeld 977 incheckers per dag.



Reizigers gevolgen	Meer reismogelijkheden op werkdagen in de kerstvakantie.
Financiële gevolgen	Netto meerkosten 125.000 euro

Versterking buurtbussen

In 2014 is ruim 120.000 euro uitgegeven aan inzet van versterkingsbussen voor buurtbusritten. Dit zijn 1 tot 4 extra busjes die met name in de wintermaanden bij bepaalde ritten op bepaalde lijnen meerijden omdat de buurtbus zelf onvoldoende capaciteit biedt. In januari 2015 is alweer ruim 50 procent meer versterkt in vergelijking tot dezelfde maand in 2014.

Dat zo veel extra busjes moeten rijden voor bepaalde buurtbussen komt met name doordat per abuis het maandabonnement niet juist geprijsd is. Waar een enkele reiskaartje van 2 euro voor de meeste reizen al goedkoop is in vergelijking tot de OV-chipkaart op saldo, kost het maandabonnement slechts 15 enkele reizen (30 euro). Bij reizen op saldo is deze factor ongeveer bij 30 enkele reizen. Ouders besluiten hierdoor sneller om hun schoolgaande zoon/dochter een abonnement van 30 euro te geven zodat hun zoon of dochter de betreffende maand niet hoeft te fietsen c.q. dat hun zoon of dochter in dat geval een duurdere reguliere bus niet hoeft te nemen als tussen Stadskanaal en Gieten.

Om de versterkingskosten voor de buurtbus niet verder te laten toenemen maar te beperken, is het voorstel het tarief van het maandabonnement de komende jaren jaarlijks met 10 euro te verhogen.

Reizigers gevolgen	Het tarief van het maandabonnement wordt jaarlijks 10 euro duurder.
Financiële gevolgen	Verwachting is dat de opbrengsten ongeveer gelijk blijven door de hogere opbrengsten van reizigers die het abonnement blijven kopen en de minderopbrengsten van reizigers die voortaan op de fiets blijven gaan. Verwachting is dat de versterkingskosten in 2015 met ongeveer 10.000 euro zullen afnemen.

Vergroten eenvoud corridors

In het najaar willen wij nadere invulling gaan geven aan de wijze waarop de invulling van verscheidene lijnen op bepaalde corridors als Groningen Hoofdstation – UMCG – Oosterparkwijk en Assen Station – Mandemaat kunnen vormgeven/communiceren.

Reizigers gevolgen	Betere informatie over verscheidene lijnen op 1 corridor.
Financiële gevolgen	N.v.t.

LijnBelBus

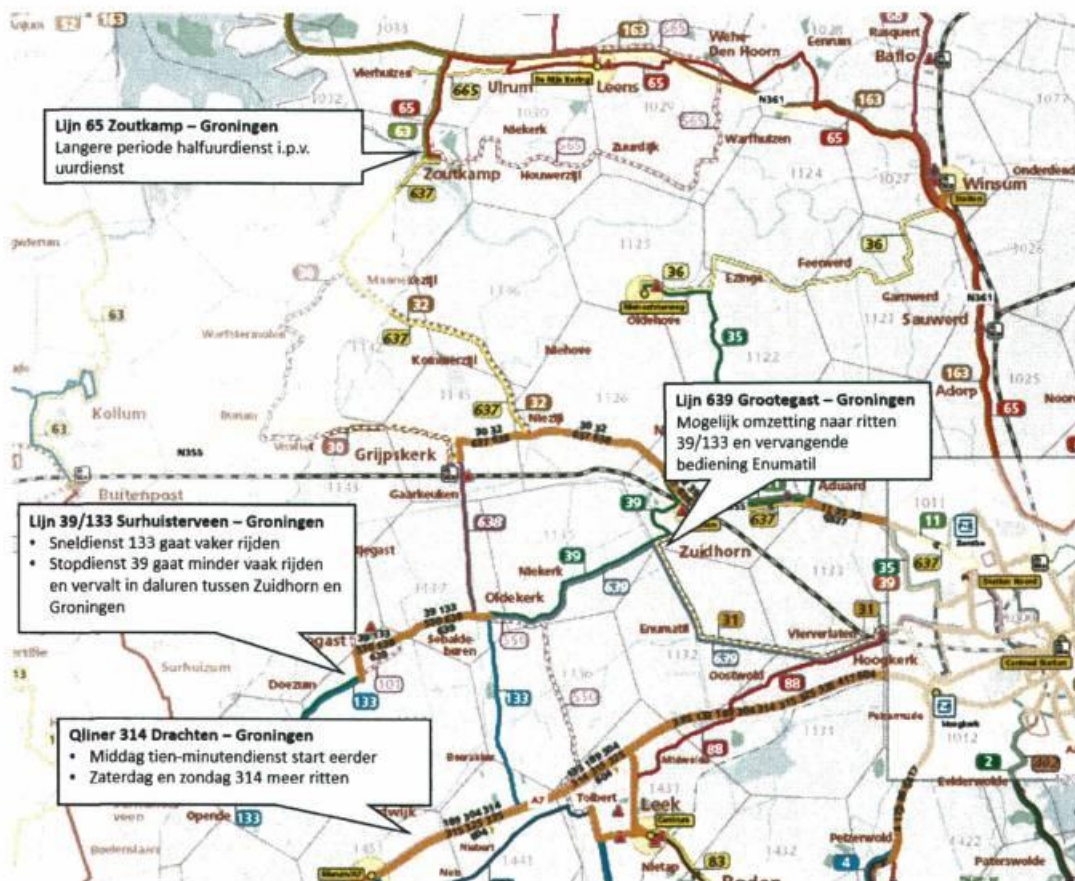
De LijnBelBus biedt een vraagafhankelijke toevoeging aan de basisdienstregeling op een aantal lijnen. In 2009 is gestart met LijnBelBus van 7 tot 24 uur, inmiddels blijkt het gebruik aan de dagranden zodanig beperkt te zijn dat continuering niet gewenst is. Bovendien is op een aantal lijnen het reguliere gebruik zover teruggelopen dat er alleen maar LijnBelBus over is gebleven. LijnBelBus wordt tegen regulier OV-tarief geboden, Regiotaxi kent als vraagafhankelijk OV een hoger tarief. Op lijnen waar alleen nog maar een vraagafhankelijk LijnBelBus wordt geboden stellen wij daarom voor de LijnBelBus te beëindigen, reizigers hebben als alternatief de Regiotaxi.

Per dienstregeling 2017 stellen wij voor de bediening van de onderstaande LijnBelBuslijnen te beëindigen. Reizigers kunnen als alternatief reizen met de Regiotaxi. Ook bieden wij gemeenten hierbij de kans om voor start van de dienstregeling van 2017 een eventueel alternatief te regelen.

- LijnBelBus 5, 6 en 7 in Emmen (in overleg met gemeente Emmen zal een heroriëntatie plaatsvinden naar de routevoering van de overige stadslijnen)
- LijnBelBus 38 Echten – Hoogeveen
- LijnBelBus 46 Ruinen – Dwingeloo
- LijnBelBus 53 Gieten – Rolde
- LijnBelBus 18 Lewenborg – Meerstad (Q-link 5 zal gaan rijden naar P+R Meerstad)
- LijnBelBus 30/32 Zuidhorn – Munnekezijl
- LijnBelBus 48 Winschoten – 't Waar
- LijnBelBus 49 Siddeburen – Zuidbroek
- LijnBelBus 71 Alteveer – Veendam
- LijnBelBus 261 Opwierde – Damsterheerd
- LijnBelBus 811 Vlagtwedde – Bad Nieuweschans
- LijnBelBus 817 Finsterwolde – Bad Nieuweschans

Reizigers gevolgen	Gemiddeld wordt in 4,1 procent van de reismogelijkheden daadwerkelijk gebruik gemaakt van reismogelijkheden op bovenstaande LijnBelBussen. In een aantal gevallen moet met Regiotaxi worden gereisd in plaats van met LijnBelBus, op andere plekken wordt de bediening juist overgenomen door streeklijnen op iets grotere afstand. De nadere uitwerking van de maatregelen zal voor de dienstregeling 2017 worden voorbereid.
Financiële gevolgen	De kosten van bovenstaande LijnBelBuslijnen kwamen in 2014 op ruim 120.000 euro.

Provincie Groningen west



Drachten – Groningen (Qliner 314)

Qliner 314 trekt elk jaar weer meer reizigers. Om deze reizigersgroei op te vangen zet Arriva Touring gericht langere Qlinerbussen in, worden versterkingsbussen ingezet en wordt waar nodig extra ritten in de dienstregeling opgenomen. Voor 2016 is het voorstel voor Qliner 314:

- De 10-minutenfrequentie op werkdagen buiten vakantieperiodes vanaf Groningen Hoofdstation op werkdagen in de middag te starten vanaf 14:49 uur i.p.v. 15:19 uur.
- Op zaterdag eerder te starten met rijden: eerste aankomst in Groningen om 9:16 uur i.p.v. thans om 10:16 uur.
- Op zondagen eerder te starten met rijden: eerste aankomst in Groningen om 12:16 i.p.v. thans om 16:16 uur.

Reizigers gevolgen	Op werkdagen een extra rit, op zaterdag en zondag een hogere frequentie tussen Drachten en Groningen (combinatie 304-314 twee keer per uur) gedurende de openingstijden van de winkels in Groningen.
Financiële gevolgen	Netto extra kosten 35.000 euro

Zoutkamp – Groningen (lijn 65)

Lijn 65 kent een hoog gebruik, met name in de spitsuren. Vanuit Zoutkamp naar Groningen houdt de hoge spitsfrequentie al om 8:17 uur op. Dit leidt tot overvolle bussen én versterking op de rit van 8:17 uur naar Groningen. Daarom stellen wij voor om 8:47 uur een rit toe te voegen naar Groningen. In de andere richting gaat het om een extra rit om 7:33 uur uit Groningen naar Zoutkamp.

Reizigers gevolgen	Klanten krijgen in de late ochtendspits een extra reismogelijkheid naar Groningen. In de andere richting wordt een extra rit geboden die interessant is voor reizigers naar het UMCG, de scholen bij Kardinge én het Hogeland College in Wehe den Hoorn.
Financiële gevolgen	Deze maatregel kan budgetneutraal uitgevoerd worden

Surhuisterveen – Groningen (lijn 39/133/639)

De basislijn op deze corridor is thans lijn 39. Deze ontsluit alle onderliggende dorpen. Uit herkomst – bestemming analyses is gebleken dat dit vervoeraanbod niet in overeenstemming is met de werkelijke reisbehoefte. Veel klanten reizen vanuit het lint Surhuisterveen – Grootegast – Sebaldeburen naar Groningen Centrum en Hoofdstation. Deze groep heeft in de spits een aantrekkelijk alternatief in de vorm van lijn 133. In de daluren is de reistijd met lijn 39 echter 20-25 minuten langer. De verbinding via Zuidhorn wordt vooral veel gebruikt door studenten van en naar Zernike en door scholieren vanuit Vinkhuizen. Deze reizen veelal naar het traject waar ook lijn 133 rijdt. Voor hen blijven snelle alternatieven voorhanden.

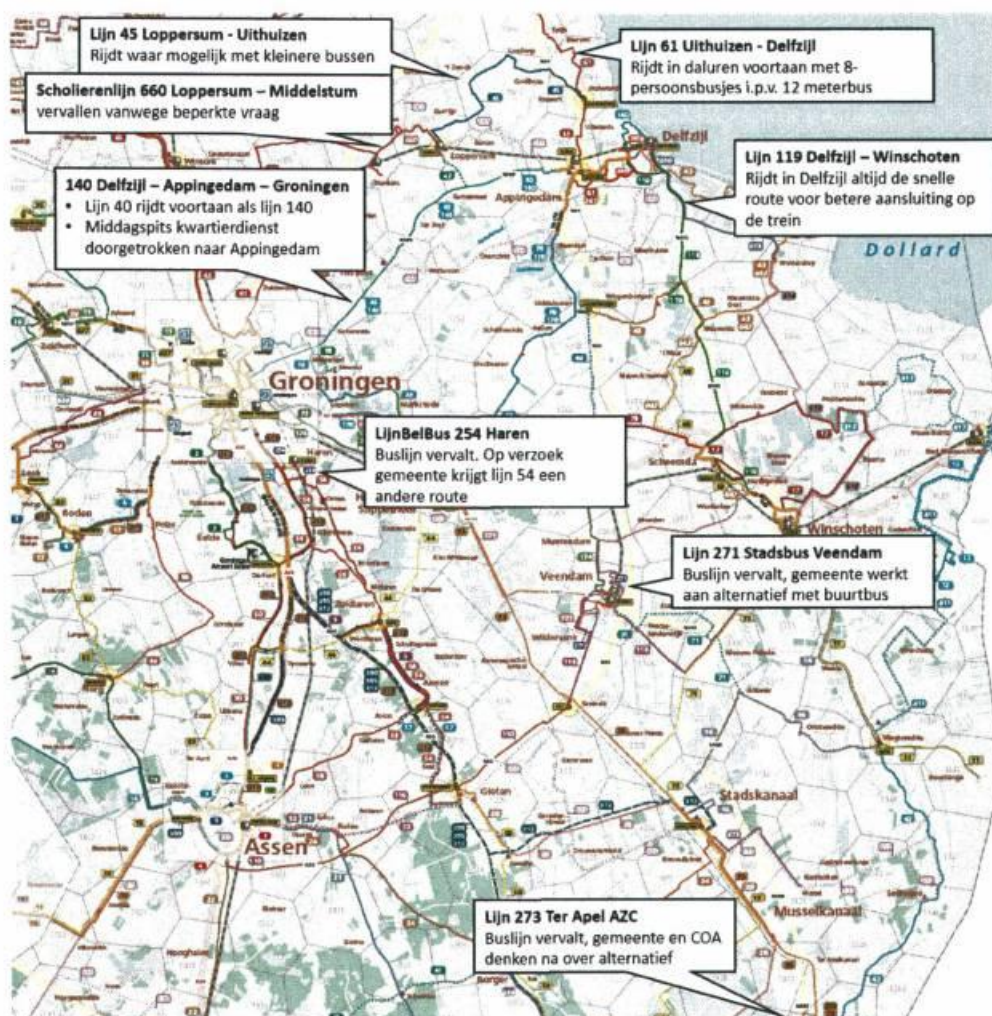
Voorstel is dan ook het vervoersaanbod als volgt aan te passen:

- Uitbreiding tot een basisuurdienst van lijn 133 op werkdagen buiten de vakantie van globaal 6:30 tot 18:00 uur, met in de ochtendspits een halfuurdienst naar Groningen en 's middags vanaf Groningen.
- In de ochtendspits behoud van huidige dienstregeling op lijn 39, in de middagspits van een halfuurdienst naar een uurdienst.
- Op werkdagen in de daluren (tussen 10:00 en 14:00 uur) inkorten van lijn 39 tot het traject Surhuisterveen – Zuidhorn v.v. Klanten naar Zernike en de binnenstad van Groningen behouden een overstap op lijn 11. Klanten naar het Hoofdstation in Groningen kunnen overstappen op de trein. Klanten vanuit Surhuisterveen, Grootegast en Sebaldeburen kunnen ook met lijn 133 reizen naar Groningen. Voor De Held stellen wij voor een deel van de ritten van lijn 6 hiernaartoe te leiden. Zie hiervoor de voorstellen voor de stadsdienst Groningen.
- In de weekenden een ongewijzigde dienstregeling van ongeveer een keer per uur lijn 39.
- Tussen Surhuisterveen en Sebaldeburen bieden de lijnen 39 en 133 gezamenlijk een halfuurdienst.

Voor lijn 639 onderzoeken wij of deze lijn geïntegreerd kan worden in lijn 133/39 waarbij voor Enumatil een meer op de vraag afgestemd vervoeraanbod geboden zal worden.

Reizigers gevolgen	Klanten uit Surhuisterveen, Opende, Korhorn, Grootegast en Sebaldeburen krijgen op werkdagen overdag meer en snellere verbindingen met Groningen. Klanten uit Niekerk en Oldekerk hebben in de middagspits voortaan één verbinding per uur met Groningen. In de daluren dienen klanten vanuit deze plaatsen voortaan over te stappen te Zuidhorn.
Financiële gevolgen	Doordat lijn 133 minder een kortere reistijd heeft dan de huidige lijn 39, kunnen voor dezelfde kosten meer ritten geboden worden. Daarom kan dit voorstel bijna budgetneutraal worden doorgevoerd. De netto meerkosten bedragen ongeveer 15.000 euro.

Provincie Groningen oost



Ter Apel (lijn 273)

Lijn 273 rijdt tussen Ter Apel busstation en het AZC met een midibus in aansluiting op lijn 73. Van lijn 273 wordt met name gebruik gemaakt door asielzoekers die tijdelijk in Ter Apel/AZC wonen en bezoekers van het AZC. Op 20 juni 2014 heeft het dagelijks bestuur OV-bureau het besluit genomen om lijn 273 te laten vervallen per dienstregeling 2016. Dat besluit is zo vroeg genomen zodat gemeente en COA voldoende voorbereidingstijd hebben voor de eventuele introductie van een alternatief aanvullend vervoersysteem. Op verschillende momenten heeft hierover al overleg plaatsgevonden met gemeente en COA. Eind maart is er vervolgoverleg met het COA/gemeente over een alternatief vervoerconcept.

Reizigers gevolgen	Afhankelijk van de inzet gemeente/COA
Financiële gevolgen	Netto besparing 155.000 euro

Stadsbus Haren (LijnBelBus 254)

Op 20 juni 2014 heeft het dagelijks bestuur OV-bureau besloten de stadslijn Haren om te zetten naar LijnBelBus per dienstregeling 2015 en te laten vervallen per dienstregeling 2016. Dat besluit is zo vroeg genomen zodat gemeente en/of de samenleving voldoende voorbereidingstijd hebben voor de eventuele introductie van een alternatief aanvullend vervoersysteem.

Op verzoek van de gemeente Haren stellen wij gezamenlijk voor de route van de 'nieuwe' streeklijn 51 Groningen – Onnen – Zuidlaren – Assen via de Kerklaan in Haren te laten rijden. Meer informatie hierover is opgenomen op pagina 18.

Reizigers gevolgen	Zie voorstel op pagina 18.
Financiële gevolgen	Netto besparing 40.000 euro.

Stadsbus Veendam (lijn 271)

In 2013 is de Servicebus Veendam (15-persoonsbus) vervangen door een stadslijn met een toegankelijke 8-persoonsbus. Het dagelijks bestuur OV-bureau heeft in juni 2014 besloten uiterlijk in december 2015 te stoppen met deze stadslijn. Eerder heeft het OV-bureau aangeboden deze lijn te vervangen door een buurtbus-achtig concept met een lage vloerbus (8-persoons). In februari j.l. heeft de gemeente uitgesproken dat ze een dergelijk concept van OV prefereren boven andere concepten van (besloten) vrijwilligersvervoer. Op dit moment wordt een brede werkgroep geformeerd vanuit de samenleving om te komen tot een stadsdienst met vrijwilligers per december a.s.

Reizigers gevolgen	Geen
Financiële gevolgen	Netto besparing omstreeks 90.000 euro

Uithuizen – Appingedam – Delfzijl (lijn 61)

Lijn 61 wordt doordeweeks/overdag uitgevoerd met grote bussen (uurdienst), daarbuiten met kleinere bussen. De bezetting van de grote bussen tussen Delfzijl en Uithuizen in de daluren is gering (maximaal 6 personen per rit). Een ander aandachtspunt is de krappe aansluiting die lijn 61 biedt op de trein te Appingedam. Het voorstel is:

- Het vervangen van een aantal grote bussen door 8-persoons bussen in de daluren;
- Het strekken van lijn 61 ter hoogte van Uithuizen (Streeksterweg) ten koste van twee haltes; het aantal instappers bedraagt een enkeling per dag, alternatieve halte op maximaal 1.000 meter afstand;
- De tijdswinst van de lijnstrekking wordt ingezet om de aansluiting in Appingedam robuuster te maken

Reizigers gevolgen	Voor een enkeling grotere halteafstand; voor tientallen een betrouwbaarder treinaansluiting te Appingedam
Financiële gevolgen	Netto minderkosten € 50.000,-

Loppersum – Holwierde (lijn 45)

In de brede spits rijden op lijn 45 midibussen. Reizigersaantallen laten het toe een deel van de midibussen te vervangen door 8-persoonsbussen.

Reizigers gevolgen	geen
Financiële gevolgen	Netto besparing ongeveer 30.000 euro.

Delfzijl – Appingedam – Ten Boer - Groningen (lijn 40/140)

Q-Link 3 gaat doorrijden naar de nieuwe keerlus bij Ruischerbrug. Hiermee ontstaat een goede aansluiting tussen lijn 3 en lijn 140. Omdat lijn 3 wordt verlengd, stellen wij voor de ritten van lijn 40 om te zetten naar lijn 140. Klanten naar Lewenborg, Kardinge en Ulgersmaborg kunnen overstappen bij de halte Ruischerbrug. Doordat de ritten van lijn 40 ook als 140 gaan rijden zal een eenduidiger vervoersaanbod ontstaan met in de ochtendspits een 10-minutenfrequentie van Appingedam naar Groningen en 's middags een 15-minutenfrequentie tussen Groningen en Appingedam. Nu rijden 4 ritten per uur in de middag van Groningen naar Ten Boer en zijn extra versterkingsbussen nodig tussen Groningen – Ten Boer – Appingedam.

Binnenkort zal onder klanten een herkomst – bestemming onderzoek plaatsvinden. Dit om te onderzoeken of de huidige routevoering binnen de stad Groningen het best aansluit bij de klantbehoeften, of dat alternatieve routes aantrekkelijker zijn.

Reizigers gevolgen	Reizigers vanuit Appingedam/Ten Boer naar Lewenborg/Kardinge krijgen een dagdekkende verbinding met overstap bij Ruicherbrug. De rechtstreekse buslijn 40 vervalt op deze route. Klanten tussen Appingedam, Ten Boer en Groningen krijgen in de middagspits meer reismogelijkheden.
Financiële gevolgen	30.000 euro meerkosten

Delfzijl – Winschoten (lijn 119)

Op dit moment is de aansluiting van lijn 119 uit Delfzijl op de trein in Scheemda niet haalbaar. Door de rechtstreekse bediening van het ziekenhuis te Delfzijl met lijn 119 te laten vervallen kan deze aansluiting wel worden gerealiseerd. Daarnaast kan hierbij de aansluiting vanaf de trein in Delfzijl ruimer worden gemaakt. Bezoekers aan het ziekenhuis (5 a 10 per dag) kunnen in Delfzijl overstappen op lijn 245 die bij de voordeur van het ziekenhuis stopt. Hiervoor worden de vertrektijden van lijn 245 met een half uur verschoven.

