

Onderwerp OV-bureau: Kaderbrief Begroting 2022 en
Jaarstukken 2020 (zienswijze)

Steller
Menno Oedeckerk

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 06 5277 4743
Datum 14-04-2021

Bijlage(n) 1

Kenmerk 

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij verzoeken wij u ons uw eventuele zienswijze kenbaar te maken met betrekking tot de Kaderbrief Begroting 2022 van het OV-bureau Groningen Drenthe. Met deze toezending stellen wij u - conform de Wet Gemeenschappelijke Regelingen (Wgr) - in de gelegenheid inbreng te geven op de voorgestelde kaders voor de Begroting OV-bureau Groningen-Drenthe 2022. Wij zullen uw eventuele inbreng op deze Kaderbrief en de u nog toe te zenden Ontwerpbegroting 2022 betrekken bij de vaststelling van de Begroting 2022 van het OV-bureau. De Ontwerpbegroting OV-bureau 2022 verwachten wij u in mei 2021 toe te zenden. Ook sturen wij u bij deze de jaarstukken 2020 toe.

Kaderbrief 2022 OV-bureau Groningen Drenthe

De financiële effecten van de coronacrisis op het openbaar vervoer zijn ten gevolge van sterk afnemende reizigersinkomsten groot en het zal naar verwachting nog jaren duren voordat de reizigersopbrengsten weer op het niveau van pre-corona zijn. Het jaar 2022 zal daarom een jaar worden dat vooral in het teken staat van het overleven van de gevolgen van de coronacrisis, zodat in de jaren daarna weer opgebouwd kan worden. In oktober vorig jaar en maart dit jaar bent u daarover door het OV-bureau en ook met verschillende brieven van ons geïnformeerd.

In 2020 zijn de gevolgen van het achterblijven van de reizigersinkomsten opgevangen door de beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) van het Rijk en een verplicht verlies van de vervoerder van 5% op de omzet. In 2021 zijn de kosten van de uitvoering van de dienstregeling verlaagd door 5% op het voorzieningenniveau te besparen en is de beschikbaarheidsvergoeding vanuit het Rijk doorgetrokken (op dit moment door het Rijk toegezegd tot en met het derde kwartaal). De vervoerder heeft na het verlies van 2020 een nul-rendement in 2021. Een eventueel tekort komt voor rekening van de decentrale overheid (in Groningen en Drenthe dus het OV-bureau). In 2022 is de verwachte uitdaging het oplossen van een tekort op opbrengsten van € 9 miljoen. Voor

het oplossen hiervan is het voorstel om nog eens € 3 miljoen op de dienstregeling te bezuinigen (bovenop de aanpassingen die al per 2021 zijn ingevoerd) en € 6 miljoen door een extra financiële bijdrage van de overheid.

De uitdaging van het OV-bureau zal voor 2022 *beleidsmatig* voornamelijk liggen in:

- Het herstel van reizigersaantallen en reizigerskilometers na de coronacrisis van 2020 en 2021;
- Het zoveel mogelijk in stand houden van het OV-netwerk (behouden gebiedsdekkend OV-netwerk in zowel stedelijk als landelijk gebied);
- Verdere verduurzaming (t.a.v. aandrijving van de bussen).

en *financieel* zal de uitdaging voornamelijk liggen in:

- Een financieel gezonde exploitatie van de concessie.

Met de voorgestelde oplossing voor 2022 (en verder naar 2023) wordt naar verwachting een solide basis gelegd om vervolgens weer te kunnen bouwen naar de toekomst en op te schalen in het vervoer, mede afhankelijk van de ontwikkeling van de reizigersaantallen. Als richting voor het te voeren meerjarenbeleid houdt het OV-bureau zijn beleid geënt op een drietal ambitielijnen, te weten:

- Toekomstvaste bereikbaarheid van en naar de steden, onder meer door goede en snelle verbindingen en wellicht een systemsprong;
- Behouden van de ontsluiting van wijken en landelijk gebied, onder meer door het dagdekkend en frequent verbinden van knooppunten (hubs) en daar de verbinding te leggen met kleinschaliger vormen van vervoer (hubtaxi, deelauto, fiets);
- Verdere verduurzaming van het openbaar busvervoer.

