

Onderwerp OV-bureau Groningen Drenthe: Kaderbrief 2018 en verdere  
verduurzaming busvervoer

Steller Menno Oedekerker

De leden van de raad van de gemeente Groningen  
te  
GRONINGEN

Telefoon 06 - 5277 4743 Bijlage(n) -

Ons kenmerk 6185251

Datum - 1 MAART 2017 Uw brief van

Uw kenmerk

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij ontvangt u de Kaderbrief 2018 van het OV-bureau Groningen Drenthe. Met deze toezending stellen wij u - conform de nieuwe Wet Gemeenschappelijke Regelingen - in de gelegenheid inbreng op deze Kaderbrief 2018 te geven. Ons College en in het verlengde daarvan het Dagelijks Bestuur van het OV-bureau Groningen Drenthe zullen uw eventuele inbreng betrekken bij de Ontwerpbegroting 2018 van het OV-bureau zoals u die begin mei voorgelegd krijgt. Uw eventuele inbreng kunnen wij tot uiterlijk 20 april a.s. betrekken bij de opstelling van de Ontwerpbegroting 2018. Op de Ontwerpbegroting kunt u vanzelfsprekend daarna nog een zienswijze geven.

Daarnaast informeren wij u met deze brief graag over de verdere verduurzaming van het busvervoer per dienstregeling 2018. Het Dagelijks Bestuur van het OV-bureau heeft er namelijk voor gekozen om:

- per dienstregeling 2018 de eerste stap van de voorgenomen elektrificatie van het Q-linknetwerk per dienstregeling 2018 met elektrificatie van Q-link-lijn 1/11 (Zuidhorn-Groningen Europapark) te zetten;
- per dienstregeling 2018 Euro-6-dubbeldekkers in de periode 2018 – 2025 als Qliners op de lijn Emmen – Groningen in te zetten;
- de uitbouw van het waterstofbussenpark als voorbereiding naar 2020 verder te verkennen.

Verderop in deze brief gaan wij uitgebreider op deze verdere verduurzaming in.

**0. Samenvatting: doelstellingen op kernindicatoren en financiële ruimte**

*Gegeven de beleidsmatige kaders waarbinnen het OV-bureau opereert zijn in de begroting 2018 op de vijf indicatoren: reizigerskilometers, klanttevredenheid, gebiedsdekkendheid, gemiddelde CO2-uitstoot en kostendekkendheid, doelstellingen geformuleerd. Het OV-bureau gaat deze doelstellingen in de Ontwerpbegroting 2018 nader concretiseren en programmatisch uitwerken.*

*De actuele financiële prognoses maken het mogelijk om:*

- *De OV-chipkaart-tarieven in 2018 alleen met de landelijke indices mee te laten stijgen.*
- *Het budget voor de dienstregeling vanaf 2018 met € 1,0 miljoen te verhogen, met name om de verdere doorgroei van het OV op het HOV-netwerk (Qliners en Q-links) te faciliteren en het vastgestelde OV-basisnet in Groningen en Drenthe robuuster te maken.*

Deze beoogde uitbreidingen prognosticeren vanaf 2018 € 0,5 miljoen aan extra opbrengsten.

- Per dienstregeling 2018 Q-link-lijn 1/11 te elektrificeren (inclusief (bij)laadapparatuur) en de inzet van 5 dubbeldekkers op Q-liner 300 Emmen-Groningen (pakket van netto € 6,0 miljoen euro in de periode 2017-2029).

Daarnaast is er in beginsel ruimte om in 2018 eenmalig een investeringsbedrag van € 2,5 miljoen te reserveren voor voorwaardenscheppende kwaliteitsmaatregelen. Het OV-bureau werkt dit uit in de begroting 2018. Bij deze uitwerking worden overigens ook de prognoses van het eerste kwartaal van 2017 betrokken, zowel financieel als qua ontwikkeling van de reizigersaantallen. Door de forse doorgroei van het aantal reizigers in de laatste maanden van 2016 is mogelijk opnieuw extra capaciteit nodig. Met medeneming van bovenstaande punten ontstaan dan de volgende financiële meerjarenprognoses.

