



Onderwerp OV-bureau: begroting 2019, dienstregeling 2019,
motie waardering buschauffeurs en voorlopige
gunning

Steller Menno Oedekerck

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 06 5277 4743

Bijlage(n) 3

Ons kenmerk 7048921

Datum 18-7-2018

Uw brief van

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij willen wij u graag informeren over:

- de vastgestelde begroting OV-bureau Groningen Drenthe 2019;
- de vastgestelde hoofdlijnen dienstregeling bus Groningen Drenthe 2019;
- de motie waardering voor de buschauffeurs;
- voorlopige gunning nieuwe GD concessie 2020-2030.

Begroting OV-bureau Groningen Drenthe 2019

Het algemeen bestuur van het OV-bureau Groningen Drenthe heeft op 10 juli jl. de begroting 2019 vastgesteld. De ontwerpbegroting 2019 (brief 11 april 2018, kenmerk 6873377) hebben wij op 16 mei jl. met u besproken. De behandelingen van de ontwerpbegroting 2019 in Provinciale Staten van Drenthe en Groningen en uw gemeenteraad hebben niet geleid tot het indienen van zienswijzen, op grond waarop de ontwerpbegroting moet worden aangepast. De definitieve begroting 2019 is dus gelijk aan de besproken ontwerpbegroting 2019.

De effecten van de aanbesteding van de nieuw busconcessie Groningen Drenthe zijn niet verwerkt in de definitieve begroting 2019. Na oktober 2018 komen wij met een aangepaste begroting.

Hoofdlijnen dienstregeling busconcessie Groningen Drenthe 2019

Op 26 april 2018 zijn de ontwerp hoofdlijnen voor de dienstregeling busvervoer 2019 door het dagelijks bestuur van het OV-bureau vrijgegeven

voor reacties en zienswijzen (brief 9 mei 2018, kenmerk 6931317). Deze stond op de lijst van conformstukken van uw raadscommissie van 13 juni jl.

Als gemeente hebben wij actief alle wijk- en buurtverenigingen en andere belanghebbenden gevraagd om hun eventuele reactie, zodat bij de definitieve vaststelling van de dienstregeling deze in de afweging worden meegenomen. Deze hebben wij u ook per brief op 7 juni 2018 gestuurd (kenmerk 6971141).

Op 12 juli jl. heeft het Dagelijks Bestuur OV-bureau de definitieve hoofdlijnen dienstregeling bus 2019 vastgesteld. Op basis van nadere afstemming, een bijeenkomst met Drentse en Groningse wethouders, het advies van de Consumentenplatforms en ontvangen reacties zijn de volgende wijzigingen doorgevoerd in de definitieve hoofdlijnen dienstregeling 2019:

1. P+R Kardinge – Martini Ziekenhuis: naar aanleiding van meerdere klantreacties en van het Consumentenplatform Openbaar Vervoer is besloten om voor de verbinding tussen Kardinge en Martini Ziekenhuis spitsritten van enkele streeklijnen door te laten rijden naar het Martini Ziekenhuis en P+R Kardinge – Lewenborg. Op lijn 65 worden op zaterdag 4 slagen toegevoegd op de drukke momenten, zodat dan een halfuurdienst wordt gereden;
2. Q-link 15 Hoofdstation-Zernike: in de ontwerp hoofdlijnen was opgenomen dat Q-link 15 bij het rijden over de HOV-as Peizerweg niet halteert bij de halte Verzetstrijderslaan. Op advies van het Consumentenplatform is in overleg met Qbuzz en gemeente Groningen de bediening van de halte Verzetstrijderslaan heroverwogen. Na heroverweging is besloten toch niet op de halte Verzetstrijderslaan te stoppen met Q-link 15;
3. Stadslijn 8 Groningen: in de ontwerp hoofdlijnen was opgenomen dat lijn 8 na 22 uur 's avonds en zondag op het zuidelijke deel een uursdienst zou krijgen. N.a.v. de ontvangen reacties worden alleen enkele weinig gebruikte ritten aan het begin en eind van de dag geschrapt. De halfuurdienst op zondag blijft gehandhaafd;
4. Q-link 6 route Delfzijl Noord: in overleg met de gemeente Delfzijl worden enkele weinig gebruikte haltes samengevoegd waardoor de route sneller en comfortabeler wordt voor passagiers;
5. Stadslijn 1 Assen blijft rijden tot 23 uur.
6. Handhaven van extra toegevoegde ritten lijn 26 Assen-Zernike en spitslijn 27 Stadskanaal-Zernike.
7. Q-link 5 Annen-Groningen rijdt extra tussen 9 en 10 uur, zodat een kwartiersfrequentie ontstaat vanaf Annen/Zuidlaren.

De definitieve hoofdlijnen dienstregeling 2019 en de hoofdlijnen van de beantwoording van de bij de gemeente binnengekomen reacties zijn in de bijlage opgenomen.

Motie Waardering voor de buschauffeurs

In de door u aangenomen motie verzocht u om het college:

- In het bestuur van het OV-bureau het belang van professioneel werkende en gemotiveerde buschauffeurs als zeer bepalende factor voor het OV systeem te benadrukken;
- Te bevorderen dat het bestuur van het OV-bureau werkgevers in het busvervoer stimuleert op redelijke wijze tegemoet te komen aan de eisen van het personeel ten aanzien van verruiming van de rusttijden, werkdruk en de verhoging van de lonen;
- De raad te informeren over het resultaat van dit verzoek.

Deze motie hebben wij in het Dagelijks Bestuur OV bureau van 29 juni jl. besproken. Op 1 juli jl. hebben de bonden en de werkgevers in het streekvervoer afspraken gemaakt over de cao. Deze afspraken worden nog aan de leden voorgelegd.

Voorlopige gunning nieuwe GD concessie 2020-2030

Op 12 juli jl. heeft het Dagelijks Bestuur van het OV-bureau Groningen Drenthe besloten dat Qbuzz vanaf 15 december 2019 voor een periode van 10 jaar het openbaar vervoer per bus in de provincies Groningen en Drenthe mag verzorgen. Vervoerders Arriva, Connexion en Qbuzz hadden een bod gedaan.

Het besluit van het Dagelijks Bestuur OV-bureau staat open voor bezwaar en beroep en is daarom een voorlopige gunning. Mocht geen gebruik gemaakt worden van bezwaar en beroep dan zal de definitieve gunning eind augustus een feit zijn. Indien wel gebruik gemaakt wordt van de bezwaar en beroepsmogelijkheid dan is de verwachting dat definitieve gunning begin 2019 een feit is.

Belangrijk bij de gunning was het voldoen aan de basiskwaliteit: de lat voor de dienstuitvoering en borging van kwaliteit is hoog gelegd. Bovenop deze basiskwaliteit wordt aanzienlijk meer geboden op duurzaamheid, kwaliteit voor de reizigers en (open) data om beter te voorspellen wat er gaat gebeuren in de reis en deze informatie pro-actief beschikbaar te stellen.

Duurzaamheid

Qua duurzaamheid worden alle stadsbussen in Assen, Emmen en Groningen zero-emission met volledig elektrische bussen. Q-link gaat ook volledig elektrisch rijden met opladen onderweg. De vervoerder heeft zich onderscheiden door ook in de streek veel elektrische bussen te bieden en op de plekken waar dit niet mogelijk was HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) als brandstof te bieden, zoals op Qliner verbindingen. Hiermee wordt in de stad

een CO2 reductie van 100% behaald en in de streek ruim 90%. De duurzaamheidsdoelen op het gebied van CO2 zijn hiermee direct behaald. Naast duurzame bussen levert dit ook veel stillere bussen op.

De reizigers ontzorgd en bij de hand genomen

Qbuzz gaat ervan uit dat klanten voorafgaand en tijdens de (multimodale) reis willen beschikken over relevante, volledige en actuele reisinformatie die aansluit op hun persoonlijke wensen en behoeften. Dit zal voor de reiziger onzekerheid wegnemen. Qbuzz gaat dat realiseren met een interactief informatieprogramma. Chauffeurs krijgen een tablet die als communicatiemiddel en naslagwerk dient voor de chauffeur, zodat deze de reiziger adequaat kan informeren. Op zijn eigen telefoon plant de reiziger de reis en krijgt actuele informatie over stremmingen en omleidingen. En hij kan zelf een aansluiting aanvragen. Als extra betaalmethode naast de OV-chipkaart wordt het mogelijk kaartjes online te boeken. Met het scannen van een (digitale) barcode krijgt de reiziger toegang tot de bus. Voor extra comfort zijn alle bussen voorzien van airco en wifi. De kwaliteitselementen van het huidige HOV worden in dus alle bussen doorgevoerd.

Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen

Qbuzz heeft een omvattende strategie aangeboden voor het bevorderen van personeelswelzijn, waarin o.a. maatregelen ter bevordering van de duurzame inzetbaarheid van oudere werknemers, individuele begeleiding van medewerkers en concrete acties gericht op vermindering van werkdruk en stress.

Ter bevordering van de inclusieve arbeidsmarkt zal Qbuzz leer-werktrajecten organiseren, waarin een grote plaats is voor deelnemers met een afstand tot de arbeidsmarkt. Ook wordt gewerkt aan meer diversiteit in de personeelsopbouw.

Open Data

De nieuwe GD-concessie is echt innovatief in het gebruik van data. Zowel voor procesbeheersing als ook voor het gezamenlijk samenwerking- en ontwikkeltraject waar het openbaar vervoer in deze regio om bekend staat. Met het openstellen van data voor iedereen, en het gericht analyseren van gegevens krijgen we een tot nu toe ongekend beeld van kansen en uitdagingen op het gebied van OV en mobiliteit, kunnen we knelpunten beter aanpakken, de bereikbaarheid vergroten en producten ontwikkelen waar de klant echt wat aan heeft.

Meerjarig financieel beeld positiever

De bieding van Qbuzz is financieel positief voor het meerjarenbeeld. Waar de prognose op basis van het oude tarief uitkomt op een negatieve meerjarige prognose, is het meerjarenbeeld met de aanbesteding omgevormd tot een positiever beeld. De begroting is een complex geheel van veel factoren zoals aan prijsstijgingen (indexaties), toename van het vervoersvraag, reizigersopbrengsten en toenemende verkeerdrukke, die kan leiden tot meer

kosten. De prijs die nu bekend is zal worden verwerkt in een herijking van het meerjarenbeeld. Voor de dienstregeling 2019 is reeds een aantal wensen (waaronder lijnen Assen en Stadskanaal naar Zernike) op basis van het positieve meerjarenbeeld gehonoreerd, omdat er zicht is op langjarige dekking.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,



de burgemeester,
Peter den Oudsten

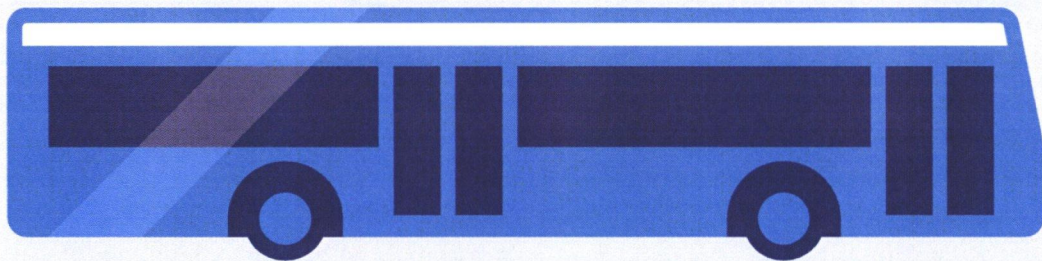


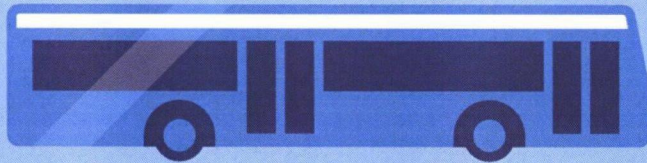
de secretaris,
Peter Teesink



begroting 2019

ov bureau groningen drenthe





4	Inleiding
6	Algemene doelstellingen
8	Kernindicatoren
10	Reizigerskilometers
13	Klanttevredenheid
15	Gebiedsdekkendheid
16	Duurzaamheid
18	Kostendekkenheid
22	1 Programmabegroting
22	1.1 Programmadoel en indicatoren voor doelrealisatie
23	1.2 Uitgangspunten en programmabegroting bij ongewijzigd beleid
24	1.3 Begrotingsmutaties en opbouw weerstandvermogen
24	1.4 Programmabegroting na verwerking voorstellen en dekking
25	1.5 Programmabegroting in meerjarenperspectief
26	2 Productenraming
26	2.1 Productenraming: klant-reiziger
28	2.2 Productenraming: ontwikkeling
31	2.3 Productenraming: beheer
35	2.4 Productenraming: informatie en analyse
37	2.5 Productenraming: bedrijfsvoering
41	2.6 Productenraming: financiering
42	2.7 Meerjarenproductenraming 2019-2022
44	2.8 Stand en verloop van de weerstandscapaciteit
46	3 PARAGRAFEN
46	3.1 Paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing
48	3.2 Paragraaf financiering
52	4 SAMENSTELLING BESTUUR 29
53	BIJLAGE 1 AFKORTINGENWIJZER
54	BIJLAGE 2 OVERZICHTSKAART 2018

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 vervoerkundig, maatschappelijk en financieel meerwaarde kan genereren voor het (openbaar vervoer in het) gebied. Openbaar (bus)vervoer vormt daarbij uiteraard onderdeel van het bredere verkeer- en vervoerbeleid van de provincies Groningen en Drenthe en gemeente Groningen.

Het OV-bureau heeft - op basis van de kaderstellingen vanuit de moederorganisaties - de volgende algemene 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 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 verruilen 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 het 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.

In 2019 zijn de speerpunten:

- Accommoderen groei
- Doorstroming waarborgen
- Klanttevredenheid handhaven bij meer groei en minder doorstroming
- Voorbereiden nieuwe concessie
- Monitoren CO2 en energie
- Ontwikkeling naar een informatie gedreven organisatie



De gekozen doelstellingen worden ook haalbaar geacht. Dit mede door de verlenging van de GD-concessie tot eind 2019, en omdat de actuele financiële prognoses ruimte bieden om – onder overigens gelijkblijvende omstandigheden en budgetten, en reizigerstarieven die de landelijke indices volgens - het budget voor de dienstregeling vanaf 2019 structureel met € 1 miljoen te verhogen ten opzichte van 2018.



Andere speerpunten zijn: klanttevredenheid, omdat punctualiteit en betrouwbaarheid in het laatste concessie jaar onder druk staan, groei in reizigerskilometers in grotere mate omzetten in omzetgroei en op de ontwikkeling naar een informatie gedreven organisatie. Vooruitlopend op de nieuwe GD-concessie waar sturingsinformatie een belangrijk thema is voor de sturing & beheersing van de nieuwe concessie.



Verder wordt voorgesteld om eenmalig een bedrag van € 0,35 miljoen beschikbaar te stellen voor de vervanging van 70 betaalautomaten. Door de opkomst van nieuwe betaalmethoden als contactloos betalen veranderen ook de internationale veiligheidseisen; alle betaalautomaten die die niet ondersteunen dienen vervangen te worden.

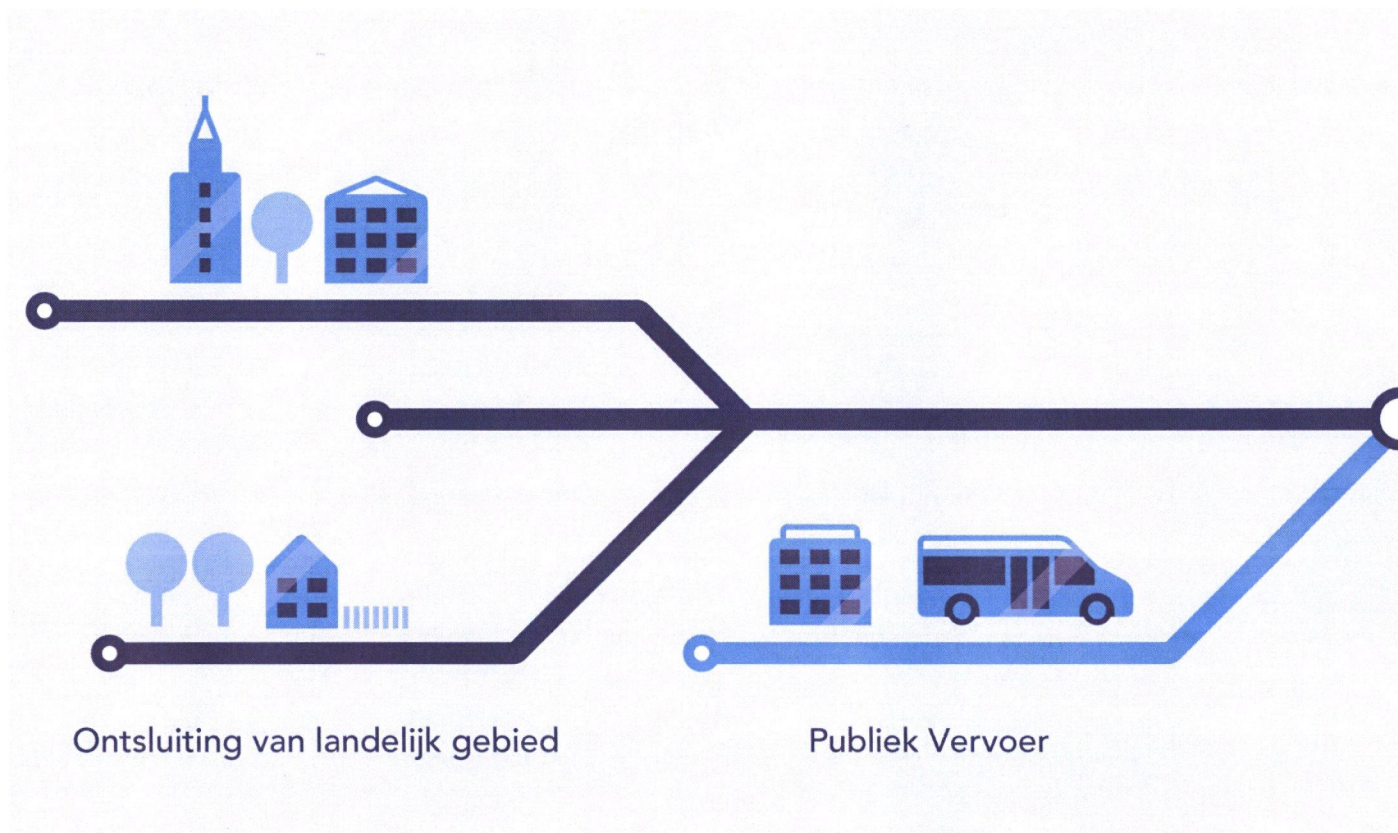


Als gevolg van de bovengenoemde investeringen sluit de begroting 2019 met een negatief exploitatiesaldo van € 867.000. Voor 2020 en verder voorzien we verder oplopende negatieve exploitatiesaldi. De opgebouwde weerstandscapaciteit is voorlopig voldoende om deze negatieve saldi te dekken. De verwachting is dat de aanbesteding van de GD-concessie mogelijkheden biedt om vanaf 2021 om te buigen naar een positief exploitatiesaldo. Op basis van de uitkomst van de gunning zal halverwege 2018 een nieuwe doorrekening van de financiële situatie worden gemaakt, om deze ombuiging te bewerkstelligen.

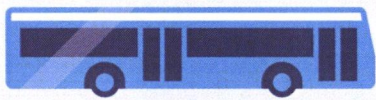
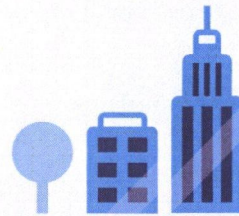


De aanbesteding van de nieuwe concessie eind 2019 is gestart. De gunning zal in de loop van 2018 plaatshebben. De implementatie van de nieuwe concessie en de afronding van de huidige concessie leggen de nodige druk op de organisatie in 2019.

Algemene doelstellingen



Bereikbaarheid van steden, instellingen en voorzieningen



Overige maatschappelijke mobiliteitsvraagstukken

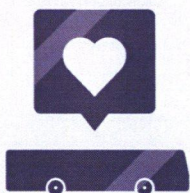


Verduurzaming van het OV-aanbod zelf

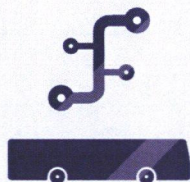
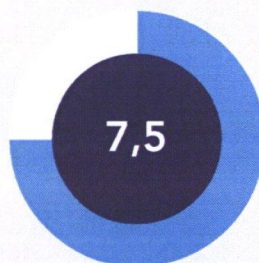
Kernindicatoren



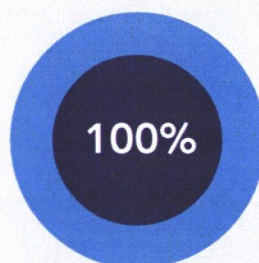
Reizigerskilometers
Groei t.o.v.2017

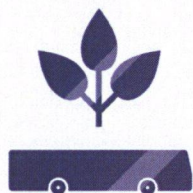


Klanttevredenheid
Score



Gebiedsdekkendheid

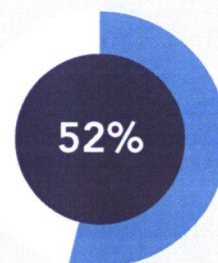




Duurzaamheid
Vermindering CO₂-uitstoot
gr/rkm t.o.v. 2016



Kostendekkendheid



Reizigerskilometers



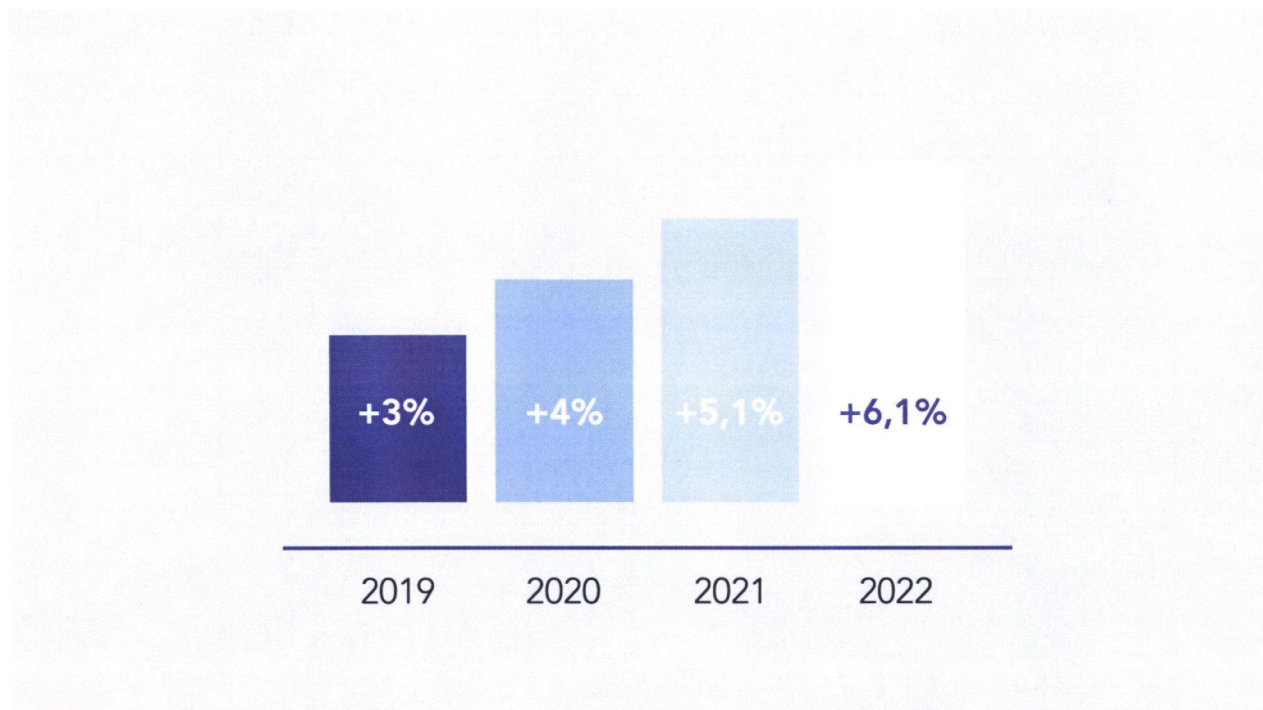
De groei in reizigersaantallen en reizigerskilometers zet naar verwachting ook in 2019 door.

