



Jaarstukken
2023

jaarverslag en
jaarrekening

Inhoudsopgave

Leeswijzer	3
1. MANAGEMENTSAMENVATTING	4
2. JAARVERSLAG 2023	9
2.1 Programmaverantwoording.....	9
2.1.1 Beleidsindicatoren	9
2.1.2 Marktbewerking.....	9
2.1.3 Communicatie	14
2.1.4 Ontwikkeling	16
2.1.5 Concessiemanagement.....	21
2.1.6 Bedrijfsvoering	28
2.1.7 Financiering	32
2.2 Paragrafen.....	34
2.2.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing.....	34
2.2.2 Financiering	36
2.2.3 Onderhoud kapitaalgoederen	37
2.2.4 Verbonden partijen	39
2.2.5 Openbaarheidsparagraaf Wet open overheid (Woo)	41
2.2.6 Bedrijfsvoering	42
2.3 Overhead.....	43
2.4 Samenstelling bestuur.....	44
3. JAARREKENING 2023	46
3.1 Waarderingsgrondslagen.....	46
3.2 Overzicht van baten en lasten.....	49
3.3 Toelichting op het overzicht van baten en lasten.....	50
3.4 Balans	52
3.5 Toelichting op de balans.....	53
3.6 Overzicht van incidentele baten en lasten.....	64
3.7 Overzicht van baten en lasten per taakveld.....	65
3.8 Verantwoording WNT.....	66
3.9 Voorstel tot resultaatbestemming	68
3.10 Rechtmatigheidsverantwoording.....	70
BIJLAGEN.....	71
Bijlage A Staat van materiële vaste activa	71
Bijlage B SiSa-bijlage.....	72
Bijlage C Controleverklaring	73
Bijlage D Tekenblad.....	74
Bijlage E Totaaloverzicht exploitatie 2023	75
Bijlage F Afkortingenwijzer	77

Leeswijzer

In het jaarverslag en de jaarrekening 2023 legt het dagelijks bestuur van het OV-bureau Groningen-Drenthe verantwoording af aan het algemeen bestuur en burgers (waaronder de reiziger) over de realisatie van het afgesproken beleid en over de financiële resultaten. Hierbij worden de verschillen toegelicht ten opzichte van de begroting 2023.

Deze rapportage start met hoofdstuk 1 Managementsamenvatting, waarin de realisatie met betrekking tot begrotingsdoelstellingen op hoofdlijnen wordt beschreven.

In hoofdstuk 2.1 Programmaverantwoording wordt de realisatie per doelstelling voor 2023 weergegeven. Voor de verantwoording met betrekking tot de 'going concern' doelen zal bij de passages alleen worden ingegaan op noemenswaardige punten en eventuele aandachtspunten. De verplichte paragrafen weerstandsvermogen en risicobeheersing, financiering en onderhoud kapitaalgoederen zijn hier opgenomen evenals een toelichting op de overhead. De jaarrekening en de diverse toelichtingen en de bijbehorende verplichte onderdelen vanuit het BBV zijn vermeld in hoofdstuk 3. Eveneens is in dit hoofdstuk de financiële realisatie per onderdeel weergegeven en worden de verschillen ten opzichte van de begroting nader toegelicht. In de bijlagen zijn enkele specificaties opgenomen van onderwerpen elders in dit document. Ook de rechtmatigheidsverantwoording van het dagelijks bestuur is opgenomen in hoofdstuk 3.

Ook zijn enkele bijlagen met een subsidieverantwoording opgenomen, die conform de afspraken of vereisten in de subsidiebeschikkingen dienen te worden meegenomen in de algehele verantwoording van het OV-bureau.

1. MANAGEMENTSAMENVATTING

Sinds de start van de huidige busconcessie met Qbuzz (december 2019) is er geen ‘gewoon’ concessiejaar geweest. Na de Corona-jaren, de gevolgen van de oorlog in Oekraïne en stakingen in het OV, werden de reizigers in 2023 geconfronteerd met rituitval. Deze werd grotendeels veroorzaakt door een hoog ziekteverzuim onder buschauffeurs en (dus) personeelstekorten maar ook omdat het materieel (de bus) uitviel. Dit leidde tot een minder betrouwbaar busproduct met als gevolg dat veel reizigers helaas tevergeefs of lang op een bus hebben staan wachten. De ongewoon hoge rituitval is reden geweest voor het dagelijks bestuur van het OV-bureau Groningen-Drenthe om Qbuzz in gebreke te stellen: uiterlijk 1 april 2024 moet de rituitval zijn teruggebracht naar de (in de concessie) afgesproken norm. Zo niet, dan kan er aanleiding zijn om Qbuzz een boete op te leggen. Eind 2023 zien we dat de door Qbuzz getroffen maatregelen om het personeelstekort terug te dringen zijn vruchten beginnen af te werpen, maar we zijn er nog zeker niet. Ook in de rest van Nederland (net als in andere sectoren) zien we de effecten van het personeelstekort.

Ondanks de rituitval zien we in 2023 een lichte groei in het aantal busreizigers in Groningen en Drenthe ten opzichte van 2022; eind 2023 zitten we op 95% van de reizigers van voor Corona. Dit betekent dat gemiddeld bijna 550.000 mensen per week inchecken in een bus. Opvallend is dat zich een verschuiving voordoet van werken onderwijs-gerelateerd naar meer sociaal-recreatief vervoer, vooral in de weekenden. Op dit veranderde reisgedrag is in 2023 ingespeeld door gerichte communicatie en aantrekkelijke acties. De gemiddelde reisafstand is toegenomen, met name omdat voor kortere verplaatsingen eerder de fiets of lopen wordt gekozen dan het OV.

Financieel was het een moeilijk jaar. Het jaar wordt afgesloten met een tekort van totaal € 6,3 miljoen (bestaande uit een al begroot tekort van € 4,8 miljoen en een aanvullend exploitatietekort van € 1,5 miljoen), dat kan worden gedekt uit de algemene- en covid-reserve. Het aanvullende tekort wordt merendeels verklaard door de hogere LBI-index.

Ook hier zien we dat alle provincies (vervoersautoriteiten) te kampen hebben met flinke tekorten. Voor 2023 is, evenals in de jaren 2020 t/m 2022 (BVOV), door het Rijk een vangnet (TVOV: Transitierегeling Vergoeding Openbaar Vervoer) gecreëerd om de lagere inkomsten en hogere kosten op te vangen. Echter, als OV-bureau zijn we het niet eens met de hoogte van het toegekende bedrag en zijn we inmiddels een beroepsprocedure tegen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gestart. Ook hebben provinciale staten van Groningen en Drenthe en de gemeenteraad van Groningen een brief gestuurd om aandacht te vragen voor deze onwenselijke situatie voor het OV in Groningen en Drenthe.

Verder zijn er in de Tweede Kamer twee voor het OV belangrijke moties aangenomen. Allereerst de motie Bikker waarmee structureel geld beschikbaar is gekomen om ‘het OV te stutten’ en waarmee kon worden voorkomen dat het buskaartje in 2024 bijna 12% duurder zou worden. Met de motie Krul zijn de nadelige financiële gevolgen van de herijking van de contractvergoeding voor het studentenreisproduct van het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap aan de vervoerders, eenmalig gecompenseerd.

Tot slot worden er hierna een paar activiteiten uitgelicht:

- Voor de woningbouwopgave in Groningen en Drenthe is een ‘bidbook’ opgesteld (‘De eerste paal is een haltepaal’) met als doel nieuwe bewoners direct bij de verhuizing te wijzen op een goed OV-alternatief;
- De sloop van het aangekochte pand aan de Peizerweg 128 in Groningen (voormalig pand van Lederz) is gestart: de busstalling wordt uitgebreid vanwege de komst van ongeveer 150 nieuwe elektrische bussen;
- De pilot ‘Reizen met de Meedoen-pas’ van de gemeente Het Hogeland is na drie jaar geëvalueerd. De uitkomst is positief: het leidt tot een grotere maatschappelijke participatie en actiever reisgedrag bij de doelgroep, mensen met een minimuminkomen. Meerdere gemeenten hebben inmiddels belangstelling getoond voor deze pas;

- Ook de pilot 'Inclusief vervoer' bij gemeenten in Noord-Drenthe en in Westerkwartier en Groningen is (na een half jaar) geëvalueerd. Wmo-pashouders konden met een OV-pas gratis van het OV gebruik maken zonder het recht op een Wmo-taxi te verliezen. De eerste resultaten zijn positief; reden voor het bestuur van Publiek Vervoer om te besluiten deze pilot te vervolgen en uit te breiden;
- Het vervoer van reizigers op en rond de buslijn Emmen – Ter Apel blijft een bron van zorg, zeker sinds vanaf september de toestroom naar het asielzoekerscentrum is gegroeid. Door het verscherpte toezicht is het aantal incidenten in de bussen en op het station Emmen redelijk stabiel gebleven;
- Steeds meer reizigers ervaren het gemak van het in- en uitchecken met de pinpas: lag in januari het aantal OVpay-betalingen nog op zo'n 100.000, in september was het aantal al gestegen naar 250.000;
- De Broezz'n-campagne is uitgebreid naar de weekenden en alle vakanties om vooral ook de sociaal-recreatieve reiziger te bereiken. In 2023 hebben ongeveer 68.000 busreizigers een Broezz'n-kaartje gekocht; een stijging van 75% ten opzichte van 2022;
- Na de vaststelling van de Businesscase Zero Emissie door het algemeen bestuur eind 2022, is een en ander uitgewerkt in een overeenkomst die medio 2023 is getekend door Qbuzz en het OV-bureau: de overeenkomst heeft betrekking op de aanschaf van 148 elektrische bussen en de aanleg van de benodigde laadinfrastructuur;
- De huidige huurovereenkomst van het OV-bureau (pand aan de Overcingellaan te Assen) is verlengd tot 28 februari 2025.

Resultaat beleidsindicatoren

In onderstaand overzicht is de realisatie van de beleidsindicatoren weergegeven. Vervolgens zijn deze in de tekst nader toegelicht.

Indicator	Begroting 2023	Realisatie t.o.v. begroting 2023	Realisatie t.o.v. 2022 (jaarrekening)
Reizigerskilometers	230 mln rkm + 50% t.o.v. 2021 (2021= 153 mln rkm)	243,7 mln rkm (+59,2% t.o.v. 2021)	+ 3,5% t.o.v. 2022 (2022 = 235,7 rkm)
Klanttevredenheid	7,5	7,9	Score is gelijk aan 2022
Gebiedsdekkendheid	100% van 7.00-24.00	100%	100%
CO2-uitstoot gr/rkm	11,2 gr/rkm	33,1 gr/rkm (21,9 gr/rkm hoger)	12,6 gr/rkm (2022 = 20,5 gr/rkm)
% en aantal ZE bussen	196	52,9% c.q. 194 bussen (164 Elektrisch en 30 H2)	52,9% c.q. 194 bussen (164 Elektrisch en 30 H2)
Kostendekkendheid (excl TVOV)	43,7%	46,9%	+ 3,1% t.o.v. 2022 (was 43,8%)
Punctualiteit	85%	87,9%	- 1,57% t.o.v. 2022 (was 89,3%)
Inwonertevredenheid	6,6	6,2	6,2



Reizigerskilometers

+ 3,5%

Het aantal reizigers was in 2023 slechts 7% hoger dan in 2022. In 2022 gold het thuiswerkadvies en was er gedurende enkele weken in het begin van het jaar een (lichte) lockdown. De verwachting was dat in 2023 het aantal reizigers na beëindiging van alle beperkingen, zou toenemen. Uiteindelijk bleken vooral de stakingen door buschauffeurs voor een nieuwe CAO in februari en maart 2023 en de forse rituitval vanwege personeelstekort in de periode april – oktober, een remmende invloed te hebben op de groei van het aantal reizigers.

De reizigerskilometers in 2023 geven een stijging van 3,5 % te zien ten opzichte van 2022. Onderstaand is goed te zien dat het aantal reizigerskilometers in 2020 en 2021 stevig is gedaald vanwege Corona en dat het herstel in 2022 is ingezet. Het jaar 2023 zou een volgende stap in de richting van het volledig herstel (lees 2019) moeten laten zien, doch de stakingen en rituitval maakten dit slechts een klein stapje.

Jan t/m december	2019	2020	2021	2022	2023
Reizigerskilometers	295,4 mln rkm	146,3 mln rkm	152,8 mln rkm	235,5 mln rkm	243,7 mln rkm

De reizigerskilometers in 2023 uitgesplitst naar het Hoogwaardig OV-netwerk (HOV), het Basisnet en het Aanvullende netwerk geeft de volgende verdeling. Veruit de meeste reizigerskilometers worden gemaakt in het HOV-netwerk. Dit is goed verklaarbaar omdat met het HOV-netwerk de lange afstand verbindingen worden bediend.

Reizigerskilometers	HOV	Basis	Aanvullend
2023	144.101.089	58.232.687	41.355.873
2022	140.485.465	54.543.161	40.486.064

Uit de verdeling in gebruik per doelgroep blijkt dat studenten veruit de meeste reiskilometers maken waarbij opvalt dat vooral het aantal kilometers door deze doelgroep na de zomer van 2023 sterk is gestegen. Toename van het aantal studenten (o.a. door wijziging studiebeurs), de woningnood onder studenten en de afbouw van het onlineonderwijs lijken de belangrijkste redenen voor meer reisbewegingen door studenten over langere afstanden. Verder blijft het sociaal-recreatief vervoer in de weekenden hoog.



46,9%

Kostendekkendheid

Het kostendekkendheidspercentage is over 2023 uitgekomen op 46,9%. In 2022 was het percentage 43,8%. Dit percentage vormt de deling van de baten en lasten die werkelijk in 2023 zijn gerealiseerd. De uitkomst over 2023 toont daarmee dat de dekking van de kosten weer herstelt richting de ca. 50% die voor de coronacrisis gebruikelijk was.



33,1
gr/rkm

Duurzaamheid (CO2-uitstoot)

De duurzaamheid in gram CO2 per reizigerskilometer wordt voorafgaand aan een jaar berekend op basis van geprognostiseerde inzet van materieel en reizigersaantallen. Na afloop van een jaar wordt in de verantwoording de exacte uitstoot berekend op basis van de werkelijke reizigerskilometers en werkelijke inzet van materieel. De realisatie over heel 2023 is uitgekomen op 33,1 gr/rkm, dit is 21,9 gr/rkm hoger dan de beoogde begrotingsdoelstelling voor 2023. Qbuzz heeft verklaard gedeeltelijk op diesel te hebben gereden i.p.v. de schonere HVO-brandstof. Qbuzz heeft aangegeven dat het genoodzaakt was dit uit kostenoverwegingen te doen. Het OV-bureau beraadt zich momenteel op vervolgstappen omdat Qbuzz hiermee niet voldaan heeft aan de gestelde concessie norm.



194 ZE
52,9%

ZE bussen

Ten opzichte van 2022 zijn er in 2023 geen nieuwe elektrische bussen ingestroomd. Wel zijn de twee pilot-waterstofbussen eind 2022 uit bedrijf gegaan, conform de planning. Daarmee is het aantal ZE bussen in 2023 194 (164 elektrisch en 30 H2). De verhouding ZE versus HVO-diesel verschoof daarmee ook iets naar 52,9%.



7,9

Klanttevredenheid en inwonertevredenheid

In 2023 was het algemeen klantoordeel voor een rit een 7,9 in de GD-concessie, wat gelijk is aan 2022 (7,9) maar lager is dan 2021 (8,1). Hiermee houdt de GD-concessie de landelijke trend. Het inwonertevredenheidscijfer is lager uitgevallen dan begroot en gelijk gebleven aan 2022. Wanneer we de ondervraagden splitsen in reizigers en niet-reizigers, zien we dat het tevredenheidscijfer van reizigers flink gedaald is. Dit is te verklaren door het negatieve effect van de rituitval waarmee we in 2023 te maken hebben gehad. De tevredenheid van niet-reizigers is met één tiende punt gestegen.



100%

Gebiedsdekking

Het OV-bureau realiseert volledige gebiedsdekking tussen 07.00 en 24.00 uur door het aanbieden van HOV (Q-link en Qliner) en basislijnen die - waar mogelijk - rijden in de periode tussen 07.00 en 24.00 uur. Een aantal buslijnen (alleen aanvullende lijnen) rijdt echter niet de gehele tijdsperiode van 07.00 - 24.00 uur; daar waar deze lijnen later beginnen dan 07.00 uur of eerder stoppen dan 24.00 uur, of slechts beperkte delen van de dag rijden, biedt de hubtaxi een vervoeroplossing. De hubtaxi is vooral bedoeld om reizigers een vorm van vervoer naar een hub te bieden om van daaruit verder te reizen met het dan beschikbare openbaar vervoer. En uiteraard ook omgekeerd, om reizigers vanuit het openbaar vervoer een stukje natransport te bieden naar de voordeur. Met het reguliere openbaar vervoer dat rijdt volgens dienstregeling, aangevuld met de vraagafhankelijke hubtaxi, is de gebiedsdekking gedurende de tijdsperiode 07.00 - 24.00 uur verzekerd. Van en naar de hub (OV-knooppunten) kan de reiziger tegen 1,5x het OV-tarief reizen om van daaruit verder te reizen met het openbaar vervoer. In heel 2023 is sprake geweest van een actietarief van 1x OV-tarief. Op deze manier zijn reizigers in staat gesteld om op een betaalbare manier toch overal te komen dan wel te vertrekken.



87,9%

Punctualiteit

De punctualiteit is met 87,9% nog net hoger dan de streefwaarde in de begroting (85%). In vergelijking met het jaar 2022, waar de punctualiteit 89,3% was, is dit een lichte daling. De daling van de punctualiteit wordt vooral veroorzaakt door rituitval als gevolg van het personeelstekort waardoor gaten in de dienstregeling logistiek niet of niet op tijd kunnen worden opgelost. Hierdoor vervallen aansluitende ritten of worden aansluitingen niet of niet tijdig gehaald. Daarnaast is congestie, met name in en om de stad Groningen, een bepalende factor voor de punctualiteit.

Het cijfer voor punctualiteit is de resultante van de eisen die zijn gesteld aan vertrekpunctualiteit op beginhaltes, de punctualiteit op alle tussenliggende knooppunten en de aankomstpunctualiteit op de eindhaltes. De streefwaarde van 85% is mede gekozen omdat op tijd rijden niet alleen wordt bepaald door een goede dienstregeling en goede dienstuitvoering, maar ook door drukte op de weg, doorstromingsmaatregelen, etc. Denk bijvoorbeeld aan de werkzaamheden aan de Ring Zuid van Groningen. Dit zijn zaken die moeilijk te beïnvloeden zijn door het OV-bureau en de vervoerder: 100% op tijd is dan ook een loffelijk streven maar eigenlijk nooit te bereiken.

2. JAARVERSLAG 2023

Het jaarverslag bestaat uit een aantal onderdelen. Als eerste is de programmaverantwoording opgenomen, die is verdeeld in zes onderdelen. De beschrijving geeft per onderdeel eerst de gestelde doelen aan zoals eerder opgenomen in de begroting 2023 en vervolgens de realisatie ('Voortgang realisatie') per onderdeel op hoofdlijnen. Ook vindt een toelichting plaats op de baten en lasten in verhouding tot de begroting. Daarna volgen de verplichte paragrafen vanuit het BBV, gevolgd door een nadere toelichting op de overhead. Het verslag eindigt met een overzicht van de samenstelling van het bestuur.

2.1 Programmaverantwoording

Het doel van het programma collectief personenvervoer valt samen met het doel van de gemeenschappelijke regeling OV-bureau Groningen-Drenthe. Het doel is: het realiseren, in stand houden en verbeteren van openbaar vervoer.

2.1.1 Beleidsindicatoren

Om het gestelde doel te kunnen realiseren zijn de volgende beleidsindicatoren bepaald:

- Reizigerskilometers
- Klanttevredenheid
- Gebiedsdekkendheid
- Duurzaamheid
- Kostendekkendheid

Deze beleidsindicatoren zijn toegelicht in de managementsamenvatting.

Binnen het OV-bureau is er sprake van één programma, namelijk collectief personenvervoer per bus. Om een gedetailleerd beeld te kunnen geven, is dit programma in de begroting van 2023 opgedeeld in vijf onderdelen, tevens de vijf teams binnen het OV-bureau, te weten:

2.1.2 Marktbewerking

Het team Marktbewerking richt haar inspanningen op toename van reizigerskilometers in combinatie met het verhogen van inkomsten. Enerzijds door het aantrekken van nieuwe reizigers en anderzijds bestaande reizigers meer te laten reizen.

Doelstellingen zijn:

- In 2023 het terugwinnen van reizigerskilometers naar een niveau van tenminste 85% t.o.v. 2019.
- Nieuwe reizigers trekken, vooral in de doelgroep sociaal-recreatief.
- De reiziger terugwinnen door drempels te verlagen:
 - op korte termijn, inzetten op prijspromoties;
 - op langere termijn het plannen, boeken en betalingsproces vergemakkelijken.
- Inwonerstevredenheid jaarlijks meten en met gerichte acties dichterbij de waardering van klanten krijgen.
- Kennis over het netwerk, met een focus op hubs, HOV-lijnen en ketenreizen, onder inwoners van Groningen en Drenthe vergroten.

Ontwikkeling die het reizen met OV beïnvloeden

Bij het opstellen van de begroting 2023 hadden we te maken met de volgende ontwikkelingen welke invloed had op het reizen met het OV voor het jaar 2023 en daarna.

Tijdens de coronaperiode is een belangrijk deel van de reisnoodzaak weggevallen door sluiting/beperking van school, werk, horeca en recreatiemogelijkheden en is het totaal aantal reisbewegingen afgenomen. Het toekomstige reisgedrag zal naar verwachting anders zijn dan in en vóór de coronaperiode. Het aandeel woonwerk verkeer zal afnemen, omdat thuiswerken in een bepaalde omvang zal blijven. Het (relatief) aandeel recreatief verkeer zal daarmee toenemen. De verwachting is dat mensen niet per se minder reizen, maar hun reisbewegingen (moment, modaliteit, doel) anders inzetten. Naast de investeringen in thuiswerkplekken, heeft ook een groep mensen een tweedehandsauto of e-bike gekocht.

We zien een opleving van het milieubewustzijn. Dat kan zich vertalen in een aantal effecten: mensen kiezen voor duurzamere vormen van vervoer. Het OV, en zeker in onze regio met een groene vloot, is dan een goed alternatief voor de individuele auto.

Structureel zien we een trend van individueel naar deelvervoer. Tal van deelauto- en deelfietsinitiatieven komen op. In combinatie met OV ontstaan er mogelijkheden om de ketenreis te faciliteren.

Speciale aandacht is er nog voor studenten, de SOV-gerechtigden. Het MBO+/HBO en WO hebben ontdekt dat onderwijs op afstand goed functioneert en ingeregeld is, zeker in een hybride vorm. Zeker de universiteit geeft aan dat ook in de toekomst meer afstandscolleges gegeven gaan worden. Dat heeft invloed op het reisgedrag van de SOV-gerechtigden.

Door de ontwikkeling van planning- en boeking-apps die de multimodale reis faciliteren wordt het gebruik van OV gestimuleerd en vallen drempels weg. Dat geldt ook voor de introductie van nieuwe betaalwijzen. Door de acceptatie van de pinpas als betaalmethode vallen ook op het gebied van betalen drempels weg, zoals de aanschaf van een OV-chipkaart om toegang te krijgen tot het systeem.

Segmentatie en doelgroepenkeuze

Naast geografie (met werkgebied de provincies Groningen & Drenthe) of demografie (bv. op basis van leeftijd: de meeste reizigers zijn tussen 12 en 65 jaar) is de markt in te delen naar reisdoel. In dat geval ontstaan vier hoofdgroepen: studenten, scholieren, forensen en recreatieve reizigers. Binnen deze segmenten, maar ook daarbuiten, kan de markt ingedeeld worden in groepen gebaseerd op leefstijl en waardenset. Hiervoor gebruikt het OV-bureau de zgn. mentality milieus die zijn ontwikkeld door Motivaction.

Uit de segmentatie volgen de belangrijkste doelgroepen voor het OV-bureau. Dit zijn:

- Forensen (25-65jr) die middel tot hoogfrequent reizen: meer dan 1x per maand
- Studenten (16-25jr) met een studenten ov-weekproduct
- Scholieren (12-16jr) met een abonnement (hoogfrequent)
- Regelmatige recreatieve reiziger
- Incidentele reiziger

Naast onze loyale reizigers, zijn er nog steeds veel mensen die niet (regelmatig) met het OV reizen. Hierin kunnen we drie typen onderscheiden: de 'nog-niet reiziger', de 'niet-meer reiziger' en de incidentele reiziger. Met acties proberen we deze type reizigers te verleiden om het OV te gebruiken. Het doel van uitproberen is om mensen het OV te laten ervaren, wat leidt tot een betere waardering, waardoor mensen eerder geneigd zijn te kiezen voor het OV. Awareness campagnes en prijspromoties/voordeelacties moeten daarbij helpen. Het OV-bureau kiest hierbij voor een samenwerking met werkgevers om werknemers te bereiken en te overtuigen. Voor recreatieve reizigers zijn er losse kaartjes met een chip (zodat in- en uitchecken mogelijk is) die via VVV's, hotels en andere partijen beschikbaar gesteld worden.