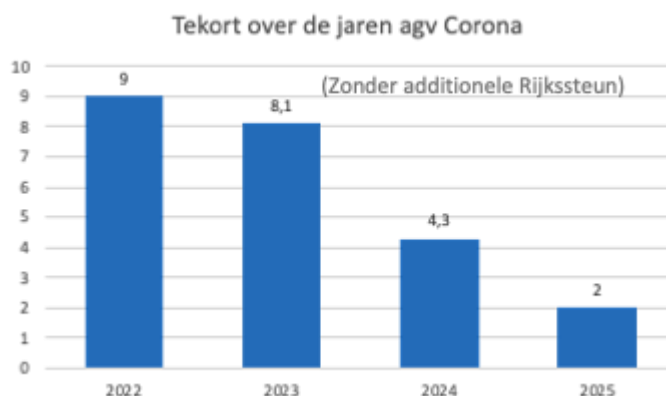
In de Ontwerpbegroting 2022 zal het OV-bureau deze kaderbrief verder uitwerken en toedelen aan doelstellingen en meer concrete activiteiten.

2022: doortrekken dienstregeling 2021, nog extra daarop besparen en realistische opbrengstenprognose

In 2022 zijn de reizigers niet direct terug. We kunnen kijkend naar de verwachte vervoersvraag daarom met de dienstregeling van 2021 doorrijden (5% minder dan 'normaal' pre-corona). Voor de opbrengsten gaan we er - in lijn met landelijk ontwikkelde scenario's - vanuit dat in 2022 58% van deze reizigers terug is gekomen in het OV (landelijk scenario 4). De realisatie over januari en februari 2021 volgt momenteel deze prognose en toont daarmee aan dat dit vooralsnog een realistische aanname is. Voor de opbrengstprognose 2022 gaan we ervan uit dat de studentenkaart (SOV) opbrengsten onveranderd blijven conform het contract met het Ministerie van OCW. Het feit dat studenten door de coronacrisis (meer onderwijs op afstand) minder reizen heeft vooralsnog geen effect op de SOV-inkomsten van het OV-bureau.

Wanneer we uitgaan van het doortrekken van de dienstregeling 2021 met 5% minder inzet ten opzichte van de pre-coronadienstregeling naar het jaar 2022, is er sprake van

een financieel tekort van € 9 miljoen. Dit gat wordt in de jaren 2023, 2024 en 2025 kleiner naarmate meer reizigers terugkeren, zoals in onderstaande figuur is weergegeven. Het meerjarige coronaeffect laat een tekort zien van € 23,4 miljoen tot en met het begrotingsjaar 2025 (zie hieronder).



DR 2021 doortrekken in 2022 Opbrengsten op 58%	Begroting				Meerjaren
	2022	2023	2024	2025	
Lasten	122.094	126.664	128.506	132.519	Totaal
*Extra besparing dienstregeling	-3.000	-3.000	-2.787	-2.009	
Baten	113.082	118.546	124.219	130.510	0
*Extra middelen derden	+6.012	+5.118	+1.500	0	
<i>Resultaat na bestemming</i>	0	0	0	0	0
<i>(*tekort zonder extra besparing & middelen derden)</i>	<i>(-9.012)</i>	<i>(-8.118)</i>	<i>(-4.287)</i>	<i>(-2.009)</i>	<i>(-23.426)</i>

Wij als gemeente zijn voor 21% risicodragend bij eventuele tekorten. De inzet is er op gericht om de tekorten zo veel als mogelijk te beperken en anders eerst aanspraak te maken op het weerstandsvermogen van het OV-bureau. In onze brief ‘OV-bureau: Op weg naar een regionaal transitieplan openbaar vervoer 2022 (zienswijze)’ aan de raad van 3 maart 2021 heeft u een beschrijving gekregen van de ‘knoppen’ waaraan gedraaid kan worden en de richting van denken vanuit het dagelijks bestuur van het OV-bureau. De keuze in knoppen vormt de basis voor het ‘regionale transitieplan’ dat aangeeft hoe met het openbaar vervoer uit de coronacrisis kan worden gekomen.