Daarnaast verwachten we in 2019 grote werkzaamheden in Groningen aan Ring Zuid en Stationsomgeving met effect op de doorstroming. In 2019 zal bij de doorontwikkeling van het netwerk de nadruk liggen op accommoderen van de groei en inspelen op doorstromingsuitdagingen. Hiervoor is in de op-

drachtgever-opdrachtnemers relatie van OV-bureau met de vervoerders aan de ene kant de nadruk liggen op actief beheer, doen wat afgesproken is, en aan de andere kant op gezamenlijk schakelen met wegbeheerders, Groningen Bereikbaar om OV een sleutelrol in bereikbaarheid te geven. Door steeds meer thuiswonende studenten en meer-gebruik door MBO-ers met studentenkaart en door keuzereizigers die bewust voor OV kiezen ontstaat er meer druk op de beschikbare capaciteit in de bus.



Groei reizigerskilometers t.o.v. 2017

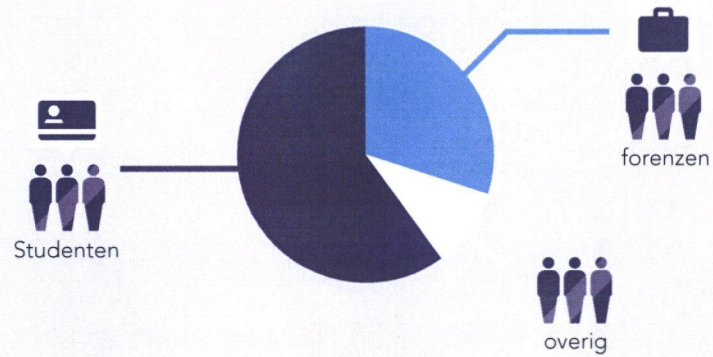


Door scherp te monitoren hoe de reizigersstromen zich ontwikkelen en door vooral snel en adequaat in te spelen op veranderende situaties waarbij het aanbod van het aantal bussen niet voldoet aan de alsmaar groeiende vraag van de reiziger wordt bijgedragen aan de realisatie van de groei van reizigers-kilometers.

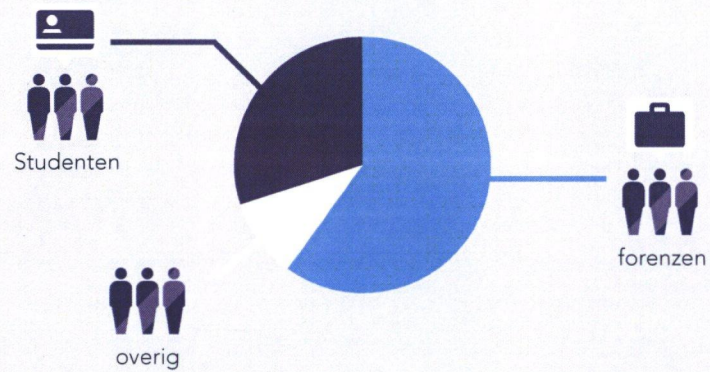
Verder door het imago van het OV niet alleen bij gebruikers maar ook bij potentiële gebruikers te verhogen door actief beheren en toezien op informatie bij de haltes (actuele vertrektijden op DRIS, correcte informatievoorziening en zichtkwaliteit op haltepalen), niet alleen van de bussen van Qbuzz, maar ook die van publiek vervoer.



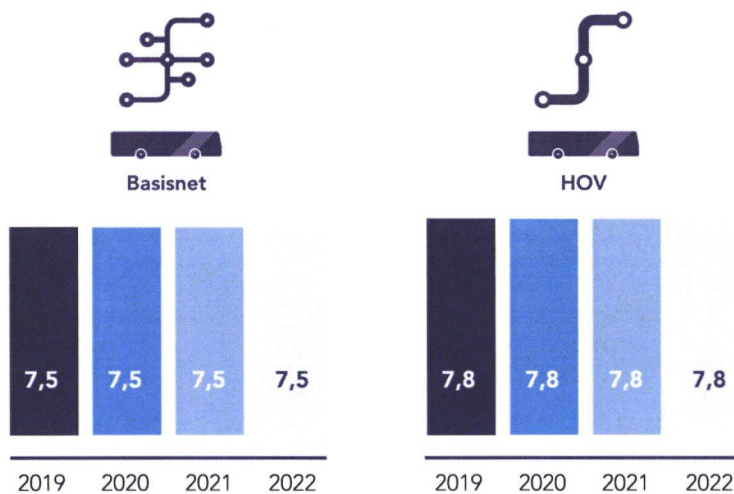
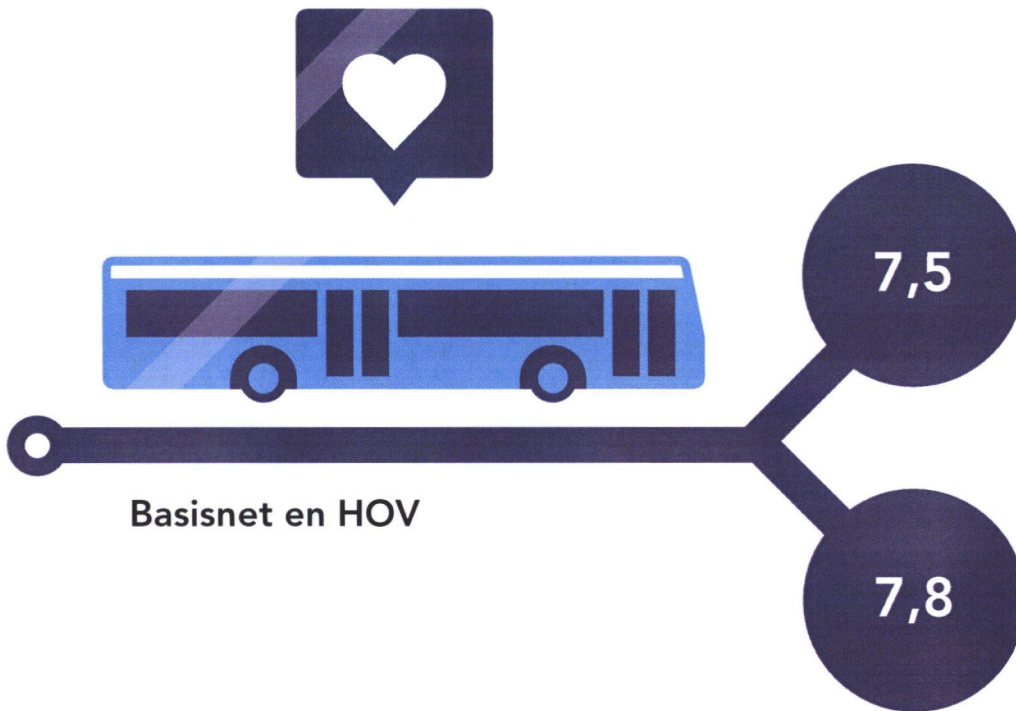
Groei reizigerskilometers



Inkomsten uit groei



Klanttevredenheid



De klanttevredenheid voldoet aan de norm. Deze score handhaven is het streven.

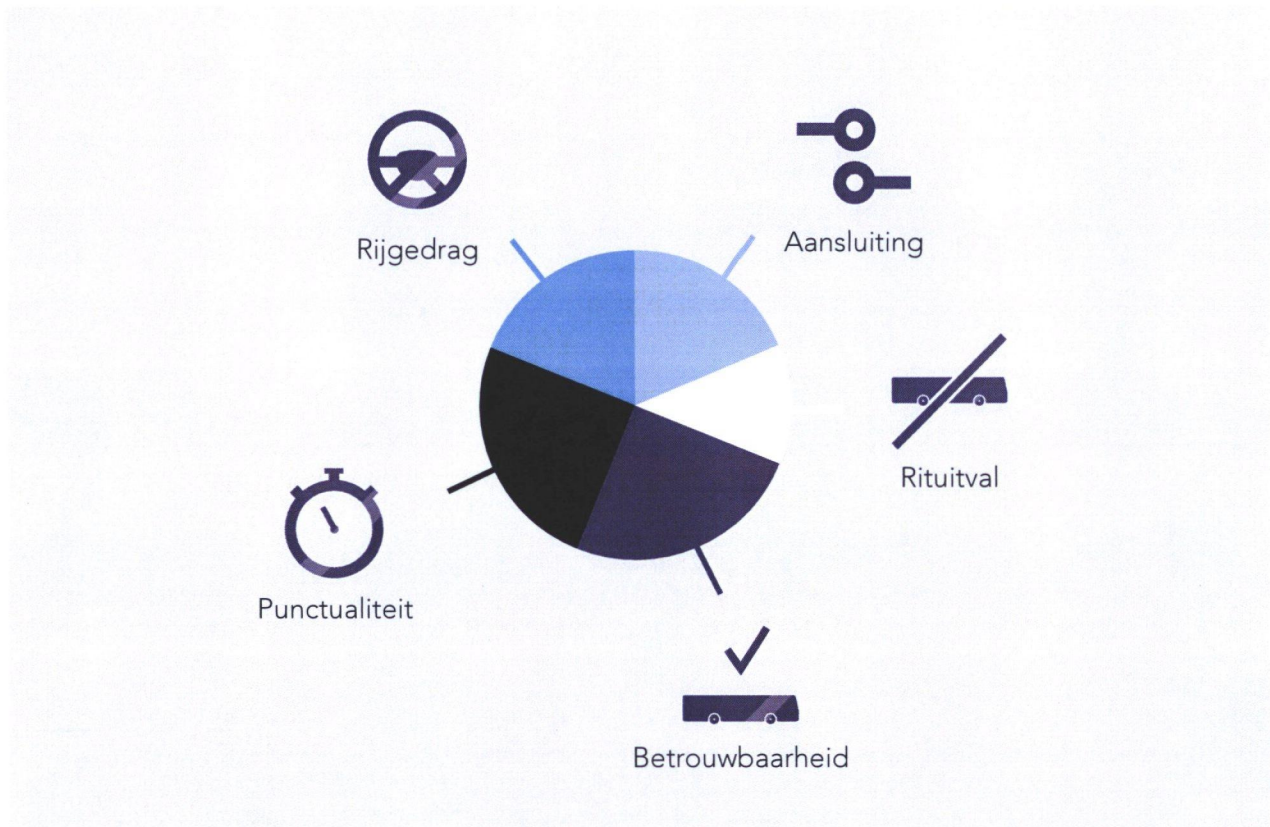
Dit geldt voor HOV (Q-link en Qliner) en voor het basisnet. Gegeven de doorstromings- en capaciteitsuitdaging zal dit geen gemakkelijke klus zijn, anderzijds kan de klanttevredenheid ook toenemen

door verbeterde betrouwbaarheid door gereedkomende infrastructuur zoals in Leek, Roden en Assen en P+R locaties rond de stad. Ook de verdergaande uitrol en opwaardering van de hubs in de beide provincies draagt bij aan vergroting van de klantwaardering. Dienstregelingsmaatregelen uit 2018 zullen ook positieve effecten hebben, bijvoorbeeld frequentieverhogingen voor Klazienaveen, Assen, Siddeburen, Slochteren en Harkstede.

Klanttevredenheid



Klanttevredenheid

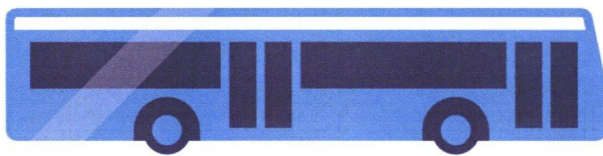
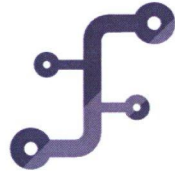


Door structureel, systematisch en proactief de uitvoeringskwaliteit te monitoren wordt een bijdrage geleverd aan de realisatie van de klanttevredenheid.

De tevredenheid van een reiziger wordt o.a. bepaald door de snelheid van de reis, de stiptheid, een goede overstap op andere bussen en/of treinen (betrouwbaarheid en punctualiteit), inzet van passend materieel en uiteraard het vakmanschap van de chauffeur. Met de vervoerders zijn afspraken gemaakt om op deze aspecten van de dienstverlening scherp te sturen zodat de klantte-

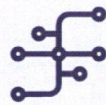
tevredenheid onverminderd hoog blijft. De uitdaging is om ook in het laatste jaar van de concessie (2019) de klanttevredenheid verder te verbeteren, in ieder geval te handhaven. Door de werkzaamheden rond de Zuidelijke Ringweg Groningen en rond het Hoofdstation in Groningen zal de uitdaging de komende jaren voornamelijk bestaan uit het behouden van een voldoende punctuele uitvoering van de dienstverlening. Daarbij behoort eveneens de garantie dat aansluitende bussen en/of treinen kunnen worden gehaald en de reiziger zo weinig mogelijk gehinderd wordt door de werkzaamheden.

Gebiedsdekkendheid

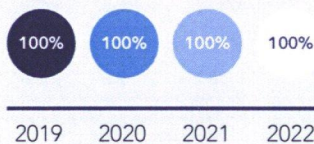


100%

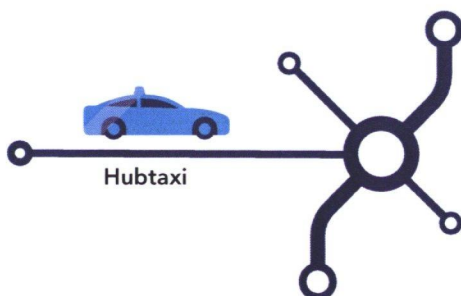
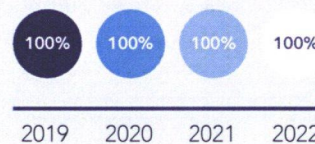
volledige dekking van 7-24 uur



Basisnet

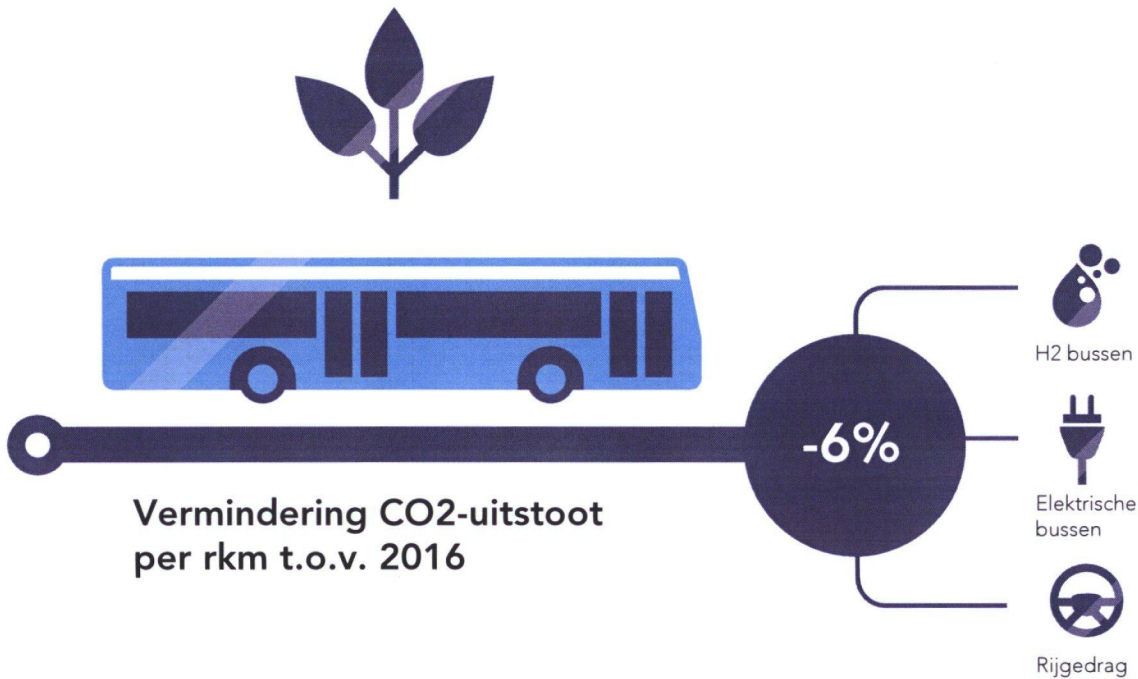


HOV

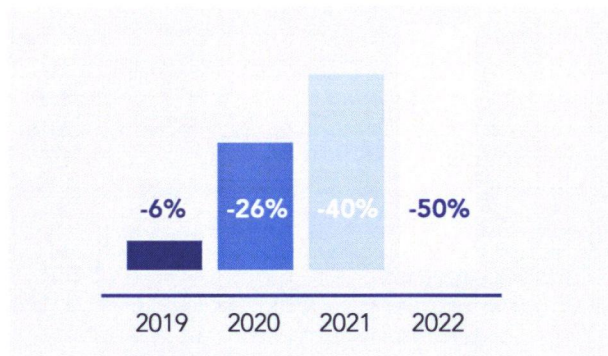


Hubtaxi

De gebiedsdekkendheid is 100% en voldoet aan het beleid uit de omgevingsvisies. Nadere uitwerkingen voor concentratie van het vervoer op hubs samen met de organisatie Publiek Vervoer leiden tot verbetering van voor- en natransport vanaf hubs.



Vermindering CO2-uitstoot per rkm t.o.v. 2016



Het OV-bureau ontwikkelt het vervoer binnen de concessie door richting duurzamer, schoner en stiller, uitgedrukt in energieverbruik en emissieverlaging:

- doorstroming (emissieverlaging door het voorkomen van energieverlies);
- dienstregeling (zo weinig mogelijk vervoer van lege stoelen);
- rijgedrag (energiebesparing en daarmee emissieverlaging);
- Schone en met duurzame energie aangedreven bussen (energieverbruik en richting CO2-neutrale bussen).

Alle provincies hebben samen de intentie uitgesproken uiterlijk vanaf 2025 nog slechts zero-emissie-bussen in te laten stromen in het buspark, dat in 2030 volledig Zero-Emissie dient te zijn. We ontwikkelen ieder jaar door binnen de financiële kaders en technische mogelijkheden. Inzet is om stadsbussen Groningen, Emmen en Assen elektrisch te maken per december 2019, Q-link elektrisch te maken bij vervanging bussen (2020-2027), en bij streekbussen en Qliners in te zetten op schone en duurzame brandstoffen. Waterstof speelt hierbij een rol, maar ook HVO uit bijvoorbeeld afgewerkte frituurolie als overgangsbbrandstof.

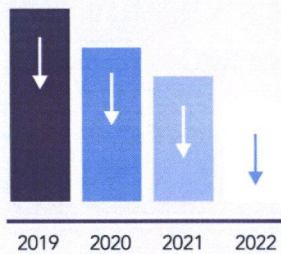
Schoner en stiller zijn meer gericht op de directe omgeving van de bus. Instromende voertuigen dienen dus niet alleen duurzamer maar ook stiller en schoner te zijn dan het huidige wagenpark. In 2019 zal de nadruk liggen op voorbereiden van elektrisch rijden in de nieuwe GD concessie per december 2019 en op voorbereiden van de opschaling van waterstof. Ook de stallingen in Assen en Groningen worden verder verduurzaamd (gasloos, Wärmtepompen voor verwarming, zonnepanelen). De bestaande duurzame bussen (10 Q-link groen elektrisch, 2 Airportlink elektrisch en 2 waterstofbussen, 4 Qliners op HVO) worden actief gemonitord. Het Qdrive programma van Qbuzz loopt door om chauffeurs zuiniger te laten rijden.



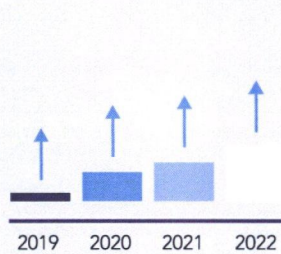
OV-aanbod



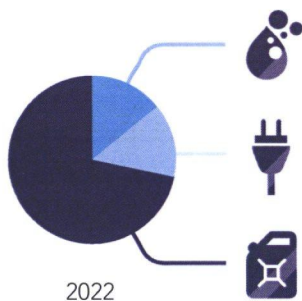
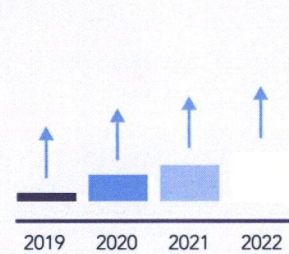
Dieselbussen



Elektrische bussen



H2 bussen



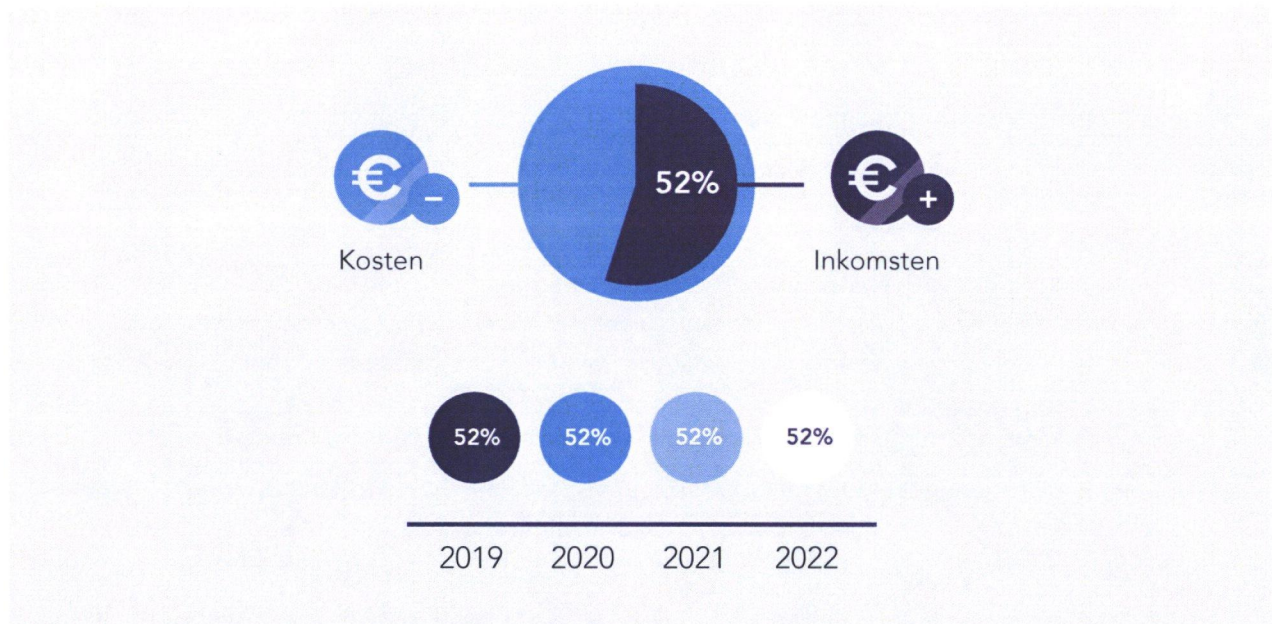
laad infra

De inzet op duurzaam openbaar busvervoer betekent niet alleen de aanschaf van duurzaam materieel maar vergt ook aanpassing van de operatie (onderweg bijladen, verminderde actieradius, realisatie tankstations voor waterstof etc.).

Vanuit beheer is het zaak om deze zaken te ondersteunen en zodanig te faciliteren dat kernwaarden als betrouwbaarheid en punctualiteit

ook met duurzaam materieel op een goede wijze kan worden bereikt. Daarnaast zorgen we door middel van audits ook voor monitoring van onderhoud voor de over te nemen bussen conform voorschrift van leveranciers. Tenslotte zullen we in 2018 het concessiekantoor aan de Peizerweg verduurzamen (gasloos en zonnepanelen) en dit ook als doel stellen voor de nieuwbouw van de vestiging Emmen.