Daarnaast wordt promotie ingezet om het idee achter de hubs en de frequente gestrekte lijnen meer onder de aandacht te krijgen. Hiervoor is de campagne 'Beste uit de bus' ontwikkeld. Een ander belangrijk onderdeel in de promotie van het OV is het duurzame karakter van het OV in Groningen en Drenthe.

Activiteitenplan

Hieronder zijn de activiteiten vermeld welke voor 2023 gepland zijn. Daarnaast gaan we in op de realisatie in 2023.

Prijspromotie

Met prijspromotie zullen we reizigers stimuleren meer te gaan reizen en op andere momenten te reizen om zo de spitspiek af te vlakken en de door reizigers ervaren drukte in de bussen op een acceptabel peil te houden. De prijspromoties worden afgestemd met Arriva (vanwege de gezamenlijke producten voor trein en bus). In 2023 hebben we ons gericht activatie acties voor de recreant, forens en nieuwe reizigers. Voor de recreant hebben we Broezz'n doorontwikkeld en uitgebreid. Onder de forens hebben we Dalvoordeel Noord-Nederland en het P+R-kaartje gepromoot. Voor nieuwe reizigers hebben we de voordelen van OVpay onder de aandacht gebracht. Daarnaast hebben we samen met Groningen Bereikbaar en Arriva een uitprobeeractie van het OV rond Groningen gerealiseerd.

Keuzehulp in reis en prijs

Samen met Qbuzz werken we aan de doorontwikkeling van de app Qmove, die de ketenreis inzichtelijk maakt en waar de reisopties in weergegeven worden. Ook wordt het plannen, boeken en betalen gefaciliteerd.

In 2023 heeft Qbuzz besloten niet verder te gaan met Qmove. Hiervoor in de plaats is er een samenwerking aangegaan met 9292. De eerste stappen zijn gezet om de hubtaxi goed in de reisplanner op de Qbuzz website te krijgen.

Faciliteren van nieuwe betaalmethoden en bijbehorende producten

We ontwikkelen nieuwe producten die horen bij het veranderde reisgedrag en de mogelijkheden die nieuwe betaalwijzen gaan bieden. Denk daarbij aan reizen op rekening, betalen met bankpas en MaaS toepassingen.

In 2023 is de uitrol OVpay (betalen met je bankpas) in heel Nederland gerealiseerd. Een groot deel van het wagenpark hebben we voorzien van stickers. Daarnaast hebben we een regionale impuls gegeven aan de landelijke promotiecampagne van OVpay. Ook worden verschillende prijsproposities onderzocht die de huidige OV-chipkaartproposities moeten vervangen.

Bewustwordingscampagne gericht op gestrekte lijnen en hubs

We hebben een generieke campagne uitgewerkt - 'Beste uit de bus' - die uitlegt dat we inzetten op snelle gestrekte lijnen, dat reizen via hubs voordelen biedt en dat de hubtaxi een prima aanvulling is om de reis naar de opstaphalte of van de uitstaphalte te maken. Binnen de campagne wordt gewerkt met segmentatie naar mentality milieu.

In 2023 hebben we deze campagne on-hold gezet omdat we de focus gelegd hebben op andere campagnes.

OV in nieuwbouwprojecten

Samen met projectontwikkelaars, gemeentes, makelaars gaan we inventariseren waar nieuwbouwprojecten gepland staan voor de komende jaren. We zullen de nieuwe bewoners dan vroegtijdig informeren over de OV-mogelijkheden zodat ze dat in hun overwegingen mee kunnen nemen.

In 2023 zijn we gestart met de wijk Meerstad. Nieuwe bewoners van de wijk vinden in hun welkomstpakket informatie over de bus, specifiek gericht op Meerstad, en mogen de bus een keer gratis uitproberen. Daarnaast hebben we een bidbook gepresenteerd met de naam: de eerste paal is een haltepaal. Hierin benadrukken we het belang van vroegtijdig OV betrekken in nieuwbouwplannen.

Werkgeversbenadering

Net als in de afgelopen jaren zullen we samen met Groningen Bereikbaar de werkgevers benaderen met acties die inspelen op duurzame mobiliteit van hun medewerkers en bereikbaarheid van de locaties. Voor nieuwe mogelijkheden die Reizen op Rekening biedt, maar die wij zelf niet kunnen ondersteunen, willen we samen optrekken met Groningen Bereikbaar en Arriva.

Samenwerken met toeristische en recreatieve sector

We zien nu al een hoger OV gebruik voor recreatieve doeleinden dan voor woon-werkverkeer. Die lijn willen we verder uitbouwen door, samen met horeca, retail en entertainmentorganisaties in Groningen Stad bezoekers te stimuleren met het OV naar de stad te komen. Dit bevordert de leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad. Ook zal er samenwerking worden gezocht met Marketing Drenthe en Marketing Groningen.

In 2023 is de nachtbuscampagne gerealiseerd. Dit is een samenwerking met de provincies Groningen en Drenthe. Met de campagne willen we bewustwording creëren dat je ook 's nachts veilig thuis kan komen met de bus. Samen met Marketing Drenthe zijn de eerste gesprekken gevoerd om wandelingen, toeristische plekken en OV meer aan elkaar te gaan knopen.

Imago van en vertrouwen in de bus

Imago speelt een grote rol bij het terugwinnen van de reiziger, waarbij veilig en aangenaam kunnen reizen de sleutels zijn. Het is belangrijk om een duidelijk beeld te krijgen hoe inwoners van Groningen en Drenthe kijken naar de bus in dit gebied. Wat is het imago van de bus en hoe tevreden zijn de inwoners over het busproduct dat wij aanbieden? In Q4 van 2021 is een onderzoek opgezet dat antwoord geeft op deze vragen. Dit onderzoek zal elk jaar herhaald worden om zo trends te kunnen registreren.

Uit het inwonertevredenheidscijfer van 2022 en 2023 zien we nog geen gewenste groei. Daarom zijn we halverwege 2023 gestart met het uitdenken en ontwikkelen van een imagocampagne. Deze is gelanceerd tijdens Lets Gro in november 2023. De campagne draait om het thema: de bus brengt je ...



Lancering singel 'Welkom in de bus' van Burdy op Groningen HS.

Marktonderzoek

Naast twee klanttevredenheidsonderzoeken per jaar (1e kwartaal en 3e kwartaal) worden via het digitaal reizigerspanel (DRP) enquêtes uitgezet over de dienstregelingswijzigingen in december en is er ruimte voor extra enquêtes over onderwerpen die op dat moment relevant zijn (2e en 4e kwartaal). De resultaten uit het DRP en die van de landelijke OV-Klantbarometer 2022 worden geanalyseerd en leiden tot adviezen voor marketingcommunicatie en waar relevant voor het concessie management en ontwikkeling.

Het in 2019 gestarte belevingsonderzoek (nulmeting) heeft eind 2021 een vervolg gekregen en is ook in 2023 uitgevoerd. Dit onderzoek wordt gebruikt voor verdere analyse. De uitkomsten daarvan leiden tot adviezen voor marketingcommunicatie en waar relevant voor het concessie management en ontwikkeling.

Voortgang realisatie

- De landelijke Klantenbarometer geeft aan dat de waardering voor het OV ondanks de slechtere uitvoeringskwaliteit bijna onveranderd hoog is: 7,9. Dit is een jaarcijfer over heel 2022. Twee keer per jaar voeren we ons eigen klanttevredenheidsonderzoek uit. Hier zien we duidelijk een impact van rituitval en stakingen, het tevredenheidscijfer in juli en oktober 2023 is gezakt naar een 7,1 en 7,0. De inwonertevredenheid blijft gelijk aan 2022 en scoort een 6,2 in 2023.
- Op 1 september 2023 is het onderzoek 'MOBISITIE, Co-creatief ontwerp van een Beleidskeuze Support System (BKSS) voor Draagvlak en Deelname aan de Duurzame Mobiliteitstransitie' van de Hanze Hoogeschool gestart. Het OV-bureau heeft een actieve bijdrage in dit onderzoek voor het leveren van data en advies.

Tarieven en vervoerbewijzen

Het OV-bureau stelt jaarlijks de tarieven van de vervoersbewijzen vast en streeft naar tarieven die in verhouding staan tot de actuele kosten voor alternatieve vormen van vervoer en aansluiten bij de huidige marktontwikkelingen.

Doelstellingen zijn:

- Een bijdrage leveren aan de landelijke ontwikkeling van een nieuw laagdrempelig tariefsysteem.
- Deelnemen in de vervoerdersontwikkelingen op het gebied van nieuwe betaalwijzen en dragers van vervoerbewijzen, daarbij lettend op een goede kosten/baten afweging voor de reiziger en overheid. Denk daarbij aan betalen met barcodes, bankpas of mobiele telefoon.
- Verdere tariefintegratie met spoor en omliggende concessies bevorderen waar het kan.

Voortgang realisatie

- De hubtaxi-tarieven zijn voor 2023 weer op OV-tarief vastgesteld voor vervoer van deur naar de hub.
- In de ontwerpbegroting 2024 is rekening gehouden met een tariefstijging, volgens de landelijke index, van 11%.
- De voorbereidingen van de introductie van korting en abonnementen binnen OVpay (betalen met je pinpas) zijn in volle gang. Hiervoor vinden gesprekken plaats met Qbuzz, Arriva, Decentrale Opdrachtgevers en het OV-pay-programma.

Financiën

De realisatie van baten en lasten voor het onderdeel marktwerking ziet er als volgt uit:

Bedragen x € 1.000

	Realisatie 2022	Primaire begroting 2023	Actuele begroting 2023	Realisatie 2023	Vershil realisatie - actueel begroot 2023
Lasten					
Marktonderzoek	59	77	68	67	1
Marktontwikkeling	46	97	72	37	35
Tarieven en vervoerbewijzen	3	21	12	61	-49
Totaal lasten	107	195	152	164	-12
Baten					
Marktwerking	-	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-	-
Saldo	-107	-195	-152	-164	-12

Het saldo van Marktwerking valt € 12.000 negatiever uit dan is begroot. Dit kan als volgt worden verklaard:

Lasten

Per saldo is € 12.000 meer uitgegeven voor Marktwerking dan geraamd. Voor marktontwikkeling zijn de uitgaven lager dan geraamd in afwachting van de voortgang voor OVpay. Voor tarieven en vervoerbewijzen zijn de lasten hoger door een incidentele afrekening over eerdere jaren.

2.1.3 Communicatie

Het team Communicatie zorgt voor goede communicatie met (potentiële) reizigers en stakeholders van het OV-bureau en zij promoot het OV per bus in samenhang met ketenmobiliteit. Hierbij baseert het team zich mede op inzichten en voorstellen voor marketingcommunicatie die het team Marktbewerking verkrijgt op basis van marktonderzoek, doelgroepensegmentatie en data-analyse.

Productpromotie

Op verschillende momenten in het jaar worden wervingscampagnes voor nieuwe reizigers gehouden, in het vroege voorjaar, kort na de zomer en aan het einde van het jaar. Deze campagnes richten zich op een brede doelgroep (met waar mogelijk specifieke subdoelgroepen) en nodigen uit om duurzaam en comfortabel te reizen. Daarnaast vindt het hele jaar door de actie Broezz'n plaats. Vanaf begin 2023 ook in de weekenden, naast specifieke periodes van de schoolvakanties: voorjaarsvakantie, meivakantie, zomervakantie, herfstvakantie en kerstvakantie. Tijdens deze Broezz'n-dagen kunnen reizigers voordelig reizen met een Dal-Dagkaart. Doel van de actie is om zoveel mogelijk uitprobeergedrag te stimuleren en mensen te laten ontdekken dat het OV een goed alternatief kan zijn voor bijv. de auto.

Door het jaar heen worden verschillende momenten gekozen waarop een specifieke lijn uit het basisnet uitgelicht wordt met o.a. een podcast over de route en aanliggende (tussen)bestemmingen. De bereikbaarheid van deze lijnen in combinatie met hubs en hubtaxi wordt onder de aandacht gebracht en gepromoot.

Het OV-chipkaartproduct Dalvoordeel Noord Nederland wordt gepromoot door middel van twee campagnemomenten.

Voortgang realisatie

- De campagne rond het kortingsproduct Broezz'n is van start gegaan. Met Broezz'n kunnen reizigers met z'n tweeën reizen, inclusief drie kinderen per persoon, voor 12,50 euro.
- Zomerbroezz'n kent een grote groei in gebruik. In totaal zijn er in 2023 ruim 34.000 Broezz'n-kaartjes verkocht.
- Naast vakantiebroezz'n is nu ook weekendbroezz'n van start gegaan.
- Er is een nieuwe Broezz'n-website gelanceerd.
- Het Dalvoordeel Noord Nederland-product is gepromoot, het reizen met 40% korting in de daluren in bus en trein in Groningen, Drenthe en Friesland.
- Samen met de provincies Groningen en Drenthe is een Nachtbuscampagne ontwikkeld en gestart in september 2023.

Voorlichting

Wijzigingen in de dienstregeling, nieuwe tarieven en eventuele nieuwe producten of betaalmethodes worden breed in het gebied bekend gemaakt en wanneer nodig op specifieke plaatsen en momenten. Doel is de reiziger te informeren en te ontzorgen. Bij de inzet van extra bussen bij evenementenvervoer wordt hierover breed gecommuniceerd. Bij evenementenvervoer maken veel inwoners kennis met het OV. Doel van de communicatie is het stimuleren van uitprobeergedrag.

Voortgang realisatie

De uitvoering van extra vervoer met OV naar evenementen is weer opgepakt om ook nieuwe mensen te laten kennismaken met het OV, zoals op Koningsdag, tijdens de TT, op de DonderdagMeppeldagen en de Zuidlaardermarkt. Hierbij is per evenement een afweging gemaakt of de extra ritten gereden konden worden gegeven de personeelskrachte. Op een aantal evenementen is minder gereden dan normaal.

Reisbeleving

Een keer per jaar verschijnt het BUS-magazine. Doel van de verspreiding van het BUS-magazine is om de inwoners te informeren over de aanwezigheid van OV in de regio en om een positief imago te bevorderen.

Bij evenementen overleggen we met organiserende partijen of er in en rond de bus iets extra's gedaan kan worden. Denk bijvoorbeeld aan muziek in de bus bij het Blues Festival in Grolloo.



Voortgang realisatie

- Er is een nieuw BUS-magazine ontwikkeld die digitaal is verspreid. Fysieke exemplaren worden niet meer deur-aan-deur verspreid maar blijven wel op belangrijke punten (gemeentehuizen, bibliotheken e.d.) beschikbaar en zijn aan te vragen. Het BUS-magazine is in juni met digitale advertenties en advertenties in huis-aan-huisbladen onder de aandacht gebracht bij de inwoners van Groningen en Drenthe.
- De lancering van het nummer 'Welkom in de bus' van Burdy (de zingende buschauffeur van Qbuzz) vond plaats op het hoofdstation van Groningen. Daarna is Burdy verschillende bussen in geweest om zijn nummer aan reizigers ten gehore te brengen.
- We hebben Burdy (en zijn nummer 'Welkom in de bus') gekoppeld aan het kortingsproduct Broezz'n. Via social media zijn er verschillende cross-posts geweest tussen Burdy en Qbuzz. Daarnaast hebben we een betaalde social media-campagne ingezet voor een groter bereik.
- Tijdens Lets Gro hebben we het verhaal van de bus verteld middels een presentatie, een rondleiding op de stalling en door grote informatieve panelen die tentoongesteld stonden.
- Vlak voor Kerst hebben we reizigers blij gemaakt met kerstkaarten en busornamenten die in de kerstboom opgehangen kunnen worden. De boodschap hier was: de bus brengt je fijne feestdagen.

Reisinformatie – ontwikkeling

De statische reisinformatie bij haltes wordt ieder jaar opnieuw kritisch bekeken, ook naar aanleiding van suggesties van reizigers. De haltvertrekstaten moeten worden aangepast/geoptimaliseerd o.a. om beter aan te sluiten bij de meer flexibele dienstregeling. De informatie op de abriposters wordt aangepast aan nieuwe ontwikkelingen en/of producten.

We evalueren bestaand kaartmateriaal en kijken of er nieuwe toepassingen of gebruiksmogelijkheden zijn die een andere opzet van (deel)kaarten nodig maken.

In samenspraak met de teams Concessiemanagement en Ontwikkeling wordt verkend of pilots zinvol en haalbaar zijn op het gebied van toepassing van e-ink in haltevertrekstaten, informatie over de dienstregeling en/of overstapmogelijkheden via QR-codes en het inzetten van zgn. mini-DRIS-panelen.

Voortgang realisatie

- We zijn met Qbuzz in overleg om te komen tot meer op-maat gemaakte dienstregelingsinformatie, aansluitend bij de gevraagde flexibiliteit als gevolg van fluctuerende vervoervraag, zodat de reiziger beter weet waar hij aan toe is.
- Op dit moment is de gewenste flexibiliteit vormgegeven door bij de ritten die niet altijd rijden aan te geven dat deze niet altijd rijden. Er wordt ingezet op het actueel plannen van een reis in de app om duidelijk te krijgen of een bus wel of niet rijdt.
- In het najaar van 2023 is de reisplanner op de website van Qbuzz vervangen door de 9292-planner. Tijdens de vervanging is enige tijd aangegeven dat de Qbuzz-reisplanner niet goed functioneerde en werden reizigers verwezen naar 9292. In de praktijk plant de meerderheid van de reizigers hun reis via de NS- app/ns.nl (40%) en via 9292 (40%). Qbuzz.nl/gd doet (deed) ongeveer 10% en de andere 10% loopt via Google en andere planners. Voor reizigers is het goed dat het aantal reisplanners beperkt wordt.

Financiën

De realisatie voor baten en lasten voor het onderdeel communicatie ziet er als volgt uit:

Bedragen x € 1.000

	Realisatie 2022	Primaire begroting 2023	Actuele begroting 2023	Realisatie 2023	Vershil realisatie - actueel begroot 2023
Lasten					
Productpromotie	146	154	210	206	4
Voorlichting	57	147	130	103	27
Reisinformatie	75	82	43	19	24
Reisbeleving	112	127	127	116	11
Corporate Communicatie	24	20	20	21	-1
Totaal lasten	414	530	530	465	65
Baten					
Communicatie	-	-	-	-	-
Totaal baten	-	-	-	-	-
Saldo	-414	-530	-530	-465	65

Ten opzichte van de begroting wordt een voordelig saldo van € 65.000 gerealiseerd.

Lasten

Ten opzichte van de begroting is er in 2023 € 65.000 minder besteed aan communicatie. De lagere lasten kunnen worden verklaard doordat meerdere activiteiten door eigen medewerkers zijn uitgevoerd. Er is minder gebruik gemaakt van de diensten van externe communicatiebureaus.



2.1.4 Ontwikkeling

Het team Ontwikkeling is verantwoordelijk voor de doorontwikkeling van het OV-product in lijn met het beleid zoals geformuleerd in de Omgevingsvisies van de provincies Groningen en Drenthe en de Mobiliteitsvisie van de gemeente Groningen. Dit beleid is gericht op verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting van de steden en het landelijk gebied. Het OV-beleid sluit aan op ontwikkelingen met betrekking tot ruimtelijke ordening en

mobiliteit en komt tegemoet aan klantwensen als frequent en betrouwbaar vervoer, goede (dynamische) reisinformatie, toegankelijke haltes en schone en veilige bussen.

Strategische innovatie

Openbaar vervoer is geen doel op zich maar een onderdeel van een mobiliteitssysteem om de burgers van Groningen en Drenthe te faciliteren in hun ontpleoingsmogelijkheden en daarbij horende mobiliteitsbehoefte. Juist het zo naadloos mogelijk aansluiten van het openbaar vervoer op het gehele mobiliteitssysteem is essentieel om in deze mobiliteitsbehoefte te voorzien. Om de kwaliteit (snelheid en betrouwbaarheid) van openbaar vervoer te verbeteren en de exploitatie te optimaliseren werkt het OV-bureau samen vervoerders en met wegbeheerders aan voor reizigers optimale OV-infrastructuur. Samen met provincies werkt het OV-bureau aan de uitrol en doorontwikkeling van het hubprogramma waarmee reizigers een drempelloze ketenreis wordt geboden. In 2023 zullen MaaS-apps het maken van een ketenreis verregaand vergemakkelijken bij het plannen en betalen van reizen.

Doelstellingen hierbij zijn:

- Optimale ruimtelijke en infrastructurele randvoorwaarden (helpen) creëren voor een goed en efficiënt OV-systeem met een hoog gebruik en tevreden reizigers.
- MaaS-apps om aansluiting van zoveel mogelijk verschillende mobiliteitsaanbieders te integreren in een app voor plannen en betalen.
- Verbinding leggen tussen investeringen in infrastructuur en de exploitatie van OV.
- Doorstroming bij file te bevorderen door op A-wegen bus op de vluchtstrook te laten rijden.
- Bijdragen aan de mobiliteits- en OV-visies van de deelnemers door te faciliteren bij het vormgeven van de 'systeemsprong' met het groeiende (H)OV-gebruik.
- Het verder uitrollen van het hubnetwerk, het doorontwikkelen van het hubconcept en het verder optimaliseren van bestaande voorzieningen/infra op de bestaande hubknooppunten.
- Intensieve samenwerking met gemeenten en andere wegbeheerders gericht op verbetering van OV-infrastructuur en doorstroming.
- Verdergaande verduurzaming van de busvloot in Groningen en Drenthe. Waar nog dieselbussen op HVO rijden worden plannen ontwikkeld om meer zero emissie bussen in te zetten. De in 2022 ontwikkelde Routekaart Zero Emissie wordt voorbereid voor implementatie.
- Verbinding zoeken met verduurzaming wagenparken van gemeenten en taxi en hulpverleningsdiensten.
- Bijdragen aan (strategische) afstemming grote projecten, zoals Zuidelijke Ringweg en Stationsgebied Groningen.

Voortgang realisatie

- Er is een overzicht gemaakt welke infrastructuurprojecten in de komende jaren kunnen leiden tot besparingen op de exploitatie.
- In Rijksverband wordt bijgedragen aan de Mobiliteitsvisie 2050 en aan de Bus Rapid Transit ontwikkelingen.
- Bij de Ring Zuid in Groningen zijn extra maatregelen genomen om de bus door te kunnen laten rijden tijdens werkzaamheden, bijvoorbeeld op het Emmaviaduct waar de bus in beide richtingen kan rijden en de auto slechts in 1 richting.
- Voor de periode van ingebruikname van de Ring Zuid in 2024 ('operatie ingebruikname') is een robuust dienstregelingspakket ontwikkeld, waarvoor in afstemming met Groningen Bereikbaar financiering is gevonden. Met een robuuste dienstregeling is ervaring opgedaan in 2022 met de Operatie Julianaplein; door lijnen te knippen en meer tijd te geven op eindpunten, kan het doorwerken van vertragingen worden beperkt.
- Een aantal nationale en internationale partijen is op bezoek geweest in Groningen en Drenthe om kennis uit te wisselen over verduurzaming en de netwerkopbouw. Het gaat onder andere om bestuurlijke en ambtelijke vertegenwoordigers uit Tirol (Oostenrijk), Fyn (Fynbus, Denemarken), Jutland (Midtrafik, Denemarken), Spanje. In het najaar is Noord-Jutland op bezoek geweest.
- Samen met ProRail, Strukton, Qbuzz en de New Energy Coalition is een projectvoorstel opgesteld om remenergie van treinen op het Hoofdstation van Groningen op te vangen in een batterij en deze weer te gebruiken voor zowel het laten vertrekken van treinen als voor het bijladen van nieuwe elektrische bussen op het busstation. Hierover is in september een conferentie gehouden waar 150 belangstellenden aanwezig waren.
- Het OV-bureau heeft een lezing gehouden op de zero emissie bus conferentie in Brussel over de invoering van zero emissie bussen.

- Op een aantal locaties worden gesprekken gevoerd over het beschikbaar maken van strategische stallingen, gericht op het verbeteren van het level playing field bij de aanbesteding per 2029. Dit speelt onder andere in Appingedam, Assen en Groningen.
- Het OV-bureau heeft begin november een presentatie over de waarde van de bus voor de stad gehouden op het innovatiefestival Let's Gro in Groningen, ondersteund door een expositie in het Forum waar iedereen kennis kon nemen van de nieuwste ontwikkelingen in het busvervoer.
- In het najaar van 2023 is de pilot Reizen met de Meedoen-pas in de gemeente Het Hogeland na 3 jaar geëvalueerd. De resultaten zijn zeer bemoedigend: van de doelgroep van 4500 minima reizen 1600 mensen zeer regelmatig met OV. De gemeente vergoedt vanuit armoedebeleid de kaartjes aan Arriva en OV-bureau/Qbuzz, waarbij de doelgroep na 9 uur en in het weekend gratis reist. Dit leidt tot een grotere maatschappelijke participatie en actiever reisgedrag (verdubbeling ten opzichte van voor de pilot).
- De pilot Inclusief Vervoer in gemeenten in Noord-Drenthe, Westerkwartier en Groningen is geëvalueerd na een half jaar. Wmo-pashouders mogen daar met een OV-pas (voor-elkaar-pas) gratis van OV gebruik maken zonder het recht op een Wmo-taxi te verliezen. Vanwege privacy-beperkingen kon niet duidelijk inzichtelijk worden gemaakt hoeveel exact met het OV is gereisd; wel is duidelijk dat het beslag op het gemeentelijk Wmo-budget met 6% is gedaald.