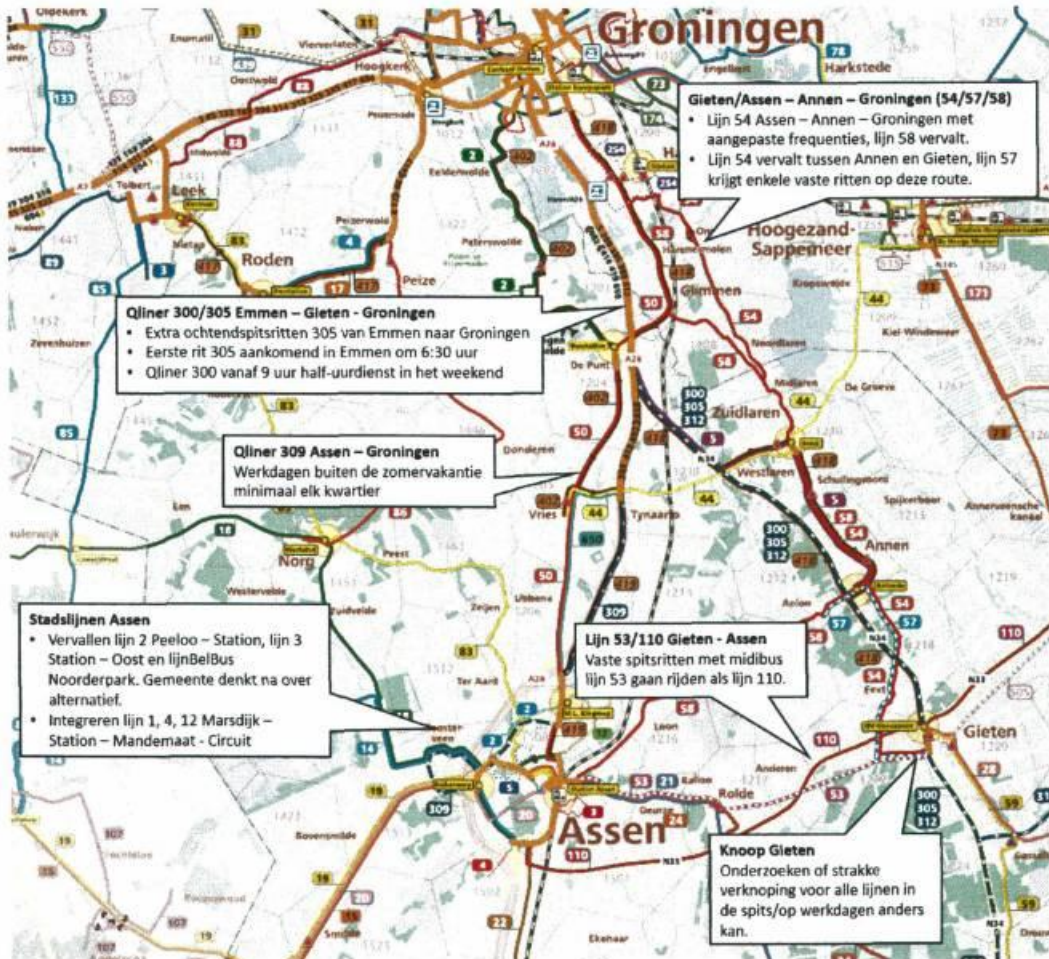
Reizigers gevolgen	Klanten hebben voortaan in Scheemda een overstap vanuit de trein uit Groningen op lijn 119 naar Wagenborgen en Delfzijl. In omgekeerde richting is deze aansluiting al mogelijk. Hiervan maken ongeveer 15-20 klanten per dag gebruik. Klanten (5-10 per dag) die reizen naar het ziekenhuis in Delfzijl dienen in Delfzijl over te stappen op lijn 245.
Financiële gevolgen	Netto minderkosten € 10.000,-

Middelstum - Loppersum (lijn 660)

Deze lijn bestaat uit een tweetal ritten die aansluiten op de lestijden van de school in Middelstum. Vanwege het lage gebruik (0 tot maximaal 3 instappers per rit) is het voorstel deze lijn te laten vervallen.

Reizigers gevolgen	Reizigers hebben als alternatief o.a. de trein en/of fiets. De verbinding station Stedum – Middelstum is 5 kilometer.
Financiële gevolgen	Netto besparing 12.000 euro.

Provincie Drenthe noord



Gieten – Assen (lijn 53, 110)

Omdat lijn 110 in Assen niet aansluit op de Intercity's rijden sinds enkele jaren spitsritten op lijn 53 Gieten – Rolde Kerkbrink - Assen die wel aansluiten op deze treinen. Dagelijks maken minimaal vijf personen van OV-knooppunt Gieten naar station Assen gebruik van deze ritten. Deze reisbewegingen vormen de meerderheid (circa 60 %) van alle reisbewegingen op lijn 53. Voorstel is de vaste ritten op lijn 53 om te zetten in ritten met midibus op lijn 110 (Gieten – Assen via de N33). Op lijn 53 worden daarvoor in de plaats LijnBelBus-ritten ingelegd tussen Gieten en Rolde.

Reizigers gevolgen	Het aantal reismogelijkheden wordt geconcentreerd op lijn 110. Het aanbod wordt daarmee eenvoudiger. Reizigers van/naar Anderen (0 tot 2 per dag) moeten in de spits weer van tevoren reserveren; in de daluren was dat al zo.
Financiële gevolgen	Verwachting is dat deze maatregel kostenneutraal kan worden doorgevoerd.

Stadsbussen Assen (lijn 1, 2, 3, 4, 5 en 12)

Op 20 juni 2014 heeft het DB OV-bureau besloten stadslijnen in Assen te laten vervallen per dienstregeling 2016. Dat besluit is zo vroeg genomen zodat gemeente en/of de samenleving voldoende voorbereidingstijd hebben voor de eventuele introductie van een alternatief aanvullend vervoersysteem. Gemeente Assen onderzoekt welke alternatieven zij al dan niet willen gaan inzetten voor de te vervallen lijnen:

- Assen lijn 2/12 M.L. Kingweg – Peelo – Pittelo – Station – Ziekenhuis
- Assen lijn 3 Station – Vredeveld
- Assen lijn 5 Selma Lagerlöflaan – Noorderpark/De Lariks (LijnBelBus)

Stadslijnen 1, 4, 12 M.L. Kingweg – Marsdijk – Station – Ziekenhuis – Mandemaat – TT-circuit wordt een nieuwe gekoppelde lijn 1 en zorgt voor goede bereikbaarheid van verschillende scholen en bedrijven. De exacte route wordt nog nader onderzocht. Op een groot deel van de route verlicht deze lijn de drukte in streekbussen. Op deze lijn zullen daarom op werkdagen i.p.v. midibussen weer 12 meterbussen gaan rijden.

Reizigers gevolgen	Deze zijn afhankelijk van de te maken keuzes door de gemeente Assen. De bereikbaarheid van scholen en bedrijven verbeterd door inzet van grote bussen op de nieuw lijn 1 tussen Marsdijk – Station – Mandemaat – TT-circuit en biedt voor reizigers van Mandemaat/TT-circuit aansluiting op de Intercity van/naar Zwolle.
Financiële gevolgen	Netto meerkosten 175.000 euro

Assen/Gieten – Annen – Zuidlaren – Groningen (lijn 54, 57, 58)

Per dienstregeling 2015 is de inzet van lijn 58 op zaterdagen beperkt tot Assen – Annen en is aangekondigd dat voor dienstregeling 2015 deze verbinding verdergaand kan worden geoptimaliseerd.

Uit het gebruik blijkt dat tussen Haren en Groningen over de Hereweg overdag een kwartierdienst nodig is. Ten zuiden van Haren is een halfuurdienst nodig richting De Punt en Assen, maar is richting Annen en Zuidlaren via Noord- en Midlaren een uurdienst voldoende. Buiten de spitsuren is de bezetting op dat traject bovendien niet groter dan vijftien personen. Tussen Gieten en Annen is de bezetting op lijn 54 zelfs zeer beperkt: tussen de 0 en 2 personen. Op het traject Annen – Assen van lijn 58 ligt de bezetting in de daluren tussen 5 en 10 personen per rit.

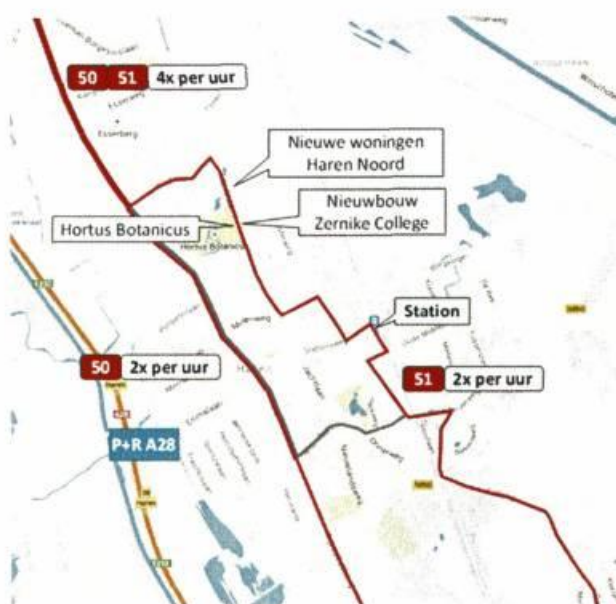
Wij stellen dan ook voor de lijnen 54 en 58 samen te voegen tot de nieuwe lijn 51 die de route Groningen HS – Haren – Onnen – Noordlaren – Midlaren – Zuidlaren – Annen – Gasteren – Assen krijgt. De doorgaande ritten van Groningen via Onnen naar Gieten komen te vervallen. Op de nieuwe lijn geldt het volgende aanbod.

- In de spitsuren buiten vakanties een halfuurdienst Groningen – Onnen, waarvan een tot twee keer per uur doorgaand naar Zuidlaren, Annen en Assen.
- In de daluren en vakanties een halfuurdienst Groningen – Onnen met een grote bus. Op het traject Onnen – Zuidlaren – Annen – Assen rijdt in de daluren ieder uur een 15-persoonsbus. De grote bus en de 15-persoonsbus sluiten in Onnen op elkaar aan.
- Op het traject Gieten – Annen rijdt in de spits ieder uur een kleine bus als lijn 57 aansluitend op lijn 51 van/naar Groningen. In de daluren wordt hier een LijnBelBus geboden.
- Omdat de halte Annen Oprit N34 sinds dienstregeling 2015 ook weer in de daluren wordt bediend, vervalt voor lijn 57 het routedeel Annen – Anloo.

Route in Haren

In de huidige situatie is Haren bediend met de LijnBelBus 254, de P+R verbinding naar Groningen vanaf P+R Haren aan de A28 en met de lijnen 50, 54 en 58 via de Rijsstraatweg. Op verzoek van de gemeente Haren hebben wij met Qbuzz en de gemeente Haren onderzocht of de 'nieuwe' lijn 51 via de nieuwe locatie van het Zernike College, de nieuwbouwlocatie Haren Noord en het station kan gaan rijden. Deze nieuwe route lijkt mogelijk zonder extra reistijd. De voorgestelde route takt bij de Dilgtweg af van de Hereweg, volgt daarna de

Kerklaan, Kromme Elleboog en de Oosterweg. Het station wordt bediend via nieuwe haltes die nog worden gerealiseerd. Daarna rijdt lijn 51 via de Middelhorsterweg om bij de Waterhuizerweg de bestaande route naar Onnen op te pakken. De gemeente treedt met direct aanwonenden in overleg over de nieuwe route en bij voldoende draagvlak wordt deze daadwerkelijk in de dienstregeling opgenomen. Het alternatief is dat de bestaande route van lijn 54 voor lijn 51 blijft gelden.



De voorgestelde routewijziging heeft gevolgen voor de frequentie van bestaande haltes langs de Rijksweg. De frequentie op de haltes Dilgtweg (56 check-ins per werkdag), Botanicuslaan (22), Raadhuisplein (155), Julianalaan (42) en Hertenaan (90) gaat terug van een kwartierdienst naar een halfuurdienst. De bestaande haltes Jagerskampen (geen check-ins) en Molenkampsteeg (8 check-ins) komen helemaal te vervallen. De verwachting is dat het aantal gebruikers van de halte Hertenaan flink zal dalen als het Zernike College is verhuisd naar de nieuwe locatie Kerklaan.

Route Onnen / Glimmen

Door deze wijziging zullen alle ritten van lijn 51 gaan rijden via Onnen, hiermee krijgt Onnen i.p.v. een uurdienst een halfuurdienst op werkdagen. Voor Glimmen vervalt hiermee een bus per uur op werkdagen en houdt zij twee keer per uur lijn 50 over. Overwogen wordt nog om in de avonden en op zondag 1 keer per uur lijn 50 Groningen – De Punt – Assen en 1 keer per uur lijn 51 Groningen – Onnen te bieden.

Reizigers gevolgen	Reizigers van onder meer Annen en Zuidlaren naar Haren stappen in de daluren over in Onnen met een overstaptijd van maximaal 3 minuten. Dagelijks gaat het om gemiddeld 20 reizigers. Dat geldt ook voor de circa 5 reizigers per dag die in de daluren van/naar Noordlaren en Midlaren reizen. Reizen tussen Annen, Zuidlaren en Groningen kan sneller, vaker en gemakkelijker met Q-link 5. Reizigers uit Eext stappen in Annen over op Q-link; dit zijn er minder dan 5 per dag.
Financiële gevolgen	Netto besparing ongeveer 150.000 euro

Knooppunt Gieten

Op OV-knooppunt Gieten komen meerdere buslijnen gelijktijdig samen om onderling een overstap te bieden, de zogenoemde 'synchrone knoop'. Naast deze vaste tijden die de hele dag gelden, rijden veel extra bussen op de routes vanuit Emmen en Stadskanaal via Gieten naar Groningen en terug. Tussen Gieten en Groningen rijden hierbij bussen in de spits achter elkaar aan. Het vasthouden aan de 'synchrone knoop' leidt in de spits tot problemen. Door filevorming rond knooppunt Gieten lopen bussen vertraging op en gaan aansluitingen niet altijd goed. Wij onderzoeken of het toegevoegde waarde heeft om de Qliners Emmen/Stadskanaal – Gieten – Groningen (lijnen 300, 305, 312) in de spitsuren meer gelijkmatig over het uur te verdelen, zodat er op het drukke traject tussen Gieten en Groningen een gelijkmatig aanbod ontstaat van bijvoorbeeld iedere vijf

minuten een bus. Voor de verbinding met Groningen kan de synchrone knoop dan in de spitsuren worden losgelaten. Voor een betrouwbare aansluiting verwijzen wij reizigers dan naar een bus die vijf minuten eerder of later vertrekt. Het nadeel is dat de vertrektijden niet over de hele dag hetzelfde zijn.

Emmen – Borger – Gieten – Groningen (Qliner 300, 305)

Het gebruik van de Qlinercorridor Emmen – Groningen groeit elk jaar door met in 2014 een groei van 13 procent van het aantal reizigerskilometers. Voor dienstregeling 2016 stellen wij voor:

- Op zaterdag, zondag en feestdagen Qliner 300 twee keer per uur te rijden vanaf 9 uur 's morgens. Thans start de halfuurdienst op zaterdag om 10 uur en op zondag en feestdagen om 13 uur.
- Op werkdagen in de ochtendspits twee ritten Qliner 305 toe te voegen van Emmen naar Groningen om 6:53 en 7:23 uur. Deze ritten vervangen versterkingsbussen die nu worden ingezet.
- Op werkdagen buiten de zomervakantie op Qliner 305 een rit aankomend in Emmen om half zeven, zodat vanuit Borger en Gieten aansluiting ontstaat op een trein eerder richting Zwolle.

De Qliners 300, 305, 309, 312 en Q-link lijn 5 halteren allen bij de halte Ketwich Verschuurbrug aan de A28. Met name in de spits levert dit vaak veel vertraging op voor deze buslijnen. Voorstel is Qliner 305 voorlopig niet meer te laten halteren bij deze halte, reizigers hebben als alternatief de overige Qliners en Q-linklijn voor de halte Ketwich Verschuurbrug. Thans stapt 4 procent van de reizigers (45 personen) op een werkdag hier uit. Het aantal instappers ligt op ongeveer 3 procent (35 instappers).

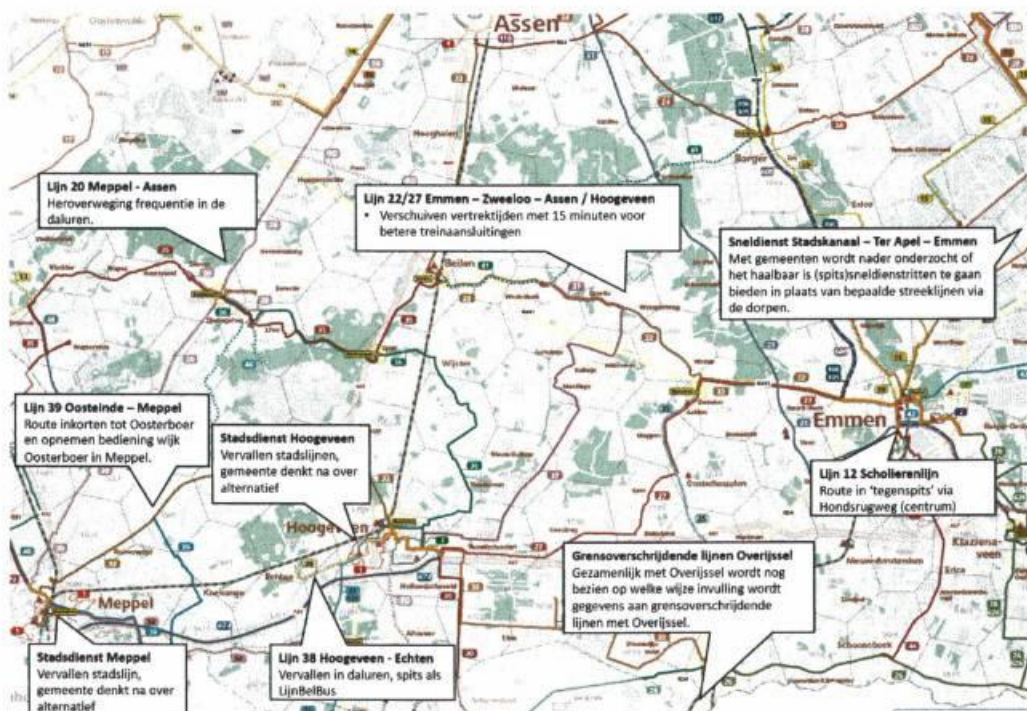
Reizigers gevolgen	Extra reismogelijkheden op verschillende momenten tussen Groningen via Gieten en Borger naar Emmen en terug. Grotere betrouwbaarheid dienstregeling Qliner 305. Voor halte Ketwich Verschuurbrug zullen reizigers gebruik moeten gaan maken van bijvoorbeeld Qliner 300 i.v.m. Qliner 305 die deze halte gaat overslaan.
Financiële gevolgen	Netto meerkosten 35.000 euro.

Assen – Groningen (Qliner 309)

Het gebruik van Qliner 309 tussen Assen en Groningen is in 2014 wederom gegroeid. In 2014 hebben reizigers met de OV-chipkaart 14 procent meer kilometers afgelegd, waarbij veruit de grootste groei is gerealiseerd door reizigers met de OV-chipkaart op saldo. In januari en februari 2015 is de groei wederom 14 procent. Voorstel voor Qliner 309 is de frequentie tussen 10 en 13 uur te verhogen van 2 naar 4 keer per uur, zodat van 7 tot 18 uur uur minimaal 4 keer per uur een Qliner rijdt tussen Assen Kloosterveen – Rondweg – Marsdijk – Groningen. In de zomervakantie blijft de frequentie 2 keer per uur.

Reizigers gevolgen	Op werkdagen buiten de zomervakantie elk kwartier een Qliner tussen de buitenwijken van Assen en Groningen. Verbeterde overstapmogelijkheden bij de halte M.L. Kingweg en Maria in Campislaan in Assen op overige stads- en streeklijnen.
Financiële gevolgen	De netto extra kosten (kosten minus opbrengsten) zijn bij 4 nieuwe reizigers per extra rit 130.000 euro. T.o.v. het totaal aantal reizigers is hiervoor een reizigersgroei nodig van 2,5 procent. Bij een reizigersgroei van 5 procent zijn de kosten volledig gedekt.

Provincie Drenthe zuid



Stadslijnen Hoogeveen en Meppel

De stadslijnen van Meppel (lijn 1 Berggierslanden – Station – Oosterboer) en Hoogeveen (lijn 1 Station – Trasselt/Schutlanden en lijn 2 Station – Krakeel/Wolfsbos) worden in de bestaande dienstregeling uitgevoerd met midibussen, doorgaans in een halfuurdienst. Op 20 juni 2014 heeft het DB OV-bureau besloten de stadslijnen in Meppel en Hoogeveen te laten vervallen per dienstregeling 2016. Dat besluit is zo vroeg genomen zodat gemeenten en/of de samenleving voldoende voorbereidingstijd hebben voor de eventuele introductie van een alternatief aanvullend vervoersysteem. Zowel de gemeente Hoogeveen als Meppel is actief aan de slag om invulling te geven aan onderzoek om al dan niet te komen tot alternatieven.

Reizigers gevolgen	Voor reizigers die nu gebruikmaken van de stadsbussen zijn er haltes van streeklijnen in de nabijheid (gemiddeld 500 meter). In sommige gevallen kan de afstand oplopen tot anderhalve kilometer. Reizigers zullen dan waarschijnlijk meer gaan fietsen naar een belangrijke halte of het station, voor zover zij dat nu niet al doen. Reizigers die deze afstand niet zelf kunnen overbruggen, zullen waarschijnlijk meer gebruik gaan maken van wmo-vervoer of een aanvullende vorm van vervoer die vanuit de samenleving of de gemeente ontstaat.
Financiële gevolgen	Netto besparing omstreeks 620.000 euro

Knooppunt Zweeloo (lijn 22, 27)

In Zweeloo sluiten de lijnen 27 (Hoogeveen – Zweeloo – Emmen) en lijn 22 (Assen – Beilen – Zweeloo) op elkaar aan. In zowel Assen, Beilen, Emmen en Hoogeveen bestaan goede en minder goede aansluitingen op het overige openbaar vervoer. Consumentenplatform Drenthe en chauffeurs van Qbuzz hebben verzocht de vertrektijden met ongeveer een kwartier te verschuiven zodat lijn 22 in Beilen voor reizigers van/naar Zweeloo – Westerbork beter aan kan gaan sluiten op de sprinter van/naar Zwolle.

Wij stellen dan ook voor de vertrektijden met 15 minuten te verschuiven, gevolgen zijn dat:

- De overstaptijd van de bus Zweeloo – Westerbork - Beilen op de sprinter Beilen – Zwolle afneemt van 25 tot 10 minuten. De overstaptijd op de sprinter in Beilen van/naar Assen - Groningen is nu 5 minuten en wordt 20 minuten. Uit analyse van chipkaartgegevens blijkt echter, dat er nauwelijks (minder dan 4 per dag) klanten gebruik maken van deze overstap. Deze kleine groep klanten is voortaan een kwartier langer onderweg naar Groningen. In Assen vervalt de overstap op te intercity en wordt voortaan aangesloten op de sprinter naar zowel Zwolle als Groningen.
- De overstaptijd van de bus Emmen – Zweeloo – Hoogeveen op de sprinter Hoogeveen – Zwolle afneemt van 20 naar 5 minuten.
- In Emmen gaat lijn 27 aansluiten op de stadslijnen en op de stoptrein.