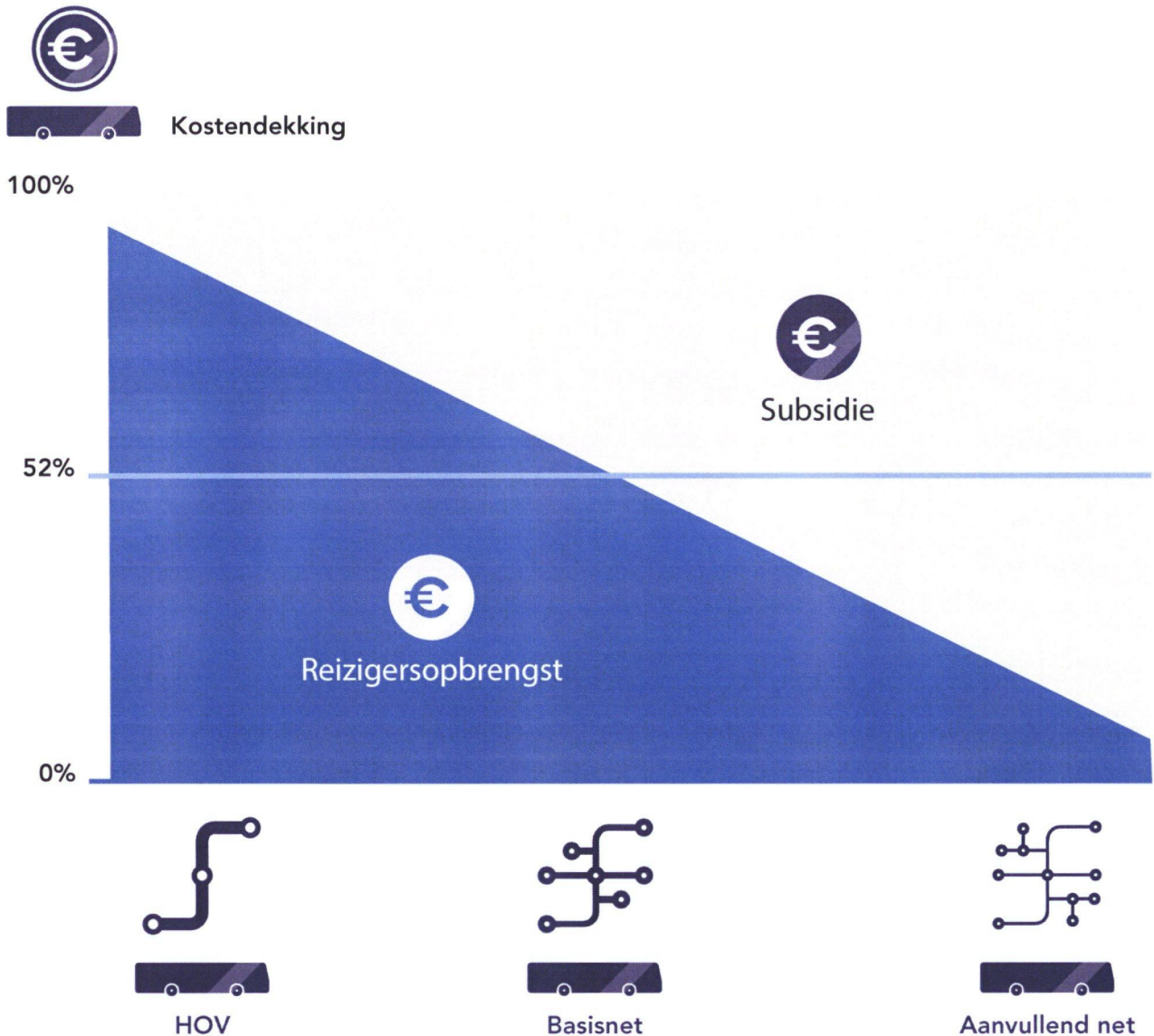
Kostendekkendheid



Kostendekkendheid betekent enerzijds scherpe controle op de kosten van het vervoer en anderzijds toezicht op de juistheid van de inkomsten.

Vanuit beheer wordt aan de kostenkant vooral ingezet op het alleen betalen voor datgene wat

is geleverd. Door de inzet van onder andere OV-stewards voor controle op geldigheid van de vervoerbewijzen en door scherp financieel toezicht op inkomsten uit de vervoerbewijzen wordt vanuit beheer bijgedragen aan de juistheid van de inkomsten.



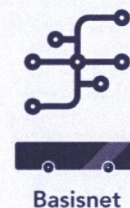
Het in stand houden en doorontwikkelen van het OV-netwerk is gezien het onderstaande in zijn aard een complexe en langjarige opgave, met vele keuzemomenten, prioriteitsstellingen, financiële vraagstukken, uitvoeringsvraagstukken etc. Aan de realisatie werken veel meer 'spelers' dan alleen het OV-bureau. Provincies, gemeenten, concessiehouders, I&M/Rijkswaterstaat,

Groningen Bereikbaar, Regio Groningen-Assen, private en maatschappelijke actoren etc. verrichten ook veel inspanningen om het beoogde OV-systeem steeds verder tot ontwikkeling te brengen. Voor de Regio Groningen-Assen vormt de herijkte Netwerkanalyse 2013 de meest geactualiseerde basis voor het HOV.

De vervoerkundige basis van het OV in Groningen en Drenthe is het OV-netwerk is vastgelegd in de omgevingsvisies van de provincies Groningen en Drenthe. Dit OV-netwerk is opgebouwd uit drie soorten met elkaar samenhangende en elkaar aanvullende typen openbaar (bus)vervoer en een geheel van bijbehorende fysieke infrastructuur:



- Busvervoer (productformules Qliners en Q-link) dat samen met het spoornetwerk in Noord Nederland (nationaal, regionaal) een hoogwaardig OV-netwerk vormt. HOV is frequent, rechtstreeks en comfortabel en vormt een serieus alternatief voor veel autoritten. Hier hoort een kwaliteitsniveau bij dat ook ruimtelijk structurerend werkt door langjarig vastliggende routes (denk aan 20 jaar), hoogwaardig materieel, hoge frequentie, gegarandeerde doorstroming, actuele en dynamische reisinformatie, bijpassende halte-uitstraling etc. Het busgedeelte van het HOV-netwerk is vooral gericht op kernlocaties binnen de stad Groningen, op de P+R-locaties rondom de stad, en op de verbinding van Groningen met andere grotere kernen in het gebied: Assen, Drachten, Emmen en Stadskanaal (Qliners) en onder andere Leek, Roden, Zuidlaren, Appingedam en Zuidhorn (Q-link). Daarmee bedient het HOV-netwerk een beoogde reizigers groeiemarkt. Van de vervoerders wordt een zeer hoge uitvoeringskwaliteit verwacht, conform de concessieeisen.



- Buslijndiensten die samen met het HOV-net een basisnet voor het hele 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 vormen de Omge-

vingsvisies van Groningen en Drenthe de basis voor de basisnetverbindingen in het gebied, die in de komende 10 jaar structureel worden bediend, zonder overigens dat de exacte routes zijn vastgelegd, zoals in het HOV-net. In frequentie/capaciteitszin zijn de basislijnen vraagvolgend. Van de vervoerder wordt een hoge uitvoeringskwaliteit verwacht, conform de concessieeisen.



Aanvullend net

- Aanvullend Openbaar Vervoer, gericht op het bedienen van een restvraag op specifieke momenten en plaatsen. Vormgeving, frequentie, capaciteit en ontwerpqualiteit zijn hierop aangepast. Het aanvullend openbaar vervoer kent verschillende uitvoeringsvormen: vormen van specifiek 'scholieren-OV', in tijd beperkte dienstregeling met kleine busjes.



Fysieke infrastructuur

- Een geheel van bijbehorende fysieke infrastructuur, gericht op doorstroming en in- of overstappen. Hierin spelen zogenoemde hubs een steeds belangrijker rol. Hubs zorgen ook voor samenhang met en overstap naar andere mobiliteitssystemen (auto en fiets, collectief doelgroepenvervoer etc.) Openbaar vervoer kan immers vaak alleen in combinatie met andere vervoervormen voor reizigers tot een volledige deur-deur-voorziening leiden.



Hubtaxi

- Binnen het kader van Publiek Vervoer is het OV-bureau primair verantwoordelijk voor het product taxi van en naar de hub (Hubtaxi) en, tegen een hoger tarief, deur-deur taxi, dat vraagafhankelijk/beschikbaar/gebiedsdekkend is daar waar geen reguliere OV voor beschikbaar is.



De samenhang tussen de verschillende delen van het totale OV-netwerk en met aansluitende concessiegebieden krijgt verder zo veel mogelijk vorm in:

- afgestemde dienstregelingen via het jaarlijkse dienstregelingsproces;
- doordachte overstapmogelijkheden OV-OV;
- bruikbare en begrijpelijke reisinformatie voor de reiziger, zeker ook in overstapsituaties;
- toegankelijke OV-voorzieningen (zowel haltes als materieel);
- betaalmogelijkheden voor het hele OV-systeem via OV-chipkaart (of opvolgende elektronische systemen als betalen per mobiel) en zo lang die nodig zijn in de bus verkrijgbare papieren kaartjes.

1 Programmabegroting

1.1 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:

- reizigerskilometers
- klanttevredenheid
- gebiedsdekkendheid
- duurzaamheid
- kostendekkendheid

Voor 2019 en volgende jaren hebben wij voor deze indicatoren (minimale) streefwaarden gesteld. Deze streefwaarden zijn in onderstaande tabel weergegeven.

Indicator	2017 (realisatie)	2018	2019	2020	2021	2022
Reizigerskilometers (t.o.v. 2017)	+13,4 %	+ 2,0 %	+ 3,0 %	+ 4,0 %	+ 5,1 %	+6,1%
Klanttevredenheid (ktv HOV)	7,5 (7,7)	7,5 (7,8)	7,5 (7,8)	7,5 (7,8)	7,5 (7,8)	7,5 (7,8)
Gebiedsdekkendheid	100% (7-24)	100% (7-24)	100% (7-24)	100% (7-24)	100% (7-24)	100% (7-24)
CO2-uitstoot (t.o.v. 2016) gr/rkm	-8,9 % 112	-4,0 % 120	-6,0 % 117,5	-26,0 % 92,5	-40 % 75	-50 % 62
Kostendekkendheid	51,1%	51 %	52 %	52 %	52 %	52 %

Onder reizigersgroei verstaan we in dit verband de procentuele groei van de aantallen reizigerskilometers. Als referentiepunt is het jaar 2017 genomen; de indicator meet de groei ten opzichte van het jaar 2017. Voor de langere termijn (2030) zal in de komende jaren nagegaan moeten worden of een doorgaande groei-ambitie reëel is.

Bij de klanttevredenheid gaat het om de rapportcijfers, zoals die blijken uit het jaarlijkse landelijke klanttevredenheidsonderzoek. Reizigersgroei en klanttevredenheid zijn het resultaat van een complex samenspel van vervoerders, reizigers, bestuurlijke partners en OV-bureau. Milieuaspecten en financiële middelen zijn daarbij randvoorwaardelijk. Over 2016 hebben wij als OV-autoriteit in de landelijke Klantenbarometer een 7,7 gescoord. Wij handhaven de streefwaarden voor de klanttevredenheid op een gemiddeld rapportcijfer 7,5. Voor de klanttevredenheid over Q-link, Qliner en HOV streven wij een waarde van 7,8

na. Dit geldt in beginsel ook voor de langere termijn (2030).

Een gebiedsdekkend collectief vervoeraanbod is in Groningen en Drenthe aanwezig, dat zal in 2019 ook het geval zijn. Vanaf 2017 levert het geheel van OV en Publiek Vervoer samen een gebiedsdekkend geheel van collectief vervoer op.

De kostendekkendheid van het OV (bus) was in 2015 49,1%, in 2016 51,1% en in 2017 ook 51,1%. Dat wil zeggen dat 51,1% van de uitgaven aan OV in 2017 werd gefinancierd uit reizigersinkomsten. De fors hogere reizigerskilometersgroei dan geraamd heeft niet geleid tot een even hoge groei van opbrengsten omdat de meeste extra reizigers in 2017 studenten en MBO-18 min waren, waarvoor een vaste vergoeding wordt ontvangen. Als doel is gekozen om de kostendekkendheid vanaf 2014 tot in elk geval 2020 jaarlijks gemiddeld met 1% te laten stijgen. Als tussendoel voor 2019 kiezen we voor een kostendekkingsgraad

van 52,0%. Voor de langere termijn (2030) dienen we de komende jaren te bezien of en in hoeverre de kostendekkendheid kan doorgroeien.

Voor wat betreft de CO2-uitstoot per kilometer hebben we als meerjarendoelstelling meegekregen binnen de huidige concessie een jaarlijkse afname van 2% te realiseren. De uitvraag in de komende aanbesteding levert vervolgens in 2020 een sprongsgewijze forse reductie op zoals die geformuleerd is. Voor de langere termijn (2030 en verder) is de opgave (ook

vastgelegd in landelijke afspraken) om de CO2-uitstoot terug te brengen naar nul door na 2025 alleen maar nieuwe bussen te laten instromen die zero-emissie zijn. De fasering daarnaartoe maakt voor een deel verplicht onderdeel uit van de aanbesteding en hangt mede samen met fasering van beschikbaarheid van oplaadinfrastructuur. Mogelijk overtreft de winnende vervoerder de geformuleerde reductie van CO2 na 2020 met zijn bod, dit is op het moment van opstellen van deze begroting nog niet bekend.

1.2 Uitgangspunten en programma-begroting bij ongewijzigd beleid

De begroting is opgesteld conform de principes van voorzichtig begroten. Voor het begrotingsjaar wordt de indexering van de lasten van de concessies (LBI) op 3% gesteld; de tarievenindex (LTI) die geldt voor de meeste vervoerbewijzen is eveneens op 3% gesteld en de bijdrage van de partners voor de exploitatie OV is voor 2019 het gemiddelde van de landelijke LBI-index over de jaren 2013 tot en met 2017 en bedraagt

op begrotingsbasis 0,878%. Zodra de gerealiseerde LBI over 2017 bekend is in het najaar van 2018, kan de index voor de bijdrage van de partners definitief bepaald worden. De lasten, anders dan die van beheer, zijn geïndexeerd met 1%.

Bij ongewijzigd beleid zou in 2019 een nadelig saldo van € 367.000 ontstaan.

Product	Lasten
Klant-reiziger	1.144.000
Ontwikkeling	548.000
Beheer	118.307.000
Informatie en analyse	161.000
Bedrijfsvoering	2.450.000
Financiering	0
Totaal lasten	122.610.000

Product	Baten
Beheer	59.118.000
Bedrijfsvoering	1.050.000
Financiering	62.075.000
Totaal baten	122.243.000

Totaal baten - lasten	-367.000
------------------------------	-----------------

1 Programmabegroting

1.3 Begrotingsmutaties en opbouw weerstandvermogen

In de vorige paragraaf is aangegeven dat er bij ongewijzigd beleid een nadelig saldo ontstaat van € 367.000.

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

Verder wordt voorgesteld om eenmalig een bedrag van € 0,35 miljoen beschikbaar te stellen voor de ver-

vang van 70 betaalautomaten. Door de opkomst van nieuwe betaalmethoden als contactloos betalen veranderen ook de internationale veiligheidseisen. Dit betekent concreet dat alle betaalautomaten die geen contactloos betalen ondersteunen nog tot en met 30 april 2019 gecertificeerd zijn en daarna vervangen dienen te worden.

Het weerstandvermogen bedraagt per 31 december 2017 € 17,4 miljoen, ruim boven de minimaal vereiste waarde van € 4,1 miljoen en ontwikkelt zich volgens de huidige prognoses in de periode 2018-2022 als volgt:

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

1.4 Programmabegroting na verwerking voorstellen en dekking

Na verwerking van de in de vorige paragraaf beschreven mutaties in de programmabegroting 2019 ontstaat het volgende beeld, waarbij sprake is van begrotingsevenwicht.

Product	Lasten
Klant-reiziger	1.144.000
Ontwikkeling	548.000
Beheer	119.307.000
Informatie en analyse	161.000
Bedrijfsvoering	2.450.000
Financiering	-867.000
Totaal lasten	122.743.000

Product	Baten
Beheer	59.618.000
Bedrijfsvoering	1.050.000
Financiering	62.075.000
Totaal baten	122.743.000

Totaal baten - lasten	0
------------------------------	----------

1.5 Programmabegroting in meerjarenperspectief

In meerjarenperspectief ontstaat het volgende beeld, waarbij voor 2017 de jaarrekeningcijfers zijn opgenomen en voor 2018 de begrotingscijfers en de prognosecijfers van maart 2018. Voor 2019 is de programmabegroting vermeld na verwerking van de mutaties. Het meerjarenperspectief bevat bedragen op het begrote prijspeil van het desbetreffende jaar.

Lasten	Begroting 2017	Realisatie 2017	Begroting 2018	Prognose (februari 2018)	Begroting 2019	Raming 2020	Raming 2021	Raming 2022
Klant reiziger	1.210.000	1.121.000	1.222.000	1.132.000	1.144.000	1.155.000	1.167.000	1.178.000
Ontwikkeling	482.000	537.000	2.987.000	542.000	548.000	553.000	558.000	564.000
Beheer	112.303.000	109.116.000	114.776.000	114.571.000	119.307.000	122.589.000	126.153.000	129.820.000
Informatie en analyse	154.000	158.000	155.000	159.000	161.000	163.000	164.000	166.000
Bedrijfsvoering	2.270.000	2.285.000	2.391.000	2.427.000	2.450.000	2.474.000	2.497.000	2.521.000
Financiering	2.205.000	4.603.000	-1.444.000	0	-867.000	-3.780.000	-4.558.000	-5.394.000
Totaal lasten	118.624.000	117.820.000	120.087.000	118.831.000	122.743.000	123.154.000	125.981.000	128.855.000

Baten	Begroting 2017	Realisatie 2017	Begroting 2018	Prognose (februari 2018)	Begroting 2019	Raming 2020	Raming 2021	Raming 2022
Beheer	54.959.000	56.556.000	58.169.000	58.078.000	59.618.000	58.779.000	60.329.000	61.854.000
Bedrijfsvoering	868.000	912.000	987.000	1.041.000	1.050.000	1.059.000	1.069.000	1.078.000
Financiering	62.797.000	62.686.000	60.931.000	60.858.000	62.075.000	63.316.000	64.583.000	65.923.000
Totaal baten	118.624.000	120.154.000	120.087.000	119.977.000	122.743.000	123.154.000	125.981.000	128.855.000

Toelichting baten en lasten:

Voor het jaar 2019 zien we in de prognose dat deze licht is verbeterd ten opzichte van de begroting. Dit heeft onder andere de volgende oorzaken: toegenomen reizigersopbrengsten ten opzichte van de begroting en gunstiger indexen dan begroot.

In 2019 is sprake van een negatief exploitatiesaldo van € 867.000. Hierin is het extra budget van € 1,0 miljoen voor de dienstregeling, de opbrengsten van 0,5 mln en de reservering van 0,35 mln voor de betaalautomaten reeds structureel verwerkt.

Als we verder vooruitkijken naar de jaren 2020 tot en met 2022 dan voorzien we verder oplopende negatieve exploitatiesaldi. In hoofdstuk 2.8 wordt nader ingegaan op de effecten hiervan op de weerstandscapaciteit en beschikbare financiële instrumenten om deze (negatieve) resultaten om te buigen.

2 Productenraming

In dit hoofdstuk komen de producten Klant-reiziger, Ontwikkeling, Beheer, Informatie en analyse, Special projects, Bedrijfsvoering en Financiering aan de orde. Belicht worden de doelen en de begrote baten en lasten per product.

Doelen 2019

Marketing en communicatie

- Informeren inwoners en bezoekers over mogelijkheden van het OV (producten, tarieven, dienstregeling, kaartmateriaal)
- Beleid ontwikkelen door onder andere gebruik te maken van inzichten uit de analyse van de landelijke klanttevredenheidscijfers 2018.
- Voldoende inzicht verkrijgen in klantervaringen, door gebruik te maken van klachtenanalyses, marketingonderzoek en het Digitaal Reizigerspanel (regionaal).
- Inzet van (open) data voor het genereren van meer specifieke marketinginformatie, zoals segmentatie doelgroepen.
- Sterke en nieuwe producten, Q-link en Qliner in het bijzonder, bekend maken onder potentiële reizigers met gerichte campagnes.
- Forenzen verleiden gebruik te maken van het openbaar vervoer voor woon-werkverkeer.
- Tijdens de aanpak Zuidelijke Ringweg Groningen en de aanloop naar de aanpak van station Groningen medewerkers van bedrijven met een gebiedsgerichte aanpak bekend maken met het OV en de P+R terreinen van de stad. Samenwerking met Groningen Bereikbaar is hierbij belangrijk.
- Doorontwikkeling reisinformatie en (al dan niet digitaal) kaartmateriaal.
- Klantbeleving positief beïnvloeden met activiteiten in en om de bus, zoals Bus Sessions tijdens Eurosonic / Noorderslag).
- Nieuwe reizigers een positieve bus ervaring geven door extra inzet bussen bij evenementenvervoer.
- Bevorderen aanschaf en gebruik persoonlijke OV-chipkaart, inclusief automatisch opladen.
- Reisinformatie over taxi van en naar de hubs is voor iedereen beschikbaar.
- Toename (sociaal-recreatief) gebruik in de daluren door promotie Dal-Dagkaart en Dalvoordeel Noord Nederland.
- Tarieven en dienstregeling 2019 en 2020 zijn bekend bij (bestaande) reizigers.
- Inzet online marketing en aansluitend interactie en dialoog via social media.
- Doorontwikkelen methode Customer Journey en meehelpen met implementeren van verbeteringen.
- Ontwikkeling en realisatie hubs ondersteunen met doorvoeren huisstijl en communicatie.
- Introductie nieuwe bussen ondersteunen met communicatie en vormgeving bewaken.

2.1 Productenraming: klant-reiziger

Klant – reiziger omvat:

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

Marketing en communicatie

Het door middel van marketing- en communicatieactiviteiten bijdragen aan het (minimaal) realiseren van de doelstellingen van het OV-bureau.

Tarieven en vervoerbewijzen

- Tarieven staan in verhouding tot de kosten voor alternatieve vormen van vervoer en sluiten aan bij de marketingdoelstellingen.
- Vervoerbewijzen zijn beschikbaar.
- Laagdrempelig tariefsysteem: in principe 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. In 2019 stijgen alleen de OV-chipkaarttarieven van de LTK producten met de landelijke indices (LTI).
- In het kader van 'Groningen Bereikbaar' is een OV-probeerkaart beschikbaar, specifiek voor werknemers die gewoontegetrouw in de spits met de auto naar Groningen komen.
- Verdere tariefintegratie met spoor en omliggende concessies wordt bevorderd waar het kan.

Reizigersinspraak

Signalen, afkomstig uit het Digitaal Reizigerspanel, (marketing)onderzoek, klachten en suggesties via vervoerders, Consumentenplatforms en landelijke OV Klantenbarometer (CROW/KpVW) 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 2019 zal worden gewerkt met thematische werkgroepjes als voorbereiding op grotere thema's.

Klant - reiziger	Begroting 2018	Prognose (februari 2018)	Begroting 2019	Raming 2020	Raming 2021	Raming 2022
Lasten						
Marketing en communicatie	1.174.000	1.083.000	1.094.000	1.105.000	1.116.000	1.127.000
Klant - reiziger overig	48.000	49.000	50.000	50.000	51.000	51.000
Totaal lasten	1.222.000	1.132.000	1.144.000	1.155.000	1.167.000	1.178.000
Baten						
Klant - reiziger	0	0	0	0	0	0
Totaal baten	0	0	0	0	0	0
Saldo	-1.222.000	-1.132.000	-1.144.000	-1.155.000	-1.167.000	-1.178.000

2 Productenraming

2.2 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 (minimaal) realiseren van de doelstellingen van het OV-bureau.

Het OV-bureau draagt bij aan en stuurt samenhangend openbaar vervoerbeleid in de provincies Groningen en Drenthe, in lijn met de Omgevingsvisies van de provincie 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 met betrekking tot ruimtelijke ordening en komt tegemoet aan klantwensen als frequent en betrouwbaar vervoer, goede (dynamische) reisinformatie, toegankelijke haltes en veilige bussen. Daarnaast wordt met een proactieve duurzaamheidsaanpak ingespeeld op milieueisen op

bijvoorbeeld het gebied van uitstoot fijnstof en roet en de ontwikkelingen betreffende duurzaamheid. 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.