Ontwikkeling dienstregeling

Op basis van het openbaar vervoerbeleid in Groningen en Drenthe werkt het OV-bureau aan het verder ontwikkelen en verbeteren van de openbaar vervoerdiensten en dienstregeling. Naar aanleiding van de coronacrisis wordt de dienstregeling veel adaptiever opgezet, dat wil zeggen dat makkelijker kan worden ingespeeld op veranderende reispatronen en reizigersaantallen. Doelstellingen hierbij zijn:

- Ontwikkelen van een adaptieve dienstregeling 2024 waarbij extra vraag naar vervoer gefaciliteerd moet worden door doorontwikkeling HOV (Qliner en Q-link).
- Meedenken in de doorontwikkeling van Publiek Vervoer en zorgen voor een goede aansluiting tussen OV en te ontwikkelen Publiek Vervoer pilots op de hubs.
- Vervolmaken van de het OV-netwerk conform de Omgevingsvisies van de provincies Groningen en Drenthe en de mobiliteitsvisie van de gemeente Groningen.
- Hubtaxi als first en last mile een volwaardige plek in het mobiliteitsnetwerk te geven.

Voortgang realisatie

- Er is een nieuwe dienstregeling 2024 ontwikkeld, uitgaande van het ontbreken van Rijkssteun in 2024, samen met reizigersorganisaties, Consumentenplatforms, gemeenten, Qbuzz, Arriva en aanliggende gebieden. Deze dienstregeling is in april naar buiten gebracht.
- In de dienstregeling 2024 is een voorstel gedaan voor een beperkte afschaling, die vooral samenhangt met gewenste flexibiliteit op drukke lijnen en die recht doet aan de veranderde vervoervraag na Corona.
- In juni is door de provinciale staten in Drenthe en Groningen besloten additionele middelen beschikbaar te stellen om het meest ingrijpende deel van het dienstregelingspakket 2024 niet te hoeven doorvoeren.
- De nieuwe dienstregeling 2024 is gecommuniceerd naar belangenorganisaties en inwoners. Door de extra middelen hoeven de maatregelen waar de meeste reacties op kwamen, niet meer door te gaan.
- Het gebruik van de hubtaxi groeit gestaag door naar ruim 3000 gebruikers per maand. De hubtaxi lijkt hiermee een plek te hebben gekregen als aanvulling op OV.
- In Drenthe is samen met de gemeente Hoogeveen en bewoners een gesprek gestart over de aanleg van busvriendelijke drempels tussen Hoogeveen en Oosterhesselen om te voorkomen dat de bus teveel vertraging en de reizigers te veel hinder ondervinden.

Reisinformatie - NDOV

Essentieel voor een goed(werkend) OV-systeem is tijdig de juiste reisinformatie te verstrekken aan de reizigers. De Nationale Databank OV (NDOV) is de spil in het landelijke OV-informatienetwerk. Met een goede interactie tussen de vervoerder, het NDOV en het OV-bureau (namens de provincies) wordt gestreefd naar een zo betrouwbaar en actueel mogelijke reisinformatie voor de reiziger.

Doelstellingen hierbij zijn:

- 99,5% van alle getoonde dynamische reisinformatie is volledig en correct.
- De Dynamische informatie (DRIS) wordt verbeterd in de provincies Groningen en Drenthe door nauwe betrokkenheid bij het landelijke DOVA-NDOV (Nationale Databank OV) en het op basis hiervan verbeteren van de datakwaliteit.

- Vindbaarheid vraagafhankelijke diensten verbeteren door open standaard voor deze producten te ontwikkelen, in samenwerking met NDOV.
- Ontwikkeling nieuwe generatie van DRIS-panelen en implementatieplan hiervoor.

Voortgang realisatie

De hubtaxi is inmiddels goed vindbaar in de reisapp van 9292 en boekbaar via de app van 9292. Hierbij moet er nog wel een telefoonnummer worden gebeld voor de reservering, boeken (en betalen) via de app van de hubtaxi is nog niet mogelijk.

Consumentenplatform

Het OV-bureau zorgt ervoor dat Consumentenplatforms tijdig worden betrokken bij advisering en faciliteert de Consumentenplatforms met een onafhankelijk secretaris.

Voortgang realisatie

Beide Consumentenplatforms zijn betrokken bij het opstellen van de dienstregeling 2024 en hebben hun waardering uitgesproken voor de afgewogen voorstellen voor 2024. Door de extra middelen vanuit de provincies, hoeven de meest ingrijpende maatregelen niet door te gaan.

Kwaliteitsimpuls

In 2018 zijn door het bestuur van het OV-bureau financiële middelen vrijgemaakt ten behoeve van het meerjarig geven van een kwaliteitsimpuls in het OV-systeem in de provincies Groningen en Drenthe. Een kwaliteitsimpuls door het verbeteren van de chauffeursvoorzieningen, aanschaf van extra DRIS-panelen ten behoeve van de hubs, bestedingen inzake verduurzaming. De vrijgemaakte kwaliteitsimpuls middelen zijn ondergebracht in een speciaal hiervoor gevormde bestemmingsreserve van waaruit de lasten worden gedekt. Het BBV schrijft voor deze middelen wel jaarlijks via de exploitatiebegroting te verantwoorden.

Voortgang realisatie

In de eerste maanden is hieruit een bijdrage gefinancierd aan het project "Inzet waterstof-elektrische rolstoeltoegankelijke 8-persoons minibus".

Routekaart Zero Emissie

In 2022 stelt het OV-bureau in samenwerking met Qbuzz een Routekaart Zero Emissie op waarin wordt aangegeven op welke wijze en in welke planning een verdergaande transitie binnen de GD-concessie kan worden vormgegeven. De Routekaart ZE geeft aan welke niet-ZE bussen in welke fasering en tegen welke kosten Zero Emissie gemaakt kunnen worden. Ook investeringen in strategische infrastructuur en voorzieningen voor het elektrisch laden van bussen, worden hierin meegenomen. De financiering van de routekaart ZE kan deels geschieden uit de bestemmingsreserve zero emissie transitie (ZET), maar ook landelijke en Europese subsidies zullen hiervoor worden aangevraagd. Uitgaande van positieve besluitvorming in 2022 wordt in 2023 de implementatie van de Routekaart ZE voorbereid.

Voortgang realisatie

- Na besluitvorming in de bestuursvergadering in november 2022, wordt nu samen met Qbuzz gewerkt aan de implementatie van meer Zero Emissie bussen per 2024/2025. In totaal zullen rond 148 bussen vervangen worden door schone ZE-bussen. De optie om nog eens 10 bussen extra te verduurzamen is niet gelicht, omdat deze voor de huidige dienstregeling niet nodig zijn en omdat nog ongewis is wanneer deze wel zouden kunnen worden ingezet.
- We zijn bezig samen met Qbuzz om de benodigde elektrische aansluitingen te organiseren en de ontwerpen van de locaties waar geladen gaat worden te detailleren. Dit speelt naast de stallingen onder andere op station Assen, station Winschoten en het hoofdstation in Groningen. Vooralsnog liggen hier geen obstakels.
- De uitvoering, kleurstelling en uitrusting van de nieuwe bussen is besproken en vastgelegd. De nieuwe Q-link bussen zullen op alle lijnen inzetbaar zijn, in plaats van op slechts één lijn(kleur). Een pilot met een meerkleurige Q-link bus heeft positief uitgedaan. De nieuwe bussen zijn allemaal 100% toegankelijk, ook bij de nieuwe Qliners is geen rolstoellift meer nodig om de bus met een rolstoel te betreden.
- Met Qbuzz, de gemeente en provincie Groningen en ProRail/Strukton stellen we een planning van de instroom van de nieuwe ZE-bussen op die spoor met zowel de planning van de aanleg van het nieuwe hoofdstation in Groningen, het busstation aan de zuidzijde, de bustunnel, de busbuffer als de insnijding van het Emmaviaduct.

Financiën

De realisatie voor baten en lasten voor het onderdeel ontwikkeling ziet er als volgt uit:

Bedragen x € 1.000

	Realisatie 2022	Primaire begroting 2023	Actuele begroting 2023	Realisatie 2023	Vershil realisatie - actueel begroot 2023
Lasten					
Ontwikkeling dienstregeling	18	25	25	23	2
Strategische innovatie	83	156	100	92	8
Reizigersinformatie en haltebeleid	262	358	358	305	53
Onderzoek	51	52	45	40	5
Consumentenplatform	43	52	45	47	-2
Kwaliteitsimpuls	-	500	225	225	-0
Totaal lasten	457	1.141	798	733	65
Baten					
Ontwikkeling	-	-	-	-	-
Reizigersinformatie en haltebeleid	190	190	190	190	-
Totaal baten	190	190	190	190	-
Saldo	-267	-951	-608	-543	65
Onttrekking bestemmingsreserve kwaliteitsimpuls		500	225	225	0
Saldo na onttrekking bestemmingsreserve	-267	-451	-383	-317	65

Het saldo op ontwikkeling valt €65.000 positiever uit dan begroot.

Lasten

De uitgaven voor reizigersinformatie en haltebeleid zijn lager uitgevallen dan geraamd. Deels kan dit worden verklaard doordat een jaar eerder kosten zijn verantwoord voor reparaties en schade die dit jaar zijn gefactureerd.



2.1.5 Concessiemanagement

Het team Concessiemanagement is verantwoordelijk voor onder andere het concessiebeheer van de Groningen – Drenthe concessie ('GD-concessie') en het contractbeheer van het vraagafhankelijk vervoer (hubtaxi) en buurtbussen via Publiek Vervoer. Om dit beheer goed te kunnen uitvoeren is kwalitatief hoogwaardige OV-data nodig. Dit is ook een essentiële verantwoordelijkheid van het team Concessiemanagement. Daarnaast is het team verantwoordelijk voor het goed functioneren van de reisinformatiesystemen, het beheer van het vastgoed dat in eigendom is van het OV-bureau en voor de sociale veiligheid.

Concessiebeheer GD-concessie

In de huidige GD-concessie wordt door het OV-bureau getoetst of de vervoerder voldoet aan de concessieafspraken en of de kwaliteit van de dienstverlening door de vervoerder op het vereiste niveau is. Daarvoor dient de vervoerder frequent (continu tot maandelijks) en op proactieve wijze verantwoording af te leggen aan het OV-bureau over zijn gehaalde en niet gehaalde prestatieafspraken met betrekking tot de concessievoorwaarden. Het OV-bureau kijkt naast dit verantwoordingproces van de vervoerder zelf mee in de eigen informatiesystemen (met data uit verschillende bronnen) en toetst d.m.v. audits of de vervoerder inderdaad aan de gestelde prestatieafspraken voldoet. Ook worden met de vervoerder afspraken gemaakt om de kwaliteit van een aantal bepalende aspecten van de dienstverlening verder te verbeteren. Dit komt tot uiting in het jaarlijks vast te stellen en uit te voeren kwaliteitsplan.

Voor het jaar 2023 betekent dit:

- Vertrekpuntualiteit: vanaf beginpunt en knooppunten (o.a. hubs) moet de bus in minimaal 95% van de gevallen vertrekken op of na de op halte aangegeven vertrektijd. Vertrekpuntualiteit is een essentieel onderdeel van de algehele punctualiteit (beleidsindicator, voor 2023 vastgesteld op 85%). Te vroeg vertrekken is één van de grootste ergernissen van reizigers en moet daarom tot een minimum worden beperkt.
- Busaansluitingen: voor gegarandeerde aansluitingen geldt dat deze in 95% van de gevallen daadwerkelijk wordt gerealiseerd.
- Rituitval: maandelijks is de verwijtbare rituitval maximaal 0,2%.
- Klachtenmanagement:
 - 98% van de binnengekomen klachten wordt binnen 72 uur door Qbuzz inhoudelijk afgehandeld.
 - Tweedelijnsklacht: als een klacht in de ogen van de reiziger niet voldoende wordt beantwoord of als de klacht herhaaldelijk optreedt, kan de reiziger een tweedelijnsklacht indienen bij het OV-bureau. In 2023 komen slechts drie tweedelijns klachten binnen bij het OV-bureau.

Voortgang realisatie

- Eind 2022 werd duidelijk dat het ziekteverzuim bij Qbuzz erg hoog was met als gevolg steeds meer rituitval. Deze situatie is tot aan de zomervakantie van 2023 alleen maar slechter geworden met in juni een ongekend hoge rituitval van meer dan 5%. Qbuzz is hier vóór de zomervakantie stevig op aangesproken waarna Qbuzz zich heeft gefocust op het terugdringen van het ziekteverzuim. Om dit te bereiken is o.a. het aantal teamleiders uitgebreid en zijn er verzuimcoaches aangesteld. Omdat er in september geen duidelijke tekenen van verbetering zichtbaar waren, is Qbuzz begin oktober in gebreke gesteld. Qbuzz heeft vervolgens extra maatregelen genomen om het personeelstekort zo snel mogelijk terug te dringen (forse inzet op vergroten personeelsinstroom en blijvende aandacht op terugdringen vooral kortdurend ziekteverzuim). Daarmee moest uiteindelijk de betrouwbaarheid van het openbaar vervoer worden verbeterd. In de laatste drie maanden hebben de genomen maatregelen ertoe geleid dat er eind 2023 dagelijks op planbasis net voldoende chauffeurs zijn om de dienstregeling te kunnen rijden. Als er echter op de dag zelf ziekmeldingen zijn is er nog niet voldoende reservepersoneel beschikbaar om dit op te vangen. De rituitval is ten opzichte van midden 2023 stevig afgenomen maar nog niet op het in de concessie afgesproken niveau.
- In 2023 zijn dus veel te veel ritten uitgevallen. Het aantal ritten dat is uitgevallen (incl. stakingsdagen van februari/maart) ligt op 6,4%. In Q4 hebben verschillende maatregelen de rituitval aanzienlijk doen dalen. Er zijn o.a. meer uitzendkrachten en touringcarchauffeurs ingehuurd. De instroom van chauffeurs is daardoor verbeterd. Hierdoor is de maandelijkse rituitval gedaald naar circa 1,2%. Nog steeds te hoog en nog niet op het afgesproken niveau.
- Ten opzichte van 2022 zijn er (18%) meer klachten binnen gekomen bij Qbuzz. Meer dan een kwart van de klachten gaat over het feit dat de bus niet is geweest (rituitval). Gelet op de hiervoor genoemde percentages is dat niet vreemd. Daarnaast zijn er veel klachten over het gedrag van de chauffeur. Over het algemeen wordt de klantvriendelijkheid als onvoldoende ervaren. Het lijkt er sterk op dat er een relatie ligt tussen het

hoge ziekteverzuimpercentage, de ervaren hoge werkdruk en de door de reiziger ervaren klant(on)vriendelijkheid. In Q4 is het aantal klachten licht gedaald. Wellicht dat hier een relatie ligt met de daling van de rituitval en een hogere betrouwbaarheid. Het aantal tweedelijns klachten dat bij het OV-bureau is binnengekomen heeft het begrote aantal van drie ruimschoots overschreden. Het aantal tweedelijnsklachten is twaalf en vrijwel alle tweedelijnsklachten hebben een relatie met de hoge rituitval en als gevolg daarvan de onbetrouwbaarheid van de dienstverlening.

- Het aantal te vroeg vertrokken bussen ligt met 2,5% onder de norm. De punctualiteit in het algemeen staat vanwege de toenemende congestie en grootschalige werkzaamheden echter wel onder druk en komt met 87,5% net boven de gestelde norm van 85%.
- In de zomervakantie heeft zich een incident voorgedaan met een rolstoelgebruiker. Deze is tot twee keer toe bij de halte geweigerd en heeft zelf vervangend vervoer moeten regelen. Het incident heeft tot veel ongenoegen en onbegrip geleid en Qbuzz heeft hiervoor ook een boete gekregen. Met Qbuzz zijn direct aanvullende maatregelen afgesproken om dergelijke incidenten zoveel mogelijk te beperken.
- In Q4 van 2022 heeft Qbuzz een verbeterprogramma opgezet voor de elektrische bussen van het merk Heuliez. Deze bussen hadden veel storingen, vooral op koudere dagen, en vielen veel uit. In Q1 2023 heeft Qbuzz vrijwel alle stappen doorlopen van het verbeterprogramma en dat heeft geleid tot een hogere inzetbaarheid van deze type bussen vanaf maart. In november en december zijn opnieuw veel Heuliez-bussen uitgevallen vanwege problemen met de actieradius van de batterij. Hier blijkt de kachel de versturende factor en zijn er maatregelen genomen om de problemen op te lossen.

Aandachtspunten

- Met Qbuzz is afgesproken dat na de financiële ondersteuning van het Rijk (eindigend eind 2023) alle concessievoorwaarden weer volledig van toepassing zullen zijn en ook als zodanig zullen worden gehandhaafd. De eerste stap daarnaartoe is dat de basis weer op orde moet zijn. Dit betekent concreet personeel op orde en materieel op orde. Voor beide onderwerpen geldt dat in 2023 veel effort is gestoken om de basis op orde te krijgen met wisselend resultaat (rituitval nog niet op orde). Vanaf 2024 geldt dat er weer wordt afgerekend naar wat rijdt, m.a.w. niet gereden ritten worden niet vergoed.
- De wijze waarop de elektrische bussen presteren blijft afhankelijk van seizoensinvloeden. Zodra het kouder wordt moeten de instellingen van de elektrische bussen en ook de inzet worden aangepast. Het inregelen daarvan verhoogt de kans op verstoringen van de dienstregeling.

Contractbeheer vraagafhankelijk vervoer

Het beheer van het vraagafhankelijk vervoer (hubtaxi) en buurtbussen wordt uitgevoerd door Publiek Vervoer. Publiek Vervoer voert deze taak namens het OV-bureau uit. De regievoering en de beleidsontwikkeling ligt bij het OV-bureau. Uitgangspunt van Publiek Vervoer is onder andere de doorontwikkeling van de verschillende vervoersproducten in samenhang vorm te geven.

Voortgang realisatie

- Hubtaxi-gebruik zien we steeds verder groeien. Vanaf maart 2023 loopt het aantal hubtaxiriten op richting de 3.000 per maand. Vergeleken met het jaar 2022 zijn er circa 37% meer hubtaxiriten verreden. En t.o.v. 2021 gaat het zelfs om 137% meer ritten. De Regiovervoerders hebben echter wel aangegeven dat ze binnen het taxivervoer ook met grote personeelstekorten te maken hebben. Daarnaast ontvangen we signalen van de regiovervoerders dat de ombouw van de Ring Zuid van Groningen nadelige effecten op de uitvoeringskwaliteit heeft. Op dit moment kunnen alle aangevraagde ritten nog (net) worden uitgevoerd. Publiek Vervoer gaat samen met vervoerders kijken welke maatregelen nodig zijn in 2024 (grote overlast Ring Zuid en personeelstekort) om de kwaliteit van doelgroepenvervoer en Hubtaxi op peil te houden.
- Vlak voor de zomer van 2023 werd duidelijk dat de integratie van de hubtaxi in de MaaS-app (Glimble) door Arriva is stopgezet. Er is met beide provincies en Publiek Vervoer gekeken of en hoe de hubtaxi op eigen wijze in Glimble of in andere apps kan worden geïmplementeerd. Daarbij wordt vooral ook gekeken naar Qbuzz die een samenwerking met 9292 is aangegaan.
- In Q1 en Q2 2023 is er met mystery guests een kwaliteitsmeting uitgevoerd op de hubtaxi. Uit eerdere onderzoeken is gebleken dat regiovervoerders meer focus moeten leggen op de betaalwijze in de taxi. Uit de resultaten van Q1 is gebleken dat het kunnen afrekenen met een pinpas nog niet op het gewenste niveau is maar er wel een verbetering zichtbaar is. De resultaten van de Q2 metingen lieten ook een verbetering zien. De algehele klanttevredenheid onder de mystery guests is een 8,2 in Q2. In eerdere onderzoeken was er sprake van technische mankementen aan de apparatuur danwel het 3G verbindingsbereik. Dat komt nog voor

maar het lijkt er nu meer op dat er vanwege efficiëntie-afwegingen voertuigen op hubtaxiritten worden ingezet die voor ander vervoer worden gebruikt. In die voertuigen is dan geen pin-apparatuur aanwezig.

- Begin 2023 hebben met gemeenten en belangenorganisaties in en rond Noordbroek/Zuidbroek in Groningen en in de Broekstreek in Drenthe gesprekken plaats gevonden om een tweetal nieuwe buurtbuslijnen op te zetten. Na enkele maanden voorbereiding en een stevige zoektocht naar voldoende vrijwilligers om de bussen te kunnen rijden, zijn beide buurtbussen in december 2023 onder grote plaatselijke belangstelling van start gegaan.

Datacare

Zowel voor de uitvoering van het concessie management als het contractbeheer van het vraagafhankelijk vervoer, is kwalitatief hoogwaardige data van essentieel belang. Een goed beheer van de OV-data is cruciaal voor het goed kunnen functioneren van het OV-bureau. De zorg voor deze OV-data, database en dashboard is vervat in onze 'datacare'. Hiermee wordt het volgende nagestreefd:

- Bewaken inkomende informatiestromen en –bronnen van vervoerders en landelijke databronnen.
- Zorgdragen voor en waarborgen van de validiteit, betrouwbaarheid en kwaliteit van de OV-data.
- Het beschikbaar stellen (binnen de juridische- en marktmogelijkheden) van data aan iedereen die hierin geïnteresseerd is (het open data concept).
- De afgelopen jaren is vooral ingezet op stabilisatie van de kwaliteit van de geleverde OV-data. In 2023 wordt de ingezette weg om de koppeling te maken met meerdere databronnen van buiten de organisatie (zoals CBS en NDW) verder vormgegeven. Hiermee wordt meer en betere informatie verkregen waarmee een verdere stap gezet kan worden in de realisatie van het Informatiegestuurd Werken (van reactieve monitoring naar voorspellend beleid).

Voortgang realisatie

- In Q1 2023 is het Informatiegestuurd Werken geïntroduceerd in de organisatie waarbij binnen vastgestelde processen de beschikbare data wordt omgezet in bruikbare informatie. Deze informatie wordt vervolgens gebruikt om te kunnen sturen op de verschillende indicatoren en beleidsdoelen.
- In Q2 zijn contacten met organisaties buiten OV-bureau gelegd (o.a. NDW) om na te gaan welke data van belang is om een beter inzicht te krijgen in de directe wereld om ons heen.
- Met de invoering van Informatiegestuurd Werken worden de gerapporteerde gegevens ook steeds beter en betrouwbaarder. Hier en daar betekent het ook dat eerder gerapporteerde gegevens worden aangepast/aangescherpt. Daarbij zal dan een heldere verklaring worden vermeld.

Reisinformatie

Het beheer van reisinformatie is van belang om de reizigers te kunnen voorzien van betrouwbare en actuele reisinformatie (waar kan men instappen en hoe laat?). Binnen het OV-bureau wordt proactief beheer uitgevoerd om de kwaliteit van de dynamische reisinformatie te waarborgen. Op deze manier wordt onzekerheid over de reistijden zo veel mogelijk gereduceerd bij de reizigers. Informatievoorziening gebeurt zowel bij de halte als (vlak) voor vertrek via reisplanners, apps, websites en DRIS-panelen. Het OV-bureau ziet er niet alleen op toe dat deze dynamische reizigersinformatie volledig, tijdig en juist als open data wordt aangeleverd bij de NDOV-loketten, maar ook dat deze informatie op een juiste wijze wordt getoond op de DRIS-panelen in de regio. Deze data wordt overigens door NDOV/DOVA (zie ook paragraaf 2.2.4 verbonden partijen) verzameld en beschikbaar gesteld voor overige partijen (zoals 9292, via apps en DRIS-panelen). Daarnaast stuurt het OV-bureau de contractant (SPIE) aan die zorg draagt voor het beheer en onderhoud van de DRIS-panelen zelf. De DRIS-overeenkomst met SPIE eindigt per 1 januari 2024.

Voor het jaar 2023 betekent dit:

- Samen met de opdrachtgevers (de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen) komen tot een Europese uitvraag DRIS en gunning vanaf 1 januari 2024. Het OV-bureau heeft hiertoe als organiserend uitvoerende partij van DRIS, uit naam van de opdrachtgevers, in 2022 al de eerste stappen gezet om te komen tot een Europese uitvraag. De planning is dat in 2023 de daadwerkelijke aanbesteding (incl. gunning) plaatsvindt zodat per 2024 de nieuwe DRIS-overeenkomst in kan gaan.
- Nadere uitwerking geven aan publieke mobiliteit. Het sturen op goede mobiliteitsmogelijkheden in Groningen en Drenthe door met inachtneming van de juiste voorwaarden het verder vrijgeven van OV-data in de vorm van reismogelijkheden en tarieven. En het verder vormgeven van een level playing field voor marktaanbieders op zodanige wijze dat het past bij de mobiliteitsopgaven van de provincies en hubs.