De volgende afwegingen worden hierbij nog gemaakt:

- Lijn 25 (Zweeloo – Coevorden) sluit in Zweeloo aan op de lijnen 22 en 27 en in Coevorden op de trein en schooltijden. Onderzocht wordt in hoeverre in Zweeloo nog aansluitingen geboden kunnen worden zonder dat de aansluiting op schooltijden en trein in Coevorden slechter worden.
- In Hoogeveen veranderen enkele bus-bus aansluitingen. We onderzoeken of we hier verbeteringen in kunnen doorvoeren door de vertrek- en aankomsttijden van de lijnen 31/131 en 32 te herzien.
- De extra spitsritten op lijn 22 kunnen net als nu als maatwerk gebruikt worden om in de spits extra aansluitingen te bieden. Dit zou bijvoorbeeld kunnen betekenen dat in de spitsuren ook een aansluiting op de sneltrein in Emmen of op de sprinter naar Groningen in Beilen gerealiseerd kan worden. Een andere optie is om een halfuurdienst te bieden op de route Emmen – Zweeloo – Beilen.
- Bieden op lijn 27 Hoogeveen – Emmen in de avonduren en op zondag eens per twee uur een reismogelijkheid met een 12-meterbus, of elk uur een reismogelijkheid met een 8-persoonsbus.

Reizigers gevolgen	Reizigers richting Zwolle zijn voortaan via zowel Hoogeveen als Beilen 15 minuten korter onderweg. Reizigers richting Assen/Groningen 15 minuten langer. Klanten die vanuit lijn 22 in Assen overstappen op de intercity, zullen voortaan gebruik moeten maken van de overstap op de sprinter.
Financiële gevolgen	Neutraal

Hoogeveen – Echten (lijn 38)

Op lijn 38 worden in de spits ritten aangeboden met een 8-persoonsbus en buiten de spits met een LijnBelBus. Ongeveer 5 reizigers per dag maken gebruik van de vaste ritten. De LijnBelBus-ritten worden vrijwel niet gebruikt. Het aanbod is hier te groot voor de beperkte vraag. Daarom stellen we voor het aanbod op lijn 38 te beperken, door alleen nog tijdens de spitsuren ritten aan te bieden als LijnBelBus. Buiten de spits zijn er te weinig reizigers om überhaupt vervoer aan te bieden.

Reizigers gevolgen	Reizigers van en naar Echten kunnen in de spits gebruik maken van de LijnBelBus. In de daluren is Echten alleen nog bereikbaar met de Regiotaxi.
Financiële gevolgen	Deze maatregel levert een besparing op van € 30.000 op jaarbasis.

36 Dieverbrug – Hoogeveen, 37 Westerbork Hoogeveen en 48 Steenwijk - Havelte

De streeklijnen 36, 37 en 48 in Zuidwest Drenthe laten dalend gebruik zien. De vervoersinzet wordt in overleg met de vervoerder nader afgestemd op de vraag. Hierbij zullen geen ritten vervallen.

Reizigers gevolgen	N.n.b.
Financiële gevolgen	N.n.b.

Meppel – Havelte – Dieverbrug – Smilde - Assen (lijn 20)

In de spitsuren rijdt lijn 20 momenteel minimaal een halfuurdienst. In de daluren overdag, 's avonds en in het weekend rijdt lijn 20 eenmaal per 90 minuten. We overwegen om op een aantal van deze dal momenten een hogere frequentie te bieden. Vooral de middaguren op werkdagen buiten de vakanties lijken hiervoor potentie te hebben. De ritten op lijn 20 in de vroege middag zitten momenteel namelijk relatief vol.

Reizigers gevolgen	Meer reismogelijkheden in de middag op werkdagen buiten de vakanties.
Financiële gevolgen	Netto extra kosten 120.000 euro

Oosteinde – Meppel (lijn 39)

Momenteel rijdt lijn 39 tussen Meppel en Oosteinde, via de Wijk en Koekange. Het gebruik tussen Koekange en Oosteinde is laag. Het voorstel is dan ook om het traject tussen de provinciale weg N375 en Oosteinde te laten vervallen. In plaats daarvan, heeft lijn 39 vervolgens tijd over om in Meppel een wijk of buurt beter te bedienen. Dit zou bijvoorbeeld kunnen met het opnemen van de wijk Oosterboer in de route.

Reizigers gevolgen	Er kan niet meer opgestapt worden tussen de haltes Oosteinde Rotonde (wel op lijn 32) en de rotonde N375. Alleen de halte Koekangerweg vervalt hierdoor.
Financiële gevolgen	Neutraal

Streeklijnen grensgebied Drenthe - Overijssel (lijn 29, 30, 33)

Het OV-bureau Groningen Drenthe en provincie Overijssel hebben allebei te maken met het landelijke besluit om de BDU niet te laten meegroeien met de kosten van het openbaar vervoer. In het grensgebied van Drenthe en Overijssel lopen enkele grensoverschrijdende lijnen waar mogelijk op exploitatie kan worden bespaard. Momenteel voert provincie Overijssel een reizigersonderzoek uit. Als de reizigersstromen uit het nu lopende onderzoek in Overijssel inzichtelijk zijn, onderzoeken wij samen met provincie Overijssel en de vervoerders welke optimalisaties het lijnennet in deze regio mogelijk zijn. De focus ligt daarbij met name op de Overijsselse lijnen 29 (Zwolle – Coevorden) en 30 (Hoogeveen – Hardenweg) en de GD-lijn 33 (Hoogeveen – Coevorden).

Reizigers gevolgen	Onbekend.
Financiële gevolgen	Onbekend.

Route lijn 21 Emmen

Gemeente Emmen gaat de Ermerweg herinrichten. Het is op dit moment nog niet bekend of het vanaf de herinrichting nog haalbaar is om lijn 21 binnen de huidige rijtijd via de Ermerweg te laten rijden. Mocht dat niet haalbaar zijn, dan zal lijn 21 tussen Emmen Zuid en Station gaan rijden via de N34 en N381.

Reizigers gevolgen	Indien lijn 21 niet meer via de Ermerweg rijdt, kunnen reizigers die in-/uitstappen bij halte aan de Ermerweg gebruikmaken van stadslijn Bargeres. In-/uitstappen voor het centrum kan bij de halte Frieslandweg en niet meer aan de Hondsrugweg.
Financiële gevolgen	Geen

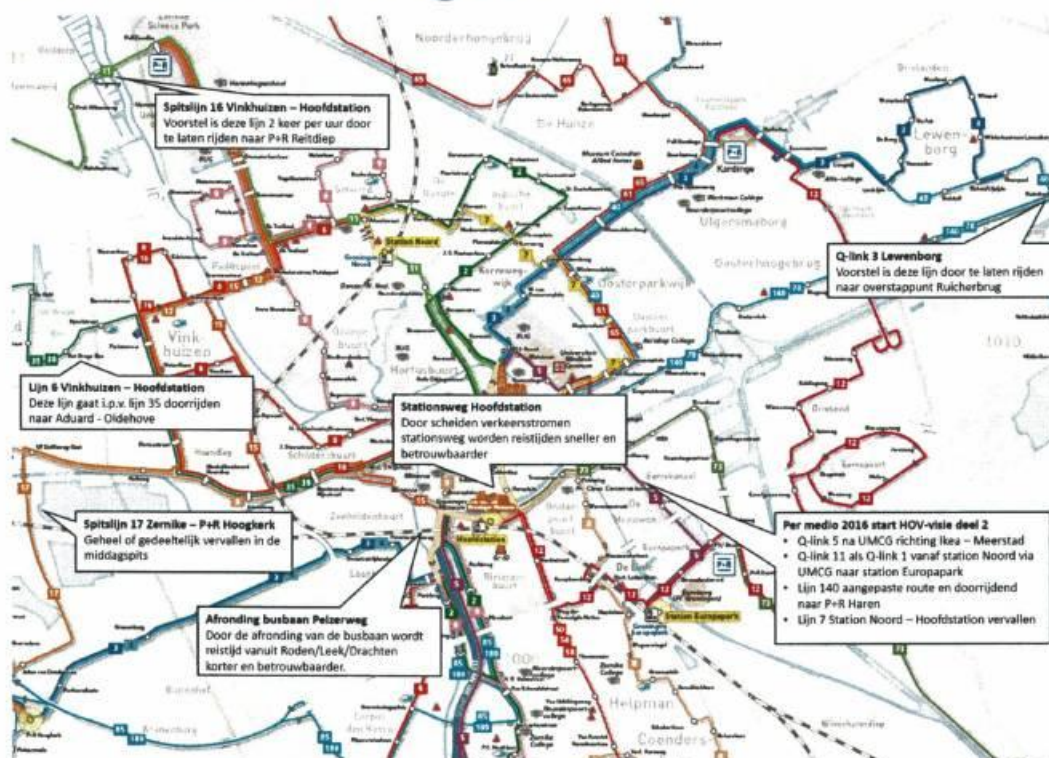
Route lijn 12 Emmen

Meerdijk is een van de beoogde P+R-locaties voor Emmen. Gemeente Emmen en OV-bureau willen bezoekers uit Klazienaveen en Duitsland verleiden om de auto in Meerdijk te parkeren en met de bus verder naar het centrum te reizen. Een rechtstreekse buslijn naar het centrum is er in de bestaande situatie niet. Meerdijk wordt bediend door lijn 26, in de spits aangevuld met lijn 12 en 600 die allebei eindigen op Meerdijk. Deze lijnen rijden tussen het station en Meerdijk via de Boermarkeweg (ziekenhuis).

Het voorstel is om bepaalde ritten op lijn 12 een andere route te geven, zodat deze het centrum kunnen bedienen. In de ochtendspits (7:30-10:00 uur) zal lijn 12 van het station langs het ziekenhuis naar Meerdijk rijden en daarna terug via de Van Schaikweg en Hondsrugweg (centrum). In de middagspits andersom. Net zoals nu rijdt lijn 12 vooralsnog niet in de daluren.

Reizigers gevolgen	P+R-reizigers van Meerdijk kunnen in de ochtendspits met lijn 12 rechtstreeks naar het centrum en in de middagspits rechtstreeks terug. In de daluren reist men met lijn 26 en kan men op het station overstappen op diverse lijnen naar het centrum. Voor bestaande reizigers heeft deze wijziging geen negatieve gevolgen.
Financiële gevolgen	De routewijziging op lijn 12 kan kostenneutraal worden gerealiseerd. Het aantal ritten blijft vooralsnog ongewijzigd.

Stad Groningen



Algemeen

In de stad Groningen gaat in 2016 het lijnennet conform de HOV visie gestructureerd worden. Dit betekent dat de huidige Q-link groen (lijn 11) die vanaf Zuidhorn via Zernike naar het Hoofdstation rijdt wordt omgeklapt vanaf de nieuw te realiseren knoop UMCG Noord naar UMCG Zuid en station Europapark. Q-link lijn 11 rijdt nu zuidelijk via de Ebbingestraat, met de omklap zal deze in twee richtingen over het Boterdiep rijden en via de nieuw aan te leggen busbaan Kolendrift via UMCG Noord gaan rijden. Gelijktijdig wordt Q-link paars uit Zuidlaren en Annen en P+R Haren omgeklapt vanaf UMCG Zuid naar P+R Meerstad. In de HOV-visie is deze maatregel al vastgelegd.

Centraal in het netwerk is het knooppunt UMCG Noord. Hier zullen de groene, blauwe en paarse Q-link lijnen samenkomen en overstap op elkaar bieden. Voordat het lijnennet aangepast kan worden moet eerst de infrastructuur gereed zijn, zoals heringericht Boterdiep, Kolendrift, UMCG Noord, heringerichte Oostersingel, Sontbrug en P+R Meerstad. Over de termijn van uitvoering van de maatregelen heeft uitgebreide afstemming plaatsgevonden met de gemeente Groningen. Resultaat van deze afstemming is dat het totale pakket niet gereed is voor de zomer 2016, reden waarom nu nog niet de voorstellen tot in detail aan u worden voorgelegd, maar dat de maatregel op hoofdlijn zoals beschreven in de HOV visie wordt toegelicht.

Op dit moment wordt nog gekeken of de toegenomen drukte op Q-link 5 (op het gedeelte P+R Haren-Hoofdstation-Grote Markt-UMCG) waar nu versterkingsbussen rijden opgelost kan worden door de eveneens sterk gegroeide lijn 140 Delfzijl-Appingedam-Groningen te integreren. Dit zou bijvoorbeeld kunnen door lijn 140 dagdekkend via UMCG Noord te laten rijden naar het hoofdstation en dan door naar P+R Haren.

Bij het omklappen van Q-link groen (lijn 11) naar Europapark vervalt de noodzaak voor lijn 7 grotendeels. Een belangrijke functie van lijn 7 (Hoofdstation-UMCG Zuid-Oosterparkwijk-Station Noord) is de verbinding tussen het UMCG en Station Noord. Mede gezien de intensivering van lijn 61/65 door de Oosterparkwijk en het zeer geringe gebruik van lijn 7 in de huidige situatie wordt voorgesteld om lijn 7 dan te laten vervallen.



Concrete wijzigingen per december 2015

P+R Hoogkerk – P+R Zernike (lijn 17)

De bezetting in de middagspits tussen Zernike en P+R Hoogkerk is aan de lage kant. Een kwartierdienst sluit niet aan bij de werkelijke reisbehoefte. Veel van de gebruikers zijn student en reizen in de middag toch liever via het hoofdstation. Enerzijds wordt dit veroorzaakt door de behoefte om 's middags nog de binnenstad te bezoeken, anderzijds door het gegeven van de zitplaatskans op een bus naar Friesland van P+R Hoogkerk kleiner is dan vanaf het hoofdstation waar deze ritten beginnen. Daarom stellen wij voor de frequentie 's middags terug te brengen naar een halfuurdienst of volledig op te heffen.

Reizigers gevolgen	Klanten vanaf Zernike naar P+R Hoogkerk en verder hebben voortaan 's middags slechts elk half uur een verbinding in plaats van elk kwartier. Mogelijkerwijs vervalt lijn 17 in het geheel in de middag. Klanten dienen dan om te reizen via het Hoofdstation. Dit levert een extra reistijd op van 10-15 minuten.
Financiële gevolgen	Netto minderkosten € 100.000,- (bij halvering frequentie) tot € 200.000,- (bij opheffing in de middag)

Afronding busbaan Peizerweg en scheiden verkeersstromen stationsweg Groningen

De huidige busbaan Peizerweg eindigt aan de Groninger zijde bij de Paterswoldseweg. Deze busbaan wordt verlengd naar het Emmaviaduct. Hierdoor wordt op de lijnen die via deze route rijden de reistijd met een minuut verminderd. Daarnaast zal, met name in de ochtendspits, een meer betrouwbare dienstregeling geboden kunnen worden. Door deze wijziging wordt de halte Kamerlingh Onnesstraat voortaan alleen nog door lijn 6 bediend. Zoals het er nu uitziet is de aannemer begin 2016 gereed met de werkzaamheden aan het afmaken van de HOV as. Mocht dit iets uitlopen dan zullen de lijnen in eerste instantie nog via de Parkweg blijven rijden.



De bussen van en naar het Hoofdstation verliezen veel tijd door de drukte op de Stationsweg. De gemeente Groningen heeft binnen het HOV-infrapakket onderzocht of het mogelijk is door kleinschalige ingrepen op de Stationsweg de doorstroming voor de bus te verbeteren. Hierbij gaat het om een iets andere rijstrookindeling op Stationsweg en Emmaviaduct, de inrichting van de verkeersregelinstanties en dergelijke. De voorlopige inschatting is dat hiermee toch 200.000 euro op jaarbasis kan worden bespaard.

Reizigers gevolgen	Klanten vanuit Leek, Roden, Drachten en P+R Hoogkerk profiteren van een snellere en meer betrouwbare verbinding met het Hoofdstation en centrum van de stad. Klanten reizend van en naar de halte Kamerlingh Onnesstraat hebben voortaan minder reismogelijkheden, of moeten reizen vanaf de haltes Parkweg (lijnen 2, 9, 85 en 189) of Paterswoldseweg
Financiële gevolgen	Netto minderkosten circa 300.000 euro Peizerweg en 200.000 euro Stationsstraat

Q-link 3 Leek – Lewenborg

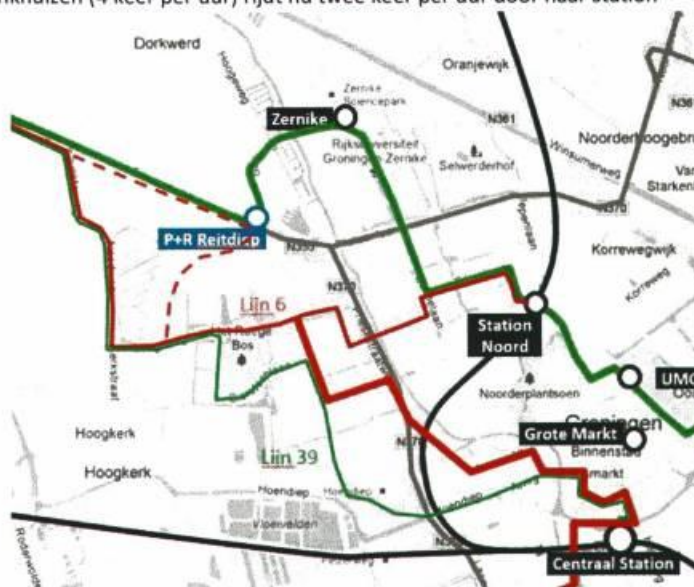
Lijn 3 eindigt momenteel bij de halte Meerpaal en zal vanaf de nieuwe dienstregeling gaan doorrijden naar de nieuwe halte Ruischerbrug. Bij de halte Ruischerbrug ontstaat de mogelijkheid over te stappen van/naar lijn 140 Delfzijl – Appingedam – Ten Boer – Groningen. De ritten van de huidige lijn 40 worden omgezet in ritten van lijn 140. In Lewenborg vervalt hierdoor de halte Dukdalf, die nu in de spits wel bediend wordt. Klanten kunnen gebruik maken van de halte Baken / Lijzijde



Reizigers gevolgen	Met een overstap op Ruischerbrug ontstaat er een frequente verbinding tussen Appingedam en Ten Boer enerzijds en Lewenborg – Kardinge anderzijds.
Financiële gevolgen	Netto meerkosten € 90.000,-

Lijn 6 Vinkhuizen door naar De Held en mogelijk Oldehove

Het voorgestelde opheffen van lijn 39 in het dagdal tussen Zuidhorn en Groningen maakt dat de bediening van De Held verslechtert, nu rijden lijn 35 (Oldehove-Groningen) en 39 (Surhuisterveen-Groningen) samen een halfuursdienst. De huidige lijn 6 naar Vinkhuizen (4 keer per uur) rijdt nu twee keer per uur door naar station Noord. Voorgesteld wordt om de andere tak van lijn 6 door te trekken naar De Held, via de bussluit Leegeweg, waarna doorgereden wordt naar Oldehove in plaats van lijn 35. Oldehove en Aduard worden daarmee gekoppeld aan de stadslijn 6. Gelijktijdig kunnen de extra spitsritten op lijn 6 in de vorm van lijn 16 doorrijden naar P+R Reitdiep als deze gereed is. In de verdere toekomst kan lijn 6 in De Held via de nieuwe noord-zuidroute langs P+R Reitdiep rijden. Door deze routewijziging vervallen de haltes Edelsteenlaan en Siersteenlaan voor deze ritten. Uit bezettinganalyses blijkt dat slechts een kleine groep klanten verder reist dan de halte Diamantlaan.



Reizigers gevolgen	De haltes Goudlaan en Siersteenlaan worden voortaan slechts 2x per uur bediend. De haltes in De Held worden voortaan overdag vaker bediend.
Financiële gevolgen	Neutraal



ontwerp
begroting
2016

Inhoud

1 Inleiding	3
1.1 Algemeen	3
1.2 Ontwikkelrichting	3
1.3 Stand van Zaken 2015	5
1.4 Vooruitblik 2016	6
2 Programmabegroting	11
2.1 Programmadoel en indicatoren voor doelrealisatie	11
2.2 Programmabegroting bij ongewijzigd beleid	12
2.3 Begrotingsmutaties en opbouw weerstandvermogen	12
2.4 Programmabegroting na verwerking voorstellen en dekking	12
2.5 Programmabegroting in meerjarenperspectief	13
3 Productenraming	15
3.1 Productenraming: klant-reiziger	15
3.2 Productenraming: ontwikkeling	17
3.3 Productenraming: beheer	20
3.4 Productenraming: informatie en analyse	23
3.5 Productenraming: special projects	24
3.6 Productenraming: bedrijfsvoering	25
3.7 Productenraming: financiering	28
3.8 Meerjarenproductenraming 2016-2019	30
3.9 Stand en verloop van de weerstandscapaciteit	31
4 Paragrafen	33
4.1 Paragraaf weerstandsvermogen	33
4.2 Paragraaf financiering	34
4.3 Paragraaf bedrijfsvoering	35
5 Samenstelling bestuur	36
Bijlage: Afkortingenwijzer	38

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Het OV-bureau Groningen Drenthe (OV-bureau) is een gemeenschappelijke regeling van de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen. Het OV-bureau is in 2004 opgericht vanuit de gedachte dat bundeling van krachten rond het OV-opdrachtgeverschap, zowel vervoerkundig als maatschappelijk en financieel meerwaarde kan genereren voor het (openbaar vervoer in het) gebied. Het OV-bureau heeft - op basis van de kaderstellende opdracht van de moederorganisaties - de volgende doelstellingen voor het openbaar (bus)vervoer geformuleerd:

- met openbaar (bus)vervoer bijdragen aan het behouden en uitbouwen van de bereikbaarheid van steden, instellingen en voorzieningen;
- met openbaar (bus)vervoer bijdragen aan de ontsluiting van landelijk gebied, afgestemd op andere vormen van collectief personenvervoer;
- daar waar groeipotentie is streven naar reizigersgroei in het OV en daarmee samenhangende groei van de reizigersinkomsten;
- voortdurende aandacht bij het OV-bureau voor maatschappelijke vraagstukken waarmee gemeenten, provincies en andere instellingen zich geconfronteerd zien en in samenspraak met deze partijen zoeken naar oplossingen voor deze vraagstukken en de rol die het openbaar vervoer – al dan niet als onderdeel van meeromvattende ‘vervoerketens’ - bij deze oplossingen kan spelen.

Ook in 2016 zal het OV-bureau vanuit deze doelstellingen te werk gaan. Concretisering vinden jaarlijks plaats via een viertal meetbare indicatoren:

- aantal reizigerskilometers (doelstelling 2016: 1% groei t.o.v. 2015);
- klanttevredenheidsscore (doelstelling 2016: 7,5);
- mate van gebiedsdekkendheid van het vervoeraanbod (doelstelling 2016: volledig van 7.00 - 24.00 uur);
- kostendekkendheid (tussendoelstelling 2016: 48,3%).