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.

Verder wordt bijgedragen aan het doorontwikkelen van de diverse vormen van reizigersinformatie en dit via open standaarden beschikbaar stellen.

Doelen 2019

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 de exploitatie van OV (versnelling en betrouwbaarheid OV waar mogelijk) (Stationsweg Groningen, tunnel stationsgebied Groningen, busstation Groningen zuidzijde, busroute Diepenring en Oosterhamriktracé.
- Uitbreiding Bus op Vluchtstrook A7 en A28.
- Bijdragen aan HOV-visie gemeente Groningen (o.a. Omgevingsvisie Groningen,

Omgevingsvisie Drenthe).

- Bijdragen aan (strategische) afstemming grote projecten, zoals Zuidelijke Ringweg, Florijnas Assen.
- Voorbereiden opschaling waterstofbussen naar 20 stuks (afhankelijk van extra financiering).
- Voorbereiden laadinfrastructuur elektrisch rijden op Q-link en op stallingen Emmen en Groningen.
- (Europees) uitdragen van de ontwikkelingen op het gebied van HOV en duurzaamheid.

Ontwerp dienstregeling en OV-product

- Ontwikkelen van dienstregeling 2019 waarbij extra vraag naar vervoer gefaciliteerd moet worden en tegelijkertijd wordt gekeken welke efficiencymaatregelen er mogelijk zijn om de extra vraag naar vervoer door invoering gratis OV MBO 18- te faciliteren, doorontwikkeling HOV (Qliner en Q-link) en werkzaamheden Groningen en Assen te kunnen faciliteren. Vergroting capaciteit van het P+R product.
- Samen met Groningen Bereikbaar en Assen Bereikbaar bereikbaarheidsarrangementen voor de periode van werkzaamheden maken, waarbij aangesloten wordt op bestaand OV en waar nodig nieuw vervoer.
- Meedenken in de doorontwikkeling en implementatie van 'publiek vervoer' en zorgen voor een goede aansluiting tussen OV en 'publiek vervoer' op de ketenknooppunten. Dit impliceert tevens de doorontwikkeling van regiotaxi naar een generiek taxi-product, zowel vanaf de hubs als van deur tot deur. Hiervoor is het OV bureau binnen Publiek Vervoer primair verantwoordelijk.

Verduurzaming

- Voorbereidingen treffen voor implementatie elektrisch vervoer op stadsbussen en Q-link.
- Opwaarderen aangesloten vermogen op Peizerweg in Groningen.
- Evaluatie proef HVO op Qliner bij Arriva Touring.
- Samen met vervoerders monitoren van besparingsprogramma's zoals Qdrive.
- Stalling Peizerweg gasloos maken en uitrusten met zonnepanelen.
- Voorbereiden Duurzame busstalling Groningen.
- Evaluatie Q-link groen elektrisch.

Ontwikkeling OV-infrastructuur knooppunten en haltebeleid

Voor reizigers optimale OV-infra (laten) realiseren.

- Doorontwikkelen hubs: na de eerste pilotlocaties uitrol van het hub-concept. Optimaliseren van bestaande voorzieningen/infra op knooppunten op het gebied van bijvoorbeeld fietsenstallingen en reizigersinformatie.
- Intensieve samenwerking met gemeenten en andere wegbeheerders gericht op verbetering van OV-infrastructuur, zoals busstation Groningen en stadslijnen Emmen.
- Het verder vervoerderonafhankelijk maken van strategische OV-infrastructuur. Voorbereiden infrastructuur voor elektrische stadsbussen en Q-link bussen.

Reizigersinformatie

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

- Dynamische informatie (DRIS) beschikbaar stellen via Nationale Databank OV (NDOV) en verbeteren.
- Verdere uitrol van DRIS panelen op straat, op hubs en HOV lijnen.
- Halte-informatie (zoals toegankelijkheid) digitaal beschikbaar maken en koppelen aan (actueel) reisadvies (in samenwerking met Ministerie).
- Vindbaarheid vraagafhankelijke diensten verbeteren door open standaard voor deze producten te ontwikkelen, in samenwerking met NDOV.

2 Productenraming

Ontwikkeling	Begroting 2018	Prognose (februari 2018)	Begroting 2019	Raming 2020	Raming 2021	Raming 2022
Lasten						
Ontwikkelbudget	156.000	221.000	223.000	225.000	227.000	229.000
Reizigersinformatie en haltebeleid	331.000	322.000	325.000	328.000	331.000	335.000
Kwaliteitsimpuls bijdragen	2.500.000	0	0	0	0	0
Totaal lasten	2.987.000	543.000	548.000	553.000	558.000	564.000
Baten						
Ontwikkeling	0	0	0	0	0	0
Totaal baten	0	0	0	0	0	0
Saldo	-2.987.000	-543.000	-548.000	-553.000	-558.000	-564.000

2.3 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 en hubtaxi (als onderdeel van Publiek Vervoer) bijdragen aan het (minimaal) realiseren van de doelstellingen van het OV-bureau:

Doelen 2019

Vorbereiding aanbesteding GD-concessie

Begin 2018 is de aanbesteding van de nieuwe GD-concessie van start gegaan. Nog vóór de zomer van 2018 zal de beoordeling van de inschrijvingen plaats vinden en uiterlijk juli 2018 vindt de gunning plaats. Daarna zal worden gestart met de implementatie van de concessie. Een mogelijk bezwaar en beroep zou de start van de implementatie kunnen vertragen naar uiterlijk januari 2019. Daarna is de gunning onherroepelijk en heeft de vervoerder tot medio december 2019 de tijd zich voor te bereiden op de uitvoering van de nieuwe concessie.

Publiek Vervoer

Het OV-bureau is één van de 36 partijen van de projectorganisatie Publiek Vervoer die in 2017 het gemeentelijk doelgroepenvervoer, het kleinschalig vraaggestuurd vervoer inclusief de lokale projecten heeft aanbesteed. Per 9 april 2018 zijn de nieuwe

vervoersovereenkomsten van kracht en gaan de vervoerders van start met de uitvoering van het vervoer waaronder de Hubtaxi, waarvoor het OV bureau binnen Publiek Vervoer de primaire verantwoordelijkheid draagt. Uitgangspunt van Publiek Vervoer is onder andere de doorontwikkeling van de verschillende vervoersproducten in samenhang vorm te geven. In 2019 zal hier verder invulling aan worden gegeven. Het vervoer wordt beheerd door de beheer organisatie van Publiek Vervoer die in opdracht van de 36 partijen werkt. Het OV-bureau faciliteert deze organisatie middels huisvesting, ICT en overige zaken.

Doelen:

- Implementeren van de in 2018 aanbestede GD-concessie.
- Bijdragen aan de doorontwikkeling van de vervoersproducten binnen Publiek Vervoer.

2 Productenraming

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 voor regulier OV en van 7,8 voor HOV. De uitvoeringskwaliteit heeft onder andere betrekking op:
 - vertrekpuntualiteit;
 - aansluitingen;
 - klachtenmanagement;
 - rituitval en verzuim;
 - toezicht op soepele implementatie aanpassingen dienstregeling 2019 en nieuwe dienstregeling 2020.
- Opstellen en uitvoeren van het jaarlijkse kwaliteitsplan (in samenspraak met de vervoerder(s)) en de beheeragenda (kwaliteitsbehoud). De onderwerpen worden samen met concessiehouder geselecteerd op basis van nieuwe ontwikkelingen en klachten van structurele aard en dienen te zorgen voor een verbetering in de reisbeleving van de klant.
- Aangezien 2019 het laatste jaar van de concessie is staat dit jaar mede in het teken van de voorbereiding voor de overgang van de concessie zonder daarbij de uitvoeringskwaliteit van de huidige concessie uit het oog te verliezen. Hiertoe zullen naast de audits rond het verplicht over te nemen materieel, extra audits worden uitgevoerd.
- Het beheer van concessies is in de afgelopen jaren geëvolueerd. Voor de nieuwe GD-concessie is een doorontwikkelde wijze van beheer in het bestek opgenomen. In 2019 zal het Beheer 3.0 in de implementatieperiode verder uitgewerkt worden zodat vanaf de start van de nieuwe concessie het beheer op juiste wijze kan worden uitgevoerd.
- Beheer kleinschalige concessies. Deze concessies zijn in 2017 voor alle vervoerders voor het OV-deel verlengd tot eind 2019. Ook hier geldt dat 2019 het laatste jaar is van de concessie en in het teken staat van de overgang van het vervoer naar andere vervoerder(s). De uitvoeringskwaliteit in 2019 is ook hier punt van aandacht.
- Beheer van de versterkingsinzet:
- op kwaliteit conform de besteksvoorwaarden;
- op capaciteit (inzet conform de vervoersvraag);
- op beschikbaar versterkingsbudget.
- Binnen het geheel van Publiek Vervoer het beheer van hubtaxi.

Beheer betaalsystemen

OV-chipkaartsysteem

- Het huidige OV-chipkaartsysteem is stabiel en laat al enkele jaren geen grote fouten meer zien. Doel is het bewaken van de stabiliteit van het systeem.
- Daar waar nog (kleine) onregelmatigheden voorkomen zijn klantvriendelijke en effectieve processen noodzakelijk zodat reizigers zo weinig mogelijk hinder van deze onregelmatigheden ondervinden.
- In het kader van minder contant geld op de bus worden door vervoerders betaalau-

tomaten op de bus geplaatst. Gebruik en operationeel gemak zullen worden gemonitord en waar nodig worden aanvullende maatregelen genomen.

Distributie

- Het binnen de vastgestelde (financiële) kaders in stand houden van het distributienetwerk. Alle apparaten bij distributeurs zullen uiterlijk maart 2019 moeten zijn vervangen vanwege afschrijving en voorschriften DNB.

Beheer Sociale Veiligheid

- Uitvoering geven aan het in 2014 geactualiseerde Sociaal Veiligheidsplan 2015 – 2020.
- Herijking van het Sociaal Veiligheidsplan voor de jaren 2021 – 2025.
- Het behouden van het door reizigers gegeven rapportcijfer van 8,0 (2015) voor het gevoel van veiligheid.
- Het percentage zwart- en grijsrijden behouden op maximaal 1% (effectieve controle op en preventie van zwart- en grijsrijden).

Beheer reizigersinformatie

- 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 reisplanners, apps, websites en DRIS-panelen.
- Toezien dat de dynamische reizigersinformatie volledig, tijdig en juist als open data wordt aangeleverd bij de NDOV loketten.
- Het verder toepassen van de mogelijkheden die actuele reisinformatie biedt waarbij voor 2019 de prioriteit ligt bij actuele informatie bij verstoringen van de dienstregeling (omleidingen, uitval, onvoorziene verstoringen).
- Speciale aandacht voor reisinformatie op de hubs en Publiek Vervoer. Mogelijkheden bieden om de reisinformatie van deze vervoersmogelijkheden aan reizigers aan te bieden via een reisplanner.

Beheer financiën dienstregeling en dienstregelingsprocessen

Financiële stabiliteit door:

- Financieel beheer dienstverlening 2019.
- Scherp toezicht op meer- en minderwerk en daarbij behorende kosten.
- Het binnen vastgestelde financiële kaders realiseren van een kwalitatief hoogwaardige dienstregeling 2020 die maximaal tegemoet komt aan de vraag van de reiziger.
- Een gedegen afrekening van de dienstregeling 2018.

2 Productenraming

Beheer	Begroting 2018	Prognose (februari 2018)	Begroting 2019	Raming 2020	Raming 2021	Raming 2022
Lasten						
Beheer algemeen en audits	158.000	227.000	227.000	227.000	227.000	227.000
Concessiemanagement GD	98.178.000	99.790.000	102.978.000	105.077.000	108.216.000	111.452.000
Concessiemanagement HOV	4.615.000	4.573.000	4.733.000	4.876.000	5.023.000	5.174.000
Concessiemanagement Q liner 315	435.000	469.000	483.000	498.000	513.000	528.000
Concessiemanagement KLOV	5.821.000	5.778.000	5.722.000	5.892.000	6.072.000	6.252.000
Evenementen- en nachtvervoer	395.000	517.000	532.000	548.000	565.000	582.000
Concessiemanagement Publiek Vervoer lokale projecten	1.000.000	1.000.000	1.030.000	1.061.000	1.093.000	1.126.000
Concessiemanagement Publiek Vervoer Hubtaxi	1.400.000	1.200.000	1.212.000	1.224.000	1.236.000	1.249.000
OV-chipkaart additionele kosten	1.469.000	1.471.000	1.486.000	1.501.000	1.516.000	1.531.000
Sociale veiligheid	680.000	672.000	679.000	685.000	692.000	699.000
Verlengingsafspraken	-1.125.000	-1.125.000	-1.125.000	0	0	0
Maatregelen dienstregeling 2018	1.500.000	0	0	0	0	0
Maatregelen dienstregeling 2019	0	0	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Dienstregelingpakket duurzaamheid en capaciteit	250.000	0	0	0	0	0
Totaal lasten	114.776.000	114.572.000	118.957.000	122.589.000	126.153.000	129.820.000
Baten						
Concessiemanagement GD	52.506.000	53.780.000	54.377.000	53.562.000	54.983.000	56.380.000
Concessiemanagement HOV	2.582.000	2.482.000	2.674.000	2.634.000	2.704.000	2.772.000
Concessiemanagement KLOV	961.000	775.000	995.000	980.000	1.006.000	1.032.000
Evenementen- en nachtvervoer	395.000	517.000	532.000	548.000	565.000	582.000
Concessiemanagement Publiek Vervoer	700.000	500.000	515.000	530.000	546.000	563.000
Extra reizigersopbrengsten vanaf 2018	1.000.000	0	0	0	0	0
Extra reizigersopbrengsten vanaf 2019	0	0	500.000	500.000	500.000	500.000
Sociale veiligheid	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
Totaal baten	58.169.000	58.079.000	59.618.000	58.779.000	60.329.000	61.854.000
Saldo	-56.607.000	-56.493.000	-59.339.000	-63.810.000	-65.824.000	-67.966.000

Toelichting baten en lasten

In de bovenstaande tabel zien we dat de jaarlijkse lasten van de concessies met 3% stijgen, conform de begrotingsaannames. De baten van de concessies bestaan uit de reizigersopbrengsten. Deze zijn in omvang iets meer dan de helft van de lasten en stijgen jaarlijks eveneens met 3%. Deze twee ontwikkelingen samen zorgen oplopende nettolasten voor het product beheer in de jaren 2018 tot en met 2021.

Het OV-bureau borgt vanaf 2018 het opdrachtgeverschap van de huidige vraaggestuurde OV-diensten binnen het component Hubtaxi van Publiek Vervoer. Ook de facilitaire begeleiding van buurtbusverenigingen zoals die nu nog bij het OV-bureau ligt gaat onderdeel uitmaken van Publiek Vervoer. Vanaf het jaar 2020 zullen de onderdelen concessiemanagement GD, HOV en KLOV als één concessie in de markt worden gebracht.

2.4 Productenraming: informatie en analyse

Informatie en analyse omvat:

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

Het product informatie en analyse draagt indirect bij aan de realisatie van de doelstellingen van het OV-bureau door het ondersteunen van de producten klant-reiziger, ontwikkeling, beheer en financiering.

Dit gebeurt door het op actieve wijze voorzien van informatie, analyses beschikbaar te stellen en het faciliteren van processen.

Speerpunt in 2019 is de ontwikkeling naar een proactieve en data driven professionele functie. Belangrijk thema daarbinnen is het gereed maken van sturingsinformatie voor de nieuwe concessiehouder.

In landelijk verband wordt gewerkt aan het openstellen en verbeteren van vervoersdata via landelijke loketten.

Doelen 2019

Kwaliteitszorg data en analyse

- Bewaken inkomende informatiestromen en –bronnen van vervoerders en landelijke databronnen.
- Waarborgen en toetsen van de kwaliteit van de informatiestromen.
- Beheren van het Digitaal Reizigers Panel.
- Bijdrage leveren aan aanbestedingen, dienstregeling en Publiek Vervoer.
- Bijdrage leveren aan verschillende onderzoeksvragen.

externe open databronnen welke interessant zijn voor OV-bureau.

- Uitbreiding van de functionaliteit 'Dashboard' met open data gegevens over CO2 per reizigerskilometer, kostendekkingsgraad en klanttevredenheid.

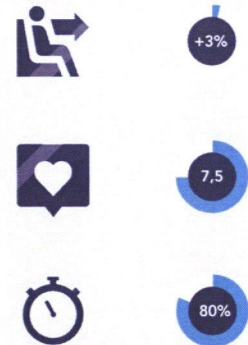
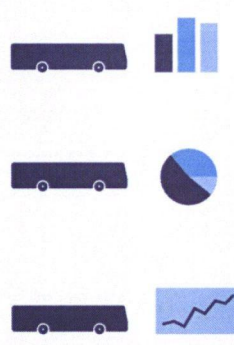
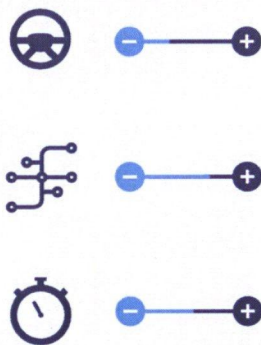
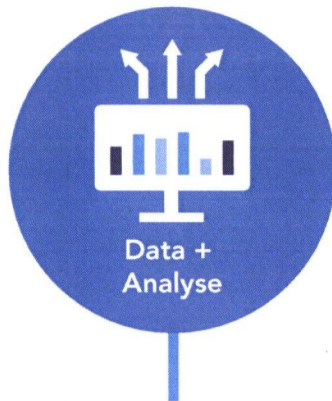
Open data

- Stimuleren van het gebruik van OV-open data onder reizigers, onderzoekers, bedrijven en andere overheden.
- Organiseren van data-pilots die bijdragen aan innovatie en ontwikkeling data-gebruik.
- Het beschikbaar stellen (binnen de juridische- en marktmogelijkheden) van data aan iedereen die hierin geïnteresseerd is.
- Het verkennen van de mogelijkheden van nieuwe sensortechnologie voor onderzoek.
- Het verkennen van de mogelijkheden van

Rapportages/ Financiële informatievoorziening

- Opstellen van rapportages ter ondersteuning van de uitvoering van het beleid, zoals managementrapportages.
- Implementeren e-factureren.
- Beheer van de subsidieverlening en vaststelling met betrekking tot de concessies.
- Jaarlijkse trendmonitor.
- Samenwerking Groningen Bereikbaar voor de rapportagetool bereikbaarheid Groningen Stad.
- Doorontwikkeling van het bestaande prognosemodel.
- Interne ICT en Informatiebeveiliging.

2 Productenraming



Informatie en analyse	Begroting 2018	Prognose (februari 2018)	Begroting 2019	Raming 2020	Raming 2021	Raming 2022
Lasten						
Informatie en analyse	155.000	159.000	161.000	163.000	164.000	166.000
Totaal lasten	155.000	159.000	161.000	163.000	164.000	166.000
Baten						
Informatie en analyse	0	0	0	0	0	0
Totaal baten	0	0	0	0	0	0
Saldo	-155.000	-159.000	-161.000	-163.000	-164.000	-166.000

2.5 Productenraming: bedrijfsvoering

Bedrijfsvoering omvat:

- organisatieontwikkeling
- organogram en formatie
- automatisering
- huisvesting

Het algemene 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 busvervoer binnen de gegeven maatschappelijke contexten) mogelijk te maken.

Doelen 2019

Organisatieontwikkeling

Van de ambtelijke dienst van het OV-bureau wordt in 2019 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. Uitvoering vindt plaats in een 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, realiseren van hubs, inzet voor het realiseren van Publiek Vervoer (waaronder hubtaxi).
- Zodanige vormgeving van klantgerichtheid, productontwikkeling, marketing en contractbeheer 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.
- Hoogwaardig niveau van (waar mogelijk open) data realiseren op basis waarvan analyses kunnen plaatshebben.
- Samenhang binnen het OV-bureau en door-dachte, op voldoende feiten gebaseerde besluiten en voorstellen (inhoud, bestuurlijk, financieel, juridisch, promotioneel).
- Professionele organisatie, met professionele en verbindende medewerkers, die in- en extern goede samenwerking weten te bereiken op belangrijke maatschappelijke thema's als verduurzaming, stedelijke ontwikkeling en krimp in delen van het gebied.
- Het binnen voortdurende randvoorwaarden en kwaliteitskaders (financieel, juridisch/WGR, integriteit) opereren.
- Zorgvuldig werkgeverschap met aandacht voor elementen van overheidsdoelstellingen op het gebied van arbeidsparticipatie en opleiden, bijvoorbeeld via stageplaatsen.

Automatisering

- Een ongestoorde en adequate beschikbaarheid van de ICT infrastructuur. Het beheer en onderhoud hiervoor is uitbesteed.

2 Productenraming

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:

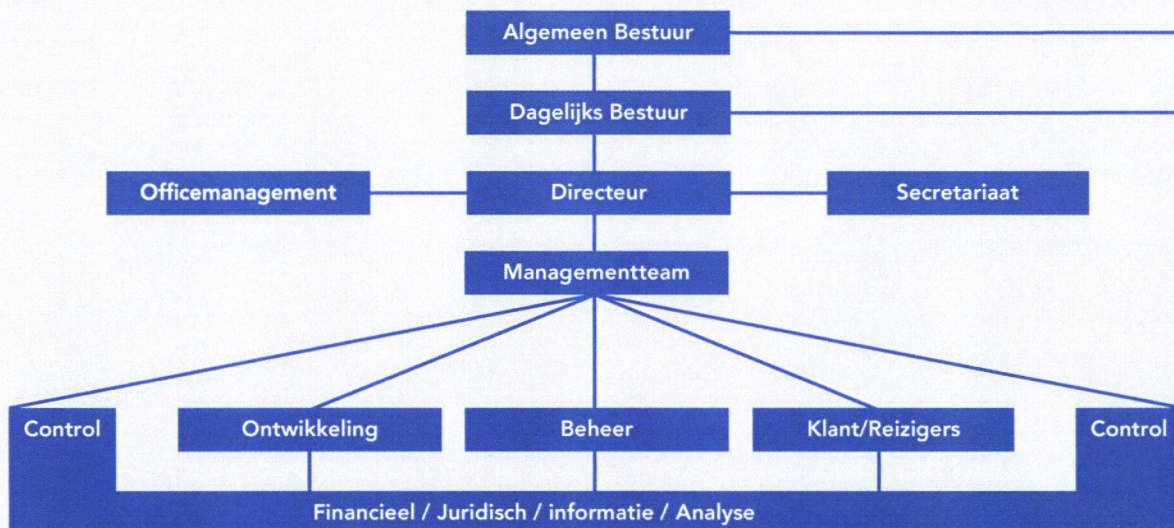
- met betrokkenheid en passie;
- integraal denkend en werkend;
- het verschil willen maken (ambitie);
- verbindend werken en gericht op samenwerking.

Het OV-bureau (bestuur en ambtelijke dienst) streeft daarbij 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.

Het onderstaande organogram bevat de formele organisatiestructuur van het OV-bureau. In de praktijk kent het OV-bureau echter een meer gevarieerde werkwijze, waarbij medewerkers niet alleen in clusterverband werken, maar ook in continue integrale processen, programma's en projecten, vrijwel altijd ook in samenspel met medewerkers van moederorganisaties en alle andere bij de mobiliteit betrokken partijen in het gebied en daarbuiten. Belangrijke thema's die in dit kader spelen zijn bijvoorbeeld:

- Klantervaringen centraal stellen in de doorontwikkeling van het bussysteem als onderdeel van het mobiliteitssysteem.
- Verduurzaming van het busvervoer in relatie tot verduurzamingsdoelstellingen van de noordelijke provincies.
- Doorontwikkeling HOV als aantrekkelijk en herkenbaar mobiliteitsproduct.
- Bijdragen aan een stelsel van aantrekkelijke en herkenbare hubs.