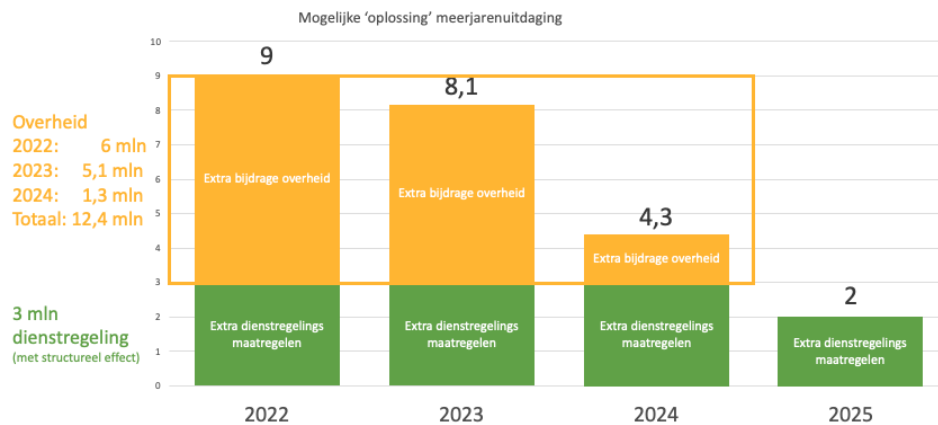
Er zijn kortweg drie oplossingslijnen om het meerjarige tekort (2022-2025) op te lossen:

1. **Tarief: verhogen reizigerstarieven** - het dagelijks bestuur OV-bureau heeft vooralsnog aangegeven de tarieven voor reizigers niet extra te willen verhogen (behalve met de indexatie), omdat dan de reiziger meer moet betalen terwijl tegelijkertijd het onvermijdelijkheid lijkt dat verder in de dienstregeling wordt ingegrepen en daarmee het openbaar busvervoer onaantrekkelijker wordt.
2. **Extra bijdrage overheid** – vanuit Rijk, vanuit provincies Drenthe en Groningen, gemeente Groningen en/of vanuit het weerstandsvermogen OV-

bureau. Binnen het OV-bureau is binnen het weerstandsvermogen ruimte om incidenteel ongeveer € 5 miljoen op te vangen. Het lijkt echter onverstandig dit direct in 2022 helemaal in te zetten, gegeven de uitdaging in de navolgende jaren.

3. **Verder ingrijpen in de dienstregeling** – de dienstregeling die in 2021 is ingegaan (ca. 95% t.o.v. pre-corona) wordt doorgetrokken naar 2022 en daar bovenop wordt een extra bezuiniging doorgevoerd ter hoogte van € 3 miljoen in directe lasten van de dienstregeling. Deze bezuiniging werkt structureel door naar de daaropvolgende jaren. Er is naar verwachting een pakket samen te stellen dat nog zoveel mogelijk recht blijft doen aan de geformuleerde ambitielijnen, maar dat toch onvermijdelijke pijnlijke keuzes in bediening en bereikbaarheid met zich meebrengt. De extra bezuiniging zal gezocht worden in het beperken van het OV-aanbod op plekken waar het zo min mogelijk pijn doet, door frequenties op drukkeren lijnen nog iets verder te verminderen (maar boven het in de Omgevingsvisie gegarandeerde minimum), door parallelle lijnen waarvoor een alternatieve verbinding is (tijdelijk) niet te laten rijden en daar waar echt geen vraag is ritten (voorlopig) te schrappen.

De jaarlijkse opgave als gevolg van corona kan op onderstaande wijze worden gedekt.



Wanneer in 2022 de opbrengsten (en het aantal reizigers) toch sneller terugkomen dan nu verwacht, zou het risico kunnen bestaan dat de geschetste opgave te negatief is (meer opbrengsten dan geraamd verkleint immers de opgave). Echter, in die situatie geldt dat voor het vervoeren van meer reizigers ook meer bussen op straat moeten worden ingezet, waarmee de lasten ook weer stijgen. Een hierop toegepaste gevoeligheidsanalyse toont aan dat de opgave voor 2022 (het tekort) ook in het geval van meer dan begrote opbrengsten en meer dan begrote productie in dezelfde orde grootte ligt. Eventuele afwijkingen aan de lasten- of de opbrengstenkant die duidelijk worden in 2022 kunnen in tussentijdse begrotingswijzigingen worden vastgelegd.

Beleidsindicatoren

Op basis van de uitdaging die ons in 2022 staat te wachten, hebben wij de streefwaarden bepaald voor onze indicatoren.