1.2 Ontwikkelrichting

Het lange termijn OV-beeld van het OV-bureau is de resultante van de gezamenlijke (POP- en PVVP)-visies van de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen op OV-gebied. Kern is dat gebiedsbrede en gezamenlijke beleidsontwikkeling en -uitvoering van het openbaar (bus)vervoer de meeste kans biedt op toegesneden openbaar vervoer. Dit OV-beleid dient zich enerzijds te richten op het vergroten van de bereikbaarheid van steden (zie bijvoorbeeld ook de bijzondere positie van de Regio Groningen – Assen in het gebied) en anderzijds op het behoud van de ontsluiting van het landelijk gebied, goed afgestemd op gemeentelijke vormen van collectief personenvervoer (WMO-vervoer, leerlingenvervoer, AWBZ-vervoer etc.). Tevens streven we daar waar groeipotentie is naar reizigersgroei en daarmee samenhangende groei van de reizigersinkomsten. Hiermee en met de middelen vanuit – met ingang van 2016 – het Provinciefonds kan de jaarlijkse exploitatie van het openbaar vervoer worden gerealiseerd. Het OV-bureau ziet openbaar (bus)vervoer overigens als onderdeel van het bredere verkeer- en vervoerbeleid van de provincies Groningen en Drenthe en gemeente Groningen.

Netwerk

Het OV-bureau werkt vanuit het ontwikkelmodel dat er drie soorten met elkaar samenhangende en elkaar aanvullende typen openbaar (bus)vervoer zijn:

- Busvervoer (productformules Q-liners en Q-link) dat samen met het spoornetwerk in Noord Nederland (nationaal, regionaal) een **hoogwaardig OV-netwerk** vormt. Dit HOV heeft zodanige productkenmerken dat dit vervoer een serieus alternatief voor veel autoritten vormt. Hier hoort een kwaliteitsniveau bij dat ook ruimtelijk structurerend werkt. Dit wordt zichtbaar in vastliggende routes, hoogwaardig materieel, hoge frequentie, gegarandeerde doorstroming, actuele en dynamische reisinformatie, bijpassende halte-uitstraling etc. Het busgedeelte van het HOV-netwerk is met name gericht op en binnen de stad Groningen en tussen de grotere kernen in het gebied. Daarmee

bedient (het busgedeelte van) het HOV-netwerk een beoogde reizigersgroeimarkt. Van de vervoerders wordt een zeer hoge uitvoeringskwaliteit verwacht, conform de concessie-eisen.

- Buslijndiensten die samen met het HOV-net een **basisnet voor het gehele gebied** vormen. Bij de vormgeving van de specifieke basislijnen zijn de bestaande ruimtelijke inrichting en de vervoervraag in het gebied richtinggevend. Goede productkwaliteit, zonder dat echter kan worden gesproken van hoogwaardig. Qua toekomstvastheid dient duidelijk te zijn welke kernen in het gebied structureel zullen worden bediend, zonder dat de routes per definitie structureel worden vastgelegd, zoals in het HOV-net. In frequentie/capaciteitszin zijn de betreffende buslijndiensten vraagvolgend. Van de vervoerder wordt een hoge uitvoeringskwaliteit verwacht, conform de concessie-eisen.
- **Aanvullend Openbaar Vervoer** dat aanvullend op het basisnet een sociale rol in het gebied vervult, gericht op het bedienen van een restvraag, voor wie geen alternatief heeft. Vormgeving, frequentie, capaciteit, ontwerpqualität, en tarieven dienen hierop aangepast te zijn. Het aanvullend openbaar vervoer kent verschillende uitvoeringsvormen: beperkte dienstregeling met kleine busjes (hetzij landelijk, hetzij stedelijk), lijnbelbus, regiotaxi, etc. Ook de buurtbusprojecten (vervoer door vrijwilligers van buurtbusverenigingen, deels professioneel gefaciliteerd), vertonen veel kenmerken van Aanvullend Openbaar Vervoer.

De **samenhang** binnen en tussen de netwerken, met aansluitende concessiegebieden én met aansluitende vervoervormen als auto en fiets, maar ook gemeentelijk WMO-vervoer krijgt zo veel mogelijk vorm in:

- afgestemde dienstregelingen;
- toegankelijke OV-voorzieningen (zowel haltes als materieel);
- P+R-voorzieningen rond de stad Groningen en bij andere relevante OV-knooppunten;
- doordachte overstapmogelijkheden;
- bruikbare en begrijpelijke reisinformatie voor de reiziger, zeker ook in overstapsituaties;
- betaalmogelijkheden voor het hele OV-systeem via OV-chipkaart en zo lang die nodig zijn papieren kaartjes - waarbij als eindbeeld wordt gestreefd naar ontzorgde betaalmogelijkheden voor het hele mobiliteitssysteem, zowel individueel als collectief.

Tevens streven we ernaar dat het OV in het gebied zich steeds verder ontwikkelt richting **schoner, stiller en duurzamer**, waarbij mogelijkheden worden gezocht in zowel automobilitereductie (HOV als alternatief) als doorstromingsmaatregelen (emissieverlaging door het voorkomen van rem- en optrekenergie), als dienstregelingsmaatregelen (zo weinig mogelijk vervoer van lege stoelen), als voertuigeigenschappen en rijgedrag (emissieverlaging).

Klant/OV-reiziger

De aanpak van het OV-bureau dient altijd klantgericht te zijn. Dat betekent onder andere dat de klant/OV-reiziger er doorlopend vanuit mag gaan dat:

- bij ontwerpprocessen voortdurend inbreng vanuit de klant wordt betrokken;
- er normaliter voldoende OV-capaciteit beschikbaar is gezien de vraag naar plaats en tijdstip;
- de in de dienstregeling opgenomen reistijden en overstapaansluitingen normaliter ook daadwerkelijk door de vervoerders worden gerealiseerd;
- knooppunten zodanig zijn ingericht dat op- en overstappen gemakkelijk, veilig en toegankelijk plaats kunnen hebben omdat OV vaak onderdeel van een ketenreis is;
- wijzigingen in de dienstregeling tijdig en duidelijk worden gecommuniceerd;
- betrokken OV-partijen in Groningen en Drenthe (trein/bus) zo veel mogelijk streven naar samenhangende producten en tarieven;
- de reiziger, gegeven een helder tarievenhuis in beginsel een redelijk tarief betaalt waarbij ten onrechte teveel betaalde reiskosten worden vergoed;
- in beginsel worden slechts goed uitlegbare producten ontworpen. Soms moet hiervan echter helaas worden afgeweken (bijvoorbeeld om vereiste aansluitingen te realiseren), wat dan wel extra goede uitleg en informatievoorziening vraagt.

De populatie reizigers neemt over een wat langere termijn in het HOV-vervoer toe en in de basislijnen en het aanvullend OV af. Overigens krijgen we daarbij

veel inzichten vanuit de OV-chipkaart-data en het zogeheten Digitaal Reizigers Panel. Dat is ook nodig, want de beoogde verdere groei in het HOV kan alleen gerealiseerd worden door te voldoen aan de (potentiële) vraag.

Specifieke aandacht zal blijven uitgaan naar de volgende doelgroepen:

- studenten;
- scholieren;
- forenzen/werkenden;
- vrijetijdsreizigers;
- ouderen en WMO-pashouders ('gemeentelijke doelgroepen');

De Consumentenplatforms Groningen en Drenthe vormen de basis van het formele contact met de reiziger.

Verder werkt het OV-bureau – binnen de juridische en marktmogelijkheden – met Open Data. Iedereen kan in beginsel gebruik maken van alle data die het OV-bureau beschikbaar heeft, bijvoorbeeld actuele posities van bussen, chipkaartgegevens etc. Reizigers, onderzoekers en bedrijven kunnen hiermee desgewenst hun voordeel doen. Het OV-bureau verwacht dat hierdoor te zijner tijd nieuwe marktmogelijkheden ontstaan.

OV-bureau als opdrachtgever van OV-concessies

Als opdrachtgever besteden we periodiek OV-concessies aan en voeren we vervolgens de regie op de uitvoering van de concessies door de vervoerbedrijven als onze opdrachtnemers en partners. Het gaat op dit moment om:

- de generieke gebiedsconcessie Groningen Drenthe (concessiehouder Qbuzz);
- de HOV-concessie voor een tweetal "treinvervangende" busdiensten (concessiehouder Arriva Touring);
- een zestal regioconcessies, waarin OV, regiotaxi, WMO-vervoer en leerlingenvervoer door gemeenten en OV-bureau als één contract zijn aanbesteed aan 6 verschillende concessiehouders.

In de relatie tussen concessieverlener en concessiehouder bestaan parallele maar ook tegenstrijdige belangen. De wordingsgeschiedenis van de vervoermarkt laat zien dat het lastig is om de daarin optredende dynamiek te vertalen naar een duurzaam beter product. In concreto: de match tussen publieke belangen en een winstgedreven vervoerder

in een niet kostendekkende markt vraagt om zakelijke, goed gespecificeerde afspraken om de wederzijdse verwachtingen waar te kunnen maken. Daarbij zijn niet alle relevante randvoorwaarden door de contractpartners te beïnvloeden, wat hoge eisen stelt aan het wederzijds inzichtelijk maken van afwegingen. Dat kan alleen als er over en weer de bereidheid bestaat tot doorontwikkeling van het partnerschap en om in het daarvoor benodigde vertrouwen te investeren. Duidelijkheid en zakelijkheid blijven de basis vormen van de concessierelatie, waarop het doorontwikkelen in partnerschap gestoeld is.

Realisatie

Aan de realisatie van bovengeschetste ontwikkelrichtingen en uitvoeringsprincipes wordt in de provincies gestaag gewerkt, waarbij het overigens om veel meer 'spelers' gaat dan alleen het OV-bureau (provincies, gemeenten, I&M/Rijkswaterstaat, Groningen Bereikbaar, Regio Groningen-Assen, private en maatschappelijke actoren etc.) De opgave is in zijn aard een complex en langjarig proces, met vele keuzemomenten, prioriteitsstellingen, financiële vraagstukken, uitvoerings-vraagstukken etc.

Het beschikbaar komen van bijvoorbeeld de RSP-middelen heeft zoals bekend een belangrijke versnellingsimpuls betekend voor het verder brengen van de beoogde OV-infrastructuur in het gebied. Voor de Regio Groningen-Assen vormt de herijkte Netwerkanalyse 2013 de meest geactualiseerde basis voor het openbaar vervoer in deze kernregio. De meerjarige financiële prognoses voor de jaarlijkse exploitatie van het regionaal OV alsmede de begrotingen van de provincies Groningen en Drenthe vormen voor het OV-bureau het kader voor de beschikbare ruimte voor de dienstregeling in een bepaald jaar.

1.3 Stand van Zaken 2015

Het jaar 2015 is **vervoerkundig, operationeel en ook in opdrachtgeverszin** een jaar van afwikkeling, kwaliteitsversterking en voorbereiding op in 2016 door te voeren nieuwe ontwikkelingen.

Afwikkeling en kwaliteitsversterking daar waar het bijvoorbeeld gaat om:

- de doorvoering van een bezuiniging van € 1,8 miljoen in de dienstregeling van 2015 (ingegaan per medio december 2014);
- de optimalisering van de Q-link-formule zoals die vanaf 2014 is geïmplementeerd in en rond de stad Groningen en de verdere versterking van het Q-liner-netwerk;
- de afronding van de uitrol van de zogenoemde DRIS-panelen bij ruim 400 knooppunten en haltes in Groningen en Drenthe;
- de verdere uitrol van het tariefproduct 40/4, waarbij reizigers voor 4 euro per maand 40% dalkorting krijgen;
- de uitvoeringskwaliteit door de concessiehouders, bijvoorbeeld qua punctualiteit, aansluitzekerheid en toegankelijkheid;
- de stadsdiensten van Emmen laten na de werkzaamheden aan de tunnel Hondsrugweg een forse groei zien van tussen de 10 en 20%. Dit komt waarschijnlijk mede door de inspanningen en financiële bijdrage van de gemeente Emmen om het gebruik te stimuleren tijdens evenementen en op koopzondagen;
- het vervangen van de lijn 43 tussen Klazienaveen en Emmen door een doorgetrokken Qliner 300 Klazienaveen-Emmen-Groningen levert vooral op zaterdag fors extra reizigers op. Het gaat hierbij vooral om dagjesmensen en studenten die de hogere frequentie waarderen.

Vorbereiding waar het bijvoorbeeld gaat om een aantal ontwikkelingen in 2016: zie hiervoor paragraaf 1.4.

In **financiële zin** zal 2015 - voor zover dat nu valt te overzien - het budgettair neutrale resultaat zoals dat in de begroting voor 2015 nog werd voorzien ruim positiever uitvallen, deels door groeiende opbrengsten vooral op de HOV-lijnen, maar vooral ook door lagere prognosekosten ten gevolge van meevallende (CPB) prognoses inzake loonvoet, inflatie en dieselprijs.

1.4 Vooruitblik 2016

Vervoerkundig

Het jaar 2016 zal vervoerkundig vooral in het licht staan van de volgende zaken:

- De invoering van maatregelen van 2016 die samenhangen met het besluit eind 2014 om de

GD-concessie met nog eens 2 jaar te verlengen tot eind 2019. Onder andere gaat het dan om de introductie van 62 nieuwe bussen, waarvan 50 streekbussen Euro-6, 10 Q-link-bussen en 2 volledige elektrische bussen in Groningen. Verder komen er ruime middelen vrij door de verlenging, die ervoor zorgen dat bezuinigingen tot aan 2018/2019 zoals het zich nu laat aanzien achterwege kunnen blijven.

Tegen het verlengingsbesluit is overigens bezwaar gemaakt door de FMN, een samenwerkingsverband van de streekvervoerders Arriva, Connexion, Synthus en Veolia. Tevens hebben zij een voorlopige voorziening aangevraagd om er zeker van te zijn dat het OV-bureau de voorbereidingen voor een nieuwe aanbesteding doorzet. Een uitspraak wordt eind april 2015 verwacht. Het OV-bureau heeft haar voorbereidingen op een eventuele aanbesteding voor een nieuwe concessie per 2018 steeds voortgezet en zal dit in elk geval blijven doen totdat de rechter een uitspraak heeft gedaan in het verzoek om een voorlopige voorziening. Mocht de rechter het verlengingsbesluit onverwacht toch vernietigen, dan zal het OV-bureau zomer 2016 een bestek op de markt brengen.

Deze begroting is veiligheidshalve voor 2016 e.v. jaren financieel gebaseerd op een situatie van niet-verlengen. Ook het dienstregelingsproces 2016 (zie hieronder) is ingericht zonder verlenging.

- De normale dienstregeling 2016 (ingegaande medio december 2015), waarin naast de normale jaarlijkse ontwikkelingen op basis van reizigersontwikkeling en gebiedsontwikkeling ook de in 2014 genomen besluiten rond het stadsvervoer in Meppel, Hoogeveen, (deels) Assen, Haren en Veendam worden geëffectueerd. Buiten dit reeds genomen bezuinigingsbesluit worden geen aanvullende bezuinigingen nodig geacht
- De grootschalige wijziging van de dienstregeling in en rond Groningen als volgende stap richting de OV-netwerkvisie 2020, mogelijk overigens pas in te voeren na de zomervakantie van 2016, mede ook samenhangend met het gereed komen van enkele grote doorstromingsmaatregelen in en rond Groningen (bijv doortrekken busbaan

- Peizerweg naar hoofdstation) en knooppunt UMCG-Noord).
- De op handen zijnde grote werken als Ring Zuid Groningen, stationsgebied Groningen, Florijnas Assen etc. In dit verband werkt het OV-bureau zeer nauw samen met organisaties als "Groningen Bereikbaar" en "Minder Hinder Assen". Uitgangspunt is dat het OV tijdens deze werkzaamheden een goed alternatief vormt voor veel automobilisten (vervoerkundig) en dat automobilisten zich hiervan ook bewust zijn (mobiliteitsmanagement en marketing).
- De verhuizing van de hoofdlocatie van concessiehouder Qbuzz in Groningen van de Bornholmstraat naar de Peizerweg, hetgeen een exploitatievoordeel oplevert en tevens veel verkeersbewegingen weghaalt in de omgeving van de Ring Zuid.
- De doorontwikkeling richting "Publiek Vervoer", waarin samen met alle gemeenten en de provincies wordt toegewerkt naar maximale samenhang voor de reiziger tussen gemeentelijk doelgroepenvervoer en openbaar vervoer, waardoor veel reizigers die thans nog volledig gebruik maken van doelgroepenvervoer grote delen van hun verplaatsing met het reguliere OV kunnen maken (vraagt naast toegankelijk OV vooral ook goede overstapmogelijkheden op de knooppunten en bij haltes).

Financieel 2016

Het bijgestelde financiële perspectief (zie paragraaf, 1.3 – stand van zaken 2015) werkt ook door in 2016. De tegenvallers van eind 2013 zijn door de bezuinigingen van 2015 en de in 2014 vastgelegde bezuiniging 2016 (stadsvervoer in Meppel, Hogeveen, (deels) Assen, Haren en Veendam) en door de meevallende opbrengsten- en indexprognoses in elk geval tot en met 2016 opgelost. De verlenging tot eind 2019 maakt bezuinigingen in 2017 en wellicht 2018 overbodig. Structureel heeft het OV-bureau echter nog te maken met een jaarlijks koopkrachtverlies, doordat de index BDU door het Rijk op - 0 - is gezet, en de index OV (die het OV-bureau doorrekend aan de concessiehouders) jaarlijks gemiddeld 2-3% bedraagt. Dit is ook zichtbaar in de meerjarenraming in deze begroting.

In financiële zin zijn verder de volgende zaken van belang vanaf 2016:

- de overgang van de BDU verkeer en vervoer naar het provinciefonds. Hiermee hebben de provincies volledig de mogelijkheid om hoogte en indexering van de bijdrage aan OV per bus zelf te bepalen. Hierover nemen de beide colleges in Groningen en Drenthe naar verwachting nog voor de zomer van 2015 een besluit;
- de effectuering van de nieuwe landelijke afspraken rond de SOV-kaart. Vanaf 2017 krijgen ook MBO-studenten vanaf 16 jaar een SOV-kaart (hetgeen vermoedelijk een derving van € 1,0 miljoen betekent voor de inkomsten van het OV-bureau, reeds verwerkt in de meerjarenraming) en wordt de verdeling – met de nodige overgangsregelingen – vervoer-gerelateerd (gevolgen onduidelijk, systematiek in elk geval eerlijker, nog geen prognose in de meerjarencijfers verwerkt).

Gehanteerde prognoses begroting 2016

In deze begroting 2016 is gewerkt met de volgende prognoses rond opbrengsten en kosten:

Opbrengsten:

- indexgerelateerde groei opbrengsten OV-chipkaart, SOV-kaart en abonnementen 3% (Landelijke Tariefindex), eurokaartjes 0%;
- 'BDU-inkomsten' (vanaf 2016: provinciefonds): gelijkblijvende hoofdsom, index vooralsnog 0% (besluitvorming in de beide provincies moet nog plaatshebben).

Kosten:

- stijging OV-kosten: 3% (landelijke OV-index);
- stijging CVV-kosten: 3%, (landelijke NEA-taxi-index);
- indexering overige kosten: 1% (inflatiegerelateerd).

Alle bedragen voor 2016 zijn berekend op het geraamde prijspeil 2016. De bedragen voor de jaren 2017 tot en met 2019 zijn weergegeven in de geraamde prijspeilen voor die jaren.

Behalve de met BTW-OV belaste prestaties, is de begroting opgesteld exclusief compensabele BTW. De BTW die gecompenseerd kan worden uit het BTW-compensatiefonds wordt doorgeschoven naar de deelnemende bestuursorganen (c.q. de gemeente Groningen, de provincie Groningen en de provincie Drenthe) en wordt op declaratiebasis aan het OV-

bureau vergoed. Voor de posten die worden belast met de BTW-OV geldt dat de begroting wordt opgesteld inclusief BTW. Concreet gaat het hierbij om de kosten van het collectief vraagafhankelijk vervoer en meerwerk met betrekking tot de concessies. BTW-OV is niet te compenseren uit het BTW-compensatiefonds, maar daarvoor wordt een extra bijdrage aan de provincies Groningen en Drenthe gevraagd, die daarvoor op hun beurt schadeloos zijn gesteld door het Rijk. Deze bijdragen zijn begrepen in de geraamde bijdragen BDU.

Begrotingsindeling en toelichting

De indeling van de begroting 2016 is vrijwel gelijk aan die van 2015. In hoofdstuk 1 wordt vooruitgeblikt op het komende jaar, het meerjarenperspectief en de belangrijkste doelen en ontwikkelingen. Verder is de ontwikkelrichting in dit hoofdstuk opgenomen. Hoofdstuk 2 bestaat uit de programmabegroting. Hierin komt aan de orde: het programmadoel en de belangrijkste indicatoren voor doelrealisatie, de programmabegroting bij ongewijzigd beleid, effecten, voorstellen en dekking. Het hoofdstuk eindigt met de programmabegroting na verwerking van effecten, voorstellen en dekking en een weergave van de programmabegroting in meerjarenperspectief. Hoofdstuk 3 bevat de productenraming, waarbij per product de meerjarendoelstellingen, de doelen voor 2016 en de geraamde baten en lasten worden vermeld. Het hoofdstuk vervolgt met de meerjarenproductenraming 2016 tot en met 2019 en met de stand en het verloop van de

weerstandscapaciteit (tot en met 2015: de balanspost vooruit ontvangen BDU-middelen). In hoofdstuk 4 komen de paragrafen weerstandsvermogen, financiering en bedrijfsvoering aan bod. De samenstelling van het bestuur is weergegeven in hoofdstuk 5.

De begroting- en rekeningcyclus en het financieel beheer is opgezet conform de gemeenschappelijke regeling en de financiële verordening. De begroting wordt, op grond van de Wet op de gemeenschappelijke regeling jaarlijks na vaststelling toegezonden aan de minister van Binnenlandse Zaken. Over de realisatie van de begroting wordt tussentijds door middel van de vier- en achtmaandsrapportage, en jaarlijks door middel van jaarverslag en jaarrekening gerapporteerd aan het dagelijks bestuur en het algemeen bestuur. Centraal hierbij staat de voortgang betreffende de uitvoering van deze begroting in termen van inzet van middelen en geboekte resultaten. Het algemeen bestuur stelt jaarverslag en jaarrekening vast en neemt kennis van de vier- en achtmaandsrapportage.

De vermelde bedragen voor het jaar 2014 zijn de gerealiseerde bedragen conform de rekeningcijfers. Voor 2015 zijn de bedragen vermeld van de begroting 2015 en daarnaast de bedragen volgens de meest actuele prognose, daterend van maart 2015.