De control in dit 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 jaarrekeningprocessen.
- Borging kwaliteit interne financiële processen.
- Veiligheid van data en informatie.
- 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	3,0
Cluster Ontwikkeling	4,3
Cluster Beheer (incl. aanbesteding)	4,0
Financiën, Control, Juridische zaken, Informatie & Analyse	4,5
Officemanagement & secretariaat	1,4
Totaal	18,2

De feitelijke formatie van het OV-bureau ligt in 2019 hoger. Dit wordt veroorzaakt door tijdelijke overformatie in samenhang met beheer DRIS (0,4), secretariaat Consumenten Platforms (0,3) en langjarige detachering DOVA (1,8). Daarnaast wordt regelmatig capaciteit vanuit de flexibele schil ingezet ten behoeve van, somtijds langdurige, ondersteuning. Voor de komende jaren wordt voorzien dat zeker vijf medewerkers gebruik gaan maken van een generatiepact. De nieuwe concessie kan ook impact hebben op de formatie. Bovengenoemde

geeft voldoende aanleiding om de samenstelling en omvang van de formatie te herzien. Dit zal plaatsvinden nadat de nieuwe concessieverlening heeft plaatsgevonden, en wordt gepresenteerd in de begroting 2020.

De financiële vertaling van de huidige formatie is verwerkt in deze begroting. Tevens zullen medewerkers van het OV-bureau waar aan de orde bijdragen leveren aan het welslagen van het project publiek vervoer.

2 Productenraming

Bedrijfsvoering	Begroting 2018	Prognose (februari 2018)	Begroting 2019	Raming 2020	Raming 2021	Raming 2022
Lasten						
Lonen en salarissen	1.796.000	1.933.000	1.953.000	1.972.000	1.992.000	2.012.000
Publiek vervoer	100.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000
Huisvestingskosten	116.000	100.000	101.000	102.000	103.000	104.000
Kantoorkosten	108.000	122.000	123.000	125.000	126.000	127.000
Advieskosten	271.000	151.000	153.000	155.000	156.000	158.000
Totaal lasten	2.391.000	2.426.000	2.450.000	2.474.000	2.497.000	2.521.000
Baten						
Lonen en salarissen	887.000	921.000	930.000	939.000	949.000	958.000
Publiek vervoer	100.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000
Totaal baten	987.000	1.041.000	1.050.000	1.059.000	1.069.000	1.078.000
Saldo	-1.404.000	-1.385.000	-1.400.000	-1.415.000	-1.428.000	-1.443.000

Overhead:

Conform de nieuwe BBV wetgeving verstrekken wij nadere informatie over het onderdeel overhead. Van de totale begrote bedrijfsvoering kosten (saldo lasten en baten) van € 1.400.000 heeft een bedrag van € 611.000 betrekking op overhead. Bij deze berekening zijn de gehanteerde definitie van het BBV voor overhead als uitgangspunt genomen. Het bedrag van € 611.000 is als volgt tot stand gekomen:

Lonen en salarissen:	€ 234.000
Huisvestingskosten:	€ 101.000
Kantoorkosten:	€ 123.000
Advieskosten:	€ 153.000

2.6 Productenraming: financiering

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.

Financiering omvat:

- financieringsmiddelen.
- dekkingsmiddelen.

Doelen 2019

Financiering- en dekkingsmiddelen

- Weerstandsvermogen op peil: € 4,1 miljoen
- Kostendekkendheid bepaalde activiteiten:
 - evenementen- en nachtvervoer; vervoer;
 - projecten voor derden.
- Voldoen aan eisen verantwoording subsidieverstrekkers en BBV.
- Voldoen aan informatieplicht aan derden (CBS).
- Reizigersopbrengsten monitoren en zo nodig bijsturen.
- Ontwikkelingen OV-Studentenkaart monitoren, en hierop tijdig anticiperen.
- Opstellen en doorontwikkelen van prognoses t.b.v. bestuursrapportages.
- Opstellen van ramingen voor financiële verantwoordingen.

Financiering	Begroting 2018	Prognose (februari 2018)	Begroting 2019	Raming 2020	Raming 2021	Raming 2022
Lasten						
Exploitatiesaldo	-1.444.000	1.145.000	-867.000	-3.780.000	-4.558.000	-5.394.000
Nog te realiseren dekkingsmaatregelen	0	0	0	0	0	0
Totaal lasten	-1.444.000	1.145.000	-867.000	-3.780.000	-4.558.000	-5.394.000
Baten						
Bijdrage partners	60.931.000	60.858.000	62.075.000	63.316.000	64.583.000	65.923.000
Extra bijdrage BDU (businesscase)	0	0	0	0	0	0
Specifieke BDU subsidies	0	0	0	0	0	0
Te vergoeden BTW-OV	0	0	0	0	0	0
Rente	0	0	0	0	0	0
Overige baten	0	0	0	0	0	0
Totaal baten	60.931.000	60.858.000	62.075.000	63.316.000	64.583.000	65.923.000
Saldo	62.375.000	59.713.000	62.942.000	67.096.000	69.141.000	71.317.000

2 Productenraming

Toelichting baten en lasten

De begroting 2019 vermeldt een exploitatiesaldo van - € 867.000. Ten behoeve van extra doorgroei en de kwaliteit van het OV netwerk wordt voorgesteld de bijdrage voor de dienstregeling vanaf 2019 met € 1,0 miljoen te verhogen ten opzichte van 2018. Hiermee wordt de forse groei op met name het HOV-netwerk (Qliners en Q-links) gefaciliteerd. Dit levert een groei in opbrengsten op van € 0,5 miljoen.

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

2.7 Meerjarenproductenraming 2019-2022

Meerjarenproductraming 2017 - 2020

Lasten	Begroting 2018	Prognose (februari 2018)	Begroting 2019	Raming 2020	Raming 2021	Raming 2022
Klant reiziger						
Marketing en communicatie	1.174.000	1.083.000	1.094.000	1.105.000	1.116.000	1.127.000
Klant - reiziger overig	48.000	49.000	50.000	50.000	51.000	51.000
Ontwikkeling						
Ontwikkelbudget	156.000	221.000	223.000	225.000	227.000	229.000
Reizigersinformatie en haltebeleid	331.000	322.000	325.000	328.000	331.000	335.000
Kwaliteitsimpuls bijdragen	2.500.000	0	0	0	0	0
Beheer						
Beheer algemeen en audits	158.000	227.000	227.000	227.000	227.000	227.000
Concessiemanagement GD	98.178.000	99.790.000	102.978.000	105.077.000	108.216.000	111.452.000
Concessiemanagement HOV	4.615.000	4.573.000	4.733.000	4.876.000	5.023.000	5.174.000
Concessiemanagement Q liner 315	435.000	469.000	483.000	498.000	513.000	528.000
Concessiemanagement KLOV	5.821.000	5.778.000	5.722.000	5.892.000	6.072.000	6.252.000
Evenementen- en nachtvervoer	395.000	517.000	532.000	548.000	565.000	582.000
Concessiemanagement Publiek Vervoer lokale projecten	1.000.000	1.000.000	1.030.000	1.061.000	1.093.000	1.126.000
Concessiemanagement Publiek Vervoer Hubtaxi	1.400.000	1.200.000	1.212.000	1.224.000	1.236.000	1.249.000
OV-chipkaart additionele kosten	1.469.000	1.471.000	1.486.000	1.501.000	1.516.000	1.531.000
Software oplaadpunten OV-chipkaart	0	0	350.000	0	0	0
Sociale veiligheid	680.000	672.000	679.000	685.000	692.000	699.000
Verlengingsafspraken	-1.125.000	-1.125.000	-1.125.000	0	0	0
Maatregelen dienstregeling 2018	1.500.000	0	0	0	0	0
Maatregelen dienstregeling 2019	0	0	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000
Dienstregelingpakket duurzaamheid en capaciteit	250.000	0	0	0	0	0
Informatie en analyse						
Informatie en analyse	155.000	159.000	161.000	163.000	164.000	166.000
Bedrijfsvoering						
Lonen en salarissen	1.796.000	1.933.000	1.953.000	1.972.000	1.992.000	2.012.000
Publiek vervoer	100.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000
Huisvestingskosten	116.000	100.000	101.000	102.000	103.000	104.000
Kantoorkosten	108.000	122.000	123.000	125.000	126.000	127.000
Advieskosten	271.000	151.000	153.000	155.000	156.000	158.000
Financiering						
Exploitatiesaldo	-1.444.000	1.145.000	-867.000	-3.780.000	-4.558.000	-5.394.000
Nog te realiseren dekkingsmaatregelen	0	0	0	0	0	0
Totaal lasten	120.087.000	119.976.000	122.743.000	123.154.000	125.982.000	128.854.000

Baten	Begroting 2018	Prognose (februari 2018)	Raming 2019	Raming 2020	Raming 2021	Raming 2022
Beheer						
Concessiemanagement GD	52.506.000	53.780.000	54.377.000	53.562.000	54.983.000	56.380.000
Concessiemanagement HOV	2.582.000	2.482.000	2.674.000	2.634.000	2.704.000	2.772.000
Concessiemanagement KLOV	961.000	775.000	995.000	980.000	1.006.000	1.032.000
Evenementen- en nachtvervoer	395.000	517.000	532.000	548.000	565.000	582.000
Concessiemanagement Publiek Vervoer	700.000	500.000	515.000	530.000	546.000	563.000
Extra reizigersopbrengsten vanaf 2018	1.000.000	0	0	0	0	0
Extra reizigersopbrengsten vanaf 2019	0	0	500.000	500.000	500.000	500.000
Sociale veiligheid	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
Bedrijfsvoering						
Lonen en salarissen	887.000	921.000	930.000	939.000	949.000	958.000
Publiek vervoer	100.000	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000
Financiering						
Bijdrage partners	60.931.000	60.858.000	62.075.000	63.316.000	64.583.000	65.923.000
Extra bijdrage partners (businesscase)	0	0	0	0	0	0
Specifieke BDU subsidies	0	0	0	0	0	0
Te vergoeden BTW-OV	0	0	0	0	0	0
Rente	0	0	0	0	0	0
Overige baten	0	0	0	0	0	0
Totaal baten	120.087.000	119.976.000	122.743.000	123.154.000	125.981.000	128.855.000

NB. Deze meerjarenproductraming wijkt af van de meerjarenprognose uit de Kaderbrief 2019. Dit hangt samen met het benutten van de meest recente ramingen van het CPB (maart 2018) en het verwerken van de opbrengstengegevens van januari en februari 2018.

2 Productenraming

2.8 Stand en verloop van de weerstandscapaciteit

Stand en verloop					
Vooruitontvangen bijdragen partners	2018	2019	2020	2021	2022
Stand 1 januari	17.470.000	15.715.000	14.448.000	10.668.000	6.110.000
Toevoegingen					
Egalisatie- en weerstandscapaciteit	1.145.000	0	0	0	0
Totaal toevoegingen	1.145.000	0	0	0	0
Onttrekkingen					
Dienstregelingpakket 'duurzaamheid en capaciteit 2018'	400.000	400.000	0	0	0
Kwaliteitsimpuls bijdragen Hubs, stallingen en chauffeursfaciliteiten	2.500.000	0	0	0	0
Egalisatie en weerstandscapaciteit	0	867.000	3.780.000	4.558.000	5.394.000
Totaal onttrekkingen	2.900.000	1.267.000	3.780.000	4.558.000	5.394.000
Stand per 31 december	15.715.000	14.448.000	10.668.000	6.110.000	716.000
<i>Samenstelling per 31 december naar component</i>					
Egalisatie en weerstandscapaciteit	15.715.000	14.448.000	10.668.000	6.110.000	716.000
Totaalstand per 31 december	15.715.000	14.448.000	10.668.000	6.110.000	716.000

De stand en het verloop van de weerstandscapaciteit vermeldt de vooruit ontvangen bijdragen van de partners. In het overzicht is te zien dat deze negatieve saldi kunnen worden gedekt uit de aanwezige weerstandscapaciteit. Per 31 december 2022 bedraagt de weerstandscapaciteit op grond van de prognose van maart 2018 € 789.000. Dat is minder dan de minimaal vereiste weerstandscapaciteit van € 4,1 miljoen op grond van de notities risicomanagement en weerstandsvermogen.



3 Paragrafen

In dit hoofdstuk zijn twee van de verplichte paragrafen opgenomen, namelijk de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing (4.1) en de paragraaf financiering (4.2). Op bedrijfsvoering wordt ingegaan in hoofdstuk 2.5, productenraming bedrijfsvoering.

3.1 Paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing

Op 24 maart 2016 heeft het algemeen bestuur ingestemd de notitie risicomanagement en weerstandsvermogen 2016-2019 vastgesteld. Het risicomanagement van het OV-bureau omvat de volgende elementen, die in hun samenhang worden toegepast (de risicomanagementsystematiek van het OV-bureau Groningen Drenthe):

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

Bovengenoemde notitie is in uitvoering genomen.

De weerstandscapaciteit bedroeg per 31 december 2017 € 17,4 miljoen, waarmee de weerstandscapaciteit ruim hoger is dan het minimale niveau

van € 4,1 miljoen. Het perspectief voor de jaren 2019 tot en met 2022 is een daling van de weerstandscapaciteit door de oplopende negatieve exploitatiesaldi.

De in de notitie Risicomanagement en weerstandsvermogen genoemde specifieke risico's zijn per product genoemd, zoals hieronder vermeld:

- **Klant – reiziger:**
 - Tarievenbeleid.
- **Ontwikkeling:**
 - gevolgen grote infrastructurele werken;
 - nalatig haltebeheer.
- **Beheer:**
 - concurrentieverhoudingen/tegenvallen de OV-aanbestedingen;
 - indexering;
 - gevolgen SOV-contract;
 - een nieuwe verdeling van de SOV;
 - OV-chipkaart en nieuwe betaalsystemen;
 - het regiovervoer (vanaf 2018: Hubtaxi) kent een open einde;
 - de verhouding tussen bonussen en boetes;
 - realisatie van landelijke en regionale reizigersopbrengsten;
 - versterkingen vervoerders;
 - beschikbaarheid OV-stewards.
- **Bedrijfsvoering:**
 - juridische risico's m.b.t. contracten;
 - werkdruk en afhankelijkheid.
- **Financiering:**
 - bijdragen provincies.

In de notitie Risicomanagement en weerstandsvermogen zijn deze risico's nader beschreven en gekwantificeerd. Van deze geïnventariseerde risico's is beoordeeld hoe groot de kans van optreden alsmede de gevolgen in financiële zin. Op basis hiervan is de verwachtingswaarde van de risico's berekend om zodoende het bedrag aan benodigde weerstandscapaciteit te kunnen bepalen. Bij de bepaling van dit bedrag is er van uitgegaan dat de weerstands-capaciteit nodig is voor de korte termijn, omdat het implementeren van dekkingsmaatregelen, veelal aanpassing van de dienstregeling, een minimale doorlooptijd heeft van driekwart jaar. Op deze wijze is de minimaal vereiste weerstands-capaciteit berekend op een bedrag van € 4,1 miljoen.

Deze kwantificering van de risico's is nog actueel, behalve het punt van de indexering. In de notitie Risicomanagement en weerstandsvermogen is het risico van indexering benoemd, maar in de weerstandscapaciteit is hier beperkt rekening mee gehouden, omdat in de prognose uitgegaan wordt van een minimale LBI van 2% voor die samenstellende indices die nog onzeker zijn. Met name op het punt van de loonvoet marktsector is gebleken dat na afloop van het jaar dit cijfer door het CPB nog kan worden bijgesteld. In het najaar 2018 ontstaat zekerheid over de definitieve LBI-index voor 2017.

Op 21 april 2016 hebben de decentrale OV-autoriteiten ingestemd met de "Afspraken opbrengstentoeiding VSS en VRS". De eerste doorrekening van de gevolgen hiervan wijzen op een optredend nadeel vanaf 2020 van € 3,4 miljoen, jaarlijks aflopend tot € 0,5 miljoen in 2032. Overigens wordt die tegenvaller gedempt door de verdelingsuitkomsten SOV MBO jonger dan 18 jaar.

Kengetallen

In de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing dient een basis-set van financiële kengetallen te worden opgenomen. De invoering van de set van kengetallen is bedoeld om de financiële positie inzichtelijker te maken.

De netto schuldquote is het percentage kortlopende schulden ten opzichte van het totaal aan baten. De solvabiliteit is het percentage eigen vermogen ten opzichte van het totale vermogen. De structurele exploitatieruimte geeft aan hoe groot de structurele ruimte is op basis van de realisatie in het jaar ten opzichte van het totaal aan baten van dat jaar.

De financiële kengetallen voor het OV-bureau hebben wij hierna weergegeven voor de jaren 2017 (jaarrekening), 2018 en 2019 (begroting) en 2020 t/m 2022 (meerjarenraming).

Kengetallen	Realisatie 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Raming 2020	Raming 2021	Raming 2022
netto schuldquote	4%	9%	9%	9%	9%	9%
netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	4%	9%	9%	9%	9%	9%
solvabiliteitsratio	0%	70%	71%	70%	64%	50%
structurele exploitatieruimte	4%	0%	0%	0%	0%	0%

3 | Paragrafen

De netto schuldquote is relatief laag t.o.v. het totaal aan baten van ruim € 100 miljoen. Onder ideale omstandigheden zou de netto schuldquote van het OV-bureau 0% zijn. Wij hebben echter kortlopende schulden, zie ook de paragraaf financiering.

Dat de solvabiliteit 0% is vloeit rechtstreeks voort uit het feit dat het OV-bureau tot en met 2015 gefinancierd werd uit BDU middelen. De middelen die overblijven worden verantwoord als kortlopende schuld, omdat hierop in principe een terugbeta-

lingsverplichting rust. Voor de periode vanaf 2016 zal nog worden afgesproken of de terugbetalingsverplichting blijft bestaan of dat sprake zal kunnen zijn van het vormen van eigen vermogen door het OV-bureau. In de solvabiliteitscijfers hierboven is vooralsnog de terugbetalingsverplichting verondersteld.

De betekenis van het kengetal structurele exploitatieruimte is 0% en is rechtstreeks het gevolg van het negatieve (geraamde) exploitatiesaldi.

3.2 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 ook in 2019 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 onder verantwoordelijkheid van 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 beta-

ling 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 risicomangement en weerstandsvermogen, waarmee kortlopend krediet kan worden opgenomen, indien de liquiditeitsituatie 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 2019 is er geen lening.

Het doel van de renterisiconorm is het beheersen van de renterisico's op de vaste schuld (schuld met een rentetypische looptijd vanaf één jaar). Deze norm bedraagt 20% van het begrotingstotaal, zijnde een bedrag van meer dan € 20 miljoen. Aangezien bij het OV-bureau de vaste schuld uit een garantiesom van 1 miljoen, waarop bovendien tot aan het einde van de GD concessie niet wordt

afgelost, is de toepassing van de renterisiconorm niet relevant.

Benchmark uitgezette gelden

Sinds 2014 is het verplicht schatkistbankieren ingevoerd. De ervaring hiermee in de afgelopen drie jaar is, dat de door het Rijk vergoede rente extreem laag tot nihil is. Tevens valt door het verplichte karakter ervan het rendement op uitgezette gelden vrijwel niet te beïnvloeden. Alleen de vrije ruimte van circa 8 ton hoeft niet verplicht behoeft

te worden uitgezet bij het Rijk in het kader van schatkistbankieren. Door een arrangement met de huisbank is geregeld dat de vrij ruimte wordt benut door de tijdelijk overtollige middelen vanaf 2015 ter grootte van € 0,85 miljoen worden aangehouden op een spaarrekening. Door de lage rentestand zijn echter de renteopbrengsten van deze spaarrekening gering. Om deze redenen achten wij het niet langer zinvol om een benchmark voor uitgezette gelden te hanteren. Wij ramen in de begroting 2019 dan ook geen renteopbrengsten meer.

Balans

Balans (bedragen x € 1.000)	Realisatie 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Raming 2020	Raming 2021	Raming 2022
Activa						
Vaste activa						
Immateriële vaste activa	0	0	0	0	0	0
Materiële vaste activa	5.521	6.050	7.250	7.250	7.250	7.250
Financiële vaste activa	0	0	0	0	0	0
Totaal vaste activa	5.521	6.050	7.250	7.250	7.250	7.250
Vlottende activa						
Uitzettingen met een looptijd <1 jaar	3.363	3.400	3.400	3.400	3.400	3.400
Liquide middelen	832	800	800	800	800	800
Overlopende activa	10.982	10.453	9.970	9.103	5.323	765
Totaal vlottende activa	15.177	14.653	14.170	13.303	9.523	4.965
TOTAAL ACTIVA	20.698	20.703	21.420	20.553	16.773	12.215
Passiva						
Vaste passiva						
Eigen vermogen	0	14.570	15.315	14.448	10.668	6.110
Voorzieningen	148	155	155	155	155	155
Vaste schulden met een looptijd >1 jaar	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Totaal vaste passiva	1.148	15.725	16.470	15.603	11.823	7.265
Vlottende passiva						
Vlottende schulden met een looptijd <1 jaar	152	150	150	150	150	150
Overlopende passiva	19.398	4.828	4.800	4.800	4.800	4.800
Totaal vlottende passiva	19.550	4.978	4.950	4.950	4.950	4.950

3 Paragrafen

EMU-saldo

EMU-saldo (bedragen x € 1.000)	Realisatie 2017	Begroting 2018	Begroting 2019	Raming 2020	Raming 2021	Raming 2022
Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves (zie BBV, artikel 17c)	2.334.030	1.444.000	-867.000	3.780.000	4.558.000	5.394.000
Afschrijvingen ten laste van de exploitatie						
Bruto dotaties aan de post voorzieningen ten laste van de exploitatie						
Uitgaven aan investeringen in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd						
De in mindering op onder 4 bedoelde investeringen gebrachte ontvangen bijdragen						
Verkoopopbrengsten uit desinvesteringen in (im)materiële vaste activa (tegen verkoopprijs)						
Boekwinst op desinvesteringen in (im)materiële vaste activa						
Uitgaven aan aankoop van grond en de uitgaven aan bouw-, woonrijp maken e.d.						
Verkoopopbrengsten van grond (tegen verkoopprijs)						
Boekwinst op grondverkoop						
Betalingen ten laste van de voorzieningen						
Betalingen die niet via de exploitatie lopen, maar rechtstreeks ten laste van de reserves worden gebracht en die nog niet vallen onder één van de andere genoemde posten		2.900.000	400.000			
Boekwinst bij verkoop van deelnemingen en aandelen						
Berekende EMU-saldo	2.334.030	4.344.000	1.267.000	3.780.000	4.558.000	5.394.000



4 Samenstelling bestuur

Het strategisch beleid van het OV-bureau wordt bepaald door het algemeen bestuur, bestaande uit bestuurders van de colleges van gedeputeerde staten van de provincies Groningen en Drenthe en het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen. Daarnaast is er een dagelijks bestuur die bestaat uit drie gedeputeerden/bestuurders van genoemde overheden.

De belangrijkste taken van het algemeen bestuur zijn:

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

Het algemeen bestuur bestaat per 31 december 2017 uit de volgende bestuurders:

- Fleur Gräper (voorzitter), provincie Groningen
- Patrick Brouns, provincie Groningen
- Eelco Eikenaar, provincie Groningen
- Henk Brink (vicevoorzitter), provincie Drenthe
- Tjisse Stelpstra, provincie Drenthe
- Cees Bijl, 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, Fleur Gräper (voorzitter)
- gedeputeerde provincie Drenthe, Henk

Brink (vicevoorzitter)

- 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.
- **Bedrijfsvoering:**
 - juridische risico's m.b.t. contracten;
 - werkdruk en afhankelijkheid.
- **Financiering:**
 - bijdragen provincies.