Meerjarenprognose (bedragen in euro's * 1000)	2017	2018	2019	2020	2021
Lasten concessies	112.442	111.624	115.216	119.142	122.675
Overige lasten	6.332	6.393	6.456	6.519	6.582
<b>Totaal lasten</b>	<b>118.774</b>	<b>118.017</b>	<b>121.672</b>	<b>125.661</b>	<b>129.258</b>
Baten concessies	55.073	56.945	58.300	57.394	58.898
Overige baten	63.588	61.819	63.047	64.299	65.576
<b>Totaal baten</b>	<b>118.661</b>	<b>118.764</b>	<b>121.347</b>	<b>121.693</b>	<b>124.474</b>
<b>Saldo</b>	<b>113</b>	<b>747</b>	<b>325</b>	<b>3.968</b>	<b>4.784</b>
Extra saldo vorig jaar	-	-	-	-	-
<b>Stand weerstandscapaciteit begin jaar</b>	<b>15.136</b>	<b>15.023</b>	<b>15.770</b>	<b>15.445</b>	<b>11.477</b>
<b>Mutatie weerstandscapaciteit</b>	<b>113</b>	<b>747</b>	<b>325</b>	<b>3.968</b>	<b>4.784</b>
<b>Stand weerstandscapaciteit einde jaar</b>	<b>15.023</b>	<b>15.770</b>	<b>15.445</b>	<b>11.477</b>	<b>6.694</b>
Investering: kwaliteitsimpuls: bijdragen Hubs, stallingen en chauffeursfaciliteiten	-	2.500	-	-	-
Exploitatie voordeel van investering	-	-	-	100	100
<b>Stand weerstandscapaciteit begin jaar</b>	<b>15.136</b>	<b>15.023</b>	<b>13.270</b>	<b>12.945</b>	<b>9.077</b>
<b>Mutatie weerstandscapaciteit</b>	<b>113</b>	<b>1.753</b>	<b>325</b>	<b>3.868</b>	<b>4.684</b>
<b>Stand weerstandscapaciteit einde jaar</b>	<b>15.023</b>	<b>13.270</b>	<b>12.945</b>	<b>9.077</b>	<b>4.394</b>

NB: de meerjarenprognose gaat uit van eenzelfde tarief per dienstregelingsuur (DRU) in de nieuwe concessie als in de huidige concessie en geen ombuigingen vanaf 2020.

Volgens bovenstaande prognoses zijn vanaf 2020 geleidelijke ombuigingen noodzakelijk. De komende aanbesteding (eind 2019 een nieuwe concessie) zal daarom inzetten op een lagere dan de huidige prijs per dienstregelingsuur en mogelijkheden moeten bieden tot bijsturing.

### 1. *Algemene beleidskaders*

Het lange termijn OV-beleid van het OV-bureau Groningen Drenthe is de resultante van de gezamenlijke visies van de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen op mobiliteits- en OV-gebied (specifiek bus). Het OV-bureau werkt daarbij vanuit het besef dat het aangeboden OV geen doel op zich is, maar een middel om reizigerswensen te faciliteren en maatschappelijke doelstellingen te realiseren. Vanuit de visies van de moederorganisaties heeft het OV-bureau de volgende algemene doelstellingen 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 de aanwezige vervoervraag, op het daadwerkelijk gebruik van de verschillende vervoermodaliteiten en op andere vormen van collectief personenvervoer, zoals in te kopen via het project Publiek Vervoer 2018 (onderdeel van het bredere Programma Publiek Vervoer);
- daar waar voldoende groeipotentie is, streven naar reizigersgroei in het OV en daarmee samenhangende groei van de reizigersinkomsten. Daartoe werken aan doorlopende productverbetering, consistent concessiebeheer en gerichte marketing en promotie. Hiermee worden steeds meer OV-reizigers steeds beter bediend en wordt bijgedragen aan verduurzaming in de zin van vervuilen van automobiliteit door OV-mobiliteit;
- voortvarend bijdragen aan verduurzaming van het OV-aanbod zelf (materieel algemeen, elektrificatie Q-link-netwerk, doorstromingsmaatregelen, rijstijlaanpassingen etc.), mede ook in het kader van het Convenant Zero Emissie dat de gezamenlijke provincies in IPO-verband hebben ondertekend;
- actief meewerken aan de ontwikkeling van (de OV-component van) Publiek Vervoer, waarin gemeenten, provincies en OV-bureau samen werken aan kwalitatief hoogwaardige en efficiënte mobiliteitsoplossingen voor alle reizigers, ook degenen met een 'gemeentelijke indicatie';
- voortdurende aandacht voor overige maatschappelijke vraagstukken met een mobiliteitscomponent waarmee gemeenten, provincies en andere gebiedsinstellingen zich geconfronteerd zien. In samenspraak meezoeken naar oplossingen voor deze vraagstukken en de rol die het openbaar vervoer – al dan niet als onderdeel van meeromvattende 'vervoerketens' – hierbij kan spelen.

