

# ONTWERP BEGROTING 2025

# ONTWERP BEGROTING 2025

<b>1. BELEIDSDOELSTELLINGEN</b>	<b>5</b>
<b>2. ORGANISATIE &amp; MIDDELEN</b>	<b>14</b>
<b>3. PARAGRAFEN</b>	<b>17</b>
<b>4. DE FINANCIËLE BEGROTING 2025</b>	<b>29</b>
<b>5. SAMENSTELLING BESTUUR</b>	<b>37</b>
<b>Bijlagen</b>	<b>40</b>

## Welkom in de bus!

Voor u ligt de ontwerp begroting 2025. Deze geeft een beleidsinhoudelijk en financieel overzicht van onze plannen en ambities als OV-bureau voor 2025. De begroting heeft als thema WELKOM IN DE BUS! Een thema met een knipoog naar het liedje van zanger Burdy uit 2023, maar ook serieuzer bedoeld als uitnodiging naar alle reizigers. Ons doel achter dit thema is meer mensen te verwelkomen in de bus en meer te laten reizen met de bus. Dit doen we door de Reiziger Centraal te stellen. Met welkom in de bus, stellen we de reiziger centraal bij de eerste stap in de bus.

Hierbij heeft het OV-bureau ook een lange termijnvisie voor ogen: reizigers een zorgeloze aankomst kunnen bieden. Inherent aan een zorgeloze aankomst staat een ontspannen reis, het gevoel van 'rust'. Dat kan letterlijk rust zijn door bijvoorbeeld een moment voor jezelf te pakken en in een boek te duiken tijdens je reis. Of ervaren rust door in een prettige omgeving te verblijven, een duurzame reis te maken of door zeker te weten dat je op tijd aankomt. De keuzes waar het OV-bureau vandaag en morgen voor staat, zullen hieraan bij dragen.

Het landelijk gebied en de steden in de provincies Groningen en Drenthe toegankelijk te maken en te houden met openbaar busvervoer. Het OV-bureau blijft daarvoor verder bouwen aan een toekomstbestendig en toegankelijk mobiliteitssysteem voor alle inwoners van Groningen en Drenthe. Wel moet dit betaalbaar zijn en blijven voor zowel de reiziger als overheid.

In financieel opzicht zien we meerjarig ook een positieve trend ontstaan, ondanks dat deze begroting feitelijk nog een tekort heeft van € 3,5 mln. Meerjarig is sprake van weer 'zwarte cijfers' kunnen schrijven, oftewel begrotingen met positieve resultaten (vanaf 2027). Gelukkig zien we in de voorgaande twee jaren een herstel in reizigersaantallen en reizigerskilometer en streven in 2025 naar een verdere en gezonde groei hiervan met +3% tov 2024.

Vanuit onze visie streven wij er naar om steeds meer reizigers het gevoel van 'rust' te kunnen laten ervaren