Begrotingsstructuur 2016

Klant-reiziger: marketing, communicatie en sales, tarieven en vervoerbewijzen, reizigersinspraak en consumentenplatform

Ontwikkeling: ontwikkeling OV lange termijn, ontwerp dienstregeling en OV-product, ontwikkeling OV-infrastructuur knooppunten en haltebeleid, reizigersinformatie

Beheer: voorbereiding aanbestedingen, beheer concessies, beheer betaalsystemen, beheer sociale veiligheid, beheer reizigersinformatie, beheer financiën dienstregeling en dienstregelingprocessen

Informatie en analyse: bronbeleid, rapportages, financiële informatievoorziening, advisering en ondersteuning, coördinatie onderzoeken, analyse en publicaties, kwaliteitszorg en coördinatie klachtafhandeling

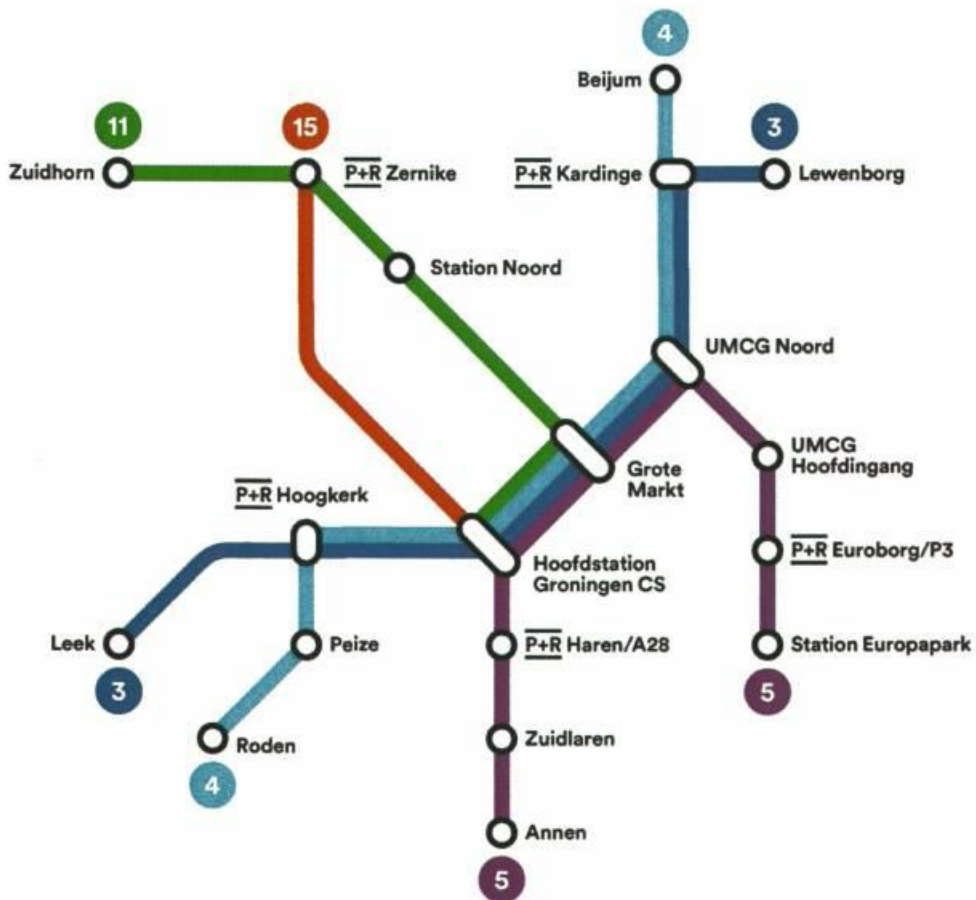
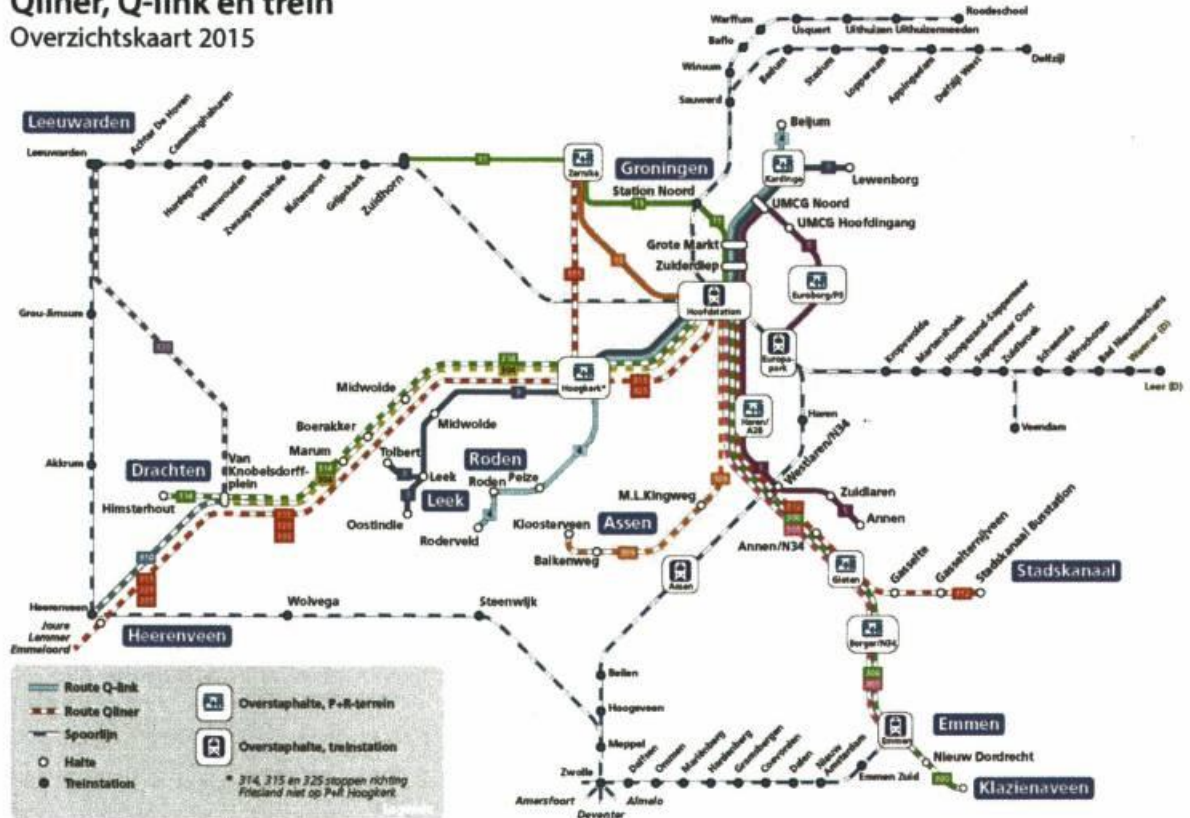
Special projects:, evenementen- en nachtvervoer

Bedrijfsvoering: organisatieontwikkeling, organogram en formatie, automatisering, huisvesting

Financiering: financiering en dekkingsmiddelen

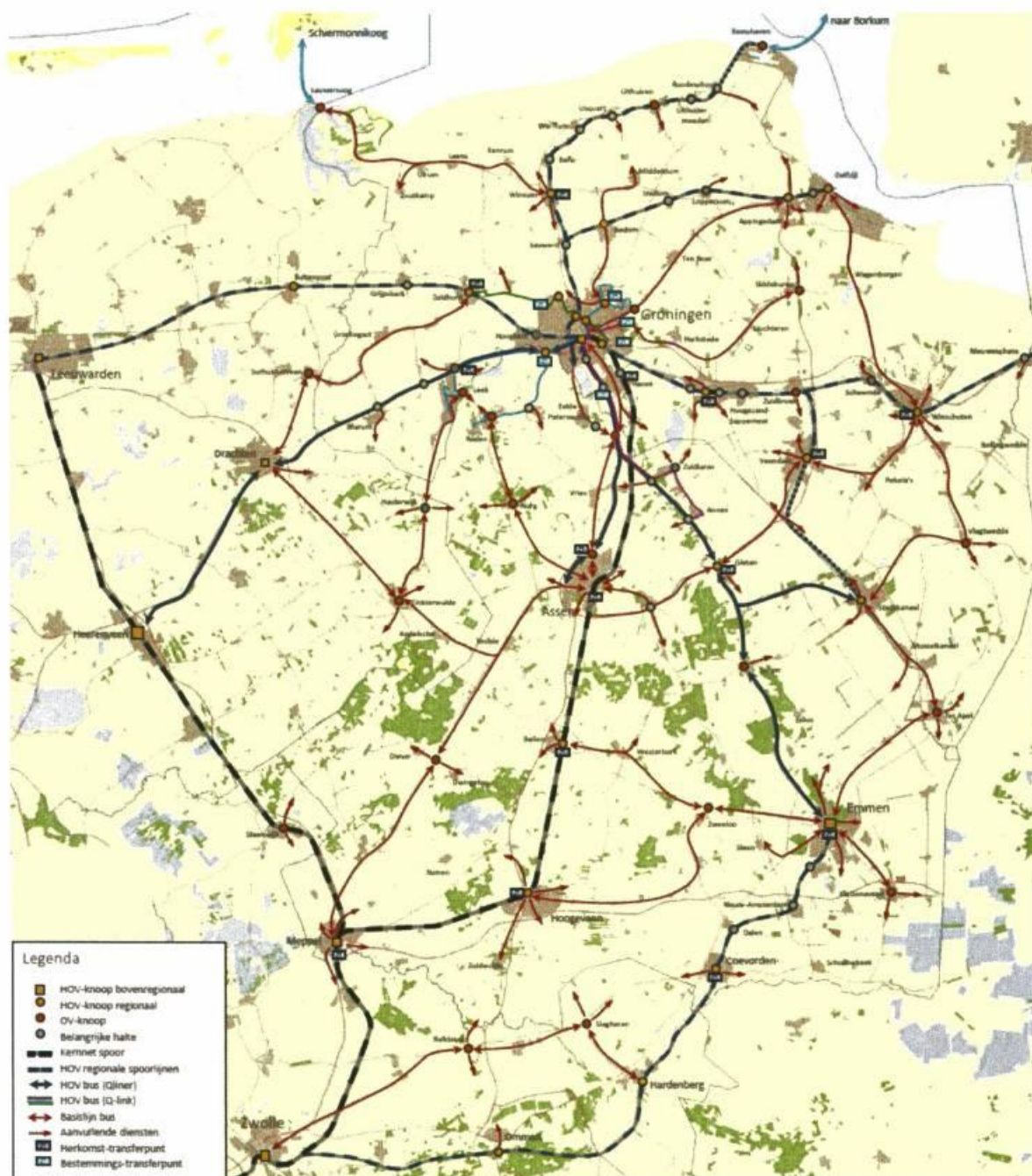
Qliner, Q-link en trein

Overzichtskaart 2015



Netwerkvisie 2020 OV Groningen en Drenthe

Trein, Oliner, Q-link, basislijnen en aanvullende diensten



Verste dec 2014

2 Programmabegroting

2.1 Programmadoel en indicatoren voor doelrealisatie

Het enige programma van de begroting is Collectief personenvervoer. Dit programma omvat alle interne en externe producten die in de volgende hoofdstukken aan de orde komen.

Het doel van het programma Collectief personenvervoer valt samen met het doel van de gemeenschappelijke regeling OV-bureau Groningen Drenthe. Dit doel is:

het realiseren, in stand houden en verbeteren van openbaar vervoer.

Indicatoren voor de realisatie van dit doel zijn:

- reizigersgroei (kilometers);
- klanttevredenheid;
- gebiedsdekkend basisnet.
- (nieuw) de kostendekkendheid van het openbaar (bus)vervoer

Voor 2016 en volgende jaren hebben wij voor de indicatoren reizigersgroei en klanttevredenheid de volgende streefwaarden vastgesteld. Daarbij zijn tevens de gerealiseerde waarden van de afgelopen jaren weergegeven.

Onder reizigersgroei verstaan we in dit verband de procentuele groei van de aantallen reizigerskilometers. Wij hebben bij de vermelde percentages rekening gehouden met het feit dat het

voorzieningsniveau in 2015 deels efficiënter wordt maar dat vanaf 2014 een extra kwaliteitsimpuls in de vorm van de materieelvernieuwing zich zal vertalen in extra reizigerskilometers. De aangenomen reizigerskilometergroei bedraagt voor 2016 1%.

Reizigerskilometergroei	2013	2014	2015	2016
gemiddelde concessies	-1%	0%	1%	1%

Bij de klanttevredenheid gaat het om de rapportcijfers, zoals die blijken uit het jaarlijkse, landelijke klanttevredenheidsonderzoek. Reizigersgroei en klanttevredenheid zijn het resultaat van een complex samenspel van vervoerders, reizigers, bestuurlijke partners en OV-bureau. Milieuaspecten en financiële middelen zijn daarbij randvoorwaardelijk. Over 2014 hebben wij als OV- autoriteit in de landelijke Klantenbarometer een 7,6 gescoord, een landelijk gedeelte 2^e plaats. Wij handhaven de streefwaarden voor de klanttevredenheid op een gemiddeld rapportcijfer 7,5. Voor de klanttevredenheid over Qlink, Qliner, en HOV streven wij een waarde van 7,7 na. Over de wijze waarop wij hieraan invulling willen geven wordt in de navolgende hoofdstukken nader ingegaan.

Klanttevredenheid	realisatie						streefwaarde		
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
gemiddelde concessies	7,4	7,4	7,6	7,5	7,5	7,4	7,6	7,5	7,5

Een gebiedsdekkend basisnet is in Groningen en Drenthe aanwezig, dat zal in 2016 ook het geval zijn.

De kostendekkendheid van het (bus)OV was in 2014 46,4%. Deze ligt op basis van de begroting 2015 op 47,3% (47,3% van de uitgaven aan OV wordt 'verdiend' uit reizigersinkomsten). Als doel is gekozen om de kostendekkendheid vanaf 2015 tot in elk geval 2020 jaarlijks gemiddeld met 1%-punt te laten stijgen.

Hieruit kan als tussendoel voor 2016 een kostendekkingsgraad van 48,3% worden afgeleid.

2.2 Programmabegroting bij ongewijzigd beleid

Bij *ongewijzigd beleid* ontstaat het volgende beeld van de begroting 2016.

Product	Lasten
Klant-reiziger	999.000
Ontwikkeling	477.000
Beheer	108.391.000
Informatie en analyse	152.000
Special projects	375.000
Bedrijfsvoering	2.178.000
Financiering	0
Totaal lasten	112.572.000

Product	Baten
Ontwikkeling	0
Beheer	51.879.000
Special projects	375.000
Bedrijfsvoering	782.000
Financiering	59.998.000
Totaal baten	113.034.000

Totaal baten - lasten	462.000
------------------------------	----------------

Toelichting baten en lasten:

Bij ongewijzigd beleid ontstaat een voordelig saldo van € 462.000.

2.3 Begrotingsmutaties en opbouw weerstandvermogen

In de vorige paragraaf is aangegeven dat er bij ongewijzigd beleid een voordelig saldo ontstaat van € 462.000. Als gevolg van de voorgenomen verplaatsing van de busremise naar de Peizerweg te Groningen verwachten wij een exploitatievoordeel van € 500.000.

Wij stellen voor het budget voor marketing en communicatie met € 200.000 te verhogen. In ons streven naar meer reizigers, willen we deze extra middelen onder meer voor evenementenvervoer op groeilijnen zodanig inzetten (en met promotie omlijsten) dat nieuwe reizigers een positieve buservaring krijgen. Verder willen we helderder kaartmateriaal beschikbaar stellen aan reizigers en inwoners.

In 2016 ontwikkelt het weerstandsvermogen zich voorspoedig. De weerstandscapaciteit bedraagt volgens deze begroting eind 2016 ruim € 6,6 miljoen, ruim meer dan de beoogde minimale omvang per einde 2016 van € 2,5 miljoen. Echter, het financieel perspectief verslechtert vanaf 2017 snel, als gevolg waarvan de opgebouwde extra buffer in 2018 bij ongewijzigde omstandigheden al weer verdwenen zal zijn, zie ook onderdeel 3.9, Stand en verloop weerstandscapaciteit.

2.4 Programmabegroting na verwerking voorstellen en dekking

Na verwerking van de in de vorige paragraaf beschreven mutaties in de programmabegroting 2016 ontstaat het volgende beeld, waarbij sprake is van begrotingsevenwicht.

Product	Lasten
Klant-reiziger	1.199.000
Ontwikkeling	477.000
Beheer	107.891.000
Informatie en analyse	152.000
Special projects	375.000
Bedrijfsvoering	2.178.000
Financiering	0
Totaal lasten	112.272.000

Product	Baten
Ontwikkeling	0
Beheer	51.879.000
Special projects	375.000
Bedrijfsvoering	782.000
Financiering	59.998.000
Totaal baten	113.034.000

Totaal baten - lasten	762.000
------------------------------	----------------

2.5 Programmabegroting in meerjarenperspectief

In meerjarenperspectief ontstaat het volgende beeld, waarbij voor 2014 de jaarrekeningcijfers zijn opgenomen en voor 2015 de begrotingscijfers en de prognosecijfers van maart 2015. Voor 2016 is de

programmabegroting vermeld na verwerking van de mutaties. Het meerjarenperspectief bevat bedragen op het begrote prijspeil van het desbetreffende jaar.¹

¹ In de kolommen raming staan de meerjarenramingen, gebaseerd op de begrotingsuitgangspunten, zie pagina 7. Verder is in deze begroting geen rekening gehouden met de effecten voortvloeiend uit de 2^e verlenging van de GD concessie, aangezien deze nog niet volledig zeker is in verband met de door FMN tegen deze verlenging aangespannen rechtszaak.

Lasten	Begroting 2014	Realisatie 2014	Begroting 2015	Prognose 2015 (maart 2015)	Begroting 2016	Raming 2017	Raming 2018	Raming 2019
Klant reiziger	998.000	768.421	1.008.000	989.000	1.199.000	1.211.000	1.223.000	1.235.000
Ontwikkeling	467.000	289.967	472.000	472.000	477.000	482.000	487.000	492.000
Beheer	107.999.000	106.929.361	109.491.000	104.998.000	107.892.000	111.104.000	114.426.000	117.846.000
Informatie en analyse	149.000	140.836	151.000	151.000	152.000	154.000	155.000	157.000
Special projects	363.000	396.700	358.000	358.000	375.000	375.000	375.000	375.000
Bedrijfsvoering	2.083.000	2.059.854	2.144.000	2.158.000	2.178.000	2.200.000	2.222.000	2.243.000
Financiering	1.231.000	40.917	14.000	2.711.000	762.000	-1.256.000	-5.648.000	-7.710.000
Totaal lasten	113.290.000	110.626.056	113.638.000	111.837.000	113.035.000	114.270.000	113.240.000	114.638.000

Baten	Begroting 2014	Realisatie 2014	Begroting 2015	Prognose 2015 (maart 2015)	Begroting 2016	Raming 2017	Raming 2018	Raming 2019
Beheer	53.786.000	49.294.927	52.406.000	50.499.000	51.880.000	53.115.000	54.485.000	55.883.000
Special projects	363.000	374.109	358.000	358.000	375.000	375.000	375.000	375.000
Bedrijfsvoering	945.000	860.008	782.000	782.000	782.000	782.000	782.000	782.000
Financiering	58.196.000	60.190.378	60.092.000	60.198.000	59.998.000	59.998.000	57.598.000	57.598.000
Totaal baten	113.290.000	110.719.422	113.638.000	111.837.000	113.035.000	114.270.000	113.240.000	114.638.000

Toelichting baten en lasten:

Voor het jaar 2015 zien we dat in de prognoses, evenals in 2014, zowel baten als lasten achterblijven bij de begroting. Hoofdoorzaak hiervoor is de lagere indices.

In 2016 is sprake van een positief verwacht exploitatiesaldo. Dit wordt onder meer veroorzaakt door een ombuigingspakket van ruim € 1 miljoen, waartoe in 2014 reeds is besloten. Verder speelt hierbij de verplaatsing van de busremise naar de Peizerweg te Groningen een rol, waardoor een positief effect op de exploitatie van € 0,5 miljoen ontstaat.

Als we verder vooruitkijken naar de jaren 2017 tot en met 2019 dan is sprake van jaarlijks snel oplopende tekorten. Vanaf 2017 is dit vooral het gevolg van het indexeringsgat tussen de geraamde inkomsten uit het provinciefonds (index 0%) en de geraamde lasten concessies (index 3%). Vanaf 2018 vervallen de

incidentele bijdragen van de provincies Groningen en Drenthe aan het OV-bureau voor het HOV buspakket over de jaren 2014 tot en met 2017 van € 2,4 miljoen per jaar. In 2017 kan het dan ontstane tekort bij gelijk blijvende omstandigheden worden gedekt met de weerstandscapaciteit. Vanaf 2018 kan dat nog gedeeltelijk, maar van 2019 is dat niet meer mogelijk en zijn aanvullende dekkingsmaatregelen noodzakelijk.

Deze dekkingsmaatregelen zijn reeds gevonden in de vorm van de voordelen die voortvloeien uit de tweede verlenging van de GD concessie. Deze voordelen zijn echter voorzichtigheidshalve in deze begroting niet verwerkt vanwege het tegen deze verlenging ingebrachte bezwaar door FMN. Als dit bezwaar als gevolg van een rechterlijke uitspraak leidt tot vernietiging van genoemd verlengingsbesluit vervallen uiteraard deze voordelen en zal de dekkingsopgave anders moeten worden ingevuld.

Aan het hiervoor weergegeven financiële perspectief kleven onzekerheden. Vooral door de onzekerheid over de hoogte van de indexeringen zijn de onzekerheden en risico's onverminderd groot. Wij hebben dit risico inzichtelijk gemaakt door het meerjarenperspectief bedragen in het geraamde prijspeil van het desbetreffende jaar.



3 Productenraming

3.1 Productenraming: klant-reiziger

Klant-reiziger omvat:

- marketing, communicatie en sales
- tarieven en vervoerbewijzen
- reizigersinspraak
- consumentenplatform

Meerjarendoelstellingen

Marketing, communicatie en sales

Het door middel van marketing- en communicatieactiviteiten bijdragen aan het realiseren van de volgende doelstellingen van het OV-bureau:

- 1% reizigerskilometers groei per jaar ten opzichte van realisatie van het voorgaande jaar;
- het klanttevredenscijfer uit de KpVV Klantenbarometer is 7,5 (of hoger);
- gebiedsdekking tussen 07.00 en 24.00 uur;
- de gemiddelde kostendekkingsgraad groeit jaarlijks ten opzichte van 2014 tot 2020 gemiddeld met 1%punt.

Wij realiseren deze doelstellingen door in dialoog te zijn met reizigers en de wensen en behoeftes in kaart te brengen. Het Digitaal Reizigerspanel, de resultaten van marketingonderzoek, de Consumentenplatforms, de gegevens uit de Klantenbarometer KpVV, de klachtenoverzichten en informatie uit sociale media via de webcare van de vervoerders zijn daarvoor de belangrijkste bronnen. Naast contact met reizigers zijn we ook in gesprek met bedrijven en instellingen die dagelijks grote aantallen bezoekers of werknemers hebben en "distributiepunten", zoals winkels die een oplaadapparaat voor de OV-chipkaart hebben of bedrijven die voorverkooppunt van de Dal-Dagkaart zijn.