Het hierop geënte reguliere OV-netwerk in Groningen en Drenthe dat op basis van een concessie volgens de Wp2000 rijdt, kent zijn grondslag in de Omgevingsvisies van de beide provincies en bestaat uit:

- een hoogwaardig OV-net (HOV, zowel trein en bus);
- een OV-basisnet, dat met inbegrip met het HOV-net het hele gebied bestrijkt (voornamelijk busvervoer) en een daaraan verbonden stelsel van 'hubs': het Basisnetwerk OV, zoals dit is opgenomen in de omgevingsvisie van de provincie Groningen. Deze vormen een gegarandeerde minimumvoorziening voor het gebied en gegarandeerde mogelijkheden tot overstappen;
- aanvullende reguliere OV-lijnen (bovenop het basisnet), gericht op het bedienen van de 'restvraag' en op specifieke momenten waarop er voldoende vervoervraag is voor regulier OV (busvervoer, vaak ook kleinere materieeltypen);

- een geheel van bijbehorende fysieke infrastructuur, gericht op doorstroming en in- of overstappen.

De samenhang tussen de verschillende delen van het totale netwerk komt naast de fysieke verknopingen ook tot stand via een doordachte dienstregeling, afgestemde reisinformatie en afgestemde betaalfaciliteiten. Tevens is een goede samenhang met en overstap naar andere mobiliteitssystemen (auto, fiets, publiek vervoer, collectief doelgroepenvervoer etc.) een doorlopend aandachtspunt, 'klassiek' openbaar vervoer kan immers vaak alleen in combinatie met andere vervoervormen voor reizigers tot een efficiënte volledige deur-deur-voorziening leiden. Zoals boven aangegeven zal de gebiedsdekkende ontwikkeling van een stelsel van hubs hierin een belangrijke rol spelen.

Bij de invulling van het aan te bieden OV werkt het OV-bureau steeds klantgericht, zich inlevend in klantwensen als reiscomfort, reiszekerheid, veiligheid, gemak, betaalbaarheid en beleving. Tevens werkt het OV-bureau in beginsel met Open Data.

## 2. *Begrotingsdoelstellingen 2018*

Ook in 2018 zal het OV-bureau vanuit bovengenoemde 'kaders' haar werkzaamheden verrichten. Concretisering vindt jaarlijks plaats via een vijftal goed meetbare indicatoren. Op elke afzonderlijke indicator is voor 2018 een meetbare doelstelling geformuleerd. Deze wijkt overigens niet af van de meerjarendoelstellingen voor 2018, zoals al was opgenomen in de begroting van 2016:

Indicator	Doelstelling
1. Reizigerskilometers	(minimaal) 4% groei t.o.v. 2016
2. Klanttevredenheid	(minimaal) basisnet 7,5; HOV 7,8
3. Gebiedsdekkendheid	07:00 – 24:00 uur gebiedsdekking
4. Gemiddelde CO2-uitstoot	(minimaal) 4% daling CO2 / reizigerskilometer
5. Kostendekkendheid	51,0 % score (tussendoelstelling)

Meerjarig ontstaat dan het volgende beeld (zie ook begroting 2017)