Indicator	Realisatie 2020 (t.o.v. 2019)	Begroting 2022 (t.o.v. 2020)
Reizigerskilometers	146,3 miljoen rkm -50,5 % t.o.v. 2019 (2019 = 295,4 miljoen rkm)	219,5 miljoen rkm +50% t.o.v. 2020 (2020 = 146,3 miljoen rkm)
Klanttevredenheid	Niet gemeten	7,5
Gebiedsdekkendheid	100% (7-24)	100% (7-24)
Kostendeckendheid	38,9%	ca 40%
CO2-uitstoot gr/rkm	23,7 g/rkm 78,8% daling t.o.v. 2019 (2019 = 112 g/rkm)	15,8 g/rkm
Aantal ZE bussen	166	196
Punctualiteit	niet vastgesteld	85%
Inwonertevredenheid	niet vastgesteld	nul-meting

Onder reizigersgroei bij de *reizigerskilometers* wordt in dit verband de procentuele groei van de aantallen reizigerskilometers verstaan. Als referentiepunt voor de Begroting 2022 is het jaar 2020 genomen; de indicator in de Begroting meet de groei ten opzichte van het laatst verantwoorde jaar met de Jaarrekening (2020). We gaan uit van een streefwaarde van 50% groei in reizigerskilometers ten opzichte van 2020 (toen er ten gevolge van de coronapandemie sprake was van een daling van 50% ten opzichte van 2019). N.B.: groei in reizigerskilometers is niet hetzelfde als groei in opbrengsten, aangezien er naar verwachting een forse groei zal zijn in gebruik van de SOV-kaart in vergelijking met 2020 (zonder dat hier meer inkomsten tegenover staan).

Bij de *klanttevredenheid* gaat het om de rapportcijfers, zoals die blijken uit het jaarlijkse landelijke klanttevredenheidsonderzoek uitgevoerd door het Kennisprogramma Verkeer en Vervoer (KpVV). 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. In de jaren 2020 en 2021 tot heden zijn deze onderzoeken niet uitgevoerd als gevolg van de coronamaatregelen, waardoor de klanttevredenheid niet bekend is. Voor 2022 handhaven wij de streefwaarden voor de klanttevredenheid op een gemiddeld rapportcijfer van 7,5 voor al het openbaar busvervoer samen. Voor de afzonderlijke productsoorten Qliner, Q-link, basisnet en aanvullend net streven we eveneens naar een score van minimaal een 7,5.

Een *gebiedsdekkend* collectief vervoeraanbod is en blijft in Groningen en Drenthe aanwezig tussen 7:00 uur en 24:00 uur. Dat zal in 2022 ook het geval zijn, ondanks de pijnlijke ingrepen in de dienstregeling om deze financieerbaar te houden. De hubtaxi verzorgt waar nodig het vervoer van de hub tot aan de voordeur en v.v.

De *kostendekkendheid* van het OV (bus) was in 2020 38,9%. Dat wil zeggen dat 38,9% van de uitgaven aan OV in 2020 werd gefinancierd uit reizigersinkomsten. Uitgaande van de reizigersopbrengstenontwikkeling met 58% (landelijk scenario 4) zou de kostendekkendheid in 2022 bij benadering uitkomen op 40%. Zo mogelijk zullen we voor de Ontwerpbegroting 2022 op basis van de laatste ontwikkelingen en inzichten trachten deze percentages nauwkeuriger te bepalen.

Voor de *CO₂-uitstoot per reizigerskilometer* heeft het OV-bureau als meerjarendoelstelling om binnen de huidige GD-concessie een jaarlijkse afname van 2% te realiseren. Met de start van de nieuwe concessie eind 2019 is in één keer een zeer grote stap gemaakt ten gevolge van de instroom van een groot aantal Zero Emission (ZE) -bussen en het gebruik van Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) voor de overige bussen. Door de coronacrisis was dit voor 2020 met een afname van 78,8% nog niet zoveel als was beoogd (afname van 90%). Dit laat zich verklaren doordat de CO₂-indicator een verhoudingscijfer is van reizigerskilometers t.o.v. verbruikte brandstof (en de CO₂-uitstoot die met die brandstof gepaard gaat). Er zijn aanzienlijk minder reizigerskilometers (50% t.o.v. 2019) gemaakt ten opzichte van een beperkte ingreep in de dienstregelingsomvang (ca. 95% t.o.v. 2020). Door de verwachte lagere reizigerskilometers in 2022, zal ook voor dat jaar (doordat de indicator een verhoudingsgetal is) een daling naar de voor 2020 beoogde 11 g/rkm niet haalbaar zijn. We gaan daarom uit van een streefwaarde van 15,8 g/rkm. Het *aantal ZE-bussen* zal in 2022 naar verwachting stijgen naar 196, door de instroom van 30 waterstofbussen in 2021/2022.

De streefwaarde van de *punctualiteit* is 85%. Dit percentage is gekozen, omdat op tijd rijden niet alleen wordt bepaald door een goede dienstregeling en goede dienstuitvoering, maar ook wordt beïnvloed door naijleffecten van de coronamaatregelen (verwachting minder in-/uitstappers), mate van drukte op de weg, doorstromingsmaatregelen, etc. Dit zijn zaken die moeilijk te beïnvloeden zijn door het OV-bureau.