- Eind 2022 kunnen reizigers m.b.v. de belangrijkste reis-apps hun reis incl. voor- en natransport plannen, boeken en betalen. In 2023 wordt verder gewerkt aan het voorwaarden scheppen van mobiliteitsmogelijkheden waar OV-onderdeel vanuit maakt.
- Vanuit het in 2022 ondertekende Bestuursakkoord Toegankelijkheid moeten de provincies Groningen en Drenthe en OV-bureau als concessieverlener iedere drie jaar een overzicht maken van de toegankelijkheid van het OV. Zowel op basis van infrastructuur/haltes/stations als OV-voertuigen en reisinformatie. Bij dit overzicht moet ook aangegeven worden welke stappen ondernomen gaan worden om drempels bij toegankelijkheid weg te nemen. In 2023 zal de inhoud dan wel uitvoering van dit toegankelijkheidsplan uitgevoerd worden.

Voortgang realisatie

- Naar aanleiding van de marktconsultatie in Q4 2022 is onderzoek gedaan hoe de uitgangspunten voor de aanbesteding zodanig aan te passen en verder vorm te geven dat er een level-playing-field gaat ontstaan. De alternatieve route om uiteindelijk wel per 1 januari 2024 een nieuwe DRIS-overeenkomst te hebben (onderhandse gunning van een nieuwe beheerovereenkomst) is niet geslaagd omdat andere partijen bezwaar hebben ingebracht. Gezien de reacties op de marktconsultatie is besloten dat de provincies Groningen en Drenthe als opdrachtgevers van de nieuwe DRIS-overeenkomst, de verdere aanbesteding voorbereiden en uitvoeren. Het OV-bureau ondersteunt met kennis en ziet toe op beheer van de uitbreiding van de huidige DRIS-overeenkomst. Met de huidige contractant SPIE zijn vervolgens afspraken gemaakt om per 1 januari 2024 voor een relatief korte periode de aansturing van de DRIS-panelen voort te zetten.
- Eind 2022 is de Maas-pilot formeel geëindigd, een evaluatie van de pilot heeft in Q2 plaats gevonden. Een paar belangrijke toepassingen (toevoegen van de Wmo-reizigers en de realtime hubtaxiritten) zouden in Q1 2023 plaatsvinden of (naar verwachting) in Q2 worden afgerond. Dit is niet gerealiseerd en zal ook niet meer door Arriva worden volbracht. Er wordt naar alternatieven gekeken (zie ook Contractbeheer Publiek Vervoer).
- Provincies Groningen en Drenthe en het OV-bureau hebben een voorzet voor een uitvoeringsprogramma opgesteld in het kader van het Bestuursakkoord Toegankelijkheid. Het is echter nog wachten op een afwegingskader en bijbehorend budget vanuit het Rijk. Verwachting is dat in Q1 2024 het ministerie van I&W pas duidelijkheid hierover geeft waarna de laatste hand aan de Toegankelijkheidsrapportage OV-bureau kan worden gelegd voor indiening bij hetzelfde ministerie.

Vastgoedbeheer

De busremises in Groningen en Emmen zijn eigendom van het OV-bureau en hierdoor is het OV-bureau eveneens verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van deze locaties. Het beheer en onderhoud wordt uitgevoerd door de afdeling facilitair van de provincie Groningen. Deze externe partij bezit voldoende expertise om invulling te geven aan haar taak. Hier ligt een meerjarenonderhoudsplan (MJOP) aan ten grondslag. De regievoering ligt bij het OV-bureau. In de GD-concessie 2020 is vastgelegd dat de vervoerder gebruik moet maken van de beide busremises en hiervoor een marktconforme huurvergoeding betaald aan het OV-bureau.

Voortgang realisatie

- In de eerste maanden van dit jaar is, naast de veelvoorkomende kleine onderhoudswerkzaamheden voor klimaatinstallaties, CV's en zonwering, veel tijd besteed aan de wettelijk voorgeschreven inspectie naar legionella op de vestigingen Groningen en Emmen. Gelijk na de zomer is gestart met werkzaamheden voortkomend uit de legionella-inspectie om aan de wettelijke eisen te voldoen. Deze zijn grotendeels voor eind 2023 afgerond, een klein deel van de werkzaamheden wordt in Q1 2024 afgerond.
- De voorbereidingen voor de sloop van het aangekochte pand aan de Peizerweg 128 in Groningen (voormalig pand van Lederz) zijn vlak na de zomer afgerond. Vooral de vermeende aanwezigheid van de dwergvleermuis zorgde voor enige vertraging. De aannemer is op 1 november jl. van start gaan met de sloop van het gebouw.

Sociale veiligheid

Het OV-bureau is verantwoordelijk voor de beleidsontwikkeling op het gebied van sociale veiligheid. Dit gebeurt in nauwe samenspraak met de vervoerder vanwege de gezamenlijke belangen. Zo vergt de veiligheid van chauffeurs en reizigers op de vervoersrelatie Emmen – Ter Apel continu aandacht.

De vervoerder is verder verantwoordelijk voor de controle op de geldigheid van de vervoerbewijzen. De vervoerder heeft hiervoor een professionele en daartoe bevoegde partijen ingeschakeld.

Over het beheer van de sociale veiligheid wordt voor 2023 het volgende nagestreefd:

- Het behouden van het door reizigers gegeven rapportcijfer (Klantenbarometer) van 8,0 voor het gevoel van veiligheid in Groningen en Drenthe.

- Het percentage zwart- en grijsrijden is maximaal 1% (effectieve controle op en preventie van zwart- en grijsrijden).

Voortgang realisatie

- Het vervoer van reizigers op en rond de buslijn Emmen – Ter Apel blijft een bron van zorg. De pendelbus Emmen – Ter Apel (v.v.) is in 2022 aanbesteed en is vanaf 1 januari 2023 onder het nieuwe contract van start gegaan. De vele maatregelen op en rond de stations en de dagdekkende inzet van de pendelbus zorgen ervoor dat het aantal incidenten niet enorm oploopt. Desondanks blijven er incidenten op de pendelbus, op lijn 73, op het station in Emmen en op verschillende haltes op de route. Door de inzet van asielzoekers als reisbegeleiders op station Emmen (die de taal spreken), is het aantal incidenten flink gedaald, zodanig zelfs dat de chauffeurs van Qbuzz vlak na de zomer hebben aangegeven dat de situatie rondom Ter Apel vanuit de bus gezien goed onder controle lijkt te zijn. Vanaf half september is de toestroom groter geworden maar door verscherpte toezicht is het aantal incidenten in de bussen en op het station Emmen redelijk stabiel gebleven.
- Het percentage voor zwart- en grijsrijden in 2023 ligt op 0,28%. Dit percentage is de resultante van het aantal uitgeschreven boetes t.o.v. het aantal gecontroleerde reizigers. De meeste boetes zijn uitgedeeld op de lijnen 300 (Emmen – Groningen), lijn 15 (HS Groningen – Zernike), lijn 72 en 73 (met name deel Emmen – Ter Apel) en lijn 3/ 4 van Roden/Leek naar Beijum/Leeuwenborg.

Financiën

De realisatie voor baten en lasten voor het onderdeel concessie management ziet er als volgt uit:

Bedragen x € 1.000

	Realisatie 2022	Primaire begroting 2023	Actuele begroting 2023	Realisatie 2023	Vershil realisatie - actueel begroot 2023
Lasten					
Beheer algemeen en audits	191	175	231	305	-74
GD concessie totaal	123.561	118.356	133.014	128.924	4.090
GD concessie subsidie waterstofbussen	1.000	1.000	1.000	1.000	-
Evenementenvervoer	450	568	571	393	178
Subsidie laadinfrastructuur			1.800	1.800	-
Afrekening concessie voorgaand jaar	-983	-	-	-	
Aanvullende incidentele subsidie GD	7.714	-	-	-478	478
Bijdrage aanschaf waterstofbussen Emmen	4.250	-	-	-	-
Incidentele kosten ledersz terrein		400	760	669	91
Q-liner 315	523	559	559	646	-87
Lijn 922	7	29	-2	-2	-
Concessie management Publiek Vervoer lokale projecten	1.025	1.179	1.179	1.119	60
Publiek vervoer Hubtaxi	480	323	875	877	-2
Kosten waterstof	400	752	650	661	-11
Sociale veiligheid	735	649	806	831	-25
Bijdrag haltes gemeenten	17	35	-	-	-
Onderhoud stallingen	193	244	200	194	6
Afschrijving stallingen	136	136	136	136	0
Totaal lasten	139.699	124.406	141.779	137.072	4.707
Baten					
Concessie management GD reizigersinkomsten	26.373	25.954	30.890	31.773	882
Concessie management GD Studenten OV	27.901	29.695	29.758	29.758	-
Evenementenvervoer	450	568	571	358	-213
Opbrengst verwaarding HBE's	9.485	-	5.633	5.633	0
GD overige opbrengsten	79	-	55	65	10
BVOV /TVOV	8.836	-	7.730	2.572	-5.158
Concessie management Publiek Vervoer	107	120	150	159	9
Kaartverkoop buurtbussen	53	34	70	76	6
Huuropbrengsten remise	590	605	605	640	35
Totaal baten	73.873	56.977	75.462	71.034	-4.428
Saldo	-65.826	-67.429	-66.317	-66.039	278

Het saldo voor concessie management is € 278.000 positiever dan begroot.

Lasten

De lasten zijn per saldo € 4,7 mln lager uitgevallen dan geraamd.

Op het budget Concessie management GD zijn de kosten voor de GD-concessie 2023 verantwoord conform de afspraken TVOV. Het gaat hier om de werkelijk gerealiseerde kosten voor de GD-concessie 2023 en niet de weerslag van contractafspraken (prijs x aantal DRU) zoals in een reguliere situatie. Door de eerder gemelde onzekerheid over de hoogte van de TVOV-bijdrage is de raming hiervoor voor zowel de lasten als de baten naar beneden bijgesteld waardoor zowel de lasten als de baten met € 5,2 miljoen zijn verlaagd. De kosten voor de GD - concessie 2023 zijn per saldo € 925.000 hoger dan geraamd. Dit kan worden verklaard door de hogere reizigersinkomsten (per saldo neutraal door de eveneens hogere inkomsten), extra kosten voor nachtvervoer en de correctie op de LBI-index in december. De hogere kosten voor de Qliner 315 kunnen eveneens worden verklaard door de hogere LBI-index.

Op de afrekening van de aanvullende incidentele subsidie in 2022 aan Qbuzz ontstaat een voordeel. Echter per saldo is deze neutraal omdat ook de bijdrage van de partners (zie financiering) vervolgens hierop naar beneden is bijgesteld.

De kosten voor evenementenvervoer vallen lager uit dan geraamd. Het aantal evenementen is nog niet op het niveau van voor Corona. Het effect is per saldo neutraal door de eveneens lagere inkomsten.

De incidentele kosten voor het lederz-terrein, voorafgaand aan de bouw, zijn voor een deel gerealiseerd in 2023. Hierop lijkt een voordeel te ontstaan maar in feite is sprake van een kostenverschuiving naar 2024.

Baten

De baten voor Concessiemanagement zijn per saldo € 4,4 mln lager uitgevallen dan begroot. Dit verschil wordt merendeels verklaard door de bijgestelde TVOV-raming (zie ook de toelichting bij de lasten).

De reizigersinkomsten zijn over 2023 hoger uitgekomen dan begroot en per saldo neutraal door de eveneens hogere kosten GD-concessie. De baten voor evenementen zijn lager zoals ook al aangegeven bij de kosten.



2.1.6 Bedrijfsvoering

Deze paragraaf geeft naast de verantwoording vanuit de werkzaamheden uitgevoerd in het team Bedrijfsvoering ook invulling aan de paragraaf bedrijfsvoering, zoals bedoeld in de notitie 'paragraaf bedrijfsvoering' van de commissie BBV. Om dit te doen hanteren we voor deze paragraaf de klassieke PIOFACH indeling (personeel, informatievoorziening, organisatie, financiën, automatisering (ICT), communicatie en huisvesting) met een enkele verwijzing naar een andere paragraaf.

Het team Bedrijfsvoering heeft als algemeen doel om op slagvaardige, kwalitatief hoogwaardige, klantvriendelijke en flexibele wijze de primaire taakstelling van het OV-bureau mogelijk te maken. Dit doet het team Bedrijfsvoering door de uitvoering van de benodigde werkzaamheden op het gebied van financiële zaken, juridische zaken, salaris- en personeelsadministratie, ICT-voorzieningen.

Juridische zaken

Het juridische onderdeel binnen het OV-bureau heeft als taak het juridisch ondersteunen van het MT en dagelijks en algemeen bestuur van het OV-bureau en het adviseren in gecompliceerde, gevoelige concessie vraagstukken, maar uiteraard ook ten aanzien van zaken in de uitvoering van de reguliere werkzaamheden. Zo nodig regisseert het team bij de inschakeling meer specialistische juridische expertise als voor een strategisch vraagstuk dit is gewenst. Binnen dit onderdeel valt ook het vervullen van de taken rondom de Algemene verordening gegevensbescherming (AVG) en informatiebeveiliging.

ICT

Het onderdeel ICT verzorgt de beschikbaarheid en continuïteit van de ICT hard- en software voor het OV-bureau. Hierbij wordt gestreefd onze medewerkers zeer adequaat toe te rusten met de ICT-faciliteiten om hun werkzaamheden zo soepel en efficiënt mogelijk te laten verlopen.

Voor de technische ondersteuning van onze software is een gespecialiseerde partij (lokaal gevestigd) ingeschakeld die het OV-bureau hierbij ondersteunt.

Financiën en Control

Het onderdeel financiën en control verzorgt binnen het OV-bureau de begrotingscyclus met het opstellen van de begroting, jaarrekening, tussenrapportages en bestuursrapportages. Daarnaast richt het onderdeel zich op advisering van (toekomstgerichte) financiële vraagstukken. Hierbij staat de budgethouder centraal waarbij de monitoring van de budgetten via een digitaal portal inzichtelijk is. De financiële administratie faciliteert de teams in de afhandeling van het crediteurenbeheer, bankadministratie.

Doelstellingen team bedrijfsvoering

Voor 2023 zijn de volgende doelstellingen geformuleerd voor de bovengenoemde onderdelen binnen het team bedrijfsvoering. Deze zijn hieronder benoemd. Deze doelstellingen zijn aanvullend op de reguliere werkzaamheden die het team uitvoert en zijn hoofdzakelijk gerelateerd aan het herstel van de coronacrisis.

De doelstellingen voor 2023 zijn:

- Afwikkeling van specifieke uitkering (SPUK) van de verantwoording van de beschikbaarheidsvergoeding 2021 en juridische controle op een rechtmatige nalevering 2022
- Monitoring van de ontwikkeling in opbrengsten en kosten van de concessie
- Aanvullende financiële advisering aan het dagelijks bestuur in bestuursrapportages
- Inbrengen van wijzigingsvoorstellen ten aanzien van de begroting 2023 en 2024
- Vervanging van diverse ICT-hardware

Voortgang realisatie

Juridische zaken

- Sinds de vaststelling van de Businesscase Zero Emissie door het algemeen bestuur (25 november 2022), is veel van de juridische capaciteit gestoken in de uitwerking van een juridische overeenkomst. Deze overeenkomst is medio 2023 getekend door het OV-bureau (in mandaat) en Qbuzz en heeft betrekking op de aanschaf van 148 elektrische bussen en een laadinfrastructuur.
- Door de juridische medewerkers zijn diverse inkoopprocessen begeleid; waaronder de aanbesteding van de werkzaamheden voor het gereedmaken van de busstalling aan de Peizerweg, Groningen.

- Voor een goed verloop van de aanbesteding DRIS (Dynamisch reizigersinformatie systeem) is waar mogelijk en gevraagd juridisch en inhoudelijk advies gegeven richting de aanbestedende overheden.
- Ten aanzien van de uitvoering van de dienstregeling (m.b.t. rituitval) is een ingebrekestelling aan Qbuzz verzonden met aanvullend een signalering dat Qbuzz dient te voldoen aan de afgesproken CO2 norm.
- Er is een bezwaarprocedure gestart met betrekking tot de afgegeven TVOV-beschikking door het ministerie I&W. Als OV-bureau zijn wij het niet eens met de hoogte van de TVOV-vergoeding. Eind januari 2024 is de beslissing ontvangen waarin het bezwaar ongegrond is verklaard. In de bestuursvergadering van januari 2024 is besloten vanuit de colleges een brief te sturen met de oproep het besluit te herzien. Sowieso is een gerechtelijke procedure gestart.
- Consequenties van wijzigingen van de Woo (Wet open overheid) en de Archiefwet voor het OV-bureau zijn in kaart gebracht. In het laatste kwartaal zijn de door te voeren wijzigingen op basis van de nieuwe Wgr (Wet gemeenschappelijke regelingen) geïnventariseerd. Het voorstel tot wijziging van onze GR is momenteel in de bestuurlijke procedure.

ICT

- In het laatste kwartaal van 2023 is het OV-bureau versterkt met de komst van een medewerker ICT. Voortvarend zijn diverse ICT onderhoudswerkzaamheden en inrichtingsvraagstukken opgepakt.
- Tevens is een analyse uitgevoerd naar de staat van de beveiliging van onze IT. Op basis hiervan is een plan geschreven met een nieuw basis vertrekpunt.
- Ook is het transitieproject gestart om onze MS 365 cloudservice van Microsoft onder te brengen bij de Provincie Drenthe. Dit zal gebeuren in een zg. tenant die beheerd zal worden door het OV-bureau.
- Verder is met betrekking tot de ICT is er diverse apparatuur voor medewerkers vervangen.

Facilitair/Huisvesting

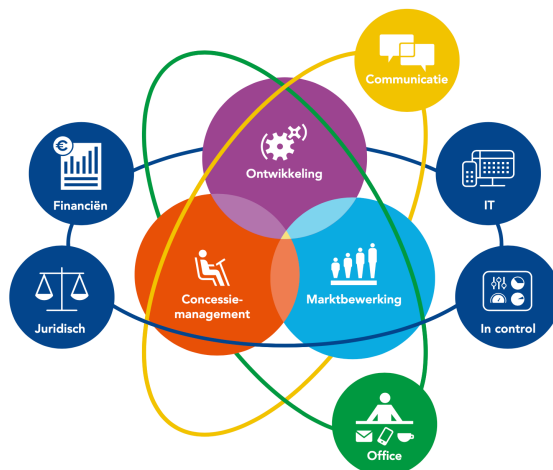
Het OV-bureau is al 18 jaar gevestigd aan de Overcingellaan 15 te Assen op basis van huur en heeft van de eigenaar van het pand (GKB) de vraag gekregen of niet een deel van het pand gekocht zou kunnen worden. Hier worden gesprekken over gevoerd waarbij uitgangspunt is om de helft van het pand uiteindelijk aan te kopen. De huidige huurovereenkomst is verlengd tot 28 februari 2025 en het voornemen is om binnen die termijn de koop te kunnen afronden, dan wel alternatieve huisvesting te hebben gevonden.

Financiën

- In juli 2023 is de begroting 2024 vastgesteld door het algemeen bestuur en aansluitend met een begeleidende brief toegezonden aan onze toezichthouder het Ministerie van Binnenlandse zaken en Koninkrijksrelaties. In deze brief hebben wij de minister opgeroepen met zijn collega-minister van Infrastructuur en Waterstaat de betaalbaarheid van het OV te bespreken. De reactie van de minister was dat het toezicht repressief blijft. In lijn met de afspraken met de Toezichthouder zijn er voor de begroting 2024 begrotingswijzigingen vastgesteld (algemeen bestuur december 2023) waarmee er voor 2024 een sluitende begroting is ontstaan.
- Na de zomer heeft de accountant zijn interim controle uitgevoerd als opmaat voor de jaarrekening-controle. Dit jaar heeft de accountant voor het eerst gebruikgemaakt van de rechtmatigheidscontroles uitgevoerd door het OV-bureau (conform nieuwe BBV-regelgeving).
- Het OV-bureau heeft verder de nodige stappen gezet op het gebied van rechtmatigheid. In de paragraaf bedrijfsvoering is de gevraagde verantwoording (conform de BBV-regelgeving) met betrekking tot de rechtmatigheid opgenomen.

Organisatie

De organisatie van het OV-bureau bestaat uit vijf teams, te weten; Marktbewerking, Communicatie, Ontwikkeling, Concessiemanagement, Bedrijfsvoering. De organisatiestructuur is vormgegeven in de onderstaande figuur. De teams Ontwikkeling, Concessiemanagement en Marktbewerking vorm de kernteams waarin binnen het beleid wordt vormgegeven. De ondersteunende teams Communicatie en Bedrijfsvoering bewegen zich om deze 'kernteams' en ondersteunen hen in de uitvoering.



Organisatiestructuur OV-bureau Groningen Drenthe

De organisatie heeft een formatie van 27,34 fte. In 2023 bedroeg de werkelijke feitelijke personele bezetting per 31 december ook 27,34 fte. Onderstaand wordt de verdeling van de personele bezetting weergegeven per 31 december 2023 per team:

Indeling	Bezetting in fte's op 31 dec 2023
Directeur	1
Team Marktbewerking	2,9
Team Communicatie	2,31
Team Ontwikkeling	7,51
Team Concessiemanagement	7,09
Team Bedrijfsvoering	4,97
Officemanagement (incl. CP)	1,56
Totaal	27,34

Financiën

De realisatie voor baten en lasten voor het onderdeel bedrijfsvoering ziet er als volgt uit:

Bedragen x € 1.000

	Realisatie 2022	Primaire begroting 2023	Actuele begroting 2023	Realisatie 2023	Vershil realisatie - actueel begroot 2023
Lasten					
Lonen en salarissen	1.592	1.681	1.770	1.873	-103
ICT	72	153	40	35	5
Bijdrage NDOV/DOVA	281	278	260	255	5
Bijdrage publiek vervoer	130	131	133	133	-0
Advieskosten	24	35	28	24	4
Totaal lasten	2.098	2.278	2.231	2.321	-90
Baten					
Lonen en salarissen	774	779	779	830	51
Overig	6	-	-	1	1
Totaal baten	780	779	779	832	53
Saldo	-1.319	-1.499	-1.452	-1.489	-37

Op het onderdeel bedrijfsvoering wordt per saldo ten opzichte van de begroting een nadeel van € 37.000 gerealiseerd. Dit kan als volgt worden verklaard.

Lasten

De kosten voor lonen en salarissen zijn hoger dan de begroot door aanvullende externe inhuur i.v.m. langdurig ziekteverlof.

Baten

De baten voor lonen en salarissen zijn hoger dan begroot. Dit kan worden verklaard door de aanvullende incidentele opbrengsten door detachering van een medewerker.

De gerealiseerde opbrengst bestaat merendeels uit de bijdrage van de provincies Groningen, Drenthe en de gemeente Groningen (totaal € 758.000) en Groningen Bereikbaar voor personele inzet vanuit onze organisatie.

Bedragen x €	Actuele begroting 2023	Realisatie 2023
Provincie Groningen	345.600	345.600
Provincie Drenthe	247.550	247.550
Gemeente Groningen	164.950	164.950
Totalen	758.100	758.100

2.1.7 Financiering

De financiering binnen het OV-bureau heeft tot doel om een financieel gezonde organisatie te zijn. Dit blijkt uit repressief toezicht door de toezichthouder en het ontvangen van goedkeurende controleverklaringen van de accountant, eveneens op het gebied van rechtmatigheid.

Doelstellingen inzake financiering- en dekkingsmiddelen:

- Weerstandsvermogen op peil: € 4,75 miljoen.
- Kostendekkendheid bepaalde activiteiten, zoals evenementen- en nachtvervoer en projecten voor derden.
- Voldoen aan eisen verantwoording subsidieverstrekkingen en BBV.
- Voldoen aan informatieplicht aan derden (CBS).
- Reizigersopbrengsten monitoren en zo nodig bijsturen.
- Ontwikkelingen StudentenOV-kaart monitoren, en hierop tijdig anticiperen.
- Opstellen en doorontwikkelen van prognoses t.b.v. bestuursrapportages.
- Opstellen van ramingen voor financiële verantwoordingen.