Indicator	2017	2018	2019	2020	2021
Reizigerskilometers (t.o.v. 2016)	+ 2,0 %	<b>+ 4,0 %</b>	+ 5,0 %	+ 6,0 %	+ 7,1 %
Klanttevredenheid (HOV)	7,5 (7,7)	<b>7,5 (7,8)</b>	7,5 (7,8)	7,5 (7,8)	7,5 (7,8)
Gebiedsdekkendheid	7-24	<b>7-24</b>	7-24	7-24	7-24
CO2-uitstoot (t.o.v. 2016)	-2,0 %	<b>-4,0 %</b>	-6,0 %	-26,0 %	-40 %
gram / reizigers km	122,5	<b>120</b>	117,5	92,5	75
Kostendekkendheid	50 %	<b>51 %</b>	52 %	52 %	52 %

De groeidoelstelling op reizigerskilometers geeft de ambitie weer van meerjarige doorgaande groei, die alleen gerealiseerd kan worden met een hoge klanttevredenheid bij bestaande reizigers en een aantrekkende werking naar nieuwe reizigers. Daarbij past gezien de ontwikkelingen van de

afgelopen jaren een hoge klanttevredenheid van 7,8 of hoger op het HOV-net. De groeidoelgroep is daarbij overigens uitdrukkelijk de automobilist, niet de fietser. Het vervoeraanbod dient samen met het geheel aan Publiek Vervoer tevens gebiedsdekkend te zijn. Het OV-bureau is opdrachtgever voor alle vormen van reguliere busdiensten volgens een tevoren vastgestelde dienstregeling. Vraagafhankelijke vormen van collectief vervoer als regiotaxi gaan vanaf 2018 onderdeel vormen van het contract Publiek Vervoer 2018.

De kostendekkingsdoelstelling 2018 is afgeleid van de meerjarige doelstelling tot aan 2020 om de kostendekkingsgraad gemiddeld jaarlijks met 1%-punt te laten stijgen, om ondanks afnemende subsidiemiddelen voor OV op lange termijn toch een voldoende product te kunnen handhaven (in 2016 was de kostendekking 51,1%).

De duurzaamheidsdoelstelling 2018, (minimaal) 4%-daling van de uitstoot CO<sub>2</sub> per reizigerskilometer ten opzichte van 2016, past in de ambitie om voortvarend in te zetten op verduurzaming van het OV-systeem. In 2016 is de betreffende uitstoot 125 gr/reizigers km CO<sub>2</sub> (met overigens nog enige onzekerheidsfactoren). Vanuit dezelfde berekeningswijze was de uitstoot in 2015 127 gr/reizigers km CO<sub>2</sub> en in 2014 133 gr/reizigers km CO<sub>2</sub>. Een grote duurzaamheidsslag is voorzien in de eerste jaren van de nieuwe GD-concessie 2020 – 2030.

### **3. Inhoudelijke ontwikkelingen 2018**

In 2018 zal het openbaar (bus)vervoer in Groningen en Drenthe te maken krijgen met een aantal specifieke aandachtspunten:

- 3.1. Gunning/voorbereiding concessie Groningen-Drenthe die eind 2019 van start gaat;
- 3.2. Doorgroei van de HOV-formules Qliner en Q-link;
- 3.3. Aflopende contracten kleinschalig regionaal collectief vervoer, start 'Publiek Vervoer' eind 2017;
- 3.4. Voortvarende verduurzaming OV-systeem;
- 3.5. Lopende grootschalige infrastructuurprojecten in de Regio Groningen-Assen periode 2017-2021;
- 3.6. Doorontwikkeling mobiliteitsbeleid in Groningen en Drenthe met een sterker accent op het fietsbeleid (en daarmee de fiets-OV-keten) en de ontwikkeling van hubs als voor de reiziger aantrekkelijke overstaplocaties.