Naast klanttevredenheid zullen we de nieuw te introduceren beleidsindicator *inwonerstevredenheid* in Groningen en Drenthe in relatie tot het openbaar vervoer gaan meten. Anders dan bij klanttevredenheid willen we hierbij weten hoe tevreden alle inwoners van Groningen en Drenthe zijn over het OV-busaanbod. Dus ook de (nog) niet-gebruikers. Dit zullen we gaan meten door een onderzoek onder een representatieve afspiegeling van de inwoners in Groningen en Drenthe. In 2022 voeren we een nulmeting uit om een representatieve streefwaarde te kunnen bepalen.

Algemeen financieel kader

Op hoofdlijnen zal de Begroting voor 2022 er financieel als volgt uitzien (zie onderstaande tabel). De Begroting is opgesteld conform de principes van conservatief begroten. Voor het begrotingsjaar 2022 is ten aanzien van de lasten (m.u.v. het dienstregelingsbudget, binnen het budget Beheer), geen indexering toegepast.

Bedragen x € 1.000

Programma 2022	Primaire begroting 2022		
	Baten	Lasten	Saldo
Collectief personenvervoer			
Ontwikkeling	-	753	-753
Marktbewerking	-	192	-192
Communicatie	-	526	-526
Beheer	46.964	116.861	-69.897
Bedrijfsvoering	789	2.217	-1.428
Financiering	64.596	-	64.596
Besparing in dienstregelingsuren (DRU's)		-3.000	-3.000
Incidentele extra middelen derden	6.012		6.012
Programma collectief vervoer	118.361	117.549	812
Overhead	144	1.545	-1.401
Onvoorzien	-	-	-
Totaal programma's	118.505	119.094	-589
Ottrekking reserves	589		589
Totaal	119.094	119.094	0

Jaarstukken 2020

Met de jaarrekening 2020 wordt een verantwoording over 2020 afgelegd. De accountant heeft een goedkeurende verklaring voor zowel getrouwheid als rechtmatigheid gegeven. 2020 was een bijzonder jaar. Het was het eerste volledige jaar van de nieuwe concessie die per 15 december 2019 startte. Bij de nieuwe concessie zijn tal van vernieuwingen doorgevoerd waaronder de inzet van een zeer groot aantal zero emissie bussen. De uitbraak van het coronavirus heeft daarna een enorme impact gehad op het openbaar vervoer in 2020. Het openbaar vervoer werd door het Rijk als cruciale sector gezien. Dit betekende dat een groot deel van het openbaar vervoer is blijven rijden. Wel was er over heel 2020 een afname van 50% van het aantal reizigerskilometers (zie ook de tabel op pagina 5).

Met het Rijk, de decentrale overheden en de vervoerders zijn afspraken gemaakt over een beschikbaarheidsvergoeding (BVOV) 2020, waarmee het achterblijven van reizigersaantallen en -opbrengsten (deels) wordt gecompenseerd. Voor de busconcessie in Groningen en Drenthe houdt dit in dat de bevoorschotte bijdrage van de provincies en de reizigersinkomsten wordt aangevuld door het Rijk tot 95% van het kostenniveau van de vervoerder, mits de vervoerder zelf een verlies draagt van 5% op

de omzet over 2020. De jaarrekening 2020 sluit af met een positief resultaat van € 316.000. Dit is een nadelig verschil van € 851.000 ten opzichte van het geraamde resultaat in de (gewijzigde) begroting 2020 van € 1.167.000.

Het onderzoek naar klanttevredenheid is door Corona gestaakt en daarmee niet representatief genoeg. De gebiedsdekkendheid is wel gehaald. De CO2-uitstaat en kostendekkendheid zijn door de genoemde afname van het aantal reizigers niet gehaald.

Vervolg

Wij zullen uw eventuele inbreng op deze Kaderbrief en de u nog toe te zenden Ontwerpbegroting 2022 betrekken bij de vaststelling van de Begroting 2022 van het OV-bureau. De Ontwerpbegroting OV-bureau 2022 verwachten wij Provinciale Staten in mei 2021 toe te zenden. Het voornemen is om de Ontwerpbegroting op 1 juli 2021 door het Algemeen Bestuur van het OV-bureau te laten vaststellen.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

burgemeester,
Koen Schuiling

secretaris,
Christien Bronda

Deze brief is elektronisch aangemaakt en daarom niet ondertekend.