Voortgang realisatie

- Het weerstandsvermogen is tot dusver op peil gebleven. De norm is gesteld op € 4,75 miljoen (Notitie Risicomanagement en weerstandsvermogen 2018-2022, vastgesteld in AB 09042019). Per 31 december bedraagt de weerstandscapaciteit (algemene reserve) € 8 mln (na bestemming van het resultaat).
- Voor projecten voor derden is er een bijdrage geleverd aan Publiek Vervoer.
- Door middel van het ontvangen van een goedkeurende controleverklaring over het boekjaar 2023 van de accountant wordt aangetoond dat is voldaan aan de eisen van het BBV en de subsidieverstrekkingen.
- Aan het CBS zijn de gevraagde gegevens in 2023 verstrekt. Zo is voldaan aan de informatieplicht aan derden.
- Om de ontwikkelingen rond de OV-Studentenkaart te kunnen monitoren en hierop tijdig te kunnen anticiperen, praten we landelijk mee over de uitwerking van de nieuwe verdeelsystematiek voor de Studenten OV-kaart en de resultaten van het herijkingsonderzoek (zgn. BOS-onderzoek).
- Per vergadering van het dagelijks bestuur is het prognosemodel bijgewerkt en extern gecontroleerd en is een bestuursrapportage opgesteld. Ook zijn ramingen gemaakt t.b.v. de jaarrekening.

Financiering

De realisatie voor baten en lasten voor het onderdeel financiering ziet er als volgt uit:

Bedragen x € 1.000

	Realisatie 2022	Primaire begroting 2023	Actuele begroting 2023	Realisatie 2023	Vershil realisatie - actueel begroot 2023
Lasten					
Rentelasten	-	-	-	34	-34
Totaal lasten	-		-	34	-34
Baten					
Bijdragen Partners	63.696	65.245	65.245	65.245	0
Specifieke subsidies	1.000	1.000	1.000	1.000	-
Subsidies aanvullende lijnen			250	250	-
Aanvullende bijdrage partners	7.714	650	-	-498	-498
Rentebaten	105	-	800	888	88
Totaal baten	72.515	66.895	67.295	66.885	-410
Saldo	72.515	66.895	67.295	66.885	-444

Lasten

De rentelasten waren niet begroot. Dit betreft de te betalen rente over de waarborgsom conform concessieafspraken.

Baten

Op totaalniveau zijn de baten 410.000 lager dan begroot. De lagere aanvullende bijdrage partners betreft de definitieve afrekening van de incidentele subsidie 2022. Deze is per saldo neutraal (zie onderdeel concessie management).

De partnerbijdrage wordt onderstaand gespecificeerd weergegeven:

Bedragen x €	Actuele begroting 2023	Realisatie 2023
Provincie Groningen	42.171.983	42.171.983
Provincie Drenthe	23.073.343	23.073.343
Totalen	65.245.326	65.245.326

2.2 Paragrafen

Artikel 26 van het BBV schrijft voor dat de voorgeschreven paragrafen, genoemd in artikel 9 van het BBV, worden opgenomen in het jaarverslag. Indien een paragraaf niet aan de orde is hoeft deze niet vermeld te worden. Voor het OV-bureau zijn de volgende paragrafen van belang: weerstandsvermogen en risicobeheersing, financiering, onderhoud kapitaalgoederen, verbonden partijen, openbaarheidsparagraaf Woo en bedrijfsvoering.

2.2.1 Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Op 9 april 2019 heeft het algemeen bestuur de notitie Risicomanagement en weerstandsvermogen 2018-2022 vastgesteld. Het risicomanagement van het OV-bureau omvat de volgende elementen, die in hun samenhang worden toegepast (de risicomanagement-systematiek 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 kostenindex van 2% (met de vervoerder wordt bij de afrekening gerekend met de daadwerkelijke kostenindex, de LBI).
- Werken met een weerstandscapaciteit om eventuele tegenvallers op te kunnen vangen.
- Periodiek (begroting, jaarrekening, 1e en 2e tussenrapportage) actualiseren en beoordelen van alle relevante risico's met financiële consequenties.
- 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.

De beschikbare weerstandscapaciteit (algemene reserve + reserve COVID 19) bedroeg voor resultaatbestemming € 9,5 mln en wordt, conform voorstel resultaatbestemming in paragraaf 3.9, per 31 december 2023 vastgesteld op € 8 miljoen.

De berekening van de weerstandscapaciteit is als volgt:

Bedragen x € 1.000

Omschrijving	Voor besluitvorming resultaatbestemming	Na besluitvorming resultaatbestemming
Algemene reserve	9.306	9.306
Bestemmingsreserve COVID 19	218	218
Bestemmen resultaat		
Storting in de algemene reserve		
onttrekking op de algemene reserve		-1.305
onttrekking COVID reserve		-218
storting (deel resultaat) in de algemene reserve	-	-
Weerstandscapaciteit	9.524	8.001
Ondergrens weerstandscapaciteit	4.750	4.750
Bedragen boven ondergrens weerstandscapaciteit	4.774	3.251

De ratio voor de weerstandscapaciteit wordt conform de Notitie Risicomanagement en weerstandsvermogen 2018-2022 berekend door de beschikbare weerstandscapaciteit te delen door de benodigde weerstandscapaciteit. Ultimo 2023 is de ratio 3. Volgens de gestelde norm in de notitie is de ratio uitstekend. Totaaloverzicht risico's en benodigde weerstandscapaciteit

Risico	Kans op voordoen	Mogelijk gevolg	Vereiste bedrag in het weerstandsvermogen
Tarievenbeleid	25%	675.000	168.750
Gevolgen grote infrastructurele werken	90%	1.500.000	1.350.000
Nalatig haltebeheer	5%	40.000	0, begrotingsflexibiliteit
Projecten	25%	262.000	65.500
Leveringsproblemen waterstof	15%	500.000	75.000
Tussentijdse beëindiging concessie	5%	4.500.000	225.000
Indexering	15%	375.000	0, begrotingsflexibiliteit
Gevolgen SOV contract	25%	1.875.000	468.750
Nieuwe verdeling SOV	25%	3.000.000	750.000
Nieuwe betaalsystemen	25%	940.000	235.000
Open einde regeling hubtaxi	25%	200.000	50.000
Verhouding tussen bonussen en boetes	15%	75.000	0, begrotingsflexibiliteit
Realisatie van landelijke en regionale reizigersopbrengsten	25%	200.000	50.000
Versterkingen vervoerders	25%	200.000	50.000
Boven reguliere inzet OV-stewards	15%	75.000	0, begrotingsflexibiliteit
Niet kostendekkend evenementenvervoer	5%	50.000	0, begrotingsflexibiliteit
Juridische risico's m.b.t. contracten	25%	2.250.000	562.500
Werkdruk en afhankelijkheid	15%	75.000	0, begrotingsflexibiliteit
Bijdragen provincies	15%	4.800.000	720.000
		Totaal	4.770.500
		afgerond	4.750.000

In de notitie Risicomanagement en weerstandsvermogen 2018-2022 zijn deze risico's nader beschreven en gekwantificeerd. Van deze geïnventariseerde risico's is beoordeeld hoe groot de kans van optreden is en wat de gevolgen in financiële zin zijn. 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 vanuit gegaan dat de weerstandscapaciteit 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 weerstandscapaciteit berekend op een bedrag van € 4,75 miljoen, waarbij de begroting van 2018 als peildatum is gebruikt.

COVID-19

Deze bestemmingsreserve (aanvullend weerstandsvermogen) was bedoeld om nadelige effecten van de coronacrisis over 2022 en 2023 (deels) op te kunnen vangen. Deze reserve is na vaststelling van de jaarrekening 2023 volledig besteed.

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 2022 (jaarrekening), 2023 (begroting en jaarrekening) en 2024 (begroting).

Kengetallen	Realisatie 2022	Primaire begroting 2023	Actuele begroting 2023	Realisatie 2023	Primaire begroting 2024
Netto schuldquote	-13%	-11%	-11%	-9%	0%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-13%	-11%	-11%	-9%	0%
Solvabiliteitsratio	44%	73%	65%	54%	45%
Structurele exploitatieruimte	-2%	-3%	-9%	-10%	-5%

Onder ideale omstandigheden zou de netto schuldquote van het OV-bureau 0% zijn. Het OV-bureau heeft echter meer kortlopende vorderingen dan kortlopende schulden per 31-12-2023. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de uitstaande gelden schatkistbankieren, zie ook de paragraaf financiering. Over het jaar 2023 is een solvabiliteit van 54% gerealiseerd.

De structurele exploitatieruimte is -10%. Dit betekent dat de structurele baten lager zijn ten opzichte van de structurele lasten.

2.2.2 Financiering

In deze paragraaf worden de beleidsvoornemens ten aanzien van risicobeheer van de financieringsportefeuille vermeld.

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 (schatkistbankieren). In 2023 is er een drempel voor het verplicht aanhouden van tijdelijk overtollige middelen van € 2,78 miljoen (zie ook paragraaf 3.5 toelichting op de balans). Hiervan is € 0,8 miljoen benut. Dit leverde een renteopbrengst op van € 8.000.

Daarnaast zijn er conform de wetgeving omtrent het schatkistbankieren ultimo 2023 gelden uitgezet bij het Rijk, zijnde € 21,2 miljoen (2022: € 38,7). Deze gelden zijn per direct besteedbaar. Over 2023 leverde dit een renteopbrengst op van € 875.000.

Conform de GD-concessie is er zolang de looptijd van de concessie is een waarborgsom ontvangen van Qbuzz, welke na beëindiging van de GD-concessie terugbetaald dient te worden aan Qbuzz. Deze waarborgsom is verantwoord onder de langlopende schulden. In 2023 is over deze waarborgsom een rente vergoed van € 31.000.

Financieringsplanning en limieten

In 2012 is de vermogensbeheerovereenkomst met de provincie Groningen aangepast naar aanleiding van de vaststelling van de notitie Risicomanagement en weerstandsvermogen, waarmee kortlopend krediet kan worden opgenomen, indien de 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 rente-risiconorm 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 € 0,3 miljoen. Ultimo 2023 is er geen sprake van geleend geld. Interne rentetoerekening

vindt niet plaats bij het OV-bureau. Hierdoor kan geconcludeerd worden dat er voor 2023 wordt voldaan aan de regelgeving omtrent de kasgeldlimiet.

Het doel van de renterisiconorm is het beheersen van de renterisico's op de vaste schuld (schuld met een rentetypische looptijd vanaf één jaar). Deze norm bedraagt 20% van het begrotingstotaal, een bedrag van meer dan € 30,5 miljoen. Aangezien bij het OV-bureau de vaste schuld bestaat uit een garantiesom van € 1 miljoen, waarop tot aan het einde van de GD-concessie niet wordt afgelost, is de toepassing van de renterisiconorm daarom pas aan het einde relevant. Er wordt voldaan aan de regelgeving omtrent de renterisiconorm.

Uitgezette gelden

De ervaring met het schatkistbankieren over de afgelopen drie jaar is, dat de door het Rijk vergoede rente extreem laag was tot het 3e kwartaal 2022 en vervolgens is gestegen. Ook valt door het verplichte karakter ervan het rendement op uitgezette gelden vrijwel niet te beïnvloeden. Alleen de vrije ruimte van circa € 2,78 miljoen hoeft niet verplicht te worden uitgezet bij het Rijk in het kader van schatkistbankieren. Door een arrangement met de huisbank is geregeld dat de vrije ruimte wordt benut door de tijdelijk overtollige middelen vanaf 2015 ter grootte van € 0,85 miljoen aan te houden op een spaarrekening.

2.2.3 Onderhoud kapitaalgoederen

De paragraaf onderhoud kapitaalgoederen gaat over het onderhoud van kapitaalgoederen door het OV-bureau, conform artikel 26 van het BBV. In deze paragraaf is vastgelegd wat de maatregelen zijn voor een kapitaalgoed, waarmee deze gedurende de levensduur op een bepaald kwaliteitsniveau gehouden.

Het OV-bureau beschikt vanaf het boekjaar 2015 over een stalling in Groningen (aan de Peizerweg) en in 2019 is aan de Tweede Bokslootweg in Emmen een stalling vervaardigd, die in november 2019 geopend is. In 2023 heeft het OV-bureau het resterende deel van het voormalig lederz complex gekocht van de gemeente Groningen, voor de uitbreiding van de stalling aan de Peizerweg. De verwachting is dat de uitbreiding eind oktober 2024 wordt opgeleverd.

In deze stallingen worden de bussen gestald van de vervoerder van de GD-concessie. De vervoerder betaalt hiervoor per jaar een huurbedrag aan het OV-bureau. Deze afspraak is vastgelegd in de GD-concessie en geldt voor de gehele looptijd van de concessie. Het OV-bureau is verantwoordelijk voor het groot onderhoud van het pand.

De stallingen staan geactiveerd op de balans onder de materiële vaste activa. De uitgaven voor dagelijks onderhoud worden in de begroting opgenomen en voor de uitgaven voor groot onderhoud worden via de begroting onderhoudsvoorzieningen opgebouwd.

Voor het groot onderhoud van de stalling in Groningen is een voorziening aanwezig. Basis van deze voorziening is het herijkte MeerJarenOnderhoudsPlan dat in 2021 is opgesteld door een externe deskundige partij. In 2023 werd er een bedrag gestort in de voorziening van € 80.000. In 2023 heeft er geen onttrekking plaats gevonden uit de voorziening. Het saldo van de voorziening voor groot onderhoud stalling Peizerweg te Groningen bedraagt ultimo 2023 € 573.000. In 2024 wordt er groot onderhoud uitgevoerd aan de staling aan de Peizerweg. Ook wordt naar verwachting het MeerJarenOnderhoudsPlan herzien.

Voor het groot onderhoud van de busstalling in Emmen is in 2021 een MeerJarenOnderhoudsPlan opgeleverd. In 2023 is hierin € 12.500 gestort. In 2020 was op voorhand al € 51.000 in de voorziening gestort. Dit bedrag was hoger dan de door het MJOP vastgestelde gemiddelde bijdrage. De jaarlijkse bijdrage is hierop aangepast. Het saldo van de voorziening bedraagt ultimo 2023 € 89.000. In 2023 heeft er geen onttrekking plaats gevonden uit de voorziening.

Het beleid van het hanteren van deze busstallingen is om de aan- en afrijdtijden van de vervoerder naar de stations Groningen en Emmen te minimaliseren en op deze manier kosten te reduceren. Ook zijn op deze wijze deze strategische locaties voor de toekomst verzekerd als busstalling, onafhankelijk van vervoerder of andere marktpartijen.



2.2.4 Verbonden partijen

Het BBV schrijft in artikel 15 voor dat wanneer er sprake is van verbonden partijen binnen een GR, deze moeten worden opgenomen in de paragraaf verbonden partijen.

Het doel van de paragraaf verbonden partijen is op een centrale plaats inzicht verschaffen in, en informatie verstrekken over, alle partijen waarmee het OV-bureau bestuurlijke of financiële banden onderhoudt. Inzicht hierin is relevant omdat betrokken partijen direct of indirect belast (kunnen) zijn met de uitvoering van beleid dat door het OV-bureau aan de betreffende partij is overgedragen en daarmee middelen van het OV-bureau gemoeid kunnen zijn en financiële risico's worden gelopen.

In 2019 is het OV-bureau toegetreden tot de GR Publiek Vervoer. Deze partij voert voor het OV-bureau een aantal taken uit. Zie paragraaf 2.1.4 Concessiemanagement.

Ook is het OV-bureau in 2019 lid geworden van de coöperatieve vereniging samenwerkingsverband DOVA, de landelijke samenwerking van Decentrale OV Autoriteiten op landelijk verbindende dossiers. Met DOVA wordt samengewerkt om de doelen van het OV-bureau te kunnen bereiken. Zie ook paragraaf 2.1.3 Ontwikkeling.

Samenwerken kan belangrijke voordelen opleveren met betrekking tot kosten, doelmatigheid en kwaliteit van de te leveren diensten. Voor het aangaan van een verbonden partij moet aan de volgende criteria worden voldaan:

- Er is sprake van een publiek belang.
- Het publieke belang kan niet goed behartigd worden door middel van subsidies, regelgeving, toezicht of het inkopen van diensten of producten.
- Een verbonden partij is de beste organisatievorm om taken uit te voeren.
- De (financiële) risico's die gepaard gaan met het aangaan van een verbonden partij staan in een redelijke verhouding tot het te dienen publieke belang.

De doelstelling omtrent verbonden partijen binnen het OV-bureau is om zo weinig mogelijk taken weg te zetten bij verbonden partijen. Het interne beleid is hier dan ook op gericht. In het geval van DOVA is dit onontkoombaar, aangezien DOVA alle data omtrent het OV op landelijk niveau beschikbaar stelt voor de reizigers. Deze data is dan ook noodzakelijk om een eenduidige, juiste, volledige en tijdige informatievoorziening te kunnen voeren. In het geval van Publiek Vervoer is de samenwerking vanuit praktisch oogpunt, om de reiziger zo optimaal mogelijk te kunnen bedienen.

Definitie verbonden partij

De GR heeft verschillende mogelijkheden om het publiek belang te behartigen. Eén daarvan is het op afstand zetten van publieke taken en deze onder te brengen bij een verbonden partij.

Een verbonden partij is een privaatrechtelijke of publiekrechtelijke organisatie waarmee het OV-bureau een bestuurlijk en een financieel belang heeft. Een financieel belang bestaat uit een door het OV-bureau ter beschikking gesteld bedrag, dat niet verhaald kan worden indien de verbonden partij failliet gaat, of het bedrag waarvoor het OV-bureau aansprakelijk is indien de verbonden partij haar verplichtingen niet na komt. Een bestuurlijk belang is zeggenschap, hetzij door vertegenwoordiging in het bestuur, hetzij door stemrecht.

Elke deelnemer aan een verbonden partij is in principe voor zijn aandeel verantwoordelijk voor mogelijke tekorten binnen de verbonden partij.

Op basis van artikel 15.2 van het BBV ziet de lijst van verbonden partijen er als volgt uit:

Naam verbonden partij	Samenwerkingsverband DOVA		
Rechtsvorm	Coöperatieve vereniging		
Doel	Gezamenlijk werken aan thema's in het openbaar vervoer die door hun samenhang een landelijke aanpak behoeven om te komen tot verbeteringen in het openbaar vervoer		
Bijdrage 2023	€ 345.000 (2022: € 281.000)		
Koppeling met begroting	Verantwoord onder 2.1.6 Bedrijfsvoering		
Deelnemers belang	6,7% per 31-12-2023 (2022: 6,7%)		
Bestuurlijk belang	Lid van de algemene ledenvergadering		
Financieel belang	Jaarlijkse exploitatiebijdrage		
Ontwikkelingen	Het continu verbeteren van de kwaliteit van OV-informatie, om er voor te zorgen dat elke reiziger up-to-date reisinformatie kan ontvangen. Enkele items zijn: digitale reisinformatie en ritregistratie, betalen in het OV, doorstroming, sociale veiligheid, toegankelijkheid en toekomstvisie OV		
Veranderingen in het belang	Geen		
Risico's	Het betreft een coöperatieve vereniging u.a. wat betekent uitsluiting van aansprakelijkheid voor de deelnemers. De coöperatieve vereniging kan niet ten laste van leden verplichtingen aangaan, dan na goedkeuring van de algemene ledenvergadering.		
Financiële kengetallen	Realisatie 2022	Begroot 2023	Realisatie 2023
Eigen vermogen op 1-1	€ 871.413	€ 810.000	nog niet bekend
Eigen vermogen op 31-12	€ 509.450	€ 712.000	nog niet bekend
Vreemd vermogen op 1-1	€ 4.284.808	-	nog niet bekend
Vreemd vermogen op 31-12	€ 2.388.243	-	nog niet bekend
Resultaat (voor bestemming)	€ -/361.963	€ 27.000	nog niet bekend

Naam verbonden partij	Publiek Vervoer		
Rechtsvorm	Gemeenschappelijke regeling		
Doel	Het creëren van een optimaal vervoersnetwerk (WMO- en leerlingenvervoer) in de provincies Groningen en Drenthe, dat betaalbaar en toekomstbestendig is, waarin duurzaam gebruik wordt gemaakt van alle vervoersmiddelen. Publiek Vervoer voert onder andere het contractbeheer met de vervoerders uit.		
Bijdrage 2023	€ 133.000 (2022: € 130.000)		
Koppeling met begroting	Verantwoord onder 2.1.6 Bedrijfsvoering		
Deelnemers belang	3,0% per 31-12-2023 (2022: 3%)		
Bestuurlijk belang	Lid van het bestuur		
Financieel belang	15%, die bestaat uit een jaarlijkse exploitatiebijdrage		
Ontwikkelingen	Het door ontwikkelen van het Publiek Vervoer om onder andere een optimaal vervoersnetwerk in de provincies Groningen en Drenthe te creëren, dat betaalbaar en toekomstbestendig is, waarin duurzaam gebruik wordt gemaakt van alle vervoersmiddelen.		
Veranderingen in het belang	Geen		
Risico's	Eventuele tekorten in een boekjaar komen ten laste van de deelnemers.		
Financiële kengetallen	Realisatie 2022	Begroot 2023	Realisatie 2023
Eigen vermogen op 1-1	€ 165.000	€ 23.000	€ 430.000
Eigen vermogen op 31-12	€ 430.000	€ 352.000	€ 353.000
Vreemd vermogen op 1-1	€ 191.000	€ 344.000	€ 228.000
Vreemd vermogen op 31-12	€ 228.000	€ 45.000	€ 84.000
Resultaat (voor bestemming)	€ 265.000	€ 2.000	€ 3.000

2.2.5 Openbaarheidsparagraaf Wet open overheid (Woo)

Het BBV schrijft voor dat er in de begroting en de jaarrekening een openbaarheidsparagraaf Woo dient te worden opgenomen.

Inleiding

Op 1 mei 2022 is de Wet openbaarheid van bestuur (hierna: Wob) vervangen door de Wet open overheid (hierna: Woo). De Woo regelt het recht van burgers op informatie van de overheid. De Woo legt meer nadruk op een open overheid dan de Wob mogelijk maakt en (digitale) toegang tot publieke informatie wordt expliciet tot een recht van burgers gemaakt. Deze publieke informatie wordt zowel passief als actief openbaar gemaakt. Ongewijzigd ten opzichte van de Wob staat het iedereen vrij om openbaarmaking van specifieke informatie te verzoeken zonder hierbij een belang te stellen. Volgens de Woo zou passieve openbaarheid de uitzonderingssituatie moeten zijn. Bestuursorganen hebben ten eerste de inspanningsverplichting om uit eigen beweging de bij hen berustende informatie neergelegd in documenten voor iedereen openbaar maken en ten tweede geldt er een verantwoordingsverplichting, waaronder in de jaarlijkse begroting volgens artikel 3.5 Woo. De Woo is per 1 mei 2022 gedeeltelijk in werking getreden en alle wettelijke bepalingen worden stapsgewijs tot en met 2024 doorgevoerd.

Passieve openbaarmaking

Om het proces van een Woo-verzoek zo optimaal mogelijk te begeleiden, is intern een Woo-contactpersoon aangewezen. De wijze waarop binnen het OV-bureau een Woo-verzoek wordt ontvangen, behandeld en beoordeeld wordt, wijzigt niet ten opzichte van een Wob-verzoek. Wel wordt de gewijzigde termijn waarbinnen gecommuniceerd moet worden met de indiener van het verzoek in acht genomen. Tot op heden, januari 2024, heeft er geen Woo-verzoek het OV-bureau bereikt.

Actieve openbaarmaking

De communicatie en bijbehorende sturing van PLOOI wordt nauwlettend in de gaten gehouden en conform de instructies wordt gehandeld. In lijn met 'Handreiking voor het openbaar maken van de Woo informatiecategorieën Organisatie en werkwijze en Bereikbaarheidsgegevens' zal de implementatie van de verschillende informatiecategorieën binnen het OV-bureau gefaseerd in werking treden. In 2023 heeft de Stuurgroep PLOOI de eerste werkdefinities vastgesteld van vier van de informatiecategorieën die onder de Wet open overheid (Woo) verplicht zijn. Aan de hand van deze werkdefinities zijn in 2023 de eerste informatiecategorieën via de Roo gepubliceerd. In 2024 zullen, geleid door de werkdefinities, de andere informatiecategorieën volgen en via een van onze eigen communicatiekanalen worden gepubliceerd.

2.2.6 Bedrijfsvoering

Voor het onderwerp bedrijfsvoering wordt verwezen naar de uitvoeringsinformatie voor bedrijfsvoering (zie paragraaf 2.1.7).

Rechtmatigheidsverantwoording

Nieuw vanaf het boekjaar 2023 is dat, door een wetswijziging in het BBV, het dagelijks bestuur van het OV-bureau zelf een oordeel over de rechtmatigheid moet vormen. Voorheen lag de oordeelsvorming over de rechtmatigheid bij de accountant, vanaf het boekjaar 2023 geeft de accountant enkel een oordeel over de getrouwheid van de jaarrekening. Wel is de rechtmatigheidsverantwoording een onderdeel van de jaarrekening en controleert de accountant dus of de rechtmatigheidsverklaring getrouw en dus juist is. De verantwoordelijkheid voor de rechtmatigheid blijft bij het dagelijks bestuur.

Door het algemeen bestuur is besloten dat de verantwoordingsgrens voor de rechtmatigheid 3% van de gerealiseerde totale lasten inclusief de toevoegingen aan de reserves. Op basis van de staat van baten en lasten is dit voor 2023 een bedrag van € 4.442.000. Daarnaast dienen alle belangrijke bevindingen (fouten en onduidelijkheden) groter dan € 500.000, die volgen uit de controle van de rechtmatigheid, vermeld in deze paragraaf.