Bijlage 1 Afkortingenwijzer

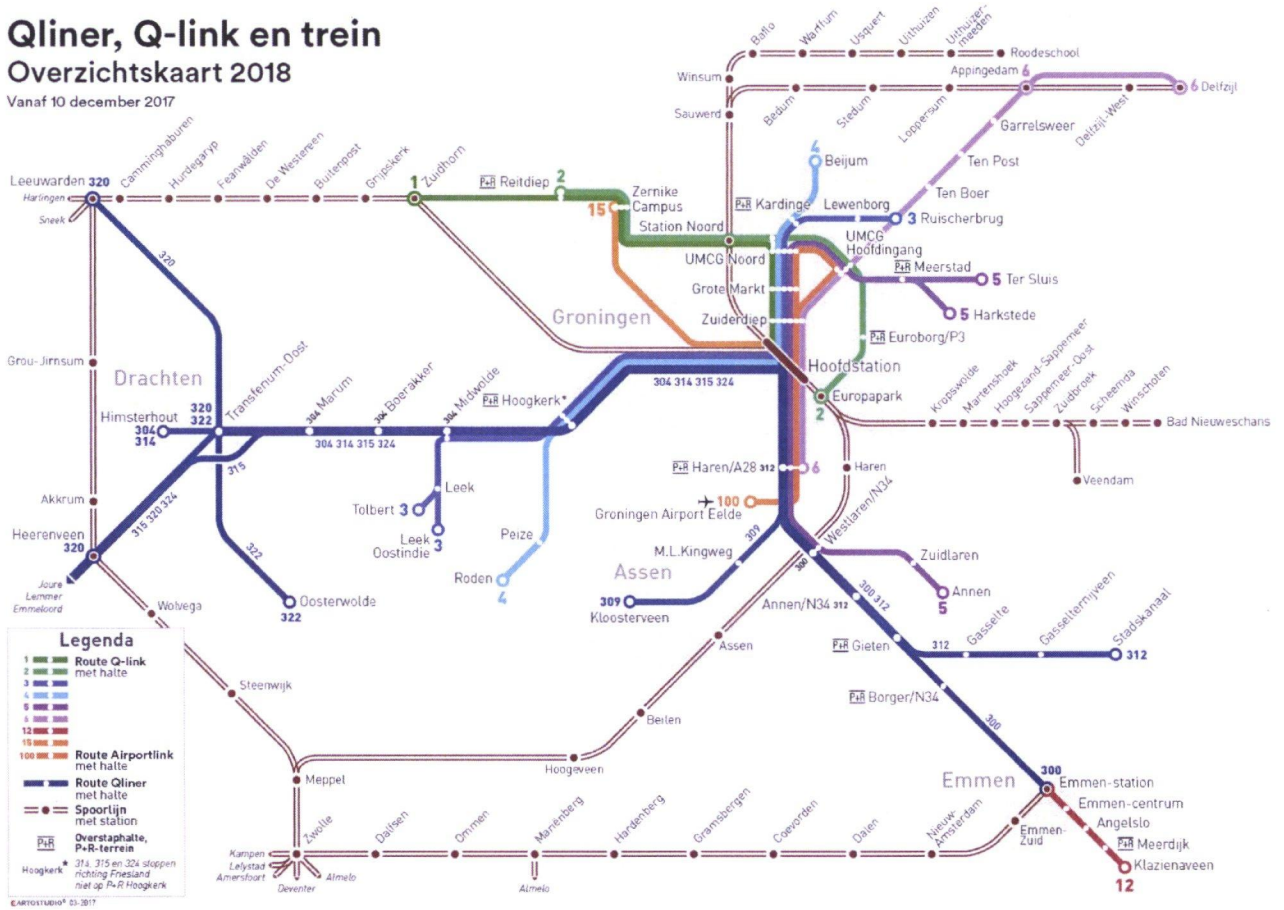
BDU	Brede Doel Uitkering
BTW-OV	Belasting (over de) Toegevoegde Waarde Openbaar Vervoer
BZK	Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CVS	Commissie verdeling streekabbonementen
DRIS	Dynamisch Reizigersinformatiesysteem
DRP	Digitaal Reizigers Panel
DRU	Dienstregelinguur
FIDO (Wet)	Wet Financiering Decentrale Overheden
GD-concessie	Concessie stads- en streekvervoer Groningen en Drenthe
GGD-overheden	de gemeente Groningen en provincies Groningen en Drenthe
GOVI	Grenzeloze Openbaar Vervoer Informatie
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
NDOV	Nationale data openbaar vervoer
NVB	Nationale vervoer Bewijzen; door het Rijk vastgesteld tariefstelsel van het Nederlandse openbaar vervoer per bus, zoals vermeld in Staatscourant 2000 nr. 245
NvU	Nota van Uitgangspunten
OV	Openbaar vervoer
P&C-cyclus	Planning en Control-cyclus
PV	Publiek Vervoer
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

Bijlage 2 Overzichtskaart 2018

Qliner, Q-link en trein

Overzichtskaart 2018

Vanaf 10 december 2017





begroting 2019

 **ov bureau groningen drenthe**



Definitieve hoofdlijnen dienstregeling 2019

Het dagelijks bestuur van het OV-bureau heeft op 12 juli 2018 de definitieve hoofdlijnen van de dienstregeling goedgekeurd. De dienstregeling gaat in op 9 december 2018. Ten opzichte van de ontwerp-hoofdlijnen zijn enkele aanpassingen doorgevoerd, mede op basis van inspraak en reizigersreacties. Deze zijn onderstaand opgenomen.

Wijzigingen tov voorstellen:

1. P+R Kardinge – Martini Ziekenhuis: naar aanleiding van meerdere klantreacties en het Consumentenplatform is besloten om voor de verbinding tussen Kardinge en Martini spitsritten van enkele streeklijnen door te laten rijden naar het Martini Ziekenhuis en P+R Kardinge – Lewenborg. Op lijn 65 worden op zaterdag 4 slagen toegevoegd op de drukke momenten, zodat dan een halfuurdienst wordt gereden.
2. Q-link 15 Hoofdstation-Zernike gaat via de HOV-as Peizerweg naar de Ring West rijden en halteert dan niet bij de halte Verzetstrijderslaan.
3. Stadslijn 8 Groningen: In de ontwerp hoofdlijnen was opgenomen dat lijn 8 na 22 uur ´s avonds en zondag op het zuidelijk deel een uursdienst zou krijgen. N.a.v. de ontvangen reacties worden alleen enkele weinig gebruikte ritten aan het begin en eind van de dag geschrapt. De halfuurdienst op zondag blijft gehandhaafd.
4. Q-link 6 route Delfzijl Noord: in overleg met de gemeente worden enkele weinig gebruikte haltes samengevoegd waardoor de route sneller en comfortabeler wordt voor passagiers.
5. Stadslijn 1 Assen blijft rijden tot 23 uur.
6. Handhaven van extra toegevoegde ritten lijn 26 Assen-Zernike en spitslijn 27 Stadskanaal-Zernike.
7. Q-link 5 Annen-Groningen rijdt extra tussen 9 en 10 uur, zodat een kwartiersfrequentie ontstaat vanaf Annen/Zuidlaren.

Algemeen

Tussentijdse wijzigingen uit 2018 structureel in 2019

Gedurende het jaar 2018 zijn meerdere tussentijdse wijzigingen doorgevoerd die in 2019 behouden blijven. Dit betreft o.a. extra ritten op lijn 20 Assen Station – Provinciehuis, lijn 43 Delfzijl – Woldendorp, Q-link 2 Station Europapark – P+R Reitdiep, lijn 22 Assen – Zweeloo avonduren, lijn 171 Veendam – Zernike en lijn 42 Ter Apel – Emmen.

Toenemende verkeersdrukte zorgen voor langere reistijden bus

De reistijden in het openbaar vervoer komen door wijzigingen in de infrastructuur, toenemende verkeersdruk en het stijgende aantal passagiers steeds meer onder druk te staan. Hierbij zijn de verschillende faseringen van de werkzaamheden aan de Ring Zuid ook in 2019 van belang. Uit de rijtjdanalyse van Qbuzz blijkt dat:

- In Drenthe op meerdere momenten van de dag op enkele lijnen reistijden vrij ruim zijn. Dit levert een besparing op in reistijden. Aandachtspunt is de doorstroming op de route Klazienaveen – Emmen. Door aan de doorgaande weg een vervangende halte Edisonstraat aan te leggen, kan een rijtijdclaim worden voorkomen.
- In de provincie Groningen hebben ook enkele lijnen op diverse momenten te ruime reistijden. Lijn 39 Surhuisterveen – Groningen heeft extra reistijd nodig i.v.m. drukte op de Friesestraatweg en lijn 61 fors meer reistijd (ruim 3 uur per dag) i.v.m. toegenomen routedelen binnen 30 kilometerzones. Voor lijn 61 wordt dan ook onderzocht of het aanpassen van de route en/of vervallen van slecht bezette ritten tot de mogelijkheden behoort voor de korte termijn.
- In de stad Groningen hebben meerdere lijnen ruimere reistijden nodig, zoals Q-link lijn 3 Lewenborg – Leek, Q-link lijn 6 Delfzijl – Groningen, lijn 7 Vinkhuizen – Hoofdstation voor het routedeel Westerhaven – Hoofdstation (bovenop de eerder al toegevoegde reistijden) en lijn 8 Hoogkerk – Groningen Zuid.

Structurele versterkingsritten omzetten naar extra dienstregelingritten

Waar effectief worden bij de nadere invulling van de dienstregeling versterkingsritten omgezet naar vaste ritten in de dienstregeling, zoals:

- Een extra rit omstreeks 8:39 van Groningen Hoofdstation naar Haren.
- Een extra rit lijn 110 vanaf Gieten naar Assen doorgaand naar scholenlocaties.
- Extra ritten lijn 112 tussen station Emmen en Angelslo - Meerdijk

Herindeling gemeenten Groningen vooralsnog geen aanleiding voor aanpassingen

De op handen zijnde en reeds in gang gezette herindeling van de gemeenten in Groningen kan gevolgen hebben voor de verplaatsingspatronen binnen de nieuwe gemeente. In overleg met de gemeenten zullen we de ontwikkelingen monitoren. Waar nodig worden voorstellen ontwikkeld om verschuivende verplaatsingspatronen te faciliteren.

Vooralsnog is er geen aanleiding om nu al aanpassingen voor te stellen.



Aangepaste dienstregeling bij extreem slecht weer

De aangepaste dienstregeling wordt opgenomen in het reguliere dienstregelingsproces. Dat betekent dat de aangepaste dienstregeling altijd 'klaar staat' om ingevoerd te worden en gereden te worden bij extreem slecht weer als algemeen advies "ga de weg niet op" geldt.

Onderwijsinstellingen beslissen in overleg met OV-bureau en Qbuzz, dat er geen lessen gegeven zullen worden. De dienstregeling wordt daarom beperkt ten opzichte van de normale dienstregeling en risicovolle routedelen (waar bijvoorbeeld minder gestrooid of sneeuw geruimd wordt) worden gemeden. In overleg met OV-bureau en consumentenplatforms heeft Qbuzz een alternatieve dienstregeling ontwikkeld die in dergelijke situaties kan worden gegarandeerd.

Stad Groningen

Faciliteren reizigersgroei en door drukte toegevoegde rijtijd 2018

Daar waar het openbaar vervoer van dezelfde infrastructuur als andere weggebruikers gebruik maakt, is op drukke momenten in toenemende mate sprake van een verminderde doorstroming. Dit in combinatie met een stijging van het aantal reizigers en verschillende werkzaamheden, maakt dat op enkele trajecten in de stad Groningen extra rijtijd nodig is. Extra rijtijd c.q. extra businzet blijft in de stad in ieder geval nodig op Q-link Groen en de busroute via de Eeldersingel.

Reizigers gevolgen	Geen t.o.v. 2018, de huidige dienstregeling met extra rijtijd en ritten blijft gehandhaafd.
--------------------	---

Spitsverbreding: Q-link 3 Lewenborg – Leek extra ritten na de ochtend- en middagspits

Q-link lijn 3 rijdt in de spitsuren elke 10-minuten tussen Lewenborg en Leek. Uit het gebruik van Q-link lijn 3 blijkt dat ook net na de spitsuren nog veel gebruik wordt gemaakt van deze lijn. Vanaf de beginpunten gaat Q-link 3 tussen 9 en 10 uur nog eens per 10 minuten rijden i.p.v. eens per kwartier. Omdat veel scholen aan de lijn liggen biedt dit de mogelijkheid om scholieren meer te spreiden over de dag. Daarnaast gaat Q-link 3 's avonds vanaf de beginpunten tot 19 uur minimaal elk kwartier rijden i.p.v. tot 18:30 uur.

Reizigers gevolgen	Meer reismogelijkheden voor reizigers met Q-link 3 net na de spitsuren.
--------------------	---

Verlaging frequentie lijn 8 in vroege ochtend en late avond

In de hoofdlijnen dienstregeling is voorgesteld om lijn 8 tussen het Martini Ziekenhuis en Europapark in de avond, vanaf 22.00 en op zondag de frequentie terug te brengen van 2 naar 1 keer per uur. Hier zijn vanuit reiziger en het Consumentenplatform Groningen diverse reacties gekomen. Naar aanleiding van deze reacties en het niet open gaan van de Helperzoomtunnel is een heroverweging gemaakt voor deze besparing en wordt daarmee het voorstel aangepast.

Het voorstel is om in de vroege ochtend en in de late avonden de slecht gebruikte ritten, niet aansluitend op de trein, te laten vervallen.

Reizigers gevolgen	Reizigers gevolgen: voor een kleine groep reizigers, ongeveer 3 per rit, vervalt in de vroege ochtend en late avonden de halfuurdienst van lijn 8 tussen het Martini Ziekenhuis en het Hoofdstation.
--------------------	--

Q-link 15 ook in de zomervakantie en route via HOV-as West

Gezien het gebruik van lijn 1 in de zomervakantie tussen Hoofdstation en Zernike is het voorstel om ook Q-link 15 tussen Hoofdstation en Zernike in de zomervakantie in de spits 2 keer per uur te laten rijden. Hierdoor ontstaat in de zomervakantie in de spits een kwartierfrequentie van en naar Zernike. Tevens is het voorstel om Q-link 15 via de HOV-as West te laten rijden. Dit in plaats van via Westerhaven en Rembrandt van Rijnstraat. Reizigers tussen Westerhaven, Rembrandt van Rijnstraat en Zernike worden geadviseerd te reizen via het Hoofdstation, met lijn 9 of gebruik te maken van de halte Verzetstrijderslaan (lijn 3 en 4). De route van Q-link 15 wordt hiermee betrouwbaarder. In het verleden is reeds op het laten rijden van Q-link 15 over de HOV-West geanticipeerd.

De focus van Q-link 15 ligt op het vervoer van studenten en forensen vanaf het Hoofdstation naar Zernike Campus en vice versa. Met het aandoen van de Westerhaven is een latente vraag aangesproken, maar deze vraag sluit niet aan bij het product dat geboden wordt. Voor reizigers vanaf de centrumhaltes is minimaal twee keer per uur naar de Zernike Campus te reizen.

De huidige route is minder betrouwbaar door de vertragingen op o.a. de Eeldersingel en het Hoendiep. Om studenten en forensen zo goed mogelijk naar de Zernike Campus te vervoeren is betrouwbaarheid, en daarmee een hoge capaciteit, een vereiste. De route via de HOV-as West duurt even lang, maar is betrouwbaarder dan de huidige route. Ook zal op de HOV-as West niet gehalteerd worden, om zo het karakter van een hoogfrequente en snelle Zernike-verbinding te benadrukken. Scholieren voor de Verzetstrijderslaan kunnen met Q-link blauw 3 en 4.

Op advies van het Consumentenplatform nemen we in overleg met Qbuzz en gemeente Groningen de bediening van de halte Verzetstrijderslaan door lijn 15 in heroverweging. Na heroverweging is besloten toch niet op de halte Verzetstrijderslaan te stoppen:

- Het potentiële voordeel om een overstapmogelijkheid te bieden vanaf Roden, Drachten en Leek naar Zernike en vice versa wordt al geboden via P+R Hoogkerk, met lijn 17.
- Lijn 3 en 4 hebben 12 keer per uur voldoende capaciteit voor de scholen Verzetstrijderslaan.
- Tevens is de druk op Q-link 15 dusdanig hoog dat het de vraag is in hoeverre deze overstap geboden kan worden.
- Ook wordt verwacht dat de druk op Q-link 15 toeneemt, omdat er een groei van 23% beginnende eerstejaars studenten aan de RUG is.

Reizigers gevolgen	Reizigers tussen Zernike en Hoofdstation krijgen in de zomervakantie in de spits meer reismogelijkheden. Reizigers op de haltes Rembrandt van Rijnstraat en Westerhaven dienen een alternatief te zoeken om van en naar Zernike te reizen.
--------------------	---

Lijn 74 en 174 sneller van P+R P3 naar UMCG en centrum Groningen

Lijn 74 Emmen – Hoogezand – Groningen en 174 Veendam – Hoogezand – Groningen rijden momenteel tussen P+R Euroborg en UMCG Zuid via de Bornholmstraat en de Sontweg. Weinig mensen maken gebruik van de haltes Osloweg, Kopenhagenstraat en Stockholmstraat. Voor de overige haltes geldt dat met de opening van P+R Meerstad en het rijden van Q-link 5 via de Sontweg en de Ikea lijn 74 en 174 niet meer nodig zijn op dit deel van de verbinding. Beide lijnen gaan via de halte P+R P3/Boumaboulevard zo snel mogelijk naar het UMCG rijden via de busbaan Europaweg. Dit maakt de verbinding voor het overgrote deel van de reizigers beter aangezien sneller het centrum van Groningen wordt bereikt, daarnaast wordt hiermee de verbinding tussen P+R P3 en het UMCG verbeterd. De rijtijdproblemen die de lijnen hebben in de stad Groningen kunnen met deze wijziging worden opgevangen.



De nieuwe route (rood) en de huidige route (blauw)

<p>Reizigers gevolgen</p>	<p>De meeste reizigers naar Groningen zijn sneller op hun bestemming en reizigers van en naar P+R P3 krijgen een snellere extra verbinding tussen het Hoofdstation, Zuiderdiep en de hoofdingang van het UMCG. Haltes Osloweg, Kopenhagenstraat en Stockholmstraat komen te vervallen. Voor de haltes Osloweg (P3/Boumaboulevard) en Kopenhagenstraat (Brandweer) zijn vervangende haltes op loopafstand, de halte Stockholmstraat (minder dan 1 instapper per dag) heeft dezelfde haltes op grotere afstand.</p>
---------------------------	---

Zonder overstap van P+R Kardinge naar Martini Ziekenhuis

In de ontwerp hoofdlijnen is voorgesteld om de lijnen 61 (Middelstum – Groningen), 65 (Zoutkamp – Groningen) en 10 (Hoofdstation – Hoornsemeer) te koppelen. Hierdoor zou altijd een verbinding tussen P+R Kardinge, de hoofdingang van het UMCG en het Martini Ziekenhuis ontstaan.

Op deze voorgestelde wijziging zijn reacties ontvangen bij de gemeente, Qbuzz en het OV-bureau. Uit deze reacties komt naar voren dat heroverweging van deze maatregel noodzakelijk is. De verwachte voordelen worden kleiner geschat dan de bijkomstige nadelen, zoals het verbreken van de verbinding van de Korrewegwijk met het Martini Ziekenhuis.

Vanuit deze heroverweging wordt voorgesteld lijn 10 te behouden in de huidige vorm, maar wel de verbinding te creëren tussen P+R Kardinge, het UMCG en het Martini Ziekenhuis en daarmee het voorgenomen doel te bereiken. Lijn 85 Oosterwolde – Leek – Martini Ziekenhuis – Hoofdstation zal in de spits door gaan rijden naar Loefzijde in Lewenborg via P+R Kardinge en de Hoofdingang van het UMCG. Hierdoor ontstaat de gewenste verbinding en wordt een extra verbinding naar de scholen in Lewenborg geboden. Ook krijgt de Oosterparkwijk in de spits tot 8 keer per uur een verbinding met het UMCG, het Zuiderdiep en het Hoofdstation en wordt de gewenste verbinding tussen P+R Kardinge, de Oosterparkwijk, het UMCG en het Martini Ziekenhuis geboden, op momenten dat de vraag naar deze verbinding verwacht wordt. Ook wordt bekeken welke spitsritten van lijn 61/65 het meest gewenst zijn om door te laten rijden naar Groningen Zuid / Martini ziekenhuis.

In de ontwerp hoofdlijnen is ook opgenomen lijn 65 op zaterdag 2 keer per uur te laten rijden. Dit was benodigd i.v.m. de lijnkoppeling met lijn 10. Deze noodzaak vervalt, maar de verhoging van de frequentie blijft een gewenste verhoging van het kwaliteitsaanbod gezien de ontwikkeling van deze lijn de laatste jaren. Daarom stellen we voor op de drukste momenten op zaterdag lijn 65 alsnog te verdubbelen in frequentie.

Reizigers gevolgen	In de spits is het mogelijk rechtstreeks te reizen tussen P+R Kardinge/UMCG en Martini Ziekenhuis/Groningen Zuid. Het aantal reismogelijkheden tussen scholen in Lewenborg en het Hoofdstation wordt uitgebreid. Deze ritten rijden door de Oosterparkwijk die daarmee in de spits tot 8 keer per uur een reismogelijkheid krijgt naar het Hoofdstation. Reizigers op lijn 65 Zoutkamp – Groningen krijgen op zaterdag op de drukste momenten een halfuursfrequentie i.v.m. een uursdienst nu.
-----------------------	--

Provincie Groningen

Lijn 17 en 119 nieuwe route in Scheemda vanwege vervallen halte Busstation

Lijn 17 en 119 krijgen in Scheemda een nieuwe route vanwege het vervallen van de halte busstation.

Reizigers gevolgen	Beperkt, 1 halte wordt verplaatst
--------------------	-----------------------------------

Lijn 61 gewijzigde route in Uithuizen en andere aansluiting op de trein

In Uithuizen wordt n.a.v. klachten van bewoners aan de Schoolstraat een nieuwe route nog overwogen waarbij de bus twee keer per rit het spoor kruist. We willen daarom deze nog nader onderzoeken. We stellen voor lijn 61 te knippen in Uithuizen. Hiermee kunnen deze twee losse lijndelen voor de doelgroep beter afgestemd worden op de vraag. Een geknipte lijn biedt ook ruimte de beter aan te sluiten op de trein in Appingedam en Roodeschool.

Reizigers gevolgen	Geen goede overstap bus-trein Uithuizen, meer reismogelijkheden Uithuizen-Groningen, betere overstap op trein Appingedam/ Roodeschool
--------------------	---

Snelle rechtstreekse bus Ter Apel – Zernike

Sinds 8 april rijdt een nieuwe rechtstreekse lijn 27 van Stadskanaal via Gieten naar Groningen Zernike. Deze lijn blijft met behulp van een financiële bijdrage behouden. Vertrektijden zullen wijzigingen vanwege de koppeling aan lijn 73 Emmen – Ter Apel – Stadskanaal. Hiermee ontstaan nieuwe rechtstreekse reismogelijkheden tussen Ter Apel en Groningen Zernike. Overwogen wordt de route in Stadskanaal ook te wijzigen. Vanaf het busstation zal lijn 27 dan mogelijk via de snelst mogelijke route naar Gieten en verder naar Groningen gaan rijden. De in 2018 toegevoegde ritten op de Zernikelijn vanuit Assen (lijn 26) blijven ook rijden.

Reizigers gevolgen	Vanuit Ter Apel en Musselkanaal wordt het aantrekkelijker om naar Groningen te reizen.
--------------------	--

Lijn 85 Oosterwolde – Groningen via Leek Oostindie

Als onderdeel van het project HOV-Leek zal lijn 85 vanaf oplevering van de busbaan Oostindie via de wijk Oostindie in Leek gaan rijden. De (zeer) weinig gebruikte haltes Leek-Carolieweg, Leek-Oude Carolieweg en Leuringslaan zullen komen te vervallen.



Blauw de huidige route lijn 85 met haltes, in rood de nieuwe route met halte.

Reizigers gevolgen	De reizigers van de drie te vervallen haltes zullen verder moeten fietsen voor een alternatief, de inwoners van de wijk Oostindie krijgen meer reismogelijkheden richting Groningen en specifiek de scholen in de Wijert.
--------------------	---

Nader onderzoek naar buurtbus Leek en lijn 89 Marum - Leek

Lijn 89 is een spitslijn en wordt met een grote bus gereden. De vervoervraag is gering waardoor voor de meeste ritten inzet met een 8-persoonsbus volstaat. Gelijktijdig wordt buurtbus Leek – Grootegast fors versterkt, met 3 tot 4 busjes en soms met een grote bus. Het voorstel was voor de dienstregeling 2018 om (in de spits) het traject van de buurtbus als regulier openbaar vervoer met grote bus uit te voeren en het traject van lijn 89 te laten bedienen door de buurtbus. Deze maatregel is toen niet doorgevoerd voor 2018 en een jaar vooruit geschoven.