- *reizigersgroei 1% ten opzichte van realisatie 2013 (na trendbreuk)*

Het behoud van reizigers en het werven van nieuwe reizigers leidt tot gestage toename van reizigers. We concentreren ons op:

- de forens; woon- werkverkeer met HOV van en naar bedrijven, organisaties en instellingen;
- studenten en scholieren; onderwijsinstellingen streven naar

spitsmijding en efficiënte spreiding van aanbod reizigers (waardoor ook meer reiscomfort ontstaat op drukke tijden);

- bezoekers van grote instellingen (o.a. ziekenhuizen) en bedrijven, evenementen en binnensteden (winkelgebieden); daarbij o.a. stimuleren van reizen in daluren.
- *klanttevredenscijfer uit de KpVV Klantenbarometer is 7,7 (of hoger) voor HOV en 7,5 (of hoger) voor regulier vervoer*
We stellen de reiziger centraal. We luisteren goed naar reizigers en gaan met hen in dialoog en zorgen ervoor dat de wensen van reizigers zwaar wegen in de keuzes die we maken.
Indien onze keuzes negatieve gevolgen hebben voor groepen reizigers zullen we de keuzes beargumenteerd toelichten om het begrip te vergroten en reizigers vast te houden.
We communiceren over nieuwe en/of sterke producten, zoals de Dal-Dagkaart en buslijnen met een hoge frequentie. In de communicatie bevestigen we de (positieve) keuze van de reiziger. Door reizigers tijdig te informeren over wijzigingen in de dienstregeling, tarieven en verkooppunten faciliteren we de reiziger zo optimaal mogelijk bij zijn keuze voor ons product.
- *de gemiddelde kostendekkingsgraad groeit jaarlijks ten opzichte van 2014 tot 2020 gemiddeld met 1%punt*

Ons tarievenbeleid is helder en toegankelijk. Wij ontwikkelen, verbeteren en passen het tarievenstelsel zodanig aan dat voor de reiziger een overzichtelijk, gemakkelijk en acceptabel tariefsysteem bestaat, dat goed te begrijpen en voldoende verkrijgbaar is, tegen acceptabele voorwaarden en dat recht doet aan de verschillende gebruikers van het openbaar vervoer, van studenten die veel via (mobiel) internet willen regelen tot incidentele reizigers die

een kaartje bij de chauffeur kopen. Het streven is samen met regionale bus- en treinvervoerders te komen tot een integraal tariefsysteem waarbij tariefproposities bijdragen aan spreiding van reizigers over spits en dal. We helpen reizigers om juiste keuzes te maken in reis en kaartsoort en te verwijzen naar een geschikt verkooppunt.

Onze pijlers in het klantbeleid zijn:

- *in gesprek* zijn met reizigers: wat zijn wensen en behoeftes;

- aanzetten tot *probeer- en meergebruik* op 'sterke lijnen';
- reizigers en niet-reizigers het openbaar vervoer laten ervaren als *dichtbij en relevant*;
- De website van Qbuzz is *dé reizigerssite* (voor Groningen en Drenthe);
- *samenwerken* met andere partijen: vervoerders, gemeenten, zakelijke markt en bestemmingen;
- functionele en frequente communicatie gericht op *kennis* en onderhoud *imago*.

Doelen 2016

Marketing, communicatie en sales

- Met een gebiedsgerichte aanpak van bedrijven forenzen verleiden gebruik te maken van het openbaar vervoer voor woon-werkverkeer. Dit mede als aanloop naar de aanpak van de Zuidelijke Ringweg Groningen en stations Groningen en Assen.
- Promotie van het OV (daar waar vervoerpotentie is) en HOV in het bijzonder.
- Stimuleren van de verkoop van Dal-Dagkaarten en kortingsproduct 40/4.

Om de doelen te realiseren zetten we in 2016 in op:

- gerichte campagnes op sterke en nieuwe producten (P+R, Q-link, Qliner, 'sterke lijnen');
- voortzetten aanpak zakelijke markt: maatwerk advies en uitproberen gericht op zowel individuen als werkgevers;
- promotie Dal-Dagkaart en kortingsproduct 40/4 en toename (sociaal-recreatief) gebruik in de daluren;
- informeren (bestaande) reizigers m.b.t. dienstregeling 2016 en 2017;
- publiceren van een OV-krant 2017 voor Groningen en Drenthe (en bij voorkeur Fryslân);
- aandacht voor de (vaste) klant en daarmee het vasthouden van de klant;
- continueren interactie/dialog/meedoen in social media;
- evenementenvervoer bij groeilijnen zodanig inzetten (en met promotie omlijsten) dat nieuwe reizigers een positieve bus ervaring krijgen;
- helderder kaartmateriaal beschikbaar stellen aan reizigers en inwoners.

Tarieven en vervoerbewijzen

We streven naar tarieven die in verhouding staan tot de kosten voor alternatieve vormen van vervoer, de marketingdoelstellingen ondersteunen en een goede beschikbaarheid van vervoerbewijzen door:

- laagdrempelig tariefsysteem: bij voorkeur reizen met OV chipkaart, wagenverkoop als oplossing voor de incidentele reiziger c.q. de reiziger die niet over saldo beschikt. Voor dit gemak zal een toeslag betaald worden in de vorm van een tarief dat hoger ligt dan het saldotarief met de OV chipkaart. LTK producten volgen de landelijke tarievenindex.
- om nog betere reisdata te verkrijgen én zwartrijden te beperken zullen de P+R abonnementen verchipt gaan worden en komt het €6 P+R kaartje te vervallen. Dit laatste zal ondersteund worden met een promotieactie ter stimulering van het gebruik van het product 40/4.
- het beter benutten van de capaciteit zal verder gestimuleerd worden door het belonen van reismomenten of loyaliteit. 40/4 en Zomerbroezz'n zijn hier een voorbeeld van, maar we zullen tevens blijven streven naar omzetting van leeftijd korting (65+ en kinderen) naar korting voor reismoment of volume. Hierbij zullen we landelijke initiatieven volgen, zoals reisbundels.
- verdere tariefintegratie met spoor en omliggende concessies wordt bevorderd waar het kan.
- abonnementen zullen via de webshop automatisch verlengd worden zodat de reiziger niet iedere maand een bestelling hoeft te doen. De reiziger kan deze optie naar eigen keuze aan- en uitzetten.
- mogelijkheden om aan te sluiten bij bestaande loyaliteitsprogramma's en alternatieve betaalmethoden worden onderzocht en bij geschiktheid geïntroduceerd in 2016.

- de buurtbuspilot Hoogezand (Eurokaartje=retourtje) kan bij wetslagen ook voor andere vrijwilligersprojecten worden toegepast.

Voor 2016 is gekozen voor rust op het tarievenvlak. Voor de landelijke producten zal de landelijke index gevolgd worden, die later in 2015 bekend gaat worden.

Reizigersinspraak

Signalen, afkomstig uit het Digitaal Reizigerspanel, marketingonderzoek, klachten en suggesties via vervoerders, Consumentenplatforms en landelijke OV Klantenbarometer (KpVV) vertalen naar acties voor marketing en communicatie en andere clusters binnen het OV-bureau, vanuit het perspectief van klantbeleving en klanttevredenheid.

Consumentenplatform

Het OV-bureau zorgt ervoor dat Consumentenplatforms tijdig worden betrokken bij advisering en neemt deel als contactpersoon bij de bijeenkomsten van de platforms. Het OV-bureau zal de Consumentenplatforms ondersteuning bieden voor doorgaande professionalisering. Ook in 2016 zal worden gewerkt met thematische werkgroepjes als voorbereiding op grotere thema's. Signalen over klant(on)tevredenheid worden meegenomen in de vaststelling van het beleid van het OV-bureau.

Klant - reiziger	Begroting 2015	Prognose 2015 (maart 2015)	Begroting 2016	Raming 2017	Raming 2018	Raming 2019
Lasten						
Marketing en communicatie	942.000	942.000	951.000	961.000	970.000	980.000
Marketing en communicatie extra maatregelen	0	0	200.000	202.000	204.000	206.000
Klant - reiziger overig	66.000	47.000	48.000	48.000	49.000	49.000
Totaal lasten	1.008.000	989.000	1.199.000	1.211.000	1.223.000	1.235.000
Baten						
Klant - reiziger	0	0	0	0	0	0
Totaal baten	0	0	0	0	0	0
Saldo	-1.008.000	-989.000	-1.199.000	-1.211.000	-1.223.000	-1.235.000

Toelichting baten en lasten:

In deze begroting is voorgesteld het budget voor marketing en communicatie te verhogen met € 200.000, zie onderdeel 2.3.

Onder de post Klant – reiziger overig zijn de kosten voor de Consumentenplatforms begrepen. In 2016 -

2017 wordt aanspraak gemaakt op de subsidies van Beter Benutten I en II. Toegekende subsidies worden ingezet op gedragsverandering in het reizen en dragen bij aan de doelstellingen van Groningen Bereikbaar. Deze subsidies zijn niet begrepen in de hierboven vermelde bedragen.

3.2 Productenraming: ontwikkeling

Ontwikkeling omvat:

- ontwikkeling OV lange termijn
- ontwerp dienstregeling en OV-product
- ontwikkeling OV-infrastructuur knooppunten en haltebeleid
- reizigersinformatie

Meerjarendoelstellingen

Het door middel van het ontwikkelen van OV-producten bijdragen aan het realiseren van de volgende doelstellingen van het OV-bureau:

- 1% reizigerskilometers groei per jaar ten opzichte van realisatie van het voorgaande jaar;
- het klanttevredenheidscijfer uit de KpVV Klantenbarometer is 7,5 (of hoger);
- gebiedsdekking tussen 07.00 en 24.00 uur;

- de gemiddelde kostendekkingsgraad groeit jaarlijks ten opzichte van 2014 tot 2020 gemiddeld met 1%punt.

Strategie

Het OV-bureau draagt bij aan en stuurt samenhangend openbaar vervoerbeleid in de provincies Groningen en Drenthe. Dit beleid is gericht op verbetering van de bereikbaarheid van de steden en ontsluiting van het platteland. Het OV-beleid sluit aan op ontwikkelingen m.b.t. ruimtelijke ordening, zoals bijvoorbeeld nieuwe woonwijken, op het verkeer- en vervoerbeleid, zoals aanleg transferia en haltes, en komt tegemoet aan klantwensen als goede dynamische reisinformatie, toegankelijke haltes en veilige bussen en milieueisen bijvoorbeeld op het gebied van uitstoot fijnstof en roet en duurzaamheid.

Ontwerp dienstregeling en OV-product

Op basis van het openbaar vervoer beleid in Groningen en Drenthe werkt het OV-bureau aan het verder ontwikkelen en verbeteren van de openbaar vervoerdiensten en dienstregeling. Dit gebeurt in overleg met de diverse relevante partijen, als reizigers(organisaties), gemeenten en andere overheden en de vervoerders in het gebied. Hierbij is aandacht voor een goede aansluiting op het nationaal en regionaal spoor. Door goede aansluitingen van het hoogwaardig en verbindend net, het basisnet en het aanvullende vervoersysteem is voor OV-reizigers een verplaatsing in Groningen en Drenthe aantrekkelijk, voor alle doelgroepen, onder acceptabele condities. Hoogwaardig openbaar vervoer biedt ongehinderd een met de auto concurrerende reistijd vanaf de herkomst of vanaf transferlocaties in de reisketen (transferia, P+R). Een gebiedsdekkend basisnet

verbindt en ontsluit grofmazig grotere dorpen en steden. Kleinschalig (openbaar) vervoer sluit aan op het regulier openbaar vervoer op belangrijke haltes en knooppunten, zodanig dat zo efficiënt en zo effectief mogelijk wordt omgegaan met alle vervoersmogelijkheden die er zijn, in samenwerking met gemeenten (WMO, leerlingenvervoer), bedrijven, scholen, ziekenhuizen, etc., diverse vervoerders, vrijwilligers en anderen. Als resultaat hiervan kan zoveel mogelijk (maatwerk)vervoer tegen acceptabele kosten worden aangeboden.

Ontwikkeling OV-infrastructuur knooppunten en haltebeleid

Om de kwaliteit (snelheid en betrouwbaarheid) van openbaar vervoer te verbeteren en de exploitatie te optimaliseren werkt het OV-bureau samen met wegbeheerders aan voor reizigers optimale OV-infrastructuur. Hierbij is het doel een fysiek ongehinderde reis, kwalitatief hoogwaardige op- en overstappunten en een ongehinderd doorstromende (OV-) infrastructuur.

Reizigersinformatie

Het ontwikkelen van moderne vormen van reizigersinformatie, zoals (toegankelijke) statische reizigersinformatie, dynamische halte-informatie, informatie over verbindingen via mobiele telefoon, pda en (mobiel)internet, maar ook reizigersinformatie bij (snel)wegen teneinde reizigers de keuze te bieden tussen het (verder)gaan met de auto of comfortabel (over)stappen op de bus om zodoende sneller, betrouwbaarder de bestemming te bereiken.

Doelen 2016

Ontwikkeling OV lange termijn

Optimale randvoorwaarden (helpen) creëren voor goed en efficiënt OV systeem met een hoog gebruik en tevreden reizigers.

- Verbinding leggen tussen investeringen in infrastructuur en exploitatie OV (versnelling en betrouwbaarheid OV) (Stationsweg Groningen, tunnel stationsgebied Groningen, busstation Groningen zuidzijde).
- Bijdrage aan structuurvisies (o.a. POP Groningen, omgevingsvisie Drenthe).
- Bijdrage aan (strategische) afstemming grote projecten, zoals Zuidelijke Ringweg, Florijnas Assen en Atalanta Emmen.
- Bijdragen aan het formuleren en vastleggen van de aanbestedingsopzet: o.a. wagenpark vervoerders en strategische infrastructuur, invulling verschillende vormen van vervoer.
- Zo groot mogelijke duurzaamheid binnen de beschikbare middelen.

Ontwerp dienstregeling en OV-product

- Klanten vasthouden en nieuwe klanten trekken en ondertussen de verhouding tussen kosten en opbrengsten verbeteren (de gemiddelde kostendeckingsgraad groeit jaarlijks ten opzichte van 2014 tot 2020 gemiddeld met 1%punt.)
- Ontwikkeling van de dienstregeling 2016 passend binnen de financiële kaders en gericht op verdergaande netwerkintegratie met trein. Voor de dienstregeling 2016 wordt uitgegaan van een invoering van een maatregelenpakket dat leidt tot een verlaging van de kosten met € 1,0 miljoen op jaarbasis.
- Uitbouwen verdiemers OV bovenkant lijnennet:
 - focus op versnellen bestaande lijnennet, met realistische rijtijden;
 - inzet op eenvoud en bundeling lijnen;
 - optimaliseren Qliners, Qlink en zware basislijnen in streek en stad, inclusief juiste materieelinzet;
 - Invoeren van de 2^e fase HOV-visie Groningen door Q-link 1 te laten rijden tussen Zuidhorn – Zernike – UMCG en Station Europapark en Q-link 5 te laten rijden van Annen via P+R Haren - Grote Markt – UMCG naar P+R Meerstad
- Slim herontwerp OV onderkant lijnennet met vervoerders om de kostendeckingsgraad van slecht renderende lijnen te verbeteren:
 - klein waar kan, groot waar moet;
 - vraagafhankelijk waar kan, vast waar moet;
 - slecht renderende lijnen met beperkt gebruik beperken van het voorzieningenniveau.
- Afstemmen OV-producten met Groningen Bereikbaar, Taskforce Mobiliteitsmanagement, Ring Zuid en daarnaast voor en tijdens de werkzaamheden aan de Zuidelijke Ringweg P+R-producten ontwikkelen.
- Stremmingen en omleidingen klantvriendelijk oplossen (Florijnas Assen, Hondsrugweg Emmen en werkzaamheden Ring Zuid Groningen). Uitgangspunt is handhaven huidige rijtijden.

Ontwikkeling OV-infrastructuur knooppunten en haltebeleid

Voor reizigers optimale OV-infra (laten) realiseren.

- Intensieve samenwerking met gemeenten en andere wegbeheerders, gericht op verbetering van OV-infrastructuur.
- Optimaliseren van bestaande voorzieningen/infra op knooppunten op het gebied van bijv. fietsenstallingen, reizigersinformatie.
- Het verder vervoerder onafhankelijk maken van strategische OV-infrastructuur.

Reizigersinformatie

Iedereen weet altijd en overal of, waar en wanneer openbaar vervoer voor hem of haar beschikbaar is.

- Het geven van aansluitinformatie in de keten (bus-bus, bus-trein) voor reizigers in de bus via o.a. TFT-schermen in de bus.
- Dynamische informatie (DRIS) beschikbaar stellen via Nationale Databank OV (NDOV) en verbeteren.
- Halte-informatie (toegankelijkheid e.d.) digitaal beschikbaar maken en koppelen aan (actueel) reisadvies (i.s.m. Ministerie).

Ontwikkeling	Begroting 2015	Prognose 2015 (maart 2015)	Begroting 2016	Raming 2017	Raming 2018	Raming 2019
Lasten						
Ontwikkelbudget	152.000	152.000	153.000	155.000	156.000	158.000
Reizigersinformatie en haltebeleid	320.000	320.000	324.000	327.000	331.000	334.000
Totaal lasten	472.000	472.000	477.000	482.000	487.000	492.000
Baten						
Ontwikkeling	0	0	0	0	0	0
Totaal baten	0	0	0	0	0	0
Saldo	-472.000	-472.000	-477.000	-482.000	-487.000	-492.000

3.3 Productenraming: beheer

Beheer omvat:

- voorbereiding aanbestedingen
- beheer concessies
- beheer betaalsystemen
- beheer sociale veiligheid
- beheer reizigersinformatie
- beheer financiën dienstregeling en dienstregelingprocessen

Meerjarendoelstellingen

Het door middel van het beheren van OV-producten bijdragen aan het realiseren van de volgende doelstellingen van het OV-bureau:

- 1% reizigerskilometers groei per jaar ten opzichte van realisatie van het voorgaande jaar;
- het klanttevredenheidscijfer uit de KpVV Klantenbarometer is 7,5 (of hoger);
- gebiedsdekking tussen 07.00 en 24.00 uur;
- de gemiddelde kostendekkingsgraad groeit jaarlijks ten opzichte van 2014 tot 2020 gemiddeld met 1%punt.

Beheer

De belangrijkste bijdrage van Beheer aan het bereiken van de doelen ligt op het zorgdragen voor nakoming van de afspraken zoals opgenomen in de concessies en/of overeenkomsten waarmee we voortdurend de gewenste kwaliteit van de dienstverlening op peil houden.

Daarbij moet worden bedacht dat gemaakte afspraken door allerlei nieuwe ontwikkelingen kunnen worden ingehaald. Het is dan zaak om op constructieve wijze de afspraken aan te passen c.q. te verbeteren zodat binnen de financiële en juridische kaders voor alle partijen een win-winsituatie ontstaat. Op deze wijze wordt ook een goede relatie met de opdrachtnemers ontwikkeld en onderhouden. Bij ontwikkeltrajecten wordt vanuit beheerperspectief inbreng worden geleverd om de op te leveren producten uiteindelijk beheerbaar te maken en te houden. Naast het beheer op inhoud van de afspraken vindt financieel beheer plaats waarbij het uitgangspunt is dat het OV-bureau alleen betaald voor diensten die daadwerkelijk zijn geleverd en (door)ontwikkeling van de dienstregeling altijd binnen het beschikbare budget dient plaats te vinden. Dit alles vanuit het oogpunt om een kwalitatief hoogwaardig product te leveren aan de reiziger en daarmee een bijdrage te leveren aan een hogere klanttevredenheid en een groeiende kostendekking.

Doelen 2016

Voorbereiding aanbestedingen

De voorbereiding voor de aanbestedingen voor de nieuwe concessieperiode (GD/HOV-concessie) is in 2013 van start gegaan en heeft begin 2014 geleid tot een vastgestelde Nota van Uitgangspunten (NvU). In 2014 is eveneens gestart met de uitwerking van de NvU in een Programma van Eisen (PvE) die voor de zomer van 2015 moet worden vrij gegeven voor de inspraak.

In december 2014 is besloten om de GD concessie met twee jaar te verlengen tot eind 2019. Daarmee zou ook de planning voor de aanbesteding gaan verschuiven naar een later moment. De Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) heeft echter een bezwaar ingediend tegen het verlengingsbesluit en een voorlopige voorziening aangevraagd. De planning voor de aanbesteding zal worden aangehouden tot het moment dat de rechter een uitspraak heeft gedaan m.b.t. de voorlopige voorziening. Afhankelijk van de uitspraak van de rechter zal vervolgens worden bepaald om al dan niet de aanbesteding op korte termijn voort te zetten. Mocht dat wel het geval zijn dan zal dit voor 2016 betekenen:

- het vaststellen van het bestek en het definitieve Programma van Eisen uiterlijk januari 2016 en publicatie van de aanbestedingstukken op Tendered;

- indienen van de offertes door potentiële inschrijvers in mei 2016;
- beoordeling van de offertes in juni 2016 en voorbereiding van de besluitvorming;
- gunning van GD concessie vlak voor de zomer van 2016;
- het najaar van 2016 kan worden gebruikt voor uitloop van de planning en eventuele juridische procedures.

Beheer concessies

- Door structureel, systematisch en proactief de uitvoeringskwaliteit te monitoren en de resultaten daarvan te beheren wordt een bijdrage geleverd aan de realisatie van een klanttevredenheid van minimaal een 7,5.
- Opstellen en uitvoeren van het jaarlijks kwaliteitsplan en de beheeragenda (kwaliteitsbehoud) waarin ten minste de volgende onderwerpen zijn opgenomen:
 - onzekerheidsreductie bij reizigers, in het bijzonder te vroeg vertrekken en aansluitgarantie;
 - houding en gedrag van chauffeurs, waaronder specifiek de dienstverlening van de chauffeurs m.b.t. de toegankelijkheid van het OV;
 - uitvoeringskwaliteit en informatie rond de dienstregelingovergang;
 - eenduidige en actuele informatie tijdens de reis voor de reiziger.
- Beheer kleinschalige concessies:
 - stevige bewaking van de uitvoeringskwaliteit in het een na laatste jaar van de concessie;
 - ontwikkelingen binnen kleinschalig vervoer beheersbaar houden (ontwikkeling vrijwilligersvervoer e.d.).
- Beheer van versterkingsinzet zowel budgettechnisch als op kwaliteit (GD/HOV/KLOV).

Beheer betaalsystemen

OV-chipkaartsysteem

- Het huidige OV-chipkaartsysteem is stabiel en laat sinds 2013 geen grote onregelmatigheden meer zien. Doel is het bewaken van de stabiliteit van het systeem. Het OV-bureau heeft hiertoe overigens geen directe beïnvloedingsmogelijkheden en zal bij geconstateerde onregelmatigheden dit via de vervoerder(s) moeten organiseren.
- Daar waar nog (kleine) onregelmatigheden voorkomen zijn klantvriendelijke en effectieve processen noodzakelijk zodat reizigers zo weinig mogelijk hinder van deze onregelmatigheden ondervinden.
- De techniek van verschillende betaalsystemen ontwikkelt zich in een razend tempo. Doel is het volgen van de ontwikkelingen en waar mogelijk in overleg met vervoerder(s) pilots organiseren om nieuwe technieken als contactloos betalen en be-in / be-out te testen en daarmee voorbereid te zijn als de nieuwe betaalsystemen operationeel worden.

Distributie

- Het binnen de vastgestelde (financiële) kaders in stand houden en verder optimaliseren van het distributienetwerk.

Beheer sociale veiligheid

- Uitvoering geven aan het in 2014 geactualiseerde Sociaal Veiligheidsplan 2015 – 2020.
- Het behouden van het door reizigers gegeven rapportcijfer van 8,0 (was in 2014 8,0) voor gevoel van (sociale) veiligheid.
- Het percentage zwart- en grijsrijden behouden op max. 1% (effectieve controle op- en preventie van zwart- en grijsrijden.)