Voor de rechtmatigheid wordt gekeken naar de volgende criteria:

- Begrotingscriteria
- Verantwoordingscriteria
- Misbruik & oneigenlijk gebruik (M&O)

De rechtmatigheidsverantwoording is opgenomen onder 3.10 in de jaarrekening. De strekking van de rechtmatigheidsverantwoording over 2023 is dat er rechtmatig is gehandeld over het boekjaar 2023. Er zijn geen onrechtmatigheden geconstateerd over 2023.

Wel dient te worden vermeld dat er geen beleid omtrent M&O bij het OV-bureau aanwezig is. Men is voornemens om een overkoepelend beleidsstuk M&O op te stellen.

2.3 Overhead

In het herziene BBV worden de baten en lasten van de overhead niet meer onder de uitvoeringsinformatie bedrijfsvoering gepresenteerd, maar onder een afzonderlijk taakveld. Deze regelgeving is voor gemeenschappelijke regelingen geldend vanaf boekjaar 2018.

Definitie overhead

Er is een algemene definitie van overhead voorgeschreven vanuit het BBV. Uitgangspunt hierin is dat de lasten en baten direct worden toegerekend aan de betreffende taken. Onder overhead wordt verstaan het geheel van functies gericht op de sturing en ondersteuning van de medewerkers in het primaire proces. Aangezien er binnen het OV-bureau maar één programma is, namelijk Openbaar Vervoer, wordt dat gezien als het primaire proces.

Voor het OV-bureau zijn toegerekend aan de overhead de volgende onderdelen:

- Directie en ondersteuning
- Management en ondersteuning
- Communicatie
- Huisvesting
- Financiën
- Human Resource
- Juridische zaken
- Facilitair
- ICT

Financiën

De realisatie voor baten en lasten voor het onderdeel overhead ziet er als volgt uit:

Bedragen x € 1.000

	Realisatie 2022	Primaire begroting 2023	Actuele begroting 2023	Realisatie 2023	Vershil realisatie - actueel begroot 2023
Lasten					
Lonen en salarissen	1.244	1.163	1.175	1.172	3
Huisvestingskosten	191	154	200	201	-1
Kantoorkosten + I&A	232	234	234	220	14
Advieskosten	40	101	40	47	-7
Totaal lasten	1.707	1.652	1.649	1.640	9
Baten					
Lonen en salarissen	89	93	80	41	-39
Huisvestingskosten	35	36	36	35	-1
Kantoorkosten	11	15	15	9	-6
Overig	3	-	-	-	-
Totaal baten	138	144	131	85	-46
Saldo	-1.569	-1.508	-1.518	-1.555	-37

Op de overhead is een negatief saldo behaald ten opzichte van de begroting van € 37.000.

Lasten

Gelet op de geringe afwijkingen is geen aanvullende analyse gemaakt.

Baten

De lagere opbrengst voor lonen en salarissen kan worden verklaard door de verminderde dienstverlening aan Publiek Vervoer.

2.4 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 dat bestaat uit twee gedeputeerden en een wethouder van genoemde overheden.

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.

Het dagelijks bestuur van het OV-bureau bestond tot 5 juli 2023 uit de volgende drie bestuurders verkeer en vervoer:

- Gedeputeerde provincie Groningen, Fleur Gräper-van Koolwijk (voorzitter) (tot 1 mei 2023)
- Gedeputeerde provincie Groningen, Melissa Van Hoor Van Dullemen (1 mei tot 5 juli 2023)
- Gedeputeerde provincie Drenthe, Nelleke Vedelaar
- Wethouder gemeente Groningen, Philip Broeksma
- Directeur OV-bureau, (secretaris), Rosalinde Hoorweg

Het dagelijks bestuur van het OV-bureau bestaat vanaf 5 juli 2023 uit de volgende drie bestuurders verkeer en vervoer:

- Gedeputeerde provincie Groningen, Johan Hamster (voorzitter)
- Gedeputeerde provincie Drenthe, Henk Jumelet
- Wethouder gemeente Groningen, Philip Broeksma
- Directeur OV-bureau, (secretaris), Rosalinde Hoorweg



Van links naar rechts: Philip Broeksma, Rosalinde Hoorweg, Henk Jumelet en Johan Hamster.

Het algemeen bestuur bestond tot 5 juli 2023 uit de volgende bestuurders:

- Fleur Gräper-van Koolwijk (voorzitter), provincie Groningen (tot 1 mei 2023)
- Melissa Van Hoorn (1 mei tot 5 juli 2023)
- IJzebrand Rijzebol, provincie Groningen
- Nelleke Vedelaar, provincie Drenthe
- Hans Kuipers, provincie Drenthe
- Henk Jumelet, provincie Drenthe
- Philip Broeksma, gemeente Groningen
- Rik van Niejenhuis, gemeente Groningen
- Inge Jongman, gemeente Groningen

Het algemeen bestuur bestaat vanaf 5 juli 2023 uit de volgende bestuurders:

- Johan Hamster, provincie Groningen (vz)
- Tjeerd van Dekken, provincie Groningen
- Bram Schmaal, provincie Groningen
- Henk Jumelet, provincie Drenthe (plv. vz)
- Willemien Meeuwissen, provincie Drenthe
- Yvonne Turenhout, provincie Drenthe
- Philip Broeksma, gemeente Groningen
- Rik van Niejenhuis, gemeente Groningen
- Inge Jongman, gemeente Groningen

De belangrijkste taken van het algemeen bestuur zijn:

- Vaststellen van de begroting.
- Vaststellen van de jaarstukken.

3. JAARREKENING 2023

In dit hoofdstuk wordt gestart met de waarderingsgrondslagen (3.1) voor de balans en de baten en lasten. Daarna wordt het overzicht van baten en lasten (3.2) aanvullend met een toelichting (3.3) hierop gepresenteerd. Vervolgens de balans (3.4) en toelichting op de balans (3.5) gevolgd door het overzicht van incidentele baten en lasten (3.6) en het overzicht van baten en lasten per taakveld (3.7). Daarna komen de verantwoording van de Wet Normering Topinkomens en het voorstel tot resultaatbestemming vermeld. Als laatste is de rechtmatigheidsverantwoording van het dagelijks bestuur opgenomen.

3.1 Waarderingsgrondslagen

De jaarrekening over het boekjaar 2023 is opgesteld conform het Besluit Begroting en Verantwoording Provincies en Gemeenten (BBV) en de vastgestelde Financiële Verordening Gemeenschappelijke Regeling Openbaar Lichaam OV-bureau Groningen Drenthe.

De jaarrekening is opgesteld op basis van continuïteit. Het bestuur en de directeur hebben geen indicatie dat de continuïteit in het geding is. Er is geen besluit tot opheffing van de GR genomen, dan wel in voorbereiding. Het OV-bureau is niet VPB-plichtig, hierdoor presenteren we ook niet aan de actiefzijde van de balans buiten de balanstelling een bedrag waarvan het recht bestaat op verliescompensatie krachtens de Wet op de vennootschapsbelasting 1969. Ook is er geen sprake van verstrekte garant- en borgstellingen, die buiten de passivazijde buiten de balanstelling zouden moeten worden opgenomen.

Bij de opstelling van de balans en de exploitatie zijn de volgende waarderingsgrondslagen gehanteerd.

Activa

Materiële vaste activa

De materiële vaste activa zijn gewaardeerd op basis van de verkrijgings- of vervaardigingsprijs verminderd met afschrijvingen. De materiële vaste activa worden lineair afgeschreven op basis van de verwachte economische levensduur. Afschrijving vindt plaats volgens een percentage van de verkrijgingprijs, gebaseerd op de verwachte gemiddelde levensduur van de activa. De afschrijving vindt plaats met ingang van het verslagjaar volgend op het jaar waarin het actief is aangeschaft. Van de materiële vaste activa worden gebouwen afgeschreven in 40 jaar. Deze looptijd is conform de gemiddelde afschrijvingstermijn die door de drie deelnemende overheden wordt gehanteerd. Het kantoormeubilair wordt in 7 jaar afgeschreven en automatiseringsapparatuur in 5 jaar. Op gronden wordt niet afgeschreven. De gehanteerde afschrijvingstermijn voor overige materiele vaste activa kan variëren. Deze is afhankelijk van de verwachte gemiddelde levensduur van het activum. Alle reeds gedane investeringen behoren tot de investeringen met een economisch nut.

Vorderingen en overige uitzettingen

Uitzettingen met een rentetypische looptijd van korter dan 1 jaar worden tegen nominale waarde gewaardeerd. Eventuele voorzieningen wegens oninbaarheid worden op de vorderingen in mindering gebracht.

Overlopende activa

Overlopende activa worden gewaardeerd tegen nominale waarde.

Liquide middelen

De saldi van kas en bank en aanwezig kasgeld zijn opgenomen tegen nominale waarde. Met ingang van december 2013 is het OV-bureau in het kader van de Wet financiering decentrale overheden verplicht deel te nemen aan het schatkistbankieren. Het schatkistbankieren houdt in dat het OV-bureau al haar overtollige liquide middelen aanhoudt bij het ministerie van Financiën en niet langer financiële geldmiddelen en vermogen bij private partijen buiten de schatkist mag aanhouden. De uitgezette gelden in het kader van schatkistbankieren zijn direct opvraagbaar.

Passiva

Reserves

De reserves zijn onderverdeeld in de algemene reserve en de bestemmingsreserves en het resultaat van de rekening. Onttrekkingen en stortingen in de reserves vinden plaats op basis van besluitvorming van het algemeen bestuur.

Voorzieningen

Onder de voorzieningen zijn opgenomen de op het moment van opstellen van de jaarrekening voorzienbare verplichtingen, verliezen en/of risico's, voor zover de omvang hiervan redelijkerwijs is in te schatten. De voorzieningen zijn gewaardeerd op nominale waarde. De egalisatievoorziening onderhoud is gestoeld op een meerjarig-onderhoudsplan van het uit te voeren groot onderhoud aan de stallingen in Groningen en Emmen.

Vlottende passiva

De vlottende passiva, waaronder begrepen de kortlopende schulden, eventuele negatieve banksaldi en overlopende passiva, zijn opgenomen tegen nominale waarde.

Onder de kortlopende schulden is, behalve de schulden aan crediteuren en schulden in verband met belastingen en premies, ook de schuld opgenomen in verband met de kredietfaciliteit die aan het OV-bureau geboden wordt door de provincie Groningen.

Overig

Grondslagen voor resultaatbepaling

Onder baten worden verstaan de baten die rechtstreeks aan het jaar zijn toe te rekenen en die in het jaar als gerealiseerd kunnen worden beschouwd, dan wel verwacht worden op basis van (reizigers) gegevens van derden. De lasten worden bepaald met inachtneming van de hiervoor al vermelde grondslagen voor waardering en toegerekend aan het verslagjaar waarop zij betrekking hebben. Baten worden verantwoord in het jaar waarin de goederen zijn geleverd c.q. de diensten zijn verricht. Verliezen worden in aanmerking genomen in het jaar waarin deze voorzienbaar zijn.

Ramingen

Het gepresenteerde exploitatieresultaat is deels gebaseerd op ramingen. Inherent aan het maken van ramingen is dat de werkelijke uitkomst kan afwijken.

Ramingen concessies

De ramingen met betrekking tot de concessies waren tot 2020 gebaseerd op het prognosemodel van het OV-bureau. In dit model zijn de variabelen opgenomen die invloed hebben op het resultaat, zoals productiegegevens, prijsontwikkelingen en indices. Waar mogelijk zijn de realisatiecijfers verwerkt in het prognosemodel; waar deze ontbreken is gebruik gemaakt van extrapolaties op basis van de realisatie in de voorafgaande periode.

Vanaf 2020 wordt van de hierboven beschreven reguliere werkwijze afgeweken:

Conform de gemaakte landelijke afspraken betaalt het OV-bureau de bevoorschotte subsidie aan Qbuzz conform dienstregeling 2020 (pre corona). Deze bijdrage is vervolgens geïndexeerd in 2023. Er vindt dus geen aanpassing plaats op basis van daadwerkelijk gereden ritten. Achteraf vindt alleen een prijscorrectie plaats (LBI).

Definitieve verantwoording over de besteding van de specifieke uitkering over 2022 aan het rijk zal uiterlijk plaatsvinden voor 16 juli 2024 en over 2023 uiterlijk voor 1 juli 2025.

Hiervoor is inzicht benodigd in de werkelijk lasten en baten van de concessiehouder over het jaar 2022/2023.

Eventuele positieve of negatieve gevolgen van de afrekening (op basis van de aanvullend verkregen informatie) worden in de jaarrekeningen 2023/2024/2025 verwerkt.

Ramingen overige baten en lasten

De ramingen met betrekking tot de overige baten en lasten zijn gebaseerd op extrapolaties op basis van de realisatie in de voorafgaande periode, daar waar nodig aangepast naar aanleiding van veranderende omstandigheden.

Overhead

De overhead met betrekking tot personele lasten is bepaald door van elke medewerker (die vast in dienst is) te beoordelen op basis van de werkzaamheden deze medewerker uitvoert, onder welk taakveld deze hoort. Hierbij

kan een medewerker maximaal onder twee verschillende taakvelden zijn of haar werkzaamheden uitvoeren. Op basis van de gegevens uit de salarisadministratie is bepaald welk deel van de salariskosten onder overhead valt. De overige personele lasten, die niet via de salarisadministratie worden verantwoord, worden door middel van een verdeelsleutel (het aantal fte overhead ten opzichte van de totale fte over 2022) berekend.

Rechtmatigheidsverantwoording

De normen voor de rechtmatigheidsverantwoording zijn opgenomen in het normenkader, welke een onderdeel is van het controleprotocol. De kaders voor de rechtmatigheid zijn vastgelegd in de financiële verordening. Een toelichting op de rechtmatigheidsverantwoording is opgenomen in de paragraaf bedrijfsvoering.

3.2 Overzicht van baten en lasten

Hieronder volgt een overzicht van de primaire begroting 2023, de begrotingswijzigingen over 2023, de totale gewijzigde begroting over 2023 en de realisatie van de baten en lasten over 2023.

Het overzicht van de primaire begroting en de begrotingswijzigingen op de verschillende programmaonderdelen.

Bedragen x € 1.000

Collectief personenvervoer	Primaire begroting 2023			Begrotingswijzigingen totaal		
	Baten	Lasten	Saldo	Baten	Lasten	Saldo
Ontwikkeling	190	1.141	-951		-343	343
Marktbewerking		195	-195		-43	43
Communicatie		530	-530			
Concessiemangement	56.977	124.406	-67.429	18.485	17.373	1.111
Bedrijfsvoering	779	2.278	-1.499		-47	47
Financiering bijdrage partners	65.245		65.245			
Financiering specifieke subsidies	1.000		1.000			
Aanvullende financiering partners/rijk	650		650	-650		-650
Aanvullende financiering lijnen				250		250
Rente				800		800
Subtotaal programma	124.841	128.550	-3.709	18.885	16.940	1.944
Overhead	144	1.652	-1.508	-13	-3	-10
Onvoorzien						
Resultaat voor mutaties reserves	124.985	130.202	-5.217	18.872	16.937	1.935
Onttrekking aan Bestemmings-reserves	1.289		1.289	1.425		1.425
Onttrekking aan Algemene Reserve	500		500	2.376		2.376
Onttrekking aan Reserve COVID 19	3.428		3.428	-1.514		-1.514
Toevoeging aan Reserves					5.633	-5.633
Verwacht resultaat	130.202	130.202	-	21.159	22.570	-1.411

Het overzicht van de vergelijking van de actuele begroting met de realisatie 2023.

Bedragen x € 1.000

Collectief personenvervoer	Actuele begroting 2023 inclusief wijzigingen			Realisatie 2023		
	Baten	Lasten	Saldo	Baten	Lasten	Saldo
Ontwikkeling	190	798	-608	190	733	-543
Marktbewerking		152	-152		164	-164
Communicatie		530	-530		465	-465
Concessiemangement	75.462	141.779	-66.317	71.034	137.072	-66.039
Bedrijfsvoering	779	2.231	-1.452	832	2.321	-1.489
Financiering bijdrage partners	65.245		65.245	65.245		65.245
Financiering specifieke subsidies	1.000		1.000	1.000		1.000
Aanvullende financiering partners/rijk				-498		-498
Aanvullende financiering lijnen	250		250	250		250
Rente	800		800	888	34	853
Subtotaal programma	143.726	145.490	-1.764	138.940	140.790	-1.849
Overhead	131	1.649	-1.518	85	1.640	-1.555
Onvoorzien						
Resultaat voor mutaties reserves	143.857	147.139	-3.282	139.025	142.430	-3.405
Onttrekking aan Bestemmings-reserves	2.714		2.714	2.725		2.725
Onttrekking aan Algemene Reserve	2.876		2.876	2.876		2.876
Onttrekking aan Reserve COVID 19	1.914		1.914	1.914		1.914
Toevoeging aan Reserves		5.633	-5.633		5.633	-5.633
(Verwacht) resultaat	151.361	152.772	-1.411	146.540	148.063	-1.523

3.3 Toelichting op het overzicht van baten en lasten

Het overzicht van baten en lasten laat over 2023 een negatief saldo voor mutatie reserves weerstandsvermogen) zien van €1.523 mln Hieronder volgt een overzichtelijke analyse. Voor een verder inhoudelijke toelichting van dit resultaat verwijzen wij naar de financiële onderdelen van de paragrafen 2.1.2 tot en met 2.1.8 en de overhead in paragraaf 2.3.

Bedragen x € 1.000

De belangrijkste afwijkingen ten opzichte van de actuele begroting 2023		Effect op resultaat	
		V = voordelig	N = nadelig
	Ontwikkeling (excl kwaliteitsimpuls)		
Lasten	Lasten voor ontwikkeling zijn lager doordat de kosten voor reisinformatie- en haltebeleid lager zijn dan begroot.	V	65
	<i>Totaal lasten</i>	V	65
	Totaal Ontwikkeling	V	65
	Marktbewerking		
Lasten	Reguliere uitgaven zijn iets hoger dan begroot. Deels veroorzaakt door een afrekening over eerdere jaren.	N	12
	<i>Totaal lasten</i>	N	12
	Totaal marktbewerking	N	12
	Communicatie		
Lasten	Er zijn meer activiteiten in eigen beheer gedaan. Minder expertise ingehuurd.	V	65
	<i>Totaal lasten</i>	V	65
	Totaal communicatie	V	65
	Concessiemanagement		
Lasten	Lagere kosten GD concessie 2023 totaal. Dit kan worden verklaard door een combinatie van de afgeraamde hoogte voor de te betalen TVOV ad € 5,2 mln en de hogere reizigersinkomsten ad € 900K.	V	4.090
	Afrekening incidentele subsidie concessie 2022. Eveneens lagere bijdrage partners. Per saldo neutraal.	V	478
	Lagere kosten evenementenvervoer (per saldo vrijwel neutraal)	V	178
	Lagere incidentele kosten iederz terrein in 2023	V	91
	Hogere kosten Qliner 315	N	87
	Hogere kosten beheer algemeen	N	74
	Lagere kostenbeheer publiek vervoer lokale projecten door lager volume	V	60
	Saldo overige verschillen < € 50K	N	29
	<i>Totaal lasten</i>	V	4.707
Baten	Lagere raming te ontvangen TVOV i.v.m. onzekerheid	N	5.158
	Hogere reizigersinkomsten	V	882
	Lagere opbrengsten evenementen vervoer inclusief afrekening 2022	N	213
	Saldo overige verschillen < € 50K	V	61
	<i>Totaal baten</i>	N	4.428
	Totaal concessiemanagement	V	279

	Bedrijfsvoering		
	Hogere salarislasteren door externe inhuur i.v.m. ziektevervang	N	103
Lasten	Saldo verschillen < 50K	V	13
	<i>Totaal lasten</i>	N	90
Baten	Hogere compensatie lonen en salarissen door extra inkomsten i.v.m. detachering + overige inkomsten	V	53
	<i>Totaal baten</i>	V	53
	Totaal bedrijfsvoering	N	37
	Overhead		
Lasten	Saldo verschillen < 50K	V	9
	<i>Totaal lasten</i>	V	9
Baten	Saldo overige verschillen <50K	N	46
	<i>Totaal baten</i>	N	46
	Totaal overhead	N	37
	Financiering		
Lasten	Rentelasten niet begroot	N	34
	<i>Totaal lasten</i>	N	34
	Door lager vastgestelde aanvullende financiering (zie beheer) idem lagere bijdrage partners	N	498
Baten	Rentebaten hoger dan geraamd	V	88
	<i>Totaal baten</i>	N	410
	Totaal financiering	N	444
	Onttrekking/toevoeging reserves		
Lasten	Totaal verschil geraamde lasten t.o.v. realisatie	V	4.709
Baten	Totaal verschil geraamde baten t.o.v. realisatie	N	4.832
	<i>Totaal verschil actuele begroting/realisatie</i>	N	123
	Onttrekking/toevoeging reserves		
Baten	Onttrekking reserves	V	11
	Totaal onttrekking/toevoeging aan reserves	V	11
	Verschil geraamde resultaat actuele begroting	N	112
Resultaat	Actuele begroting (na mutaties reserves)	N	1.411
Verschil	Geraamde resultaat engeraliseerde resultaat	N	112
	<i>Totaal gerealiseerde resultaat na mutatie reserves</i>	N	1.523

Een nadere uitleg over de verschillende afwijkingen staat opgenomen onder 2.1 productenrealisatie waarbij per team de financiële realisatie en afwijkingen t.o.v. de begroting staan toegelicht.

3.4 Balans

Bedragen x € 1.000

Uitgebreide balans 2023					
Activa	2023	2022	Passiva	2023	2022
Vaste activa			Vaste passiva		
<i>Materiele vaste activa</i>			<i>Eigen vermogen</i>		
Investerings met een economisch nut	9.245	7.029	Algemene Reserve	9.306	12.182
			Bestemmingsreserves	13.035	13.822
			Resultaat	-1.523	-1.782
			<i>Voorzieningen</i>		
			Voorzieningen ter egalisering van kosten	693	619
			<i>Vaste schulden met een rentetypische looptijd langer dan één jaar</i>		
			Ontvangen waarborgsom	1.000	1.000
Totaal vaste activa	9.245	7.029	Totaal vaste passiva	22.511	25.841
Vlottende activa			Vlottende passiva		
<i>Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar</i>			<i>Netto-vlottende schulden met een rentetypische looptijd korter dan één jaar</i>		
Vorderingen op openbare lichamen provincie + gemeenten	2.269	5.882	Overige schulden	505	11.776
Vorderingen op openbare lichamen rijk	63	87			
Overige vorderingen	774	704	<i>Overlopende passiva</i>		
	21.198	38.671	De van Europese en Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen voor uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel die dienen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren		
Uitzettingen in 's Rijks schatkist met een rentetypische looptijd korter dan één jaar			- Europese overheidslichamen	1.696	1.418
			- Overige Nederlandse overheidslichamen	4.425	5.604
<i>Liquide middelen</i>					
Kassaldi	1	1			
Banksaldi	800	800			
<i>Overlopende activa</i>					
De van Europese en Nederlandse overheidslichamen nog te ontvangen voorschotbedragen			Verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot	9.647	10.608

die ontstaan door voorfinanciering op uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel			betaling komen, met uitzondering van jaarlijks terugkerende arbeidskosten gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume		
- Europese overheidslichamen	1.046	1.066			
- Rijks overheidslichamen	514	475			
- Overige Nederlandse overheidslichamen	295				
Overige nog te ontvangen bedragen	2.579	532			
Vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen	-	-			
Totaal vlottende activa	29.539	48.218	Totaal vlottende passiva	16.273	29.405
Totaal activa	38.784	55.247	Totaal passiva	38.784	55.247

3.5 Toelichting op de balans

In deze paragraaf zijn de specificaties opgenomen van de balansposten ultimo 2023 en het vergelijkende boekjaar 2022. Indien nodig worden grote verschillen verklaard.

Activa

Vaste activa

Materiële vaste activa

Het OV-bureau bezit enkel investeringen met een economisch nut. Dit wil zeggen dat de investeringen bijdragen aan de mogelijkheid middelen te verwerven en dat zij daarbij verhandelbaar zijn. In 2023 is aankoop van het lederzterrein gedaan voor de uitbreiding stalling Peizerweg.

Het hierna opgenomen overzicht geeft het verloop van de boekwaarde van de investeringen met economisch nut weer:

Bedragen x € 1.000

	Boekwaarde 01-01-2023	Investeringen	Des- investering	Afschrijving	Boekwaarde 31-12-2023
Gronden en terreinen	2.318	2.401	-	-	4.719
Gebouwen	4.524	-	-	131	4.392
Inrichting en inventaris	87	-	-	38	49
Automatisering	34	-	-	12	22
Overige MVA	66	-	-	4	62
Totaal	7.029	2.401	-	185	9.245

Voor een gedetailleerd overzicht van de activa wordt verwezen naar de staat van activa in bijlage A.