#### **3.1. Gunning/voorbereiding concessie Groningen-Drenthe die eind 2019 van start gaat**

Eind 2017 zal de concessie Groningen Drenthe op de markt worden gebracht. Naar verwachting is vervolgens de gunning van de concessie in de eerste helft van 2018 waarna de nieuwe concessiehouder in samenspel met het OV-bureau voldoende tijd heeft om de implementatie van de concessie goed voor te bereiden. De Nota van Uitgangspunten voor de komende aanbesteding wordt voorjaar 2017 vastgesteld. Er wordt gekoerst op één OV-concessie, waarin HOV-net, OV-basisnet, aanvullende OV-lijnen op financieel haalbare wijze ook vanaf 2020 vorm krijgen en die flexibel in kan spelen op zich aandienende uitdagingen en vraagstukken in het komende decennium.

#### **3.2. Doorgroei HOV-formules Qliner en Q-link**

De realisatie van het HOV-visie Groningen-Assen (onderdeel van de Netwerkanalyse 2013) is in volle gang. De HOV-busproducten Q-link en Qliner maken meer en meer gebruik van

gereedkomende specifieke OV-infrastructuur (met bijdragen vanuit het RSP-pakket HOV) en doorstromingsmaatregelen. Per september 2017 worden reeds enkele dienstregelingsvoorstellen doorgevoerd die inspelen op deze ontwikkeling, zoals ook reeds aangekondigd in onze brief van 7 juli 2016.

Reizigers blijken het HOV in toenemende mate te vinden (20-30% groei in 2014 - 2016) en geven hoge klanttevredenheidscijfers (7,5-7,7). Gegeven de reeds gerealiseerde groei, het feit dat nog veel OV-infrastructuur beschikbaar komt, de klantwaarderingcijfers die een stijgende lijn laten zien en het ingezette beleid om het gebruik van de auto naar de stedelijke centra te ontmoedigen, wordt nog een forse doorgroei van het OV voorzien. Dit zal vanaf 2018 waarschijnlijk opnieuw extra vervoercapaciteit vragen.

### 3.3. *Aflopende regiocontracten per eind 2017, OV-Concessievervoer en Publiek Vervoer vanaf 2018*

Eind 2017 lopen de huidige zogenoemde Regioconcessies af, waarin het OV-bureau en de gebiedsgemeenten samen hun kleinschalig OV, regiotaxi, Wmo-vervoer en leerlingenvervoer vormgeven. De betreffende vervoerders leveren ook de faciliteiten voor buurtbussen en andere lokale initiatieven, voor zover het OV-bureau deze initiatieven ziet als een project 'met OV-achtige kenmerken en een zekere aanvulling op het reguliere OV-aanbod dat in opdracht van het OV-bureau plaatsheeft'.

Het OV-bureau zal het reguliere OV-deel van deze contracten (kleinschalige lijndiensten op concessiebasis bij de aanbesteding 2020) overhevelen naar de GD-concessie (en daarna mee te nemen in de GD-aanbesteding). Voor de jaren 2018 en 2019 is een verlenging van de huidige OV-concessies zoals die nu onderdeel vormen van de regiocontracten het meest voor de hand liggend.

Verder zal het OV-bureau de huidige vraaggestuurde OV-diensten (regiotaxi, lijnbelbussen) deels toevoegen aan de OV-concessies (lijnbelbussen op basislijnen worden de komende jaren omgezet naar kleinschalig regulier OV), en deels onder de naam 'Hubtaxi' inkopen via het Publiek Vervoer-contract 2018, zoals dat momenteel voorbereid wordt in Groningen en Drenthe. Dat geldt voor de contractperiode ook voor de facilitering van lokale OV-achtige initiatieven.

Overigens zal het OV-bureau de komende jaren in samenwerking met de inliggende gemeenten binnen de ontwikkelkaders van Publiek Vervoer consequent zoeken naar mogelijkheden om doelgroep-verplaatsingen, waar mogelijk, om te zetten naar gebruik van het reguliere OV.