Beheer reizigersinformatie

DRIS

- Proactief beheer van de kwaliteit van de dynamische reizigersinformatie zodat onzekerheid over reistijden zo veel mogelijk gereduceerd kan worden bij reizigers. Zowel bij de halte als vlak voor vertrek via apps, websites en DRIS panelen.
- Beheer en verdere optimalisatie van het ketenbeheerssysteem opdat alle partijen (in opdracht van het OV-bureau) in de keten van dynamische reisinformatie hun contractafspraken naleven, incidenten snel en goed oplossen en hun aandeel leveren aan kwalitatief hoogwaardige reisinformatie.
- Uitwerking van het in 2015 geformuleerde beleid over de toekomstige invulling van de fysieke DRIS palen bij de haltes, in afstemming met provincies Groningen en Drenthe, gemeente Groningen en wegbeheerders.

NDOV

- Kwaliteit van de te leveren data dient in 2016 op het vereiste niveau te zijn. Conform bestek is dit 98% van de haltepassages.
- Monitoring van het landelijke NDOV-beheer en voorkomende werkzaamheden om de dynamische reisinformatie kwalitatief hoogwaardig te laten aansluiten bij de behoeften van de reizigers.

Beheer financiën dienstregeling en dienstregeling processen

- Financiële stabiliteit door:
 - financieel beheer dienstregeling 2016;
 - scherp zicht op meer- en minderwerk en daarbij behorende kosten;
 - het binnen vastgestelde financiële kaders realiseren van een kwalitatief hoogwaardige dienstregeling 2017 die maximaal tegemoet komt aan de vraag van de reiziger;
 - gedegen afrekening dienstregeling 2015.

Beheer	Begroting 2015	Prognose 2015 (maart 2015)	Begroting 2016	Raming 2017	Raming 2018	Raming 2019
Lasten						
Beheer algemeen en audits	196.000	196.000	246.000	158.000	158.000	158.000
Concessiemanagement GD	93.892.000	89.691.000	93.537.000	96.506.000	99.392.000	102.362.000
Concessiemanagement HOV	3.904.000	3.840.000	4.011.000	4.071.000	4.193.000	4.319.000
Concessiemanagement Q liner 315	495.000	417.000	429.000	442.000	455.000	469.000
Concessiemanagement KLOV	10.717.000	8.801.000	9.096.000	9.333.000	9.613.000	9.901.000
OV-chipkaart additionele kosten	1.426.000	1.434.000	1.440.000	1.454.000	1.469.000	1.484.000
Sociale veiligheid	661.000	618.000	667.000	674.000	680.000	687.000
Maatregelen dienstregeling 2015	-1.800.000	0	0	0	0	0
Maatregelen dienstregeling 2016	0	0	-1.034.000	-1.034.000	-1.034.000	-1.034.000
Verplaatsing busstalling naar Peizerweg	0	0	-500.000	-500.000	-500.000	-500.000
Totaal lasten	109.491.000	104.997.000	107.892.000	111.104.000	114.426.000	117.846.000
Baten						
Concessiemanagement GD	48.214.000	47.059.000	48.355.000	49.506.000	50.783.000	52.085.000
Concessiemanagement HOV	2.028.000	2.039.000	2.090.000	2.140.000	2.195.000	2.251.000
Concessiemanagement KLOV	1.839.000	1.210.000	1.238.000	1.267.000	1.300.000	1.334.000
Sociale veiligheid	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
Opbrengstmaatregelen 2015 GD concessie	300.000	167.000	172.000	177.000	182.000	188.000
Totaal baten	52.406.000	50.500.000	51.880.000	53.115.000	54.485.000	55.883.000
Saldo	-57.085.000	-54.497.000	-56.012.000	-57.989.000	-59.941.000	-61.963.000

Toelichting baten en lasten:

Het onderdeel 'Beheer algemeen en audits' is zoals reeds aangegeven in de begroting 2014 opgehoogd in verband met de extra kosten voor de aanbesteding van nieuwe concessies per december 2017.

De lasten concessies zijn gebaseerd op de dienstregeling 2015 en jaarlijks geïndexeerd voor de volgende jaren.

In de geprognostiseerde baten zijn gebaseerd op de prognoses van maart 2015.

Rekening gehouden is met het effect van de studentenkaart OV voor MBO scholieren vanaf 2017. Dit effect is vooralsnog ingeschat op per saldo

1 miljoen euro per jaar. De precieze effecten van deze maatregelen zijn nog niet volledig bekend.

De baten van sociale veiligheid betreffen de door de OV-stewards opgelegde boetes.

3.4 Productenraming: informatie en analyse

Informatie en analyse omvat:

- bronbeleid
- rapportages
- financiële informatievoorziening, advisering en ondersteuning
- coördinatie onderzoeken
- analyse en publicaties
- kwaliteitszorg en coördinatie klachtafhandeling

Meerjarendoelstellingen

Het door middel van bewaken van informatiestromen en –bronnen en het analyseren van data bijdragen aan het realiseren van de volgende doelstellingen van het OV-bureau:

- 1% reizigerskilometers groei per jaar ten opzichte van realisatie van het voorgaande jaar;
- het klanttevredenheidscijfer uit de KpVV Klantenbarometer is 7,5 (of hoger);
- gebiedsdekking tussen 07.00 en 24.00 uur;
- de gemiddelde kostendekkingsgraad groeit jaarlijks ten opzichte van 2014 tot 2020 gemiddeld met 1%punt.

Informatie en analyse voorziet de clusters klant-reiziger, ontwikkeling, beheer en financiën van data en analyseert data t.b.v. het ontwikkelen en beheren van beleidsproducten.

In landelijk verband wordt gewerkt aan het open stellen van vervoersdata via landelijke loketten. Naaste actuele dienstregelinginformatie zullen op termijn andere data aan worden toegevoegd zoals bijvoorbeeld aantal instappers, kilometers of haltevoorzieningen.

Doelen 2016

Bronbeleid

- Bewaken inkomende informatiestromen en –bronnen van OV-chipkaart, GOVI, UclTK etc.
- Benutten en waarborgen van kwaliteitsinformatiestromen m.b.v. data- en controleprotocollen.
- Benutten van extra informatiemogelijkheden van de OV-chipkaart.
- Ontwikkelen en benutten van nieuwe informatiebronnen m.b.t. factoren die van invloed zijn op de mobiliteit bijv. demografische gegevens, weersomstandigheden.

Rapportages

- Opstellen van rapportages ter ondersteuning van de uitvoering van het beleid, zoals managementrapportages.

Financiële informatievoorziening, advisering en ondersteuning

- Op basis van de beschikbare bronnen verstrekken van financiële informatie.
- Het verstrekken van adviezen t.b.v. de voorbereiding en de uitvoering van het beleid.
- Beheer van de subsidieverlening en vaststelling m.b.t. de concessies.
- Bieden van ondersteuning bij de beheeragenda's voor de concessies GD, HOV en KLOV.
- Managementrapportages voor gemeenten en vervoerders; verzamelen en analyseren van gegevens.
- Ondersteunen van de budgetbewaking m.b.t. de exploitatie.

Coördinatie onderzoeken

- Coördineren van onderzoeken die worden uitgevoerd t.b.v. beheer, ontwikkeling en marketing en communicatie.
- Beheren van het Digitaal Reizigers Panel.

Analyse en publicaties

- Het uitvoeren van analyses ten behoeve van beleid.
- Het verzorgen van publicaties zoals de Trendmonitor.

- Nader vormgeven van wijze waarop de achterliggende gegevens van de publicaties beschikbaar kunnen worden gesteld aan de samenleving, zoals gemeenten en andere belangstellenden.
- Beschikbaar stellen van (open) data, binnen de juridische en technische mogelijkheden, zoals OV-chipkaart data-analyse, OV-klantenbarometer, Trendmonitor en Analyse systeem stiptheid en ketenverplaatsing.

Kwaliteitszorg en coördinatie klachtenafhandeling

- Coördineren van de klachtenafhandeling, zowel intern (OV-bureau) als bij de vervoerders.
- Het verwerken van klachten tot stuurinformatie en (management)rapportages die zijn ingediend bij de vervoerders.

Informatie en analyse	Begroting 2015	Prognose 2015 (maart 2015)	Begroting 2016	Raming 2017	Raming 2018	Raming 2019
Lasten						
Informatie en analyse	151.000	151.000	152.000	154.000	155.000	157.000
Totaal lasten	151.000	151.000	152.000	154.000	155.000	157.000
Baten						
Informatie en analyse	0	0	0	0	0	0
Totaal baten	0	0	0	0	0	0
Saldo	-151.000	-151.000	-152.000	-154.000	-155.000	-157.000

3.5 Productenraming: special projects

Special projects omvat:

- **evenementen en nachtvervoer**

Meerjarendoelstellingen

Het door middel van het organiseren van evenementen- en nachtvervoer en projecten voor derden bijdragen aan het realiseren van de volgende doelstellingen van het OV-bureau:

- 1% reizigerskilometers groei per jaar ten opzichte van realisatie van het voorgaande jaar;
- het klanttevredenheidscijfer uit de KpVV Klantenbarometer is 7,5 (of hoger);
- gebiedsdekking tussen 07.00 en 24.00 uur;
- de gemiddelde kostendekkingsgraad groeit jaarlijks ten opzichte van 2014 tot 2020 gemiddeld met 1%punt.

Evenementen en nachtvervoer

Voor bezoekers van grotere evenementen inzetten van extra openbaar vervoer. Door cofinanciering vanuit organisator en/of gemeenten of hanteren van hoge tarieven is evenementen en nachtvervoer en ander bijzonder vervoer in beginsel voor het OV-bureau volledig kostendekkend.

Voor bezoekers van horeca, bioscopen, schouwburgen, e.d. waar mogelijk bieden van openbaar vervoer aanvullend op het reguliere aanbod gedurende bepaalde nachten, op basis van het principe van kostendekkendheid of door het aanpassen van tarieven, evt. met cofinanciering van gemeenten en horeca. Het aanbod van nachtvervoer wordt in nauw overleg met de gemeente(n) bepaald.

Projecten voor derden

De condities waaronder we projecten voor derden willen verrichten:

- 100% kostendekkend;
- niet in de markt concurrerende activiteiten;
- voor het OV-bureau in de zin van kennis en knowhow een meerwaarde en ook een relationele meerwaarde in relatie tot de doelstellingen van het OV-bureau.

Doelen 2016

Evenementen en nachtvervoer

Evenementenvervoer en nachtbusen worden in principe kostendekkend ingezet waarbij organisaties en/of gemeenten in enkele gevallen een financiële bijdrage leveren om deze kostendekkend te kunnen bereiken:

- zoals vervoer voor jaarlijks terugkerende 'evenementen', bijv. TT Assen, Truckstar, Gamma Racing Day, WK Superbikes, C'est La Vie Emmen, Zuidlaardermarkt, Open Dagen RUG, Bloemenjaarmarkt, Knoalsternacht en het Bevrijdingsfestival. Daarnaast wordt evenementenvervoer geregeld voor eenmalige grote evenementen, zoals in het verleden The Passion te Groningen (2014) en WK Wielrennen te Emmen (2015).
- Bij enkele grote evenementen waar extra vervoer gewenst is, maar dit niet kostendekkend is te realiseren wordt vanuit het budget marketing & communicatie geld beschikbaar gesteld om het extra vervoer te regelen. Dit om er voor zorg te dragen dat (nieuwe) reizigers een positieve reiservaring opdoen waarmee de kans groter is dat deze reizigers vaker van de bus gebruik zullen gaan maken. Voorbeelden hiervan zijn o.a. meer Qliners op Koningsdag en extra bussen tijdens Noorderzon.
- Het nachtbusnetwerk zal op basis van vraag vanuit organisaties (gemeenten e.d.) en reizigers waar mogelijk worden uitgebreid en waar noodzakelijk worden versoberd indien het aantal reizigers voor een kostendekking niet voldoende is en gemeenten en/of horeca geen financiële bijdrage willen/kunnen leveren.

Special projects	Begroting 2015	Prognose 2015 (maart 2015)	Begroting 2016	Raming 2017	Raming 2018	Raming 2019
Lasten						
Evenementen- en nachtvervoer	358.000	358.000	375.000	375.000	375.000	375.000
Totaal lasten	358.000	358.000	375.000	375.000	375.000	375.000
Baten						
Evenementen- en nachtvervoer	358.000	358.000	375.000	375.000	375.000	375.000
Totaal baten	358.000	358.000	375.000	375.000	375.000	375.000
Saldo	0	0	0	0	0	0

Toelichting baten en lasten:

De lasten en baten voor het evenementen- en nachtvervoer zijn in 2016 begroot op € 375.000.

Het evenementen- en nachtvervoer is kostendekkend begroot.

3.6 Productenraming: bedrijfsvoering

Bedrijfsvoering omvat:

- organisatieontwikkeling
- organogram en formatie
- automatisering
- huisvesting

Doel van de bedrijfsvoering is om op slagvaardige, kwalitatief hoogwaardige, klantvriendelijke en flexibele wijze de primaire taakstelling van het OV-bureau (het realiseren, in stand houden en verbeteren van het openbaar vervoer) mogelijk te maken.

Organisatieontwikkeling

Van de ambtelijke dienst van het OV-bureau wordt in 2016 (net als in de afgelopen jaren) gevraagd:

- overtuigende adviesrol voor het bestuur en de moederorganisaties op inhoud, proces, bestuurlijk-politieke gevoeligheden, financiële risico's, opdrachtnemerschap van (kaderstellende) bestuursbesluiten en zorgvuldige verantwoording richting bestuur;
- heldere – met de gebiedspartners gedeelde - vervoerkundige hoofdlijnenvisie op de doorontwikkeling van het Regionaal Openbaar Vervoer in het gebied, doorwerkend in een afgestemd

meerjarenperspectief zodanige mix van opdrachtgeverschap en partnership met de concessiehouders dat deze optimaal en geïnspireerd hun taken vormgeven en uitvoeren ("inlevende zakelijkheid");

- invulling partnership met inliggende gemeenten rond de verschillende vormen van collectief vervoer in het gebied, inzetten voor het realiseren van 'publiek vervoer';
- zodanige vormgeving van klantgerichtheid en marketing binnen het OV dat verdere groei van het regionaal OV op de (HOV-)lijnen met groeipotentie met behoud van een gebiedsdekkende ontsluiting van het landelijk gebied plaats kan hebben;
- het voortdurend leggen van relevante verbindingen in de regio, naar andere regio's en (inter) nationaal;
- samenhang binnen het OV-bureau en doordachte en op voldoende feiten gebaseerde besluiten en voorstellen (inhoud, bestuurlijk, financieel, juridisch, promotioneel etc.);
- professionele organisatie, met professionele en verbindende medewerkers, die in- en extern goede samenwerking weten te bereiken;
- binnen voortdurende randvoorwaarden en kwaliteitskaders (financieel, juridisch/WGR, integriteit etc).

De inhoud van het onderwerp OV en de samenwerkingsvorm van het OV-bureau maken dat

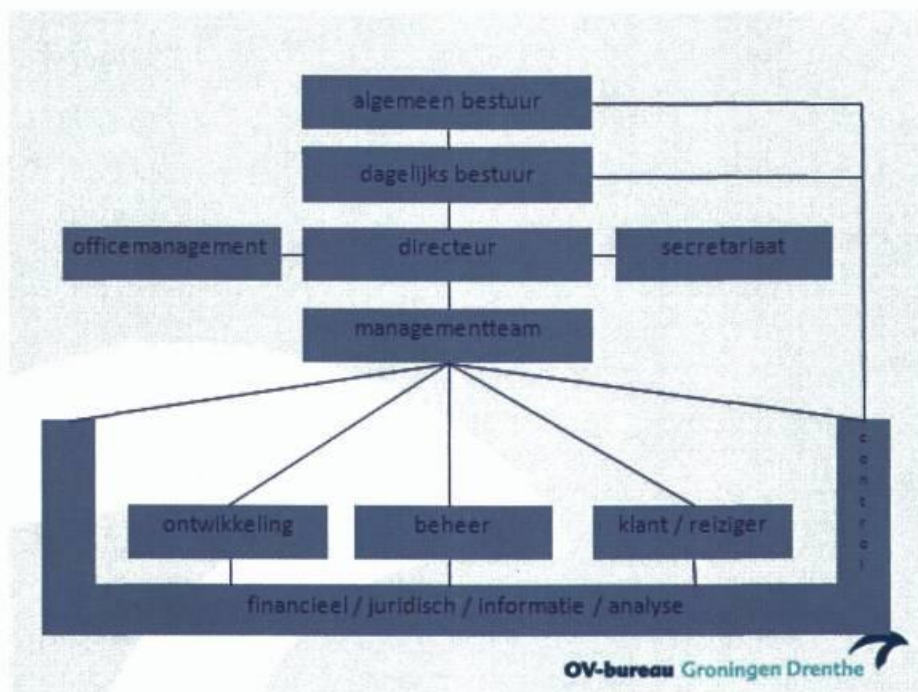
doelstellingen slechts kunnen worden gerealiseerd als de volgende kernkwaliteiten in voldoende mate aanwezig zijn en blijven in de organisatie:

- inhoudelijke expertise (kennis/kunde);
- professioneel opdrachtgeverschap;
- gedrevenheid (enthousiasme);
- grensverleggende neiging (durf, lef, visionair, creatief);
- resultaatgerichtheid;
- gerichtheid op de reiziger;
- samenwerkingsbereidheid met andere stakeholders voor het OV in het gebied.

Eveneens kunnen ambities als bovengeschetst alleen worden waargemaakt als organisatiebreed wordt gewerkt vanuit de volgende kernwaarden:

- met betrokkenheid en passie;
- integraal denkend en werkend;
- het verschil willen maken (ambitie);
- verbindend werken en gericht op samenwerking.

Het OV-bureau (bestuur en ambtelijke dienst) streeft daarbij naar een niveau van werken en presteren na dat door moeders, burgers, klanten, partnerorganisaties in het gebied en collega-organisaties (andere 'OV-autoriteiten') wordt erkend en herkend als zeer vertrouwd, verbindend en vooruitstrevend.



De control in bovenstaand schema is belegd bij de controller. De controller adviseert rechtstreeks aan de directeur en/of het dagelijks bestuur (DB) en algemeen bestuur (AB) over alle zaken die de financieel/economische bedrijfsvoering betreffen. Aandachtspunten van control zijn onder meer:

- checks op (dus niet: zelf uitvoeren van) gehanteerde (meerjaren)prognoses, gehanteerde prognose-systematiek en doorrekeningen financiële gevolgen voornemens en wensen (zoals die intern tot op MT/directieniveau worden uitgevoerd bij elk relevant voorstel);
- inrichting begrotingsproces en jaarrekening-processen;
- borging kwaliteit interne financiële processen;
- Waar aan de orde aanpassingsvoorstellen op gehanteerde systematieken/processen.

De controller heeft een zelfstandig signalerende functie richting het AB en DB. Een nadere beschrijving van de taken en bevoegdheden van de controller is vastgelegd in het Statuut voor de controller.

De formatie van in totaal 18,2 fte is als volgt verdeeld over de verschillende organisatieonderdelen van het OV-bureau:

Formatie	Omvang in fte's
Directeur	1,0
Cluster Klant - reiziger	2,8
Cluster Ontwikkeling	4,6
Cluster Beheer (incl aanbesteding)	3,6
Financiën, Control en Juridische zaken en Informatie en Analyse	4,4
Officemanagement en secretariaat	1,8
Totaal	18,2

De feitelijke formatie van het OV-bureau ligt echter in 2016 waarschijnlijk iets hoger (1,4 fte tijdelijke overformatie in samenhang met aanloop naar volgende ronde concessieaanbestedingen (0,6), beheer DRIS (0,4) en secretariaat Consumenten Platforms (0,4). De financiële vertaling van deze formatie is verwerkt in deze begroting).

Automatisering

In 2016 zullen mede gebaseerd op een 2015 lopend onderzoek waarbij ook experts van de moederorganisaties zijn betrokken delen van de hard- en software worden vervangen, met name waar het gaat om het financieel systeem. Een en ander wordt gedekt uit het bestaande budget voor kantoorkosten.

Huisvesting

Het huurcontract loopt tot 1 maart 2017. Begin 2014 heeft het dagelijks bestuur na een intensieve analyse besloten het toenmalige huurcontract met twee jaar te verlengen met een optie voor de periode 2017 tot 2020. In 2016 dient opnieuw een besluit te worden genomen over de huisvesting van het apparaat van het OV-bureau. Aangezien zich sinds 2014 geen wezenlijke wijzigingen hebben voorgedaan in het denken over de positionering van het OV-bureau binnen het Gronings-Drentse organisatienetwerk, ligt het voor de hand om de genoemde verlengingsoptie te lichten. Wel is het de bedoeling om de inrichting te renoveren, aangezien het OV-bureau reeds 10 jaar dezelfde huisvesting gebruikt (zonder dat in deze periode grote wijzigingen zijn doorgevoerd). Een en ander dient eventueel gedekt te worden uit het bestaande budget voor kantoorkosten.

Bedrijfsvoering	Begroting 2015	Prognose 2015 (maart 2015)	Begroting 2016	Raming 2017	Raming 2018	Raming 2019
Lasten						
Lonen en salarissen	1.676.000	1.676.000	1.692.000	1.709.000	1.727.000	1.743.000
Huisvestingskosten	99.000	113.000	114.000	115.000	116.000	117.000
Kantoorkosten	105.000	105.000	106.000	107.000	108.000	109.000
Advieskosten	264.000	264.000	266.000	269.000	271.000	274.000
Totaal lasten	2.144.000	2.158.000	2.178.000	2.200.000	2.222.000	2.243.000
Baten						
Lonen en salarissen	782.000	782.000	782.000	782.000	782.000	782.000
Totaal baten	782.000	782.000	782.000	782.000	782.000	782.000
Saldo	-1.362.000	-1.376.000	-1.396.000	-1.418.000	-1.440.000	-1.461.000

Toelichting baten en lasten: voor de bijdragen in de personele lasten (baten lonen en salarissen) is uitgegaan van de index BDU/provinciefonds (= 0%).

3.7 Productenraming: financiering

**Financiering omvat:
financiering- en dekkingsmiddelen**

Meerjarendoelstellingen

Een financieel gezonde organisatie, blijkend uit toepassing van repressief toezicht door de toezichthouder en goedkeurende verklaringen van de accountant, ook op het gebied van de rechtmatigheid.

Doelen 2016

Financiering en dekkingsmiddelen

- Weerstandsvermogen op peil: € 2,5 miljoen eind 2016 (streefdatum).
- Rendement op uitgezette middelen:
 - kort geld vrije ruimte: 3 maands euribor;
 - kort geld schatkistbankieren: rente schatkistbankieren (niet beïnvloedbaar)
 - lang geld schatkistbankieren: depositorente schatkistbankieren (niet beïnvloedbaar)
- Kostendekkendheid bepaalde activiteiten:
 - evenementen- en nachtvervoer;
 - projecten voor derden.
- Voldoen aan eisen verantwoording BDU (2015) en BBV.
- Voldoen aan informatieplicht aan derden (CBS).
- Reizigersopbrengsten monitoren en zo nodig bijsturen.
- Ontwikkelingen Studentenkaart monitoren, m.n. de MBO 18- aanpassing en hierop tijdig anticiperen.
- Opstellen en doorontwikkelen van prognoses t.b.v. bestuursrapportages.
- Opstellen van ramingen voor financiële verantwoordingen.