Omdat sprake is van vrijwilligerswerk vergde het overleg hierover een specifiek proces, in nauwe afstemming met de projectorganisatie Publiek Vervoer en de gemeenten Leek en Grootegast. Op dit moment is er voldoende draagvlak onder betrokken gemeenten en de buurtbusorganisatie om het voorstel te implementeren in nauwe samenwerking met Publiek Vervoer. We onderzoeken nog of het mogelijk is lijn 89 in Leek beter aan te sluiten op Q-link 3 van/naar Groningen.

Reizigers gevolgen	N.n.b.
--------------------	--------

Lijn 88 via nieuwe halte P+R A7 Midwolde

Per oplevering van de nieuwe P+R locatie aan de A7 bij Midwolde zal spitslijn 88 de halte bij P+R Midwolde bedienen. Doordat lijn 88 in Leek gekoppeld is aan lijn 83 Assen – Roden – Leek ontstaan hiermee nieuwe snellere reismogelijkheden vanuit bijvoorbeeld Roden / Leek enerzijds en Marum / Drachten anderzijds.

Lijn 163 Groningen – Lauwersoog stopt alleen nog bij belangrijkste haltes onderweg

Sneldienst lijn 163 tussen Groningen en Lauwersoog sluit in Lauwersoog aan op de veerboot van/naar Schiermonnikoog. Lijn 163 rijdt 'bovenop' lijn 65 die als basislijn de basisbediening dagdekkend biedt. Buslijn 163 gaat alleen de haltes bedienen die regelmatig worden gebruikt om de aansluiting op de boot betrouwbaarder te maken. Vooral de zeer beperkt gebruikte haltes langs de provinciale weg zorgen voor grote onbetrouwbaarheid op drukke momenten en vervallen aansluitingen. Primair is de functie van lijn 163 tussen de stad Groningen en Lauwersoog. De haltes die dan nog worden aangedaan zijn de volgende:

Groningen, Hoofdstation, Zuiderdiep, Grote Markt, UMCG Noord, Zaagmuldersbrug en P+R Karding
 Noorderhoogebrug, Boterdiepbrug
 Adorp, Torenweg
 Sauwerd, Burchtweg
 Winsum, Priorstraat en rotonde N361
 Leens, Breekweg
 Ulrum, Schapenweg
 Lauwersmeer, De Rug, Robbenoord, Strandweg en Marneweg
 Lauwersoog, Dorp, Visafslag en Haven

Bijna alle reizigers maken gebruik van deze haltes. Door deze wijziging kan lijn 163 betrouwbaarder arriveren bij de haven van Lauwersoog en op Hoofdstation Groningen wat een groot deel van de reizigers ten goede komt.

Reizigers gevolgen	Een klein deel van de reizigers zal moeten kiezen voor een alternatieve halte of reizen met lijn 65 Zoutkamp – Groningen. Voor 99 procent van de reizigers wordt de reis betrouwbaarder en daarmee de overstap op de boot. Omdat lijn 163 bovenop de reguliere dienstregeling van (basis)lijn 65 rijdt houden alle reizigers voor haltes waar 163 niet stopt een goede verbinding met 65.
--------------------	---

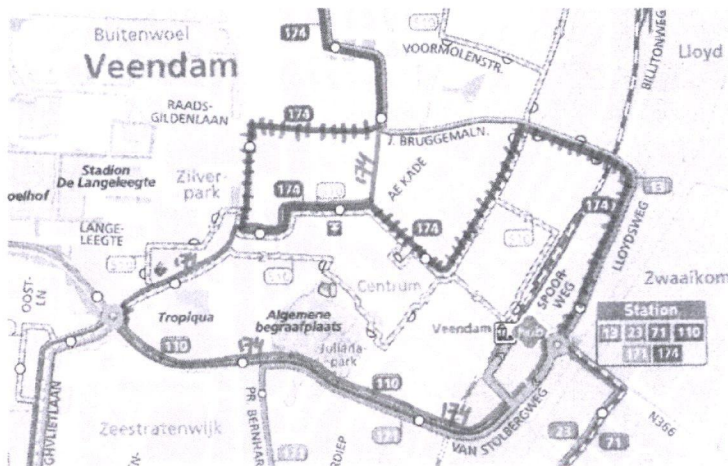
Lijn 133 en 189 optimaliseren tijdligging i.r.t. school- en werktijden in Groningen

Voor lijn 133 en 189 wordt in overleg met scholen gekeken of de tijdligging kan worden geoptimaliseerd om zowel op de scholen in Groningen Zuid als langs de Verzetstrijderslaan aan te sluiten. Omdat het hier gaat om meerdere scholen met ongeveer gelijke aanvangstijden is dit een proces waarbij niet alle wensen kunnen worden gehonoreerd.

Reizigers gevolgen	Betere aansluiting op schooltijden en werktijden in Groningen.
--------------------	--

Routewijziging lijn 174 in Veendam

In 2020 komt er een nieuw scholen-/sportcomplex nabij het oude busstation in Veendam. Deze kan door lijn 174 worden ontsloten door de route in Veendam-Noord te strekken en lijn 174 via de Julianastraat (route lijn 110) naar het station te laten rijden. Omdat hiermee ook het centrum en het zwembad Tropiqua en aanpalende voorzieningen beter bediend wordt, is met de gemeente een alternatieve route ontwikkeld.



Reizigers gevolgen	Betere ontsluiting centrum/ voorzieningen en in 2010 nieuw scholencomplex. Veendam-Noord blijft beschikken over de stadsbus en lijn 13.
--------------------	---

Qliner 314 rijdt voor forensen meer middagritten naar Himsterhout

Op verzoek van reizigers gaan de ritten vanuit Groningen om 16:40, 17:10 en 17:40 uur ook doorrijden naar Himsterhout. In de huidige situatie eindigen deze ritten nog bij de Eikesingel.

Reizigers gevolgen	Van 16:30 tot 17:40 uur 4 ritten Qliner 314 per uur naar Drachten Himsterhout i.p.v. 2.
--------------------	---

Provincie Drenthe

Stadslijn 1 Assen krijgt nieuwe vertrektijden

Op verzoek van veel reizigers uit Marsdijk sluit stadslijn 1 in Assen vanuit Marsdijk aan op de Intercity treinen van/naar Zwolle en Groningen. In de huidige situatie sluit deze lijn aan op de sprinter. Door deze wijziging gaat lijn 1 op de route van/naar Mandemaat en het Circuit juist aansluiten op de sprinters. Doordat buslijnen van/naar Mandemaat bijna allen aansluiten op de Intercity, ontstaan hierbij nieuwe goede reismogelijkheden van/naar Mandemaat op de sprinters. Overeenkomstig in de hoofdlijnen dienstregeling 2018 al goedgekeurd gaat stadslijn 1 in Marsdijk altijd via het winkelcentrum rijden. In de ontwerp hoofdlijnen was opgenomen dat lijn 1 vanaf 22 uur zal vervallen. Op advies van het Consumentenplatform zal lijn 1 overeenkomstig de huidige situatie tot 23 uur blijven rijden.

Reizigers gevolgen	Van/naar Marsdijk gaat stadslijn 1 op station Assen aansluiten op de Intercity van/naar Zwolle en Groningen. Van/naar Mandemaat / TT-circuit gaat stadslijn 1 aansluiten op de sprinter i.p.v. de Intercity. Streeklijnen van/naar Mandemaat sluiten aan op de Intercity.
--------------------	--

Ritten lijn 20 tussen station Meppel en de scholen vervallen in de daluren

In verband met het geringe gebruik van het routedeel tussen station Meppel en de scholen in Meppel in de daluren is het voorstel dit routedeel in de daluren te laten vervallen.

Reizigers gevolgen	In de daluren hebben scholieren minder reismogelijkheden tussen station Meppel en de scholen in Meppel
--------------------	--

Lijn 22 Assen – Beilen – Zweeloo ook 's middags elk half uur

Basislijn 22 rijdt 's middags elk half uur op de route Beilen – Zweeloo (- Emmen) en van de herfst- tot meivakantie ook elk half uur van Assen naar Beilen. Voorstel is dit aan te passen in beide richtingen elk half uur een bus, waarbij de toegevoegde ritten doorrijden van/naar Emmen. Daarnaast is het voorstel 's morgens een extra rit toe te voegen aankomend in Assen omstreeks 8 uur.

Reizigers gevolgen	Meer reismogelijkheden met lijn 22 Assen – Beilen – Zweeloo – Emmen in de middagspits.
--------------------	--

Betere aansluiting in Borger van lijn 24 uit Stadskanaal op Qliner 300 naar Emmen

Tijdens vakanties sluit lijn 24 (net) niet aan op lijn 300. Bestudeerd wordt of een verschuiving van lijn 24 mogelijk is met behoud van aansluitingen elders.

Reizigers gevolgen	Betere overstapmogelijkheid in Borger tussen lijn 24 en 300.
--------------------	--

Spitsritten lijn 27 in Hoogeveen naar Voltastraat en wijziging vertrektijden lijn 33

Sinds december 2017 rijdt lijn 33 Coevorden – Hoogeveen via de Voltstraat in Hoogeveen. Deze halte wordt goed gebruikt. Om deze ontwikkeling te stimuleren breiden we de dienstverlening richting deze halte uit. Tijdens de spits creëren we een halfuurfrequentie vanaf station Hoogeveen. Om dit te bereiken zal lijn 27 in de spits door gaan rijden naar de Voltastraat. Om een goede halfuurfrequentie te creëren zal lijn 33 in de ochtend een half uur verschuiven. Hierdoor gaan geen treinaansluitingen verloren, maar veranderen wel de aansluitingen op schooltijden. Bijkomend voordeel is dat de eerste rit

richting Coevorden een half uur eerder zal aankomen, waardoor er ook een half uur eerder naar Emmen kan worden gereisd.

Reizigers gevolgen	Scholieren kunnen vaker van station Hoogeveen naar de Voltastraat reizen. Reizigers tussen Hoogeveen en Coevorden kunnen een half uur eerder in Emmen zijn.
--------------------	---

Lijn 27 Emmen – Hoogeveen op werkdagen 's avonds elk uur

Basislijn 27 Emmen – Zweeloo – Hoogeveen heeft in de avond geen volledige uursbediening. Om de aansluiting in Zweeloo in de avonduren te verbeteren aansluitend bij de bediening van een basislijn is het voorstel op werkdagen 's avonds elk uur een reismogelijkheid te bieden. In Zweeloo geeft deze lijn dan ook elk uur een aansluiting op lijn 22 van/naar Beilen en Assen.

Onderzocht wordt nog of het mogelijk is ook een rit toe te voegen met aankomsttijd in Hoogeveen om 8:30 uur.

Reizigers gevolgen	Het gehele gebied tussen Beilen, Hoogeveen en Emmen heeft met de Hub in Zweeloo een volwaardige uursbediening op lijnen 22 en 27 met overstap in Zweeloo
--------------------	--

Op werkdagen elk uur blijven rijden op lijn 33 Coevorden – Hoogeveen

Sinds 9 april rijdt lijn 33 tussen de ochtend- en middagspits elk uur met een 8-persoonsbus. Dit handhaven we in 2019.

Reizigers gevolgen	Op werkdagen buiten vakantieperiodes elk uur blijvend een reismogelijkheid tussen Coevorden en Hoogeveen
--------------------	--

Spitslijn 36 Spier – Hoogeveen vervalt

Zoals opgenomen in de hoofdlijnen dienstregeling 2018 vervalt lijn 36 Spier – Hoogeveen per dienstregeling 2019 in verband met het geringe gebruik.

Reizigers gevolgen	De 10 reizigers per dag (november 2017) op deze route dienen een alternatief te zoeken zoals de Hubtaxi of andere vormen van collectief vervoer.
--------------------	--

Lijn 37 Hoogeveen – Westerbrok in Hoogeveen via halte scholen Voltastraat

De aanvullende scholierenlijn 37 Hoogeveen – Westerbrok rijdt nu via het centrum van Hoogeveen naar het station. Om het karakter van deze lijn te benadrukken willen we ook de halte Scholen Voltastraat aan gaan doen, net als lijn 33. Dit leidt er toe dat de lijn het centrum van Hoogeveen niet meer aan doet.

Reizigers gevolgen	Scholieren en studenten die gebruik maken van deze lijn kunnen dichter bij school uitstappen. Reizigers naar het centrum dienen verder te lopen vanaf het station of over te stappen.
--------------------	---

Lijn 44 Schoonebeek – Emmen op zaterdag via de centrumhalte

Lijn 44 rijdt in Emmen via het Ziekenhuis naar het station. Hiermee worden rechtstreekse reismogelijkheden naar het Ziekenhuis en scholen in deze omgeving geboden. In het weekend is er echter meer vraag naar de bestemming centrum. Chauffeurs uit Emmen en het consumentenplatform

Drenthe hebben dan ook verzocht op zaterdag via het centrum te rijden. Na invoering wordt gemonitord of de wijziging meerwaarde heeft voor de reizigers.

Reizigers gevolgen	Lijn 44 rijdt op zaterdag via centrum Emmen. Bediening halte ziekenhuis en de scholen aan de Boermarkeweg vervallen ten gunste van de centrumbediening.
--------------------	---

Lijn 86 Norg – Groningen blijft vooralsnog rijden

Vanwege beperkt gebruik was in de hoofdlijnen dienstregeling 2018 opgenomen dat lijn 86 zou vervallen en dat gelijktijdig lijn 83 Assen – Norg - Roden – Leek vaker zou gaan rijden. Op verzoek van de gemeente Noordenveld is besluit over deze maatregel met een jaar uitgesteld. Gemeente Noordenveld heeft aangegeven te verwachten dat op korte termijn meer gebruik gemaakt zal gaan worden van lijn 86 vanwege ruimtelijke ontwikkelingen op de route van deze lijn. Vooralsnog blijft lijn 86 dan ook gehandhaafd.

Nieuwe route lijn 51 Assen via scholen Industrieweg

Lijn 51 gaat in Assen via de Industrieweg rijden zodat leerlingen van o.a. het Drenthe College en Nassau College een rechtstreekse reismogelijkheid krijgen.



Reizigers gevolgen	Leerlingen van het Drenthe College en Nassau College krijgen meer reismogelijkheden. Gemiddeld 2 reizigers per dag uit Assen Oost zullen een alternatieve opstaphalte moeten kiezen.
--------------------	---

Qliner 300 verschuiven ritten rond middernacht

Mede naar aanleiding van een verzoek van de Consumentenplatforms Groningen en Drenthe stellen wij voor de ritten uit Emmen en Groningen omstreeks 23:30 uur te verplaatsen naar ritten omstreeks 1 uur 's nachts.

Reizigers gevolgen	Door het schuiven van de ritten wordt een latere verbinding Groningen – Emmen en Emmen – Groningen gegeven. Vanaf 23.00 uur is er dan tussen Emmen en Groningen v.v. een uur-frequentie.
--------------------	--

Qliner 309 Assen – Groningen ook in het weekend de hele dag

Qliner 309 Assen – Groningen geven we ook in het weekend een bredere bediening om toe te werken naar de basisbediening HOV. Hierdoor ontstaan net als op werkdagen betere reismogelijkheden tussen Assen en Groningen. We zien dat 309 flink blijft groeien sinds 309 in de weekenden rijdt. Vanwege de wijziging van de vertrektijden van stadslijn 1 in Assen, wijzigen in het weekend, 's avonds en in vakantieperiodes enkele vertrektijden. Door deze nieuwe vertrektijden blijft Qliner 309 bij de halte M.L. Kingweg aansluiten op de stadsdienst.

Reizigers gevolgen	Ook in het weekend van 's morgens vroeg tot middernacht reismogelijkheden met Qliner 309.
--------------------	---

Bijlage 3: Ontvangen reacties en beantwoording in hoofdlijnen wijziging dienstregeling 2019

In totaal 18 reacties, waarvan:

- 17 reacties van insprekers op persoonlijke titel,
- 1 reacties van een wijkorganisatie

Nr.	Inspreker	Datum	Communicatie	Inspraakreactie	Beantwoording
1	Inspreker	09-05-2018	Mail	Buslijn 8 zal in de toekomst 's avonds na 22.00 uur en zondags om het uur gaan rijden. Voor oosterpoortbezoekers zal dit inhouden dat ze na een voorstelling of concert soms heel lang op de bus zullen moeten. Zou het voor de Oosterpoortbezoekers niet plezieriger zijn wanneer pas na 23.00 uur met de uursdienst wordt begonnen? Over de zondag heb ik geen oordeel.	In de ontwerp hoofdlijnen was opgenomen dat lijn 8 na 22 uur 's avonds en zondag op het zuidelijk deel een uursdienst zou krijgen. Mede n.a.v. de ontvangen reacties is besloten om niet generiek na 22 uur een uursdienst in te voeren, maar alleen de weinig gebruikte ritten aan het begin en eind van de dag te schrappen, waardoor de halfuursdienst op zondag kan worden gehandhaafd.
2	Inspreker	10-05-2018	Mail	In de Gezinsbode lees ik dat lijn 8 na 22.00 uur en op zondag nog maar 1x per uur gaat rijden. In verband met de verhuizing van de dokterspost van het UMCG naar het Martini ziekenhuis, lijkt me dit geen goed plan. Het is al ingewikkeld genoeg om er te komen als je iets mankeert.	In de ontwerp hoofdlijnen was opgenomen dat lijn 8 na 22 uur 's avonds en zondag op het zuidelijk deel een uursdienst zou krijgen. Mede n.a.v. de ontvangen reacties is besloten om niet generiek na 22 uur een uursdienst in te voeren, maar alleen de weinig gebruikte ritten aan het begin en eind van de dag te schrappen, waardoor de halfuursdienst op zondag kan worden gehandhaafd.
3	Wijkcomité	10-05-2018	Mail	Als wijkcomité willen wij reageren op de voorgestelde wijziging dienstregeling lijn 8: na 22 uur en op zondag van 2 naar 1 keer per uur tussen Europapark en het Martiniziekenhuis. Dat is dus de gehele dag! Gelet op o.a. de vele ouderen en zorginstellingen in onze wijk en verbindingen met ziekenhuizen UMCG en MZH is het verminderen van deze frequentie in principe ontoelaatbaar. In 2018 wordt de route Handellaan ook al verwijderd, het wordt zo voor onze (kwetsbare)wijkbewoners en gasten wel erg moeilijk gemaakt de bus te nemen en zich te verplaatsen. U begrijpt inmiddels dat het wijkcomité bezwaar maakt tegen de voorgestelde wijziging en verzoekt u met klem het voorstel niet uit te voeren en te denken aan vooral onze oudere en andere minder goed te been zijnde wijkbewoners en gasten. Wilt u ons direct informeren zodra uw besluit gevallen is?	In de ontwerp hoofdlijnen was opgenomen dat lijn 8 na 22 uur 's avonds en zondag op het zuidelijk deel een uursdienst zou krijgen. Mede n.a.v. de ontvangen reacties is besloten om niet generiek na 22 uur een uursdienst in te voeren, maar alleen de weinig gebruikte ritten aan het begin en eind van de dag te schrappen, waardoor de halfuursdienst op zondag kan worden gehandhaafd. Reden van het vervallen van de haltes op o.a. Haydenlaan is de voorgenomen sluiting van de Esperantospoorwegovergang. Het rijden van de huidige route van lijn 8 wordt daarmee onmogelijk. Na een reactieronde is er daarom voor gekozen om deze bus via o.a. de Helperzoomtunnel te laten rijden.
4	Inspreker	15-05-2018	Mail	Als bewoners omgeving Euroborgstation zouden we graag weer een verbinding hebben met de binnenstad. Lijn 2 is alleen naar het UMCG.	Na opening van de Helperzoomtunnel in combinatie met de sluiting van de Esperantospoorwegovergang gaat lijn 8 via o.a. de Helperzoomtunnel, Helperpark en Verlengde Lodewijk tunnel rijden. Hierdoor krijgt het Europapark met lijn 8 een verbinding met de binnenstad. Daarnaast is het mogelijk om met overstap vanaf het Europapark naar de binnenstad te reizen. U kunt met Q-link 2 naar UMCG reizen en daar op Q-link 1, 3, 4 of 5 overstappen.
5	Inspreker	15-05-2018	Mail	Graag willen wij reageren op de busdienstregeling vanuit het Dagblad van het Noorden. Wij wonen sinds februari 2018 in het appartementencomplex De Leyhoeve en vinden het heel jammer dat er geen dienstregeling is vanaf Europapark/de Leyhoeve tegenover het station naar de Grote Markt. De mensen snakken er naar om rechtstreeks naar de Grote Markt te kunnen zonder hulp van anderen. Hier komen steeds meer mensen te wonen. Hopelijk wordt hier aandacht aan besteed.	Na opening van de Helperzoomtunnel in combinatie met de sluiting van de Esperantospoorwegovergang gaat lijn 8 via o.a. de Helperzoomtunnel, Helperpark en Verlengde Lodewijk tunnel rijden. Hierdoor krijgt het Europapark met lijn 8 een verbinding met de binnenstad (halte Westerhaven). Daarnaast is het mogelijk om met overstap vanaf het Europapark naar de binnenstad te reizen. U kunt met Q-link 2 naar UMCG reizen en daar op Q-link 1, 3, 4 of 5 overstappen. Overigens rijdt er in de toekomst geen bus meer naar de Grote Markt. Vervangende haltes komen dan op het Gedempte Zuiderdiep en bij de halte Schouwborg/Provinciehuis. Dit vloeit voort uit de nieuwe visie op de binnenstad van Groningen. De gemeenteraad Groningen heeft deze Binnenstadvisie, na een uitgebreid inspraaktraject, op 24

januari 2016 vastgesteld. De destijds ontvangen reacties zijn hierin meegenomen. We geven de binnenstad de komende jaren een forse impuls: meer ruimte voor voetgangers en fietsers, aantrekkelijker én goed bereikbaar. Daarvoor gaan de bussen wel een andere route rijden. Omdat we het belangrijk vinden dat de binnenstad in de nieuwe situatie ook bereikbaar en toegankelijk blijft voor minder mobiele mensen, is gestart met een proef met kleinschalig, alternatief vervoer. Meer informatie over de Binnenstadvisie en de plannen is te vinden op www.ruimtevoorjou.groningen.nl.