### 3.4. *Voortvarende verduurzaming OV-systeem*

Het Dagelijks Bestuur van het OV-bureau heeft al per dienstregeling 2018 besloten forse stappen te maken met verduurzaming van het OV. Deels betreft dit het streven om meer automobilisten in het OV te krijgen (door ontwikkeling HOV en gerichte promotie op de doelgroep automobilisten), deels door doorlopende aandacht voor de rijstijl van de chauffeur, deels het voortdurend verminderen van 'lege stoelen', maar vooral ook door verdere verduurzaming van het wagenpark:

- de eerste stap van de voorgenomen elektrificatie van het Q-linknetwerk per dienstregeling 2018 met elektrificatie van Q-link-lijn 1/11;
- de inzet van een Euro-6-dubbeldekkers in de periode 2018 – 2025 als Qliners op de lijn Emmen – Groningen;

- verkenning uitbouw van het waterstofbussenpark, voorbereiding naar 2020.

Voor de elektrificatie van lijn 1/11 van het Q-link-netwerk zijn 10 elektrische bussen nodig. Daarnaast wordt een vijftal euro-6-dubbeldekker-Qliners operationeel per dienstregeling 2018. Voor dit pakket is in de periode 2017-2029 in totaal netto een bedrag van € 6,0 miljoen bestemd. De per dienstregeling 2018 te zetten stappen passen binnen het convenant Zero Emissie waarin de gezamenlijke provincies vanaf 2025 alleen nog emissieloze voertuigen laten instromen in het busvervoer dat vervolgens uiterlijk in 2030 volledig emissieloos moet zijn. Het pakket aan maatregelen betekent – inclusief het in de dienstregeling komen van twee waterstofbussen - een reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van 3,6% in 2018 ten opzichte van 2017.

### 3.5. *Grote Infrastructuurprojecten Regio Groningen – Assen*

Vanaf 2016/2017 tot zeker aan 2021 kent de regio Groningen Assen een groot aantal grote infrastructuurprojecten (Ring Zuid, Stationsgebied Groningen, Stationsgebied Assen etc.). De organisaties ‘Groningen Bereikbaar’ en ‘Slim Bereikbaar Assen’ streven daarbij onder andere naar voldoende OV-capaciteit en een zo goed mogelijke OV-doorstroming tijdens de werkzaamheden. Dit om het OV ook echt een volwaardig alternatief voor automobiliteit te laten zijn. Daartoe komt de komende periode veel extra OV-infrastructuur beschikbaar. Tevens moet gezorgd worden voor voldoende capaciteit (bus-aanbod) en voor voldoende doorstroming, ook daar waar bussen gebruik moeten maken van dezelfde infrastructuur als andere vervoerwijzen. Dit laatste is een serieuze risicofactor, immers veel vertraging leidt niet alleen tot een minder aantrekkelijk product voor reizigers maar ook tot extra bus-uren die aan de concessiehouder dienen te worden uitgekeerd. Vooralsnog laat het zich aanzien dat de vertragingen binnen de perken kunnen blijven. Dit deels door doordachte maatregelen van de wegbeheerders, conform ook de zogeheten ‘klanteisen’ die aan de aannemers worden gesteld, en deels ook doordat de zittende vervoerder Qbuzz gegeven de verlenging van de GD-concessie tot eind 2019 in de hele periode actief betrokken kan zijn bij de planvorming en realisatie met betrekking tot OV-capaciteit en OV-doorstroming in Groningen en Assen. Er dient zich echter desondanks met name in Groningen wel een aantal (potentiële) doorstromingsknelpunten aan voor de periode 2017/2020 (zie bijlage). De betreffende aandachtsgebieden zijn voortdurend onderwerp van overleg tussen de gemeente Groningen, Groningen Bereikbaar en het OV-bureau.

### 3.6. *Doorontwikkeling mobiliteitsbeleid in Drenthe en Groningen*

De beoogde ontwikkelingen in het OV-busvervoer in Groningen en Drenthe hangen ook nauw samen met bredere mobiliteitsontwikkelingen in Groningen en Drenthe. De beide provincies en alle inliggende gemeenten hebben bijvoorbeeld het voornemen om in het mobiliteitsbeleid versterkt in te zetten op de positie van de fiets, deels als zelfstandig vervoermiddel, deels ook als onderdeel van ketenverplaatsingen. Eveneens worden ketenreizen met deels auto en deels OV aantrekkelijker gemaakt. In dit geheel spelen de zogeheten ‘Hubs’ in de toekomst een belangrijke rol. De komende jaren zal een stelsel van goed gelegen, functioneel ingerichte en aantrekkelijk vormgegeven Hubs allerlei ketenverplaatsingen beter kunnen faciliteren. De Hubs dienen daarbij ook als OV-knooppunten.