Financiering	Begroting 2015	Prognose 2015 (maart 2015)	Begroting 2016	Raming 2017	Raming 2018	Raming 2019
Lasten						
Exploitatiesaldo	14.000	2.713.000	762.000	-1.256.000	-2.745.808	0
Nog te realiseren dekkingsmaatregelen	0	0	0	0	-2.902.192	-7.710.000
Totaal lasten	14.000	2.713.000	762.000	-1.256.000	-5.648.000	-7.710.000
Baten						
Bijdrage BDU	57.482.000	57.588.000	57.588.000	57.588.000	57.588.000	57.588.000
Extra bijdrage partners (businesscase)	2.400.000	2.400.000	2.400.000	2.400.000	0	0
Specifieke BDU subsidies	0	0	0	0	0	0
Te vergoeden BTW-OV	0	0	0	0	0	0
Rente	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Overige baten	200.000	200.000	0	0	0	0
Totaal baten	60.092.000	60.198.000	59.998.000	59.998.000	57.598.000	57.598.000
Saldo	60.078.000	57.485.000	59.236.000	61.254.000	63.246.000	65.308.000

Toelichting baten en lasten:

Het positieve exploitatiesaldo in de jaren 2015 en 2016 wordt toegevoegd aan de weerstandscapaciteit. Daarmee kunnen de verwachte negatieve saldo voor

de jaren 2017 en 2018 (deels) worden opgevangen. In 2019 kan dat niet meer en zal bij een ongewijzigde situatie op een andere manier invulling moeten worden gegeven aan de dekkingsopgave. Overigens is

in deze begroting geen rekening gehouden met de effecten die voortvloeien uit de 2^e verlenging van de GD concessie, zie ook onderdeel 2.5 Programmabegroting in meerjarenperspectief. In meerjarenperspectief wordt ingezet op een minimale weerstandscapaciteit per einde van ieder jaar van € 2.500.000.

De bijdragen BDU zijn in verband met de gewijzigde indexering door het Rijk voorzichtigheidshalve niet geïndexeerd. Geen rekening is gehouden met toekomstige bezuinigingen, noch met additionele funding, behalve die welke voortvloeien uit de Buca materieelvernieuwing.

De BTW-OV wordt sinds 2007 niet meer op declaratiebasis, maar forfaitair door het ministerie vergoed aan de provincies. Hoewel de forfaitaire

compensatie niet meer afzonderlijk zichtbaar is op de BDU beschikkingen van het ministerie aan de provincies, is bij navraag bij het ministerie gebleken dat de compensatie in de BDU-uitkering aan de provincies is ingebouwd. Het OV-bureau is in 2007 met de provincies overeengekomen dat de BTW-OV op begrotingsbasis door de provincies aan het OV-bureau zal worden vergoed. In de begroting is deze vergoeding begrepen in de bijdragen BDU.

De verwachte bijdragen BDU inclusief BTW-OV door de deelnemers in de GR zijn weergegeven in de onderstaande tabel, waarbij voor 2016 is uitgegaan van een index van 0%:

Bijdragen	2014	Prognose 2015 (maart 2015)	Begroting 2016	Raming 2017	Raming 2018	Raming 2019
BDU-bijdrage Groningen	37.166.777	37.222.528	37.223.000	37.223.000	37.223.000	37.223.000
BDU-bijdrage Drenthe	20.338.502	20.365.372	20.365.000	20.365.000	20.365.000	20.365.000
Extra bijdrage partners (businesscase)	2.400.000	2.400.000	2.400.000	2.400.000	0	0
Totaal bijdragen	59.905.279	59.987.900	59.988.000	59.988.000	57.588.000	57.588.000

bedragen zijn inclusief vergoeding BTW-OV

BDU-bijdragen inclusief index 2014 conform beschikking ministerie van I&M

BDU-bijdragen inclusief verwachte index 2015 ministerie van I&M

index 2016 geraamd op 0% conform kader begroting

3.8 Meerjarenproductenraming 2016-2019

Meerjarenproductraming 2016 - 2019						
Lasten	Begroting 2015	Prognose 2015 (maart 2015)	Begroting 2016	Raming 2017	Raming 2018	Raming 2019
Klant reiziger						
Marketing en communicatie	942.000	942.000	951.000	961.000	970.000	980.000
Marketing en communicatie extra maatregelen	0	0	200.000	202.000	204.000	206.000
Klant - reiziger overig	66.000	47.000	48.000	48.000	49.000	49.000
Ontwikkeling						
Ontwikkelbudget	152.000	152.000	153.000	155.000	156.000	158.000
Reizigersinformatie en haltebeleid	320.000	320.000	324.000	327.000	331.000	334.000
Beheer						
Beheer algemeen en audits	196.000	196.000	246.000	158.000	158.000	158.000
Concessiemanagement GD	93.892.000	89.691.000	93.537.000	96.506.000	99.392.000	102.362.000
Concessiemanagement HOV	3.904.000	3.840.000	4.011.000	4.071.000	4.193.000	4.319.000
Concessiemanagement Q liner 315	495.000	417.000	429.000	442.000	455.000	469.000
Concessiemanagement KLOV	10.717.000	8.801.000	9.096.000	9.333.000	9.613.000	9.901.000
OV-chipkaart additionele kosten	1.426.000	1.434.000	1.440.000	1.454.000	1.469.000	1.484.000
Sociale veiligheid	661.000	618.000	667.000	674.000	680.000	687.000
Maatregelen dienstregeling 2015	-1.800.000	0	0	0	0	0
Maatregelen dienstregeling 2016	0	0	-1.034.000	-1.034.000	-1.034.000	-1.034.000
Verplaatsing busstalling naar Peizerweg	0	0	-500.000	-500.000	-500.000	-500.000
Informatie en analyse						
Informatie en analyse	151.000	151.000	152.000	154.000	155.000	157.000
Special projects						
Evenementen- en nachtvervoer	358.000	358.000	375.000	375.000	375.000	375.000
Bedrijfsvoering						
Lonen en salarissen	1.676.000	1.676.000	1.692.000	1.709.000	1.727.000	1.743.000
Huisvestingskosten	99.000	113.000	114.000	115.000	116.000	117.000
Kantoorkosten	105.000	105.000	106.000	107.000	108.000	109.000
Advieskosten	264.000	264.000	266.000	269.000	271.000	274.000
Financiering						
Exploitatiesaldo	14.000	2.713.000	762.000	-1.256.000	-2.745.808	0
Nog te realiseren dekkingsmaatregelen	0	0	0	0	-2.902.192	-7.710.000
Totaal lasten	113.638.000	111.838.000	113.035.000	114.270.000	113.240.000	114.638.000
Baten	Begroting 2015	Prognose 2015 (maart 2015)	Begroting 2016	Raming 2017	Raming 2018	Raming 2019
Beheer						
Concessiemanagement GD	48.214.000	47.059.000	48.355.000	49.506.000	50.783.000	52.085.000
Concessiemanagement HOV	2.028.000	2.039.000	2.090.000	2.140.000	2.195.000	2.251.000
Concessiemanagement KLOV	1.839.000	1.210.000	1.238.000	1.267.000	1.300.000	1.334.000
Sociale veiligheid	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
Opbrengstmaatregelen 2015 GD concessie	300.000	167.000	172.000	177.000	182.000	188.000
Special projects						
Evenementen- en nachtvervoer	358.000	358.000	375.000	375.000	375.000	375.000
Bedrijfsvoering						
Lonen en salarissen	782.000	782.000	782.000	782.000	782.000	782.000
Financiering						
Bijdrage BDU	57.482.000	57.588.000	57.588.000	57.588.000	57.588.000	57.588.000
Extra bijdrage partners (busnecesscase)	2.400.000	2.400.000	2.400.000	2.400.000	0	0
Specifieke BDU subsidies	0	0	0	0	0	0
Te vergoeden BTW-OV	0	0	0	0	0	0
Rente	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000
Overige baten	200.000	200.000	0	0	0	0
Totaal baten	113.638.000	111.838.000	113.035.000	114.270.000	113.240.000	114.638.000

In de kolommen raming staan de meerjarenramingen, gebaseerd op de begrotingsuitgangspunten, zie pagina 7. Verder is in deze begroting geen rekening gehouden met de effecten voortvloeiend

uit de 2^e verlenging van de GD concessie, aangezien deze nog niet volledig zeker is in verband met de door FMN tegen deze verlenging aangespannen rechtszaak.

3.9 Stand en verloop van de weerstandscapaciteit

In de onderstaande tabel staat de stand en het verloop van de weerstandscapaciteit. Tot en met 2015 stond op deze plaats de stand en het verloop van de balanspost van de vooruitontvangen BDU-middelen. Met de overgang van de BDU naar het provinciefonds vervalt deze post en is deze post te beschouwen als vooruitontvangen bijdragen van de partners van de gemeenschappelijke regeling OV-bureau. Deze

vooruitontvangen bijdragen hebben de functie van weerstandscapaciteit.

Op grond van dit overzicht wordt de streefdatum voor het op peil zijn van de (2,5 miljoen eind 2016) ruim gehaald. Bij deze verwachting sprake van risico's en onzekerheden. Verder zal voor 2018 en 2019 bij een ongewijzigde situatie een aanzienlijke dekkingsinspanning moeten worden geleverd.

Stand en verloop					
Vooruitontvangen bijdragen partners	2015	2016	2017	2018	2019
Stand 1 januari	3.183.192	5.896.192	6.658.192	5.402.192	2.500.000
Toevoegingen					
Egalisatie- en weerstandscapaciteit	2.713.000	762.000	0	0	0
Totaal toevoegingen	2.713.000	762.000	0	0	0
Onttrekkingen					
Egalisatie en weerstandscapaciteit	0	0	1.256.000	2.902.192	0
Totaal onttrekkingen	0	0	1.256.000	2.902.192	0
Stand per 31 december	5.896.192	6.658.192	5.402.192	2.500.000	2.500.000
<i>Samenstelling per 31 december naar component</i>					
Egalisatie en weerstandscapaciteit	5.896.192	6.658.192	5.402.192	2.500.000	2.500.000
Totaalstand per 31 december	5.896.192	6.658.192	5.402.192	2.500.000	2.500.000



4 Paragrafen

4.1 Paragraaf weerstandsvermogen

Op 29 juni 2012 is door het algemeen bestuur de notitie risicomangement en weerstandsvermogen 2012-2015 vastgesteld. 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 egalisatiesystematiek die drie benoemde variabelen (OV-index, reizigersopbrengsten en kalendereffect) over de jaren heen constant houdt in de begrotingsprognoses;
- zorgen voor beheersingsmaatregelen, en als tegenvallers optreden die geen onderdeel vormen van de egalisatiesystematiek, zo snel mogelijk maatregelen nemen;
- werken met een weerstandsvermogen om overbruggingsvragen op te lossen die samenhangen met beheersingsmaatregelen;
- werken met een rekening-courantfaciliteit om eventuele liquiditeitsvraagstukken als gevolg van optredende risico's op te lossen.

Deze notitie beschrijft het lopende beleid. In de loop van 2015 zal de notitie risicomangement en weerstandsvermogen worden geactualiseerd.

De weerstandscapaciteit bedroeg per 31 december 2014 € 3,2 miljoen, waarmee de wederopbouw van de weerstandscapaciteit tijdelijk meer bedraagt dan het streefniveau van 2,5 miljoen voor eind 2016. Volgens de huidige prognoses verbetert de financiële situatie verder in 2015, zodat ook volgend jaar de weerstandscapaciteit ruim boven het streefniveau voor eind 2016 zal zitten. Echter, vanaf 2016 zullen de tekorten van het OV-bureau jaarlijks sterk oplopen vanwege het feit dat de batenontwikkeling, met name de indexering, geen gelijke tred houdt met de lastenontwikkeling. Het doel voor 2016 blijft om aan het einde van het jaar het streefniveau aan weerstandscapaciteit te hebben bereikt. Mocht uit de actualisatie van de notitie risicomangement en weerstandsvermogen 2016-2019 blijken dat

aanpassing van de weerstandscapaciteit noodzakelijk is dan zal dit in het algemeen bestuur worden besproken.

De in de notitie Riscicomangement en weerstandsvermogen genoemde specifieke risico's zijn weergegeven in het onderstaande overzicht:

- de vereiste intensivering marketing;
- het nalatig haltebeheer;
- de invloed van de landelijke politiek op de SOV;
- de nieuwe verdeling van de SOV;
- het regiovervoer kent een open einde;
- de verhouding tussen bonussen en boetes;
- verdeling sterabonnementen en kosten CVS;
- risico's OV-chipkaart;
- niet kostendekkend evenementenvervoer;
- meerwerk vervoerders / onvolledigheid reizigersopbrengsten;
- juridische risico's m.b.t. contracten;
- werkdruk en afhankelijkheid;
- financiering;
- landelijke ontwikkelingen BDU.

In de notitie Riscicomangement en weerstandsvermogen zijn deze risico's nader beschreven en gekwantificeerd. T.a.v. de meeste van deze risico's hebben zich in 2014 geen bijzonderheden voorgedaan. Ten aanzien van enkele risico's merken wij het volgende op:

- de invloed van de landelijke politiek op de Studentenkort OV:
In het regeerakkoord "Bruggen slaan" staat dat de studentenkort OV per 2016 wordt omgezet in een studentenkortingskaart voor het openbaar vervoer. Het hierover gesloten akkoord laat de studentenkort OV intact. Wel zal de kaart ook beschikbaar moeten komen voor MBO scholieren. De oorspronkelijk gevreesde grootschalige bezuiniging is daarmee van de baan. De financiële gevolgen van het beschikbaar stellen van de OV-studentenkort voor MBO scholieren zijn nog niet bekend. Enkele details van het akkoord, waaronder een wijziging van het verdeelmechanisme, waarbij de verdeling op het aantal reizigerskilometers moet gaan worden

gebaseerd, zijn nog niet uitgewerkt. De totale gevolgen van het akkoord zijn daarmee nog niet in beeld. De impact van het risico is beperkter geworden, maar is niet opgeheven.

- **juridische risico's met betrekking tot contracten:**
De FMN heeft een rechtszaak aangespannen tegen de meeste decentrale overheden. Inzet is de uitleg van het Heerenveenakkoord, dat in 2008 is afgesloten, toen er sprake was van stakingen in het OV. Van het OV-bureau wordt additionele indexering over de periode 2007-2009 geëist. Op 17 december 2014 heeft de rechter uitspraak gedaan en de vordering van FMN afgewezen. Tegen dit vonnis is op 13 maart 2015 hoger beroep aangetekend.
FMN heeft daarnaast een rechtszaak aangespannen tegen de voorgenomen extra verlenging van de GD concessie en van de rechter gevraagd dit besluit te vernietigen. Bij een eventuele vernietiging geniet het OV-bureau niet de aan de verlenging gekoppelde voordelen. In de opstelling van deze begroting zijn deze voordelen nog niet meegenomen, waarmee dit risico te beschouwen is als een positief risico.
- in december 2014 is besloten tot de verplaatsing van de busremise van de GD vervoerder van de Bornholmstraat naar de Peizerweg in Groningen. De ingebruikname van de remise is gepland per 2016. Het tijdig gereedkomen van de nieuwe remise is een risico, gelet op de vele werkzaamheden die in 2015 moeten worden uitgevoerd en de noodzaak voor de GD vervoerder om tijdig over de remise te beschikken.
- **ontwikkelingen BDU:**
De indexering van de BDU is in het kader van Rijksbezuinigingen gemarginaliseerd. In IPO-verband is hiertegen bezwaar en beroep aangetekend. Het Ministerie heeft het bezwaar van de provincies ongegrond verklaard. Het beroep is nu aanhangig bij de rechtbank.
Vanaf 2016 stopt de BDU verkeer en vervoer en wordt deze ingebouwd in het Provinciefonds. Bij de opstelling van deze begroting bestaat er nog geen volledige helderheid over de gevolgen daarvan voor de provincies en in het verlengde daarvan, voor het OV-bureau. Het OV-bureau heeft aan de colleges van de provincies Groningen en Drenthe voorgesteld om het huidige niveau van subsidiering te handhaven en zekerheid te

bieden voor de korte termijn over een kostengerelateerde indexering. Hierover is bij de opstelling van deze begroting nog geen bevestiging ontvangen. Voor deze begroting is uitgegaan van handhaving van het huidige subsidieniveau, maar voorzichtigheidshalve de index voor 2016 op 0% te ramen.

De sinds eind 2011 door het OV-bureau gehanteerde prognosesystematiek is verder doorontwikkeld in 2014. De risico's en variabelen die op de financiële situatie van het OV-bureau van toepassing zijn, worden meerjarig gemonitord. De voortschrijdende prognoses vormen de basis voor de bestuursrapportages voor het dagelijks bestuur en aan de vier- en achtmaandsrapportages voor het algemeen bestuur. De prognoses die de basis vormen voor de bestuursrapportages worden voor iedere rapportage extern gecontroleerd.

4.2 Paragraaf financiering

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. In 2016 is er een drempel voor het verplicht aanhouden van tijdelijk overtollige middelen van ruim 8 ton. Deze ruimte wordt evenals in 2014 gebruikt om door middel van spaarrekeningen een hoger rendement te genereren, dan bij schatkistbankieren.

Financieringsplanning en limieten

Het uitzetten van tijdelijk overtollige middelen gebeurt op basis van liquiditeitsprognoses die maandelijks door de controller van het OV-bureau worden opgesteld. Het betalingsritme op basis waarvan de prognoses worden opgesteld, is gebaseerd op afspraken in de concessies en de afspraken over

subsidieverstrekking door de partners. In de concessies is vastgelegd dat elke 15e van de maand 1/13 deel van de subsidie aan de vervoerder wordt betaald en in april 2/13 (vanwege vakantiegeld). De provincies Groningen en Drenthe dragen zorg voor betaling van de subsidie aan het OV-bureau in dezelfde termijnen rond de 13e van de maand.

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

De vermogensbeheerovereenkomst met de provincie Groningen is na de invoering van het schatkistbankieren nog steeds geldig. Van het onderdeel betreffende het uitzetten van tijdelijk overtollige middelen zal geen gebruik meer gemaakt worden. De mogelijkheid tot het opnemen van kortlopend krediet blijft bestaan.

Voor de beheersing van risico's met betrekking tot aangegane geldleningen zijn de kasgeldlimiet en de renterisiconorm in het algemeen van belang. Toetsing aan de kasgeldlimiet geeft het volgende beeld.

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. In 2015 wordt er een beroep op de faciliteit gedaan, in verband met de financiering van de busremise aan de Peizerweg te Groningen. Deze lening past ruim binnen de kasgeldlimiet.

Het doel van de renterisiconorm is het beheersen van de renterisico's op de vaste schuld (schuld met een rentetypische looptijd vanaf één jaar). Aangezien bij het OV-bureau geen sprake is van vaste schuld is de toepassing van de renterisiconorm niet relevant.

Benchmark uitgezette gelden

Voor de uitgezette gelden is sprake van drie benchmarks. Allereerst is er de vrije ruimte niet verplicht hoeft 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 door de tijdelijk overtollige middelen vanaf 2015 ter grootte van 8,5 ton worden aangehouden op een redelijk renderende spaarrekening. Als benchmark voor het rendement op uitgezette middelen hanteren wij de driemaands euribor.

De gelden op de lopende rekeningen van het OV-bureau worden *periodiek afgeroomd* en verevend met de schatkistbankierenrekening, waarmee voldaan wordt aan de wettelijke vereisten op dit punt. De benchmark hiervoor is conform de rente die het Rijk vergoed hiervoor en kan door het OV-bureau niet worden beïnvloed. Datzelfde geldt voor middelen die eventueel langer uitgezet zouden worden op een depositorekening in het kader van schatkistbankieren. Rente die daarvoor vergoed wordt is een gegeven en niet beïnvloedbaar.

4.3 Paragraaf bedrijfsvoering

Zie 3.6 Productenraming: bedrijfsvoering



5 Samenstelling bestuur

Het beleid van het OV-bureau wordt bepaald door het algemeen bestuur. Het algemeen bestuur bestaat uit drie gedeputeerden/bestuurders van elk van de colleges van gedeputeerde staten van de provincies Groningen en Drenthe en van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen.

De belangrijkste taken van het algemeen bestuur zijn:

- het vaststellen van de begroting;
- het vaststellen van de jaarrekening.

Het algemeen bestuur bestaat uit de volgende bestuurders

- Marc Boumans (voorzitter), provincie Groningen;
- Bote Wilpstra, provincie Groningen;
- Marianne Besselink, provincie Groningen;
- Henk Brink (vice-voorzitter), provincie Drenthe;
- Rein Munnikma, provincie Drenthe;
- Ard van der Tuuk, provincie Drenthe;
- Paul de Rook, gemeente Groningen
- Joost van Keulen, gemeente Groningen;
- Roeland van der Schaaf, gemeente Groningen.

Het dagelijks bestuur van het OV-bureau bestaat uit drie bestuurders verkeer en vervoer, te weten:

- gedeputeerde provincie Groningen, Mark Boumans (voorzitter);
- gedeputeerde provincie Drenthe, Henk Brink (vice-voorzitter);
- wethouder gemeente Groningen, Paul de Rook.

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.



Mark Boumans



Henk Brink



Paul de Rook

Bijlage: Afkortingenwijzer

AB	Algemeen bestuur
BDU	Brede Doel Uitkering
BTW	Belasting (over de) Toegevoegde Waarde
BTW-OV	Belasting (over de) Toegevoegde Waarde Openbaar Vervoer
BZK	Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CVS	Commissie verdeling streekabbonementen
DB	Dagelijks bestuur
DRIS	Dynamische Reizigersinformatiesysteem
DRP	Digitaal Reizigers Panel
DRU	Dienstregelinguur
EURIBOR	Euro Interbank Offered Rate; het gemiddelde rente tarief waartegen
FIDO (Wet)	Wet Financiering Decentrale Overheden
GD-concessie	Concessie stads- en streekvervoer Groningen en Drenthe
GGD-overheden	de gemeente Groningen en de provincies Groningen en Drenthe
GOVI	Grenzeloze Openbaar Vervoer Informatie
GR	Gemeenschappelijke regeling
HOV-concessie	de treinvervangende HOV-lijnen 305 en 314
ICT	Informatie en Communicatie Technologie
I&M	Infrastructuur en Milieu
KLOV	Kleinschalig Openbaar Vervoer; 6 regioconcessies
KpVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
KTO	Klanttevredenheidsonderzoek
MT	Managementteam
NDOV	Nationale data openbaar vervoer
NVB	Nationale vervoer Bewijzen; door het Rijk vastgesteld tariefstelsel
NvU	Nota van Uitgangspunten
OV	Openbaar vervoer
P&C-cyclus	Planning en Control-cyclus
P+R	Parkeren en reizen
RGA	Regio Groningen - Assen
RSP	Regio Specifiek Pakket
SOV	Studenten Openbaar Vervoerkaart
TLS	Trans Link Systems
UcLTK	Uitvoeringscommissie Landelijk Tarieven Kader
VBN	Vervoerbewijzen Nederland B.V.
WGR	Wet Gemeenschappelijke Regelingen
WMO	Wet Maatschappelijke Ondersteuning