Voor de methode van afschrijven wordt verwezen naar de waarderingsgrondslagen in hoofdstuk 3.1.



Presentatie op festival Let's Gro 3,4 en 5 november te Groningen.

Flottende activa

Uitzettingen met een rentetypische looptijd korter dan één jaar

De in de balans opgenomen uitzettingen met een looptijd van één jaar of minder kunnen als volgt worden gespecificeerd:

Bedragen x € 1.000

	2023	2022
Vorderingen op openbare lichamen Rijk	63	87
Vordering op openbaar lichaam provincie + gemeente	2.269	5.882
Overige vorderingen	774	704
Schatkistbankieren	21.198	38.671
Totaal	24.304	45.344

De vorderingen op openbare lichamen bestaan ultimo 2023 voornamelijk uit;

- Vordering ministerie van infrastructuur en waterstaat: detachering MIRT € 63.000
- Vordering gemeente Groningen: incidentele subsidie 2022 € 1.515.000
- Vordering provincie Groningen: doorschuif BTW 2023 € 480.000
- Vordering provincie Drenthe: doorschuif BTW 2023 € 262.000

De overige vorderingen bestaat uit de vorderingen op Qbuzz ad € 774.000 (huur stallingen over 2023).

Het saldo voor het schatkistbankieren betreft het saldo aan liquide middelen die door het OV-bureau zijn uitgezet bij het ministerie van Financiën conform artikel 2 van de Wet financiering decentrale overheden. Deze gelden houdt het Rijk beschikbaar voor de uitvoering van de publieke taak en zijn door het OV-bureau direct opvraagbaar.

De verantwoording over het schatkistbankieren conform art.52c van het BBV is als volgt:

Een bedrag van € 1 miljoen hoort niet tot de vrije beschikbare middelen, aangezien hier een ontvangen waarborgsom tegenover staat. Zie hiervoor ook onder de vaste passiva.

Liquide middelen

Het saldo van de liquide middelen bestaat uit de volgende componenten. Enkel bankrekeningen met een positief saldo worden hier verantwoord. Ultimo 2023 bezit het OV-bureau geen negatieve banksaldi.

Bedragen x € 1.000

	2023	2022
Kas	1	1
Bank	800	800
Totaal	801	801

Het saldo van de bank bestaat uit het saldo van de ondernemerstopdeposito (€ 800.000). Het bedrag op de ondernemerstopdeposito valt binnen de gestelde door het Rijk gestelde minimale norm van het schatkistbankieren van € 1.000.000.

Berekening benutting drempelbedrag schatkistbankieren (bedragen x € 1000)					
		Verslagjaar		2023	
(1)	Drempelbedrag	3.054			
		Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
(2)	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	801	801	801	801
(3a) = (1) > (2)	Ruimte onder het drempelbedrag	2.253	2.253	2.253	2.254
(3b) = (2) > (1)	Overschrijding van het drempelbedrag	-	-	-	-
(1) Berekening drempelbedrag					
		Verslagjaar			
(4a)	Begrotingstotaal verslagjaar	152.722			
(4b)	Het deel van het begrotingstotaal dat kleiner of gelijk is aan € 500 miljoen	152.722			
(4c)	Het deel van het begrotingstotaal dat de € 500 miljoen te boven gaat				
(1) = (4b)*0,02 + (4c)*0,002 met een minimum van €1.000.000 als het begrotingstotaal kleiner of gelijk is aan 500 mln. En als begrotingstotaal groter dan € 500 miljoen is is het drempelbedrag gelijk aan € 10 miljoen, vermeerderd met 0,2% van het deel van het begrotingstotaal dat de € 500 miljoen te boven gaat.	Drempelbedrag	3.054			
(2) Berekening kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen					
		Kwartaal 1	Kwartaal 2	Kwartaal 3	Kwartaal 4
(5a)	Som van de per dag buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen (negatieve bedragen tellen als nihil)	72.128	72.929	73.709	73.681
(5b)	Dagen in het kwartaal	90	91	92	92
(2) - (5a) / (5b)	Kwartaalcijfer op dagbasis buiten 's Rijks schatkist aangehouden middelen	801	801	801	801

Overlopende activa

De post overlopende activa kan als volgt onderscheiden worden:

Bedragen x € 1.000

	2023	2022
De van de Europese en Nederlandse overheidslichamen nog te ontvangen voorschotbedragen die ontstaan door voorfinanciering op uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel	7.013	1.541
Overige nog te ontvangen bedragen	2.579	532
Vooruitbetaalde bedragen die ten laste van volgende begrotingsjaren komen	-	-
Totaal	9.592	2.072

Onderstaand een verloopoverzicht van de nog te ontvangen bedragen met specifiek bestedingsdoel:

Bedragen x € 1.000

Nog te ontvangen bedragen met specifiek bestedingsdoel	Saldo 1-1-2023	Ontvangen bedragen	Aanvullende vorderingen	Openstaande vordering 31-12-2023
Europese Overheidslichamen	1.066	- 20	-	1.046
Rijks overheidslichamen	475	-475	514	514
Overige Nederlandse overheidslichamen	-	-	295	295
Totaal	1.541	-495	809	1.855

De vordering met betrekking tot Europese overheidslichamen betreft de nog te ontvangen JIVE2 subsidies voor de waterstofbussen in Emmen.

De vordering met betrekking tot de Rijks overheidslichamen betreft de vordering voor de transitievergoeding OV over 2023.

Deze vergoeding wordt weer rechtstreeks doorbetaald aan Qbuzz en staat ook verantwoord onder de overlopende passiva.

De vordering op overige Nederlandse overheidslichamen betreft de vordering op de provincie Groningen inzake de subsidie voor een aantal extra buslijnen en subsidie op 8-persoonsbusjes.

De overige nog te ontvangen bedragen ultimo 2023 bestaand grotendeels uit:

- Vordering op de provincies Groningen en Drenthe voor het beheer van het haltebeleid (DRIS) over 2022 van € 190.000
- Renteontvangsten over het 4e kwartaal 2023 van de BNG (schatkistbankieren) € 258.000
- Vordering op Qbuzz inzake teveel betaalde beschikbaarheidsvergoeding over 2022 € 1.680.000
- Vordering op Qbuzz voor de reizigersopbrengsten voor het evenementenvervoer over 2023 € 419.000

Passiva

Vaste passiva

Eigen vermogen

Het in de balans opgenomen eigen vermogen bestaat uit de volgende post:

Bedragen x € 1.000

	2023	2022
Algemene reserve	9.306	12.182
Bestemmingsreserves	13.035	13.822
Gerealiseerd resultaat	-1.523	-1.782
Totaal	20.817	24.222

Het verloop in 2023 wordt in het hierna opgenomen overzicht per reserve weergegeven:

Bedragen x € 1.000

	Saldo 01-01-2023	Resultaatbestemming vorig boekjaar	Toevoeging	Onttrekking	Saldo 31-12-2023
Algemene reserve	12.182	-	-	-2.876	9.306
Totaal	12.182	-	-	-2.876	9.306

De algemene reserve is ingesteld om onvoorziene uitgaven en financiële risico's en tegenvallers op te kunnen vangen, zonder dat dit ten koste gaat van de uitvoering van de taken van de organisatie. Eventuele begrotings- en rekeningtekorten worden ten laste van deze reserve gebracht.

De algemene reserve bestaat uit twee elementen:

- De ondergrens voor het opvangen van eventuele kosten uit calamiteiten. Deze ondergrens is door het AB bepaald op € 4.750.000.
- Het resterende deel van de algemene reserve wordt gebruikt om de ratio weerstandscapaciteit te berekenen.

De onttrekking in 2023 is op basis van AB-besluit van 13 december 2022, gedaan, om het reeds verwachte tekort over 2023 deels te kunnen dekken.

Bedragen x € 1.000

	Saldo 1-1-2023	resultaatbestemming vorig boekjaar	Toevoeging	Onttrekking	Saldo 31-12-2023
BR Kwaliteitsimpuls	1.224	-	-	-226	998
BR Dekking kapitaallasten stalling Emmen	1.448	-	-	-39	1.409
BR COVID-19	3.914	-1.782	-	-1.914	218
BR Zero Emissie Transitie	7.236	-	5.633	-2.460	10.409
Totaal	13.822	-1.782	5.633	-4.639	13.035

De mutaties in de bestemmingsreserve bestaan uit:

- BR Kwaliteitsimpuls: De onttrekking is gedaan voor de inzet van H2 minibussen in 2023.
- BR Dekking kapitaallasten stalling Emmen: de onttrekking is voor de afschrijving van het pand in 2023. Het betreft hier een structurele onttrekking uit de BR.
- BR COVID-19: Ingesteld als aanvullend weerstandsvermogen om financiële tekorten als gevolg van Coronacrisis op te vangen. De mutatie in 2023 betreft de bestemming van het resultaat over 2022 en een onttrekking voor het verwachte tekort over 2023.

- BR Zero Emissie Transitie: De toevoeging bestaat uit de ontvangen gelden van verkoop van HBE's. De onttrekking bestaat voor € 1,8 miljoen uit subsidie voor de laadinfrastructuur (BUCA) en voor € 660.000 ter dekking van de kosten waterstofmoleculen voor Groningen en Drenthe.

Voorzieningen

Het verloop van de voorzieningen in 2023 wordt in het hierna opgenomen overzicht weergegeven:

Bedragen x € 1.000

	Boekwaarde 01-01-2023	Toevoegingen	Vrijval	Aan- wending	Boekwaarde 31-12-2023
Voorziening onderhoud Busstalling Peizerweg	493	80	-	-	573
Voorziening onderhoud Busstalling Emmen	76	12	-	-	88
Voorziening verlofsparen	50	-	-18	-	32
Totaal	619	92	-18	-	693

Voor het dagelijks en groot onderhoud aan de busstalling Peizerweg is in 2021 een actueel meerjarenonderhoudsplan opgesteld. Dit betreft het onderhoud aan het kantoorpand, de wasstraat en het terrein. Deze voorziening strekt tot gelijkmatige verdeling van lasten over een aantal begrotingsjaren. De voorziening is een onderdeel van het vreemd vermogen.

Voor de busstalling in Emmen is in 2021 een plan voor groot onderhoud worden opgesteld samen met een herijking van het onderhoudsplan voor de stalling Groningen. Op basis van deze plannen en de hoogte van de inmiddels opgebouwde voorzieningen zijn de toevoegingen naar beneden bijgesteld.

Voorziening verlofsparen

Medewerkers kunnen vanaf 1 januari 2022 bovenwettelijke vakantie-uren sparen. Deze vakantie-uren verjaren niet. Dit kan gaan leiden tot verlofstuwmeren die bijvoorbeeld ingezet gaan worden om eerder met pensioen te gaan. Omdat er bij verlofsparen sprake is van arbeidskostengerelateerde verplichtingen die een niet voorspelbare opbouw en daarmee ook onvoorspelbare afbouw kennen, dient hier een voorziening voor gevormd te worden.

Ultimo 2023 is er geen voorziening voor oninbare vorderingen opgenomen.

Vaste schulden

De vaste schulden met een rentetypische looptijd langer dan één jaar bestaan uit:

Bedragen x € 1.000

	Saldo 1-1-2023	Vermeer- dering	Aflossing	Saldo 31-12-2023
Waarborgsom	1.000	-	-	1.000
Totaal	1.000	-	-	1.000

Van de vervoerder van de GD-concessie is een waarborgsom ontvangen van € 1 miljoen voor de concessie die liep tot en met 14 december 2019. Voor de nieuwe concessie geldende vanaf 15 december 2019 geldt deze afspraak eveneens. Aangezien het hier dezelfde vervoerder betreft, is ervoor gekozen om deze waarborgsom te laten staan. Deze waarborgsom blijft gedurende de looptijd van de concessie op de bankrekening van het OV-bureau staan, tenzij deze wordt vervangen door een bankgarantie, zoals bepaald in de concessie. De rentelast over de waarborgsom bedraagt € 31.000 over 2023.

Flottende passiva

Netto-flottende schulden

De in de balans opgenomen netto-flottende schulden kunnen als volgt worden gespecificeerd:

Bedragen x € 1.000

	2023	2022
Overige schulden	505	11.776
Totaal	505	11.776

De overige schulden bestaan ultimo 2023 uit:

- Af te dragen BTW over 2023 € 163.000
- Te betalen loonheffing en sociale lasten over december 2023 € 162.000
- Te betalen diverse crediteuren € 180.000

Overlopende passiva

De specificatie van de overlopende passiva is als volgt:

Bedragen x € 1.000

	2023	2022
De van Europese en Nederlandse overheidslichamen ontvangen voorschotbedragen voor uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel die dienen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren	6.121	7.022
Verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen met uitzondering van jaarlijks terugkerende arbeidskosten gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume	9.647	10.608
Totaal	15.768	17.630

De in de balans opgenomen van EU, Rijk en provincies ontvangen voorschotbedragen voor uitkeringen met een specifiek bestedingsdoel die dienen ter dekking van lasten van volgende begrotingsjaren kunnen als volgt worden gespecificeerd:

Bedragen x € 1.000

Voorschotbedragen met specifieke bestedingsdoelen	Saldo 1-1-2023	Vermeerdering	Vermindering	Saldo 31-12-2023
Europese overheidslichamen				
Specifieke uitkering zero emissie bussen	1.418	278	-	1.696
Overige Nederlandse Overheidslichamen				
Waterstofproject bussen Groningen	5.425	-	-1.925	3.500
Ombouw 2 waterstofbussen Groningen	-	925	-	925
Subsidie ombouw 8 persoonsbussen naar waterstof	179	-	-179	-
Totaal	7.022	1.203	-2.564	6.121

De toevoeging voor de specifieke uitkering zero emissie bussen bestaat uit een ontvangen voorschot van het RVO.

Het waterstofproject betreft de vooruit ontvangen bijdrage van de provincie Groningen voor de opschaling van 20 waterstofbussen, infrastructuur en meerkosten waterstof vanaf eind 2021. In 2023 is hieraan 1 miljoen besteed. Voor de ombouw van twee diesel Qliners is van de provincie Groningen in 2022 een bedrag ontvangen van € 925.000. Deze wordt vanaf het boekjaar 2023 separaat gepresenteerd in dit overzicht. Voor 2023 waren deze middelen nog verantwoord onder het waterstofproject en is nu hierop dus verminderd.

De van de provincie Groningen ontvangen subsidiebijdrage voor de ombouw van 8 persoons bussen op waterstof is in 2023 besteed.

De verplichtingen die in het begrotingsjaar zijn opgebouwd en die in een volgend begrotingsjaar tot betaling komen, met uitzondering van jaarlijks terugkerende arbeidskosten gerelateerde verplichtingen van vergelijkbaar volume, bestaan ultimo 2023 uit onder andere de volgende posten:

- Compensatie aan de provincie Groningen m.b.t H2 bijdrage o.b.v. besluit AB 6 dec 2022 € 4.500.000
- Raming evenementen- en nachtvervoer € 715.000
- Nog te betalen TVOV 2023 aan Qbuzz € 514.000
- Nog te betalen lasten 2021 Qbuzz € 343.000
- Afrekening 2023 LBI aan Qbuzz € 1.776.000
- Kosten nog te betalen waterstof november en december € 155.000
- Voorloopkosten uitbreiding lederzterrein € 127.000
- Terug te betalen beschikbaarheidsvergoeding 2022 € 1.326.791

Niet uit de balans blijvende rechten en verplichtingen

In artikel 53 van het BBV is opgenomen dat de niet uit de balans blijvende rechten en verplichtingen moeten worden opgenomen als toelichting op de balans. Niet uit de balans blijvende rechten en verplichtingen zijn de belangrijke bestaande meerjarige financiële rechten of verplichtingen waaraan het OV-bureau voor een aantal toekomstige jaren is verbonden. Van deze rechten en verplichtingen wordt toegelicht: een omschrijving van de aard van het recht of de verplichting en een schatting van het financiële effect over de gehele periode van de overeenkomst per balansdatum. Hierbij wordt een ondergrens gehanteerd van € 50.000.

Huurcontract (verplichting) nieuw contract

De kantoorruimte aan de Overcingellaan in Assen wordt voor meerdere jaren gehuurd. Er is een huurcontract aanwezig dat afloopt op 1-3-2025. Deze overeenkomst is voor 1-3-2024 verlengd met een periode van 1 jaar. De financiële verplichting voor huur, schoonmaak, glasbewassing en servicekosten tot einde contract (1-3-2025) bedraagt circa €175.000.

Elektrificeren vloot (recht)

In 2017 heeft het OV-bureau aan Qbuzz een bijdrage verstrekt van € 2,8 miljoen voor levering, gebruik en de instandhouding van elektrische bussen, daarnaast is een eenmalige vergoeding verstrekt van € 1,8 miljoen voor de levering, installatie en de instandhouding van de laadinfrastructuur. Deze bijdrage van in totaal € 4,6 miljoen is gekoppeld aan een niet uit de balans blijvend - concessie-overstijgend - gebruiksrecht.

Opschaling waterstofbussen Groningen en tankinfrastructuur

Voor de opschaling van 2 waterstofbussen naar 22 waterstofbussen en tankinfrastructuur, ingaande vanaf dienstregeling 2021, is vanuit de Provincie Groningen in totaal € 7,5 miljoen aan subsidie beschikbaar gesteld. Hierover ligt een verantwoordingsplicht naar de subsidieverstrekker. Deze kosten zullen de komende jaren in de exploitatie worden verantwoord.

Daarnaast was de deelname van Groningen in het Europese JIVE2 project al bevestigd voor de 20 bussen. Deze bijdrage voor circa 10% ontvangen. De overige betalingen staan gepland voor 2024 en 2025.

Verdere elektrificatie vloot

In 2023 is een overeenkomst gesloten met Qbuzz voor het verder elektrificeren van de vloot. De overeenkomst is de juridische uitwerking van de business case zero emissie (Buca ZE). Op basis van deze overeenkomst zijn 148 elektrische bussen aangeschaft, die in de jaarlijkse exploitatiebijdrage zijn verdisconteerd. Een ander onderdeel van deze overeenkomst is een subsidie van € 15,6 miljoen voor de realisatie van het benodigde laadinfrastructuur netwerk. Aan einde van de concessie draagt Qbuzz het eigendom van deze laadinfrastructuur om niet over aan het OV-bureau.

Hernieuwbare brandstofeenheden (HBE)

Hernieuwbare Brandstofeenheden (HBE's) zijn de eenheden waarmee bedrijven, binnen de uitvoeringssystematiek van de overheid (Nederlandse emissie autoriteit, NEA), voldoen aan hun CO2 reductieverplichting. HBE's worden gecreëerd bij de aankoop van hernieuwbare energie, die nagenoeg emissieloos/CO2 vrij zijn. In onze context betreft dit HVO (ofwel Hydrotreated Vegetable Oil) brandstof en elektriciteit. In de GD-concessie wordt door Qbuzz gereden op HVO brandstof en elektriciteit. Hieruit ontstaan HBE's die toekomen aan het OV-bureau Groningen Drenthe.

De NEA schrijft ons voor dat deze opbrengsten van HBE verkoop enkel mogen worden besteed aan investeringen die aantoonbaar CO2 reduceren. Het algemeen bestuur heeft hiertoe speciaal een bestemmingsreserve (Zero Emissie transitie) ingesteld die ten doel heeft CO2 reducerende projecten te financieren. Bestedingen van deze bestemmingsreserve zijn hierdoor herleidbaar en er kan van worden aangetoond dat de opbrengsten ook daadwerkelijk aan CO2 reducerende investeringen zijn besteed.

Een HBE heeft geen vaste prijs, maar kent een dagkoers die meebeweegt met de marktprijs van brandstof. Aangezien de brandstofprijs sterk fluctueert, is het vooraf lastig om een geschatte opbrengst te begroten. Daarbij hebben deze HBE's voor het OV-bureau geen verkrijgingswaarde en worden deze HBE's conform het BBV daartoe niet opgenomen als vermogen op de balans.

TVOV 2023

Voor het exploitatie jaar 2023 heeft het OV-bureau de tegemoetkomingsvergoeding OV (specifieke uitkering/SPUK) aangevraagd bij het ministerie van I&W. Volgens de berekening van het OV-bureau heeft het OV-bureau recht op een uitkering van € 7,7 miljoen. In de beschikking is door het ministerie echter € 2,57 miljoen toegekend. Het OV-bureau heeft hierop een bezwaarschrift ingediend om alsnog € 7,7 miljoen toegekend te krijgen. Begin 2024 is het bericht ontvangen dat het bezwaar is afgewezen. Momenteel bereidt het OV-bureau een gerechtelijke procedure voor. De verwachting is dat de procedure een jaar in beslag zal nemen. Indien het OV-bureau te zijner tijd in gelijk wordt gesteld bestaat de mogelijkheid dat het OV-bureau alsnog een aanvulling ontvangt tot € 7,7 miljoen. In een beschikking aan Qbuzz is vastgelegd dat de TVOV-uitkering een op een zal worden doorgezet naar Qbuzz. Qbuzz kan conform de beschikking juridisch geen rechten ontlenen aan de hoogte van de beschikking, ook als de uitspraak van de gerechtelijke procedure het ministerie van I&W in haar gelijk stelt en de uitkering € 2,57 miljoen blijft.



Bus op de vluchtstrook bij A7.

3.6 Overzicht van incidentele baten en lasten

In artikel 28 van het BBV wordt voorgeschreven dat er een overzicht moet worden opgenomen van incidentele baten en lasten per programma, waarbij per programma ten minste de belangrijkste posten afzonderlijk worden gespecificeerd.

Bedragen x € 1.000

Incidentele baten en lasten	Primaire begroting 2023	Actuele begroting 2023	Jaarrekening 2023
Baten			
Concessiemanagement			
verwaarding hbe	0	5.633	5.633
Financiering			
Bijdragen waterstofproject	0	1.000	1.000
Incidentele bijdrage partners	650		-498
reserves			
Onttrekking bestemmingsreserves	4.678	4.589	4.600
Onttrekking algemene reserve	500	2.876	2.876
Totaal incidentele baten	5.828	14.098	13.611
lasten			
Ontwikkeling			
Kwaliteitsimpuls incl. Chauffeursvoorziening busstation Groningen	500	225	225
Marktbewerking			
Geen	0	0	0
Communicatie			
Geen			
Concessiemanagement			
Subsidie laadinfrastructuur		1.800	1.800
Kosten ledewrz terrein		760	669
Incidentele bijdrage			-478
Transitie waterstof	1.000	1.000	1.000
Reserves			
Toevoeging BR COVID 19			
Toevoeging BR Zero Emissie T	0	5.633	5.633
Overhead			
Geen	0	0	0
Totaal incidentele lasten	1.500	9.418	8.850

De incidentele lasten beheer bestaan uit kosten aanschaf waterstofbussen en de afrekening incidentele exploitatielasten van Qbuzz ad 0,5 miljoen waar een incidentele subsidieverrekening vanuit de deelnemers in de **baten** tegenover staat. Daarnaast een toevoeging aan de bestemmingsreserve dat is ontstaan uit het saldo verwaarding HBE middelen (zie ook **baten**) en onttrekking uit de bestemmingsreserve en algemene reserve om de tekorten af te dekken.

3.7 Overzicht van baten en lasten per taakveld

Het BBV schrijft in artikel 24.3-d voor dat in de jaarrekening een bijlage is opgenomen met het overzicht van gerealiseerde baten en lasten per taakveld. Alleen de taakvelden die van toepassing zijn voor het OV-bureau worden gepresenteerd.

Voor het boekjaar 2023 is het overzicht van baten en lasten per taakveld voor het OV-bureau als volgt:

Bedragen x € 1.000

Taakvelden (bedragen x €1.000)	Primaire begroting 2023	Begroting 2023 na wijziging AB dec 2022	Actuele begroting 2023	Jaarrekening 2023
Lasten				
Hoofdtakveld 0 - Bestuur en ondersteuning				
0.1 Bestuur	-	-	-	-
0.4 Overhead	1.652	1.659	1.649	1.640
0.10 Mutaties reserves	-	-	5.633	5.633
0.11 Resultaat	-	-	-	-
Hoofdtakveld 2 - Verkeer, vervoer en waterstaat				
2.5 Openbaar vervoer	128.550	137.489	145.490	140.790
Baten				
Hoofdtakveld 0 - Bestuur en ondersteuning				
0.1 Bestuur	-	-	-	-
0.4 Overhead	144	144	131	85
0.10 Mutaties reserves	5.217	5.847	7.504	7.515
0.11 Resultaat	-	-	-	-
Hoofdtakveld 2 - Verkeer, vervoer en waterstaat				
2.5 Openbaar vervoer	124.841	133.157	143.726	138.940
Saldo				
Hoofdtakveld 0 - Bestuur en ondersteuning				
0.1 Bestuur	-	-	-	-
0.4 Overhead	-1.508	-1.515	-1.518	-1.555
0.10 Mutaties reserves	5.217	5.847	1.871	1.882
0.11 Resultaat	-	-	-	-
Hoofdtakveld 2 - Verkeer, vervoer en waterstaat				
2.5 Openbaar vervoer	-3.709	-4.332	-1.764	-1.849
Totaal	€ -0	€ 0	€ -1.411	€ -1.523

3.8 Verantwoording WNT

Per 1 januari 2013 is de Wet normering bezoldiging topfunctionarissen publieke en semipublieke sector (WNT) ingegaan. Deze verantwoording is opgesteld op basis van de volgende op OV-bureau Groningen Drenthe van toepassing zijnde regelgeving: 'Het algemene WNT-maximum'.