## 4. *Financiële ruimte begroting 2018*

De actuele financiële prognoses, waarin het voorlopig jaarresultaat 2016 van €7,3 miljoen is meegenomen, maken het mogelijk om:

- de OV-chipkaart-tarieven in 2018 alleen met de landelijke indices mee te laten stijgen;
- het budget voor de dienstregeling vanaf 2018 met € 1,0 miljoen te verhogen ten opzichte van de begroting 2017, met name om de verdere doorgroei van het OV met name op het HOV-netwerk (Qliners en Q-links) te faciliteren en het vastgestelde OV-basisnet in Groningen en Drenthe robuuster te maken. Qua prognoses gaan wij ervan uit dat de beoogde uitbreidingen vanaf 2018 ook € 0,5 miljoen extra opbrengsten genereren;
- per dienstregeling 2018 Q-link-lijn 1/11 te elektrificeren en op Q-liner 300 Emmen - Groningen 5 dubbeldekkers (euro-6) in te zetten. Dit betreft investeringspakket van netto € 6,0 miljoen euro in de periode 2017-2029 inclusief (bij)laadapparatuur, waarvan het grootste deel in 2017 zal worden geïnvesteerd, waardoor tevens een dempend effect wordt gerealiseerd voor de financiële prognoses voor de volgende concessieperiode 2020-2030.

Daarnaast is er in beginsel ruimte om in 2018 eenmalig een investeringsbedrag van € 2,5 miljoen te reserveren voor een voorwaardenscheppende kwaliteitsimpuls voor bijdragen aan de realisatie van Hubs (plm € 1,0 miljoen), het realiseren van stallingsvoorzieningen voor de (duurzaamheids-)eisen van de volgende concessie (plm € 1,2 miljoen) en het realiseren van een kosteneffectieve chauffeursvoorziening op het nieuwe busstation Groningen (plm € 0,3 miljoen, waarmee vanaf 2020 jaarlijks een lastenverlaging van € 0,1 wordt gerealiseerd).

Het OV-bureau werkt dit verder uit in de begroting 2018, waarbij dan overigens ook worden betrokken de prognoses van het eerste kwartaal van 2017, zowel financieel als qua ontwikkeling van de reizigersaantallen, die gezien de forse doorgroei in de laatste maanden van 2016 (5% groei reizigerskilometers 2016 t.o.v. 2015) mogelijk opnieuw extra groeicapaciteit vragen.

Uit het bovenstaande ontstaan dan de volgende financiële meerjarenprognoses (daarbij is de voorwaardenscheppende kwaliteitsimpuls van €2,5 miljoen afzonderlijk opgenomen omdat dit nog een verkenning betreft).