6	Inspreker	15-05-2018	Mail	<p>Graag wil ik gebruik maken van de mogelijkheid om te reageren op de plannen voor 2019.</p> <p>Ik maak bezwaar tegen het versoberen van lijn 8</p> <p>Het plan is om na 22u en op zondag de bus maar 1 keer per uur te laten rijden tussen Europapark en het Martiniziekenhuis.</p> <p>Ik vind dat een heel slecht plan.</p> <p>Ik woon in Coendersborg en maak veel gebruik van bus 8. Er is al behoorlijk ingegrepen doordat deze bus niet meer doorrijdt naar het A kerkhof, waardoor ik niet meer naar de binnenstad kan reizen zonder overstappen.</p> <p>Door de nieuwe voorstellen wordt het 's avonds veel moeilijker om van het station, de binnenstad en b.v. de Oosterpoort naar Coendersborg te komen. Als de bus maar 1 x per uur rijdt na 22u word je gedwongen om een taxi te nemen. Bv als je uit het westen komt en je trein komt iets later aan waardoor je de aansluiting op de bus mist, moet je dus een uur extra wachten. Bovendien hebben de bussen op de Verlengde Hereweg ook al vrij vroeg 's avonds een uur regeling. Deze argumenten gelden ook voor de zondag. het is nu al verre van ideaal!</p> <p>Ik vind het niet van deze tijd om busdiensten alsmaar verder te versoberen. Groningen pretendeert een groene stad te zijn, versober dan niet de busdiensten maar stimuleer juist mensen om de bus te nemen.</p> <p>Ik kom veel in Den Haag, een verademing wat dat betreft. Trams en bussen rijden daar tot laat in de avond en ook op zondag zeer frequent.</p> <p>Ik hoop dat de plannen heroverwogen worden.</p>	<p>In de ontwerp hoofdlijnen was opgenomen dat lijn 8 na 22 uur 's avonds en zondag op het zuidelijk deel een uursdienst zou krijgen. Mede n.a.v. de ontvangen reacties is besloten om niet generiek na 22 uur een uursdienst in te voeren, maar alleen de weinig gebruikte ritten aan het begin en eind van de dag te schrappen, waardoor de halfuursdienst op zondag kan worden gehandhaafd.</p>
7	Inspreker	16-05-2018	Mail	<p>Over 2 weken ga ik wonen in Woonlandschap de Leyhoeve, Helperpark-Groningen. Nu heb ik, in de Leyhoeve, al 2 keer iemand horen zeggen "ik zou graag willen dat er een bus rechtstreeks naar de binnenstad zou gaan".</p> <p>Ik zou dat ook mooi vinden en met mij velen denk ik.</p> <p>En nu las ik in de krant dat we kunnen reageren op de indeling van de lijnen. Daarom maak ik daar nu gebruik van..</p> <p>Misschien wil u daar eens naar kijken ?</p>	<p>Na opening van de Helperzoomtunnel in combinatie met de sluiting van de Esperantospoorwegovergang gaat lijn 8 via o.a. de Helperzoomtunnel, Helperpark en Verlengde Lodewijk tunnel rijden. Hierdoor krijgt het Europapark met lijn 8 een verbinding met de binnenstad (halte Westerhaven).</p> <p>Daarnaast is het mogelijk om met overstap vanaf het Europapark naar de binnenstad te reizen. U kunt met Q-link 2 naar UMCG reizen en daar op Q-link 1, 3, 4 of 5 overstappen.</p>
8	Inspreker	18-05-2018	Mail	<p>Een wanhoop. Lijn 10 niet meer naar Hoornsemeer. Daarvoor in de plaats twee streeklijnen, die met die wanstaltige gedachten (= Citaro niet geleed met dat verhoogde achterstuk) worden gereden. Die zijn totaal ongeschikt voor stadsvervoer. Bovendien wordt de Grote Markt niet aangedaan</p> <p>Een stadslijn, die één keer per uur rijdt? Zoals lijn 8 straks in Coendersborg/De Wijert Zuid en Martiniziekenhuis? Wat een schandelijke verslechtering van het OV. Denkt u echt, dat mensen dan nog met de bus gaan? Maar waarschijnlijk is dat precies uw bedoeling.</p> <p>Dat komt ervan, als je de TRAM afzweert!</p> <p>Naast het niet bedienen van stadsdelen (Ulgersmaborg en Plantsoenbuurt) en het rijden van streeklijnen door stadsdelen (Oosterpark) en straks Corpus den Hoorn en Hoornsemeer en het niet meer bedienen van het Centrum (Grote Markt en A-Kerkhof) wordt het stadsvervoer vakkundig afgebroken.</p>	<p>Naar aanleiding van meerdere reacties is besloten om lijn 10 zijn huidige route laten rijden. Voor de verbinding tussen Kardinge en Martini is gekozen om spitsritten van enkele streeklijnen door te laten rijden naar het Martini Ziekenhuis en P+R Kardinge – Lewenborg. Hiermee ontstaan meer en nieuwe rechtstreekse reismogelijkheden in de spits. Op lijn 65 worden op zaterdag 4 slagen toegevoegd op de drukke momenten, zodat dan een halfuursdienst wordt gereden. Dit betekent ook dat lijn 10 zijn huidige route blijft rijden.</p> <p>M.b.t. lijn 8 was in de ontwerp hoofdlijnen opgenomen dat lijn 8 na 22 uur 's avonds en zondag op het zuidelijk deel een uursdienst zou krijgen. Mede n.a.v. de ontvangen reacties is besloten om niet generiek na 22 uur een uursdienst in te voeren, maar alleen de weinig</p>

				40 jaar heb ik een maand/jaarabonnement gehad. Nu is het voorgoed voorbij. Ik reis nu nog 1 à 2 ritten per maand. Gefeliciteerd met het totaal afbreken van het stedelijk OV!	gebruikte ritten aan het begin en eind van de dag te schrappen, waardoor de halfuurdienst op zondag kan worden gehandhaafd.
9	Inspreker	19-05-2018	Mail	Ik ben in de Leyhoeve komen. Ik ervaar, en velen met mij, het als een gemis dat er geen bus verbinding is va het Europapark station naar de binnenstad (Grote Markt)	<p>Na opening van de Helperzoomtunnel in combinatie met de sluiting van de Esperantospoorwegovergang gaat lijn 8 via o.a. de Helperzoomtunnel, Helperpark en Verlengde Lodewijkunnel rijden. Hierdoor krijgt het Europapark met lijn 8 een verbinding met de binnenstad (halte Westerhaven). Daarnaast is het mogelijk om met overstap vanaf het Europapark naar de binnenstad te reizen. U kunt met Q-link 2 naar UMCG reizen en daar op Q-link 1, 3, 4 of 5 overstappen.</p> <p>Overigens rijdt er in de toekomst geen bus meer naar de Grote Markt. Vervangende haltes komen dan op het Gedempte Zuiderdiep en bij de halte Schouwborg/Provinciehuis. Dit vloeit voort uit de nieuwe visie op de binnenstad van Groningen. De gemeenteraad Groningen heeft deze Binnenstadvisie, na een uitgebreid inspraaktraject, op 24 januari 2016 vastgesteld. De destijds ontvangen reacties zijn hierin meegenomen. We geven de binnenstad de komende jaren een forse impuls: meer ruimte voor voetgangers en fietsers, aantrekkelijker én goed bereikbaar. Daarvoor gaan de bussen wel een andere route rijden. Omdat we het belangrijk vinden dat de binnenstad in de nieuwe situatie ook bereikbaar en toegankelijk blijft voor minder mobiele mensen, is gestart met een proef met kleinschalig, alternatief vervoer. Meer informatie over de Binnenstadvisie en de plannen is te vinden op www.ruimtevoorjou.groningen.nl.</p>
10	Inspreker	19-05-2018	Mail	Naar aanleiding van de inspraak busdienstregeling 2019, heb ik de volgende opmerking: Rond het Europapark station wordt momenteel volop gebouwd, vooral voor ouderen. De wens van velen is dat van het Europapark station een lijnverbinding komt richting Grote Markt.	<p>Na opening van de Helperzoomtunnel in combinatie met de sluiting van de Esperantospoorwegovergang gaat lijn 8 via o.a. de Helperzoomtunnel, Helperpark en Verlengde Lodewijkunnel rijden. Hierdoor krijgt het Europapark met lijn 8 een verbinding met de binnenstad (halte Westerhaven). Daarnaast is het mogelijk om met overstap vanaf het Europapark naar de binnenstad te reizen. U kunt met Q-link 2 naar UMCG reizen en daar op Q-link 1, 3, 4 of 5 overstappen.</p> <p>Overigens rijdt er in de toekomst geen bus meer naar de Grote Markt. Vervangende haltes komen dan op het Gedempte Zuiderdiep en bij de halte Schouwborg/Provinciehuis. Dit vloeit voort uit de nieuwe visie op de binnenstad van Groningen. De gemeenteraad Groningen heeft deze Binnenstadvisie, na een uitgebreid inspraaktraject, op 24 januari 2016 vastgesteld. De destijds ontvangen reacties zijn hierin meegenomen. We geven de binnenstad de komende jaren een forse impuls: meer ruimte voor voetgangers en fietsers, aantrekkelijker én goed bereikbaar. Daarvoor gaan de bussen wel een andere route rijden. Omdat we het belangrijk vinden dat de binnenstad in de nieuwe situatie ook bereikbaar en toegankelijk blijft voor minder mobiele mensen, is gestart met een proef met kleinschalig, alternatief vervoer. Meer informatie over de Binnenstadvisie en de plannen is te vinden op www.ruimtevoorjou.groningen.nl.</p>
11	Inspreker	20-05-2018	Mail	In de nieuwsbrief Stadsnieuws West vraagt u om input voor de nieuwe busdienstregeling 2019. Wij wonen zelf in De Held en merken dat de wijk niet goed bereikbaar is met het OV. De streekbussen 35 en 39 komen 1x per uur (beide ongeveer op hetzelfde tijdstip, nl. .45 en .53). Op andere tijdstippen is het beste	Binnen de financiële ruimte is het op dit moment niet mogelijk om meer bussen per uur tussen Gravenbrug/De Held en Hoofdstation te laten rijden. Het is wel onze ambitie om deze verbinding in de toekomst te verbeteren. Een geschikt moment daarbij lijkt in ieder

				<p>alternatief dat je eerst een kwartier naar Diamantlaan Vinkhuizen loopt en van daaruit een stadsbus neemt.</p> <p>De bereikbaarheid van De Held/Gravenburg zal sterk toenemen als daar ook een stadsbus langs zou komen, zodat het bv. 4 tot 6x per uur mogelijk is om naar het Centraal Station te komen. Wij hopen dat u dit meeneemt in de dienstregeling 2019.</p>	<p>geval de opening van de Noord-Zuidverbinding tussen o.a. P+R Reitdiep/N355 en Johan Van Zwedenlaan.</p> <p>We bekijken de mogelijkheden om lijn 35 en 39 beter verdeeld over het uur te laten rijden.</p>
12	Inspreker	21-05-2018	Mail	<p>Sinds maart 2017 woon ik samen met mijn man aan de Boumaboulevard. Er reed toentertijd lijn 5 ook op zondag. Nu rijden er op zondag en op de christelijke feestdagen geen bussen meer.</p> <p>Nu bent u ook nog van plan om lijn 8 1x in het uur te laten rijden vanaf een bepaalde tijd en op zondag.</p> <p>Noemt u dit het openbaar vervoer stimuleren. Ik dacht het niet.</p> <p>Wij zijn afhankelijk van het openbaar vervoer en vinden het heel erg dat er zo gesnoeid wordt in de dienstregeling.</p> <p>Er wordt hier volop gebouwd het lijkt ons van groot belang dat ook in deze buurt regulier bussen rijden ook op zondag.</p> <p>We hopen dat u zich iets aantrekt van deze mail en uw burgers tegemoet komt.</p>	<p>Na opening van de Helperzoomtunnel in combinatie met de sluiting van de Esperantospoorwegovergang gaat lijn 8 via o.a. de Helperzoomtunnel, Helperpark en Verlengde Lodewijktunnel rijden. Hierdoor krijgt het Europapark met lijn 8 een verbinding met de binnenstad (halte Westerhaven).</p> <p>Daarnaast is het mogelijk om met overstap vanaf het Europapark naar de binnenstad te reizen. U kunt met Q-link 2 naar UMCG reizen en daar op Q-link 1, 3, 4 of 5 overstappen.</p> <p>Overigens rijdt er in de toekomst geen bus meer naar de Grote Markt. Vervangende haltes komen dan op het Gedempte Zuiderdiep en bij de halte Schouwborg/Provinciehuis. Dit vloeit voort uit de nieuwe visie op de binnenstad van Groningen. De gemeenteraad Groningen heeft deze Binnenstadvisie, na een uitgebreid inspraaktraject, op 24 januari 2016 vastgesteld. De destijds ontvangen reacties zijn hierin meegenomen. We geven de binnenstad de komende jaren een forse impuls: meer ruimte voor voetgangers en fietsers, aantrekkelijker én goed bereikbaar. Daarvoor gaan de bussen wel een andere route rijden. Omdat we het belangrijk vinden dat de binnenstad in de nieuwe situatie ook bereikbaar en toegankelijk blijft voor minder mobiele mensen, is gestart met een proef met kleinschalig, alternatief vervoer. Meer informatie over de Binnenstadvisie en de plannen is te vinden op www.ruimtevoorjou.groningen.nl.</p>
13	Inspreker	21-05-2018	Mail	<p>Met deze mail wil ik bezwaar aantekenen tegen de voorgenomen wijziging in de route van bus 10 van Noorderstation Groningen naar Martiniziekenhuis. Het was voor mij als minder mobiele senior, mijn ideale verbinding naar het ziekenhuis, omdat ik ook als ik voor een behandeling en onderzoek moet, en me niet helemaal lekker of fit voel, is op te brengen.</p> <p>Dat betekende dat ik niet iemand hoeft te vragen me te brengen en halen met de auto, ik behoud mijn zelfstandigheid en er hoeft niet een auto 2x 20km. te laten rijden.</p> <p>In het kader van het stimuleren openbaar vervoer in de stad boven autoverkeer, lijkt me bovenstaande al een argument om het plan te schrappen.</p> <p>En zeker de komende jaren met al die verkeersproblemen door aanpassingen aan de ring.</p> <p>Als er straks overgestapt moet worden betekent dit: extra lopen, staan, wachten en afwachten of je weer een zitplaats krijgt.</p> <p>Alstublieft, laat het zoals het is, voor mij en zeker weten voor heel veel meer mensen betekent de wijziging een enorme teleurstelling, ik koos juist voor het Martiniziekenhuis omdat dit goed te bereiken is vanaf de Oosterhamriklaan, in tegenstelling tot het UMCG, hoewel dat hemelsbreed vele malen dichterbij is. Bovendien zijn we nu en in de toekomst, veel meer aangewezen op het Martiniziekenhuis voor niet complexe zorg omdat het UMCG alleen de zeer specifieke topzorg gaat doen.</p> <p>Ik hoop dat u voldoende argumenten binnen krijgt en inziet dat het geen goed plan is!</p>	<p>Mede naar aanleiding van meerdere reacties is besloten om lijn 10 zijn huidige route laten rijden. Voor de verbinding tussen Kardinges en Martini is gekozen om spitsritten van enkele streeklijnen door te laten rijden naar het Martini Ziekenhuis en P+R Kardinges – Lewenborg. Hiermee ontstaan meer en nieuwe rechtstreekse reismogelijkheden in de spits. Op lijn 65 worden op zaterdag 4 slagen toegevoegd op de drukke momenten, zodat dan een halfuurdienst wordt gereden. Dit betekent ook dat lijn 10 zijn huidige route blijft rijden.</p>

14	Inspreker	25-05-2018	mail	<p>Vriendelijk verzoek om ook een buslijn vanaf Europapark station rechtstreeks naar het centrum van Groningen te laten rijden.</p> <p>Als toekomstige bewoner van De Leyhoeve, een appartementen complex met 200 appartementen waar hoofdzakelijk ouderen mensen gaan wonen zou dat erg prettig zijn</p>	<p>Na opening van de Helperzoomtunnel in combinatie met de sluiting van de Esperantospoorwegovergang gaat lijn 8 via o.a. de Helperzoomtunnel, Helperpark en Verlengde Lodewijk tunnel rijden. Hierdoor krijgt het Europapark met lijn 8 een verbinding met de binnenstad (halte Westerhaven).</p> <p>Daarnaast is het mogelijk om met overstap vanaf het Europapark naar de binnenstad te reizen. U kunt met Q-link 2 naar UMCG reizen en daar op Q-link 1, 3, 4 of 5 overstappen.</p>
15	Inspreker	25-05-2018	mail	<p>Jammer is dat het Europapark zijn directe lijn met de binnenstad, Grote Markt/Zuiderdiep, is kwijt geraakt.</p> <p>Lijn 5 voldeed erg goed, maar wijze geesten besloten tot een andere route. Lijn 2 komt niet in de binnenstad.</p> <p>Gezien het gegeven dat de bevolking in deze wijk enorm zal groeien en er ook veel ouderen wonen (Leyhoeve) is er veel behoefte aan de eerder genoemde directe verbinding.</p> <p>We hopen dat er rekening zal worden gehouden met de bewoners van het Europapark</p>	<p>Na opening van de Helperzoomtunnel in combinatie met de sluiting van de Esperantospoorwegovergang gaat lijn 8 via o.a. de Helperzoomtunnel, Helperpark en Verlengde Lodewijk tunnel rijden. Hierdoor krijgt het Europapark met lijn 8 een verbinding met de binnenstad (halte Westerhaven).</p> <p>Daarnaast is het mogelijk om met overstap vanaf het Europapark naar de binnenstad te reizen. U kunt met Q-link 2 naar UMCG reizen en daar op Q-link 1, 3, 4 of 5 overstappen.</p> <p>Overigens rijdt er in de toekomst geen bus meer naar de Grote Markt. Vervangende haltes komen dan op het Gedempte Zuiderdiep en bij de halte Schouwborg/Provinciehuis. Dit vloeit voort uit de nieuwe visie op de binnenstad van Groningen. De gemeenteraad Groningen heeft deze Binnenstadvisie, na een uitgebreid inspraaktraject, op 24 januari 2016 vastgesteld. De destijds ontvangen reacties zijn hierin meegenomen. We geven de binnenstad de komende jaren een forse impuls: meer ruimte voor voetgangers en fietsers, aantrekkelijker én goed bereikbaar. Daarvoor gaan de bussen wel een andere route rijden. Omdat we het belangrijk vinden dat de binnenstad in de nieuwe situatie ook bereikbaar en toegankelijk blijft voor minder mobiele mensen, is gestart met een proef met kleinschalig, alternatief vervoer. Meer informatie over de Binnenstadvisie en de plannen is te vinden op www.ruimtevoorjou.groningen.nl.</p>
16	Inspreker	26-05-2018	mail	<p>Hierbij teken ik bezwaar aan tegen het per december 2018 opheffen van een deel van de route van buslijn 10, namelijk vanaf het Hoofdstation naar het Martini Ziekenhuis.</p> <p>Ik woon aan de Oosterhamriklaan 240, in een 55+ flat. De noordelijke route van bus 10 loopt hier langs. In de directe omgeving staan veel flats die alleen mogen worden bewoond door ouderen. Ook staat er aan de Soendastraat het verzorgingshuis Hamrikheem en een flat met huurwoningen van Woonzorg Nederland. Aan de Molukkenstraat, ook vlakbij een bushalte van lijn 10, is het Odensehuis en ook De Opstap, een tijdelijk onderkomen voor mensen die uit het ziekenhuis zijn ontslagen. Die mensen zullen nog regelmatig een bezoek aan het ziekenhuis moeten brengen.</p> <p>Hier aan de rand van de Korrewegwijk is dus een grote concentratie van woningen voor ouderen en zieken. Deels zijn die ouderen zorgafhankelijk en voor een groot deel (55+-woningen) wonen zij zelfstandig. Velen van die groep wonen hier al sinds de oplevering van de flats en zijn in de tachtig en negentig. Voor de juiste aantallen verwijs ik u graag naar woningbouwvereniging Lefier.</p> <p>Bus 10 biedt nu een directe verbinding met het Martini Ziekenhuis. Met het UMCG is er geen directe busverbinding. Als ouderen voor een bezoek aan het ziekenhuis moeten gaan overstappen, zal dat voor velen een probleem zijn; zowel het overstappen zelf, waar velen moeite mee hebben, als het feit dat je op het Hoofdstation al gauw in een volle bus terecht komt, terwijl er bij opstappen in de directe woonomgeving altijd zitplaatsen zijn. Men zal een taxi moeten nemen of</p>	<p>Mede naar aanleiding van meerdere reacties is besloten om lijn 10 zijn huidige route laten rijden. Voor de verbinding tussen Kardinges en Martini is gekozen om spitsritten van enkele streeklijnen door te laten rijden naar het Martini Ziekenhuis en P+R Kardinges – Lewenborg. Hiermee ontstaan meer en nieuwe rechtstreekse reismogelijkheden in de spits. Op lijn 65 worden op zaterdag 4 slagen toegevoegd op de drukke momenten, zodat dan een halfuurdienst wordt gereden. Dit betekent ook dat lijn 10 zijn huidige route blijft rijden.</p>

				<p>een beroep moeten doen op hulp van familie, vrienden, burens. Extra kosten, extra autokilometers.</p> <p>De gemeente Groningen heeft in dit deel van de Korrewegwijk een concentratie van woningen voor ouderen gecreëerd, of in ieder geval deze concentratie toegestaan. Dan heeft de gemeente ook de plicht om de voorzieningen hierop af te stemmen. Een directe verbinding via openbaar vervoer met een ziekenhuis is hier een onmisbaar onderdeel van. Ik ga er dan ook van uit dat de afdeling vervoer van de gemeente er op zal toezien dat een directe busverbinding met een van de twee ziekenhuizen in stand blijft.</p>	
17	Inspreker	28-05-2018	mail	<p>Hierbij mijn protest tegen de voorgestelde wijzigingen van buslijn 8.</p> <p>De wijk Helpman, waar ik woonachtig ben heeft vele ouderen die regelmatig gebruik maken van lijn 8. Zij nemen deel aan allerlei culturele activiteiten in de stad Groningen en zijn wegens leeftijd veelal afhankelijk van openbaar vervoer laat op de avond. Het is een bekend gegeven dat ouderen er tegenop zien om 's avonds met eigen vervoer naar de stad te gaan. Als vanaf 22u. slechts 1x p.u. lijn 8 onze wijk aandoet zal dat een grote beperking betekenen van de mogelijkheden om 's avonds naar het culturele centrum van onze stad te gaan. Hetzelfde verhaal geldt voor de zondagen. Daarom graag handhaving van de huidige situatie!</p>	<p>In de ontwerp hoofdlijnen was opgenomen dat lijn 8 na 22 uur 's avonds en zondag op het zuidelijk deel een uursdienst zou krijgen. Mede n.a.v. de ontvangen reacties is besloten om niet generiek na 22 uur een uursdienst in te voeren, maar alleen de weinig gebruikte ritten aan het begin en eind van de dag te schrappen, waardoor de halfuursdienst op zondag kan worden gehandhaafd.</p>
18	Inspreker	30-05-2018	Mail	<p>Met stijgende verbazing kennis genomen van de nieuw in te voeren dienstregeling mbt lijn 8.</p> <p>Thans rijden er 2 bussen per uur en dat dit naar 1 per uur gaat na 22.00 uur is niet gewenst, daar je dan bij schouwburg bezoek en Oosterpoort wel heel lang moet wachten alvorens er een bus komt.</p> <p>Voor bejaarden en invalide personen is het niet mogelijk andere bussen te nemen als je naar Helpman wilt, daar de afstand vanaf de Verl. Hereweg te groot is..</p> <p>Eveneens voor bezoek van het Martini ziekenhuis naar Helpman is dit geen optie als je een uur moet wachten.</p> <p>Dus 2 bussen per uur is wel met minimum, daar de bus ook niet meer, zoals eerst het geval was, doorrijdt naar de Grote Markt en je thans al zeer lang moet wachten als je vanuit het centrum naar Helpman wil.</p> <p>Er zijn vrijwel geen bushokjes bij het station, overstapplaats, met een zitgelegenheid. Ook hier aandacht voor gevaagd.</p> <p>Eveneens is tijdens een vorige bezuinigingsronde van de gemeente de theaterbus er uit gehaald, dus dat is ook geen optie meer.</p> <p>Wij hopen, dat bovenstaande aanleiding mag zijn de lijn 12 door te laten rijden tot aan het ziekenhuis en weer terug.</p> <p>Dat er na 22.00 uur geen bus vervalt op deze route.</p> <p>Daar zullen wij u zeer dankbaar voor zijn en met ons velen, wonend in Helpman.</p>	<p>In de ontwerp hoofdlijnen was opgenomen dat lijn 8 na 22 uur 's avonds en zondag op het zuidelijk deel een uursdienst zou krijgen. Mede n.a.v. de ontvangen reacties is besloten om niet generiek na 22 uur een uursdienst in te voeren, maar alleen de weinig gebruikte ritten aan het begin en eind van de dag te schrappen, waardoor de halfuursdienst op zondag kan worden gehandhaafd.</p> <p>Helaas hebben we dit moment te weinig ruimte op het busstation beschikbaar om de door u gewenste wachtruimte te creëren. De komende jaren wordt het hele stationsgebied aangepakt. Zo zullen de bushaltes naar de zuidkant van het station verplaatst worden, waar meer ruimte is voor een dergelijke wachtruimte. Wij nemen uw suggestie dan ook mee in het proces. Het is de bedoeling dat de zuidzijde een tweede hoofdentree wordt, inclusief voorzieningen en hoogwaardige wachtgelegenheid. Op www.groningenspoorzone.nl kunt u hier meer over lezen.</p>