Het bezoldigingsmaximum in 2023 voor het OV-bureau Groningen Drenthe is € 223.000. Het weergegeven individuele WNT-maximum is berekend naar rato van de omvang (en voor topfunctionarissen ook de duur) van het dienstverband, waarbij voor de berekening de omvang van het dienstverband nooit groter kan zijn dan 1,0 fte.

Het individuele WNT-maximum voor de leden van het algemeen bestuur bedraagt voor de voorzitter 15% en voor de overige leden 10% van het bezoldigingsmaximum, berekend naar rato van de duur van het dienstverband.

Over 2023 blijft de bezoldiging van de topfunctionarissen binnen het wettelijk gestelde bezoldigingsmaximum.

Gegevens 2023	
Bedragen x € 1	Rosalinde Hoorweg
Functiegegevens	Directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2022	01/01-31/12
Omvang dienstverband (als in deeltijdfactor in fte)	1,0
Dienstbetrekking?	ja
Bezoldiging	
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€ 130.959
Beloningen betaalbaar op termijn	€ 22.014
<i>Subtotaal</i>	€ 152.972
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€ 223.000
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	N.v.t.
Bezoldiging	€ 152.972
Het bedrag van de overschrijding en de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	N.v.t.

Gegevens 2022	
Bedragen x € 1	Rosalinde Hoorweg
Functiegegevens	Directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2021	01/01-31/12
Omvang dienstverband (als in deeltijdfactor in fte)	1,0
Dienstbetrekking?	ja
Bezoldiging	
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€ 116.235
Beloningen betaalbaar op termijn	€ 21.000
<i>Subtotaal</i>	€ 137.235
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€ 216.000
Bezoldiging	€ 137.235

Toezichthoudende topfunctionarissen

Naam	Functie(s)	Totale bezoldiging	Duur dienstverband in 2023 (in dagen)	Omvang dienstverband in 2023 (fte)
Fleur Gräper- van Koolwijk (vz)	DB&AB-lid tot 1-5-2023	Geen bezoldiging	120	< 0,03
Nelleke Vedelaar (plv. vz)	DB&AB-lid tot 5-7-2023	Geen bezoldiging	185	< 0,03
Philip Broeksma	DB&AB-lid	Geen bezoldiging	365	< 0,03
Melissa van Hoorn	DB-lid v.a. 1-5-2023 tot 5-7-2023	Geen bezoldiging	65	< 0,01
Johan Hamster (vz)	DB&AB-lid v.a. 5-7-2023	Geen bezoldiging	180	< 0,03
Henk Jumelet (plv. vz)	DB&AB-lid v.a. 5-7-2023	Geen bezoldiging	180	< 0,03
Melissa van Hoorn	AB-lid tot 5-7-2023	Geen bezoldiging	185	< 0,01
IJzebrand Rijzebol	AB-lid tot 5-7-2023	Geen bezoldiging	185	< 0,01
Hans Kuipers	AB-lid tot 5-7-2023	Geen bezoldiging	185	< 0,01
Rik van Niejenhuis	AB-lid tot 5-7-2023	Geen bezoldiging	185	< 0,01
Inge Jongman	AB-lid tot 5-7-2023	Geen bezoldiging	185	< 0,01
Tjeerd van Dekken	AB-lid v.a. 5-7-2023	Geen bezoldiging	180	< 0,01
Bram Schmaal	AB-lid v.a. 5-7-2023	Geen bezoldiging	180	< 0,01
Willemien Meeuwissen	AB-lid v.a. 5-7-2023	Geen bezoldiging	180	< 0,01
Yvonne Turenhout	AB-lid v.a. 5-7-2023	Geen bezoldiging	180	< 0,01

In bovenstaande tabel staan alle namen genoemd van de bestuurders in 2023.

Overige rapportage verplichtingen op grond van de WNT

Naast de hierboven vermelde topfunctionarissen zijn er geen functionarissen met een dienstbetrekking die in 2023 een bezoldiging boven het individueel toepasselijke drempelbedrag hebben ontvangen.

Er zijn in 2023 geen ontslaguitkeringen aan functionarissen betaald die op grond van de WNT dienen te worden gerapporteerd.

3.9 Voorstel tot resultaatbestemming

Het resultaat van de jaarrekening 2023 is € 1.523.000 nadelig. Wij stellen u voor om dit rekeningssaldo als volgt te bestemmen:

Onttrekking uit de algemene reserve	-€ 1.305.000
Onttrekking uit de bestemmingsreserve COVID 19	-€ <u>218.000</u>
Totaalsaldo	-€ 1.523.000

Na vaststelling van de resultaatbestemming zijn de standen van de reserves als volgt:

Algemene reserve

Saldo algemene reserve voor bestemming resultaat jaarrekening 2023	€ 9.306.000
Onttrekking uit de algemene reserve	-€ <u>1.305.000</u>
Saldo algemene reserve na bestemming van het resultaat 2023	€ 8.001.000

Reserve COVID 19

Saldo van de bestemmingsreserve COVID-19 voor bestemming resultaat 2023 is:	€ 218.000
Onttrekking uit de bestemmingsreserve COVID 19	-€ <u>218.000</u>
Saldo bestemmingsreserve COVID 19 na bestemming resultaat 2023	€ -

Reserve kwaliteitsimpuls

Saldo van de bestemmingsreserve kwaliteitsimpuls na bestemming resultaat 2023 is:	€ 998.000
---	-----------

Reserve dekking kapitaallasten stalling Emmen

Saldo van de bestemmingsreserve dekking kapitaallasten stalling Emmen na bestemming resultaat 2023 is:	€ 1.409.000
--	-------------

Reserve Zero Emissie Transitie

Stand van de bestemmingsreserve Zero Emissie na bestemming resultaat jaarrekening 2023:	€ 10.409.000
---	--------------

Toelichtingen

Algemene reserve

Deze reserve is ingesteld om onvoorziene uitgaven en financiële risico's te kunnen opvangen zonder dat dit ten koste gaat van de uitvoering van taken van het OV-bureau. Verder worden incidentele posten uit de begroting en eventuele begrotings- en rekeningtekorten ten laste van deze reserve gebracht.

De algemene reserve bestaat uit twee elementen:

- De ondergrens voor het opvangen van eventuele kosten uit calamiteiten. Deze is door het AB op 9 april 2019 vastgesteld op € 4,75 miljoen
- Het resterende deel van de algemene reserve dat wordt gebruikt om de ratio weerstandscapaciteit te berekenen

In 2023 heeft er een onttrekking uit de algemene reserve plaats gevonden van € 2.876.000, dit om het reeds verwachte tekort over 2023 deels te kunnen dekken. Dit is door het AB besloten op 13 december 2022. Het voorstel is om een deel van het resterende nadelige saldo van 2023 te onttrekken uit de algemene reserve.

Bestemmingsreserve kwaliteitsimpuls

Deze reserve is ingesteld om te besteden aan voorwaardenscheppende kwaliteitsimpuls, waarmee structurele lastenverlagingen kunnen worden gerealiseerd of duurzaamheidseffecten kunnen worden behaald. In 2023 is er € 226.000 onttrokken uit deze reserve voor de inzet van 2 H2 minibussen.

Bestemmingsreserve dekking kapitaallasten stalling Emmen

Deze reserve is ingesteld om de kapitaallasten van de busremise te Emmen te dekken vanuit de begroting. Er vindt een structurele onttrekking uit deze reserve plaats ten hoogste van de kapitaallasten voor de gehele afschrijvingsperiode van de busremise. De onttrekking in 2023 bedraagt € 39.000.

Bestemmingsreserve Zero Emissie Transitie

Deze bestemmingsreserve is bij besluit van 6 december 2021 door het AB ingesteld. Hierin worden de gerealiseerde, door verkoop van HBE, gelden verantwoord. In 2023 is er € 5.633.000 toegevoegd aan deze reserve.

De bestemming van deze reserve is door het AB vastgelegd voor het financieren van de reductie van de CO² emissie in de komende jaren. In 2023 is er € 1,8 miljoen onttrokken ter dekking van subsidie voor de laadinfrastructuur (BUCA). Verder is in 2023 een bedrag onttrokken van € 660.000 ter dekking van de kosten waterstofmoleculen voor Groningen en Drenthe.

Bestemmingsreserve COVID-19

Deze bestemmingsreserve is gevormd om de (toekomstige) extra kosten en lagere reizigersinkomsten als gevolg van de coronacrisis deels te kunnen verlichten. De mutatie in 2023 betreft de bestemming van het resultaat over 2022 van € 1.782.000 en een onttrekking van € 1.914.000 deels ter dekking van het tekort over 2023. Bij het voorstel voor bestemming van het resultaat over 2023 zal ook het restantdeel worden bestemd. Door deze onttrekkingen wordt de bestemmingsreserve COVID-19 volledig benut.

3.10 Rechtmatigheidsverantwoording

Verantwoordelijkheid dagelijks bestuur

De baten en lasten alsmede de balansmutaties moeten getrouw in de jaarrekening worden opgenomen. Uit het getrouw opnemen van de baten en lasten alsmede de balansmutaties, blijken een drietal rechtmatigheidscriteria niet expliciet. Dit betreffen het begrotings-, voorwaarden-, en misbruik- en oneigenlijk gebruik criterium. In deze rechtmatigheidsverantwoording licht het dagelijks bestuur toe in hoeverre bij de in de jaarrekening verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties het begrotings-, voorwaarden-, en misbruik- en oneigenlijk gebruik criterium zijn nageleefd. Dit houdt in dat de verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties in overeenstemming zijn met door het algemeen bestuur vastgestelde kaders zoals de begroting en verordeningen en met bepalingen in de relevante wet- en regelgeving. Bij de waarderinggrondslagen in de jaarrekening is het door het algemeen bestuur op vastgestelde normenkader van de relevante wet- en regelgeving verder toegelicht.

Deze verantwoording hanteert een grensbedrag omdat alleen de van belang zijnde aspecten in de verantwoording hoeven te worden betrokken. Deze grens is door het algemeen bestuur bepaald en bedraagt 3% van de totale gerealiseerde lasten inclusief toevoegingen aan de reserves en is daarmee vastgesteld op € 4.442.000

Bevinding

Het dagelijks bestuur is van mening dat de in deze jaarrekening verantwoorde baten en lasten alsmede de balansmutaties rechtmatig tot stand zijn gekomen binnen de daarvoor gestelde grens.

Er zijn geen afwijkingen geconstateerd over het boekjaar 2023.

In de paragraaf bedrijfsvoering in het jaarverslag is op basis van de Kadernota rechtmatigheid van de commissie BBV en op basis van de afspraken met het algemeen bestuur aanvullende informatie opgenomen over de financiële rechtmatigheid. In deze paragraaf heeft het dagelijks bestuur ook beschreven welke actie hij onderneemt om vermelde afwijkingen in de toekomst te voorkomen.

BIJLAGEN

Bijlage A Staat van materiële vaste activa

Bedragen in €

Investerings met een economisch nut	Aanschafwaarde	Termijn afschrijving	Boekwaarde 1-1-2023	Investering 2023	Desinvestering 2023	Afschrijving 2023	Boekwaarde 31-12-2023
Peizerweg 128	1.833.000	geen	1.833.000	-	-	-	1.833.000
Uitbreiding Peizerweg	0			2.401.033			2.401.033
Tweede Bokslootweg	485.071	geen	485.071	-	-	-	485.071
Gronden en terreinen	2.318.071		2.318.071	2.401.033	-	-	4.719.105
Busstalling Peizerweg	3.691.910	40 jaar	3.074.022	-	-	92.298	2.981.724
Busstalling Emmen	1.566.861	40 jaar	1.449.585			39.172	1.410.413
Gebouwen	5.258.771		4.523.607		-	131.470	4.392.137
Inrichting en inventaris '16	133.301	7 jaar	19.043	-	-	19.043	0
Inrichting en inventaris '17	23.126	7 jaar	6.607	-	-	3.304	3.303
Inrichting en inventaris '19	107.168	7 jaar	61.238	-	-	15.310	45.928
Inrichting en inventaris	263.595		86.888	-	-	37.656	49.231
Automatisering '20	3.767	3 jaar	1.255		-	1.255	0
Automatisering '22	32.815	3 jaar	32.815			10.938	21.877
Automatisering	36.583		34.070		-	14.834	21.877
Zonnepanelen Peizerweg	82.990	20 jaar	66.391	-	-	4.150	62.242
Overige MVA	82.990		66.391		-	4.150	62.242
Totaal materiële vaste activa	7.960.010		7.029.028	2.401.033		185.469	9.244.592

SiSa bijlage verantwoordingsinformatie 2023 op grond van artikel 3 van de Regeling informatieverstrekking ssa - d.d. 11-01-2024							
Uitverrekeningcode	Uitverrekening	Juridische grondslag	Ontvanger	Indicator	Indicator	Indicator	
lenW	E57	Tijdelijk Regeling Specifieke uitkering Zero Emissie Bus 2022-2024	Specifieke uitkering	Beschikkingnaam / nummer	Indicator	Indicator	Indicator
				Aard controle n.v.t. Indicator: E57/02	Het aantal gerealiseerde niet-gelede ZE-bussen met batterij-elektrische aandrijving	De som van het totaal aantal gerealiseerde gelede ZE-bussen met batterij-elektrische aandrijving, ZE-touringcars en ZE-bussen met waterstof-elektrische aandrijving	Zijn de bussen binnen twee jaar ingezet in de dienstregeling?
				Aard controle n.v.t. Indicator: E57/03	0	Aard controle R Indicator: E57/04	Aard controle R Indicator: E57/05
				Referentienummer: BUS2200008 Kenmerk: BUS2200008/1.9.1b	0	0	Nee
				Zijn de bussen minimaal drie jaar ingezet in de dienstregeling waar de aanvraag betrekking op heeft of voor de uitvoering van de concessie die op die concessie volgt? (Ja/Nee)			Nee
				Aard controle R Indicator: E57/07			
				Nee			
lenW	E86	Regeling specifieke uitkering beschikbaarheidsvergoeding regionale OV-concessies 2022	Specifieke uitkering	Naam per concessie zoals gedefinieerd in artikel 1 en benoemd in bijlage 1 van de regeling	Indicator	Indicator	Indicator
				Aard controle n.v.t. Indicator: E86/01	Naam concessiehouder zoals gedefinieerd in artikel 1 en benoemd in bijlage 1 van de regeling	Besteding (jaar T)	Specifieke kosten van de concessiehouder in de periode van 1 januari 2022 tot en met 31 december 2022 ter voorkoming van verdere verspreiding van het virus dat COVID-19 veroorzaakt
				Aard controle n.v.t. Indicator: E86/02	0	Aard controle R Indicator: E86/03	Aard controle R Indicator: E86/05
				Obuzz	0	0	0
				1 Groningen-Drenthe	Totale opbrengsten conform bijlage 3 (5A OCW-contract studentenkaart) van de regeling	Totale opbrengsten conform bijlage 3 (5C Andere reizigers) van de regeling	Komt de concessiehouder voor deze concessie in aanmerking voor de 2% extra vergoeding (Ja/Nee)
				Aard controle n.v.t. Indicator: E86/07	0	Aard controle R Indicator: E86/08	Aard controle R Indicator: E86/10
				1 Groningen-Drenthe	0	0	Ja

Bijlage C Controleverklaring

Bijlage D Tekenblad

Dagelijks Bestuur

Opgemaakt door het Dagelijks Bestuur van de gemeenschappelijke regeling OV-Bureau Groningen Drenthe in de vergadering van 4 april 2024.

J. Hamster
Voorzitter

R. Hoorweg
Secretaris

Algemeen Bestuur

Goedkeuring/vaststelling door het Algemeen Bestuur van de gemeenschappelijke regeling OV-Bureau Groningen Drenthe in de vergadering van 8 april 2024.

J. Hamster
Voorzitter

R. Hoorweg
Secretaris

Bijlage E Totaaloverzicht exploitatie 2023

Lasten (x € 1.000)	Realisatie 2022	Primaire begroting 2023	Actuele begroting 2023 AB dec 2023	Realisatie 2023	Vershil realisatie - actueel begroot 2023
Marktbewerking	107	195	152	164	-12
Marktonderzoek	59	77	68	67	1
Marktonwikkeling	46	97	72	36	36
Tarieven en vervoerbewijzen	3	21	12	61	-49
Communicatie	414	530	530	465	65
Productpromotie	146	154	210	206	4
Voorlichting	57	147	130	103	27
Reisinformatie	75	82	43	19	24
Reisbeleving	112	127	127	116	11
Corporate communicatie	24	20	20	21	-1
Ontwikkeling	457	1.141	798	733	65
Ontwikkeling dienstregeling	18	25	25	23	2
Strategische innovatie	83	156	100	92	8
Reisinformatie en haltebeleid	262	358	358	305	53
Onderzoek	51	52	45	40	5
Consumentenplatform	43	52	45	47	-2
Kwaliteitsimpuls (uit bestemmingsreserve)	0	500	225	225	0
Concessiemanagement	139.699	124.406	141.779	137.072	4.707
Beheer algemeen	191	175	231	305	-74
GD concessie + versterkingen	123.561	118.356	133.014	128.924	4.090
GD concessie subsidie exploitatie waterstofbussen	1.000	1.000	1.000	1.000	0
Incidentele subsidie laadinfrastructuur			1.800	1.800	0
Afrekening concessie voorgaand jaar	-983				0
Evenementenvervoer	450	568	571	393	178
Aanvullende incidentele subsidie GD concessie	7.714			-478	478
Correctie nog te betalen kosten				0	0
Bijdrage aanschaf waterstofbussen Emmen	4.250				0
Q-liner 315	523	559	559	646	-87
Lijn 922	7	29	-2	-2	0
Publiek Vervoer - lokale vervoersinitiatieven	1.025	1.179	1.179	1.119	60
Publiek Vervoer - Hubtaxi	480	323	875	877	-2
Sociale veiligheid	735	649	806	831	-25
Bijdrage haltes gemeenten	17	35	0	0	0
Hogere kosten waterstof Drenthe/Groningen	400	752	650	661	-11
Onderhoud stallingen	193	244	200	194	6
Afschrijvingskosten stalling Groningen + Iedersz terrein	96	97	97	96	1
					0
Afschrijvingskosten stalling Emmen (uit bestemmingsreserve)	39	39	39	39	0
Eemalige kosten Iederszterrein		400	760	669	91
Overige kosten GD concessie					
Bedrijfsvoering	2.098	2.278	2.231	2.321	-90
Lonen en salarissen	1.592	1.681	1.770	1.873	-103
Bijdrage NDOV/ DOVA	281	278	260	255	5
ICT	72	153	40	35	5
Bijdrage Publiek Vervoer	130	131	133	133	0
Advieskosten	24	35	28	24	4
Overhead	1.707	1.652	1.649	1.640	9
Lonen en salarissen	1.244	1.163	1.175	1.172	3
Huisvestingskosten	191	154	200	201	-1
Kantoorkosten	232	234	234	220	14
Advieskosten	40	101	40	47	-7
Financiering				34	-34
Rente				34	-34
Totaal lasten	144.482	130.202	147.139	142.430	4.709

Baten (x € 1.000)	Realisatie 2022	Primaire begroting 2023	Actuele begroting 2023 AB dec 2023	Realisatie 2023	Vershil realisatie - actueel begroot 2023
Marktbewerking	0	0	0	0	0
Marktbewerking	0	0	0	0	0
Communicatie	0	0	0	0	0
Communicatie	0	0	0	0	0
Ontwikkeling	190	190	190	190	0
Reisinformatie en haltebeleid	190	190	190	190	0
Concessiemanagement	73.873	56.977	75.462	71.034	-4.428
GD concessie reizigersinkomsten (incl nacht vervoer)	26.373	25.954	30.890	31.773	882
GD concessie SOV	27.901	29.695	29.758	29.758	0
Evenementenvervoer	450	568	571	358	-213
Overige GD inkomsten	79		55	65	10
Verwaarding HBE middelen	9.485		5.633	5.633	0
BVOV /TVOV	8.836		7.730	2.572	-5.158
Eigen bijdrage Hubtaxi	107	120	150	159	9
Vastgoedbeheer - stallingen	590	605	605	640	35
Kaartverkoop buurtbussen	53	34	70	76	6
Bedrijfsvoering	780	779	779	832	53
Bijdrage lonen en salarissen	774	779	779	830	51
Overig	6			1	1
Overhead	138	144	131	85	-46
Lonen en salarissen	89	93	80	41	-39
Huisvestingskosten	35	36	36	35	-1
Kantoorkosten	11	15	15	9	-6
Overig	3				
Financiering	72.515	66.895	67.295	66.885	-410
Bijdragen partners (regulier)	63.696	65.245	65.245	65.245	0
Specifieke subsidies	1.000	1.000	1.000	1.000	0
Subsidies aanvullende lijnen			250	250	0
Incidentele aanvullende bijdrage partners/rijk	7.714	650		-498	-498
Rentebaten	105		800	888	88
Totaal baten	147.496	124.985	143.857	139.025	-4.832
Bedragen x € 1.000	Realisatie 2022	Primaire begroting 2023	Actuele begroting 2023 AB dec 2023	Realisatie 2023	Vershil realisatie - actueel begroot 2023
Resultaat voor mutaties voor reserves	3.014	-5.217	-3.282	-3.404	-123
Onttrekking aan reserve kwaliteitsimpuls	0	500	225	225	0
Onttrekking aan reserves kapitaalslasten	39	39	39	39	0
Onttrekking bestemmingsreserve Zero Emissie T	4.650	750	2.450	2.461	11
Onttrekking algemene reserve		500	2.876	2.876	0
Onttrekking reserve COVID 19	0	3.428	1.914	1.914	0
Toevoeging aan bestemmingsreserve Zero Emissie T	-9.485		-5.633	-5.633	0
Resultaat na mutaties reserves	-1.782	0	-1.411	-1.523	-112

Bijlage F Afkortingenwijzer

AB	Algemeen bestuur
AVG	Algemene verordening gegevensbeheer
AZC	Asielzoekerscentrum
BBV	Besluit Begroting en Verantwoording
BI	Business Intelligence
BTW	Belasting over de toegevoegde waarde
BVOV	Beschikbaarheidsvergoeding openbaar vervoer
CAO	Collectieve Arbeidsovereenkomst
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
CO₂	Koolstofdioxide
CROW	Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegebouw en de Verkeerstechniek
CT-kaart	Losse kaart voor actiedoeleinden, voorzien van een chip
DB	Dagelijks bestuur
DOVA	Decentrale openbaar vervoer autoriteiten
DRIS	Dynamisch Reizigersinformatiesysteem
DRU	Dienstregelingsuur
DuVV	Decentralisatie uitkering verkeer en vervoer
DVO	Dienstverleningsovereenkomst
EU	Europese Unie
FCHJU	Fuel Cells and Hydrogen Joint Undertaking, ook bekend als de FCH Joint Undertaking (JU), is een publiek-private samenwerking tussen de Europese Commissie (EC), de Europese brandstofcel- en waterstof industrie en onderzoeksinstellingen
Fte	Fulltime-equivalent
GD-concessie	Concessie stads- en streekvervoer Groningen en Drenthe
GR	Gemeenschappelijke regeling
GZI	Gaszuiveringsinstallatie
HOV	De treinvervangende HOV-lijnen 305 en 314 (hoogwaardig openbaar vervoer)
HVO	Hydrotreated Vegetable Oil
ICT	Informatie en communicatie technologie
JIVE	Joint Initiative for hydrogen Vehicles across Europe
KpVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
KTO	Klanttevredenheidsonderzoek
Ktv	Klanttevredenheid
LBI	Landelijke Bijdrage Index
M&O	Misbruik- en oneigenlijk gebruik
MBO	Middelbaar beroeps onderwijs
MKB	Midden- en kleinbedrijf
MVA	Materiële vaste activa
MT	Managementteam
NDC	NDC Mediagroep, uitgeverij van diverse kranten, weekbladen, etc.
NDOV	Nationale data openbaar vervoer
NG	Noord-Groningen
OV	Openbaar vervoer
P+R	Parkeren en reizen
PV	Publiek Vervoer
RSP	Regio specifiek pakket

RUG	Rijksuniversiteit Groningen
SiSa	Single Information Single Audit
SOV	Studenten openbaar vervoerkaart
TLS	Trans Link Systems
TVOV	Transitievergoeding regionale OV-concessies
UMCG	Universitair medisch centrum Groningen
VPB	Vennootschapsbelasting
WGR	Wet gemeenschappelijke regelingen
Wmo	Wet maatschappelijke ondersteuning
WNT	Wet normering topinkomens
Woo	Wet open overheid

Overcingellaan 15e, Assen
Postbus 189, 9400 AD Assen

T 0592 - 39 69 00

info@ovbureau.nl
www.ovbureau.nl