Meerjarenprognose (bedragen in euro's * 1000)	2017	2018	2019	2020	2021
Lasten concessies	112.442	111.624	115.216	119.142	122.675
Overige lasten	6.332	6.393	6.456	6.519	6.582
<b>Totaal lasten</b>	<b>118.774</b>	<b>118.017</b>	<b>121.672</b>	<b>125.661</b>	<b>129.258</b>
Baten concessies	55.073	56.945	58.300	57.394	58.898
Overige baten	63.588	61.819	63.047	64.299	65.576
<b>Totaal baten</b>	<b>118.661</b>	<b>118.764</b>	<b>121.347</b>	<b>121.693</b>	<b>124.474</b>
<b>Saldo</b>	<b>113-</b>	<b>747</b>	<b>325-</b>	<b>3.968-</b>	<b>4.784-</b>
Extra saldo vorig jaar	-	-	-	-	-
<b>Stand weerstandscapaciteit begin jaar</b>	<b>15.136</b>	<b>15.023</b>	<b>15.770</b>	<b>15.445</b>	<b>11.477</b>
<b>Mutatie weerstandscapaciteit</b>	<b>113-</b>	<b>747</b>	<b>325-</b>	<b>3.968-</b>	<b>4.784-</b>
<b>Stand weerstandscapaciteit einde jaar</b>	<b>15.023</b>	<b>15.770</b>	<b>15.445</b>	<b>11.477</b>	<b>6.694</b>
<b>Investering (3): kwaliteitsimpuls: bijdragen Hubs, stallingen en chauffeursfaciliteiten</b>	<b>-</b>	<b>2.500-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<b>Exploitatie voordeel van investering 3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
<b>Stand weerstandscapaciteit begin jaar</b>	<b>15.136</b>	<b>15.023</b>	<b>13.270</b>	<b>12.945</b>	<b>9.077</b>
<b>Mutatie weerstandscapaciteit</b>	<b>113-</b>	<b>1.753-</b>	<b>325-</b>	<b>3.868-</b>	<b>4.684-</b>
<b>Stand weerstandscapaciteit einde jaar</b>	<b>15.023</b>	<b>13.270</b>	<b>12.945</b>	<b>9.077</b>	<b>4.394</b>



*NB: de meerjarenprognose gaat uit van eenzelfde tarief per dienstregelingsuur (DRU) in de nieuwe concessie als in de huidige concessie en geen ombuigingen vanaf 2020.*

De ruimte hiervoor is ontstaan door een combinatie van opbrengstengroei in 2016 en de gunstige ontwikkeling van de loonvoet, inflatie en de dieselprijs in 2015 en 2016 (die samen de index vormen in de concessies). Vanaf 2020 zijn volgens de actuele prognoses geleidelijke ombuigingen aan de orde, mede doordat de nieuwe prestatie-gerelateerde verdeling van de Studenten-OV-kaart vanaf 2020 negatief uitpakt voor Drenthe en Groningen. De komende aanbesteding zoals die eind 2017 op de markt zal worden gebracht (en eind 2019 zal leiden tot een nieuwe concessie) zal daarom inzetten op een lagere dan de huidige prijs per dienstregelingsuur en mogelijkheden moeten bieden tot bijsturing.

Bij deze prognoses merken wij op dat rekening gehouden is met de voorlopige jaarcijfers 2016, de voorlopig meest reële index 2016 en de meest realistische inschatting van de indices 2017. Op basis van eerdere ervaringen is het mogelijk dat de index 2016 nog kan wijzigen tot oktober 2017 en de index 2017 tot oktober 2018. Voor 2018 en verder is conform het vastgestelde risicomangement een index van 3% aangehouden. Hierbij merken wij op dat lange-termijn-prognoses per definitie ruime onzekerheidsmarges kennen. Overigens is 2017 ook het laatste jaar dat de tijdelijke extra bijdrage van € 2,4 miljoen per jaar in het kader van het Q-link-buspakket Groningen/Drenthe 2014 van kracht is. De jaarlijkse bijdragen vanuit de moederorganisaties zullen vanaf 2018 met dit bedrag afnemen. Dit gegeven is in de cijfers vanaf 2018 verwerkt.

Het geheel aan voornemens past – zoals het financieel overzicht ook aangeeft - binnen het samenhangend geheel van financiële uitgangspunten dat het OV-bureau hanteert. Deze uitgangspunten zijn vervat in de ‘Notitie risicomangement en weerstandsvermogen’. Voor de begrotingsopstelling zijn de belangrijkste bepalingen dat het OV-bureau ‘conservatief’ begroot en er wordt gestreefd naar een weerstandscapaciteit van minimaal €4,1 miljoen. Zakt het weerstandsvermogen daaronder dan dienen – zo nodig per omgaande - aanvullende ombuigingsmaatregelen te worden getroffen.

Wij gaan ervan uit u met deze Kaderbrief voldoende geïnformeerd te hebben en zijn benieuwd naar uw inbreng.

Met vriendelijke groet,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,  
Peter den Oudsten



de secretaris,  
Peter Teesink

Bijlage: Kwetsbare OV-doorstromingscorridors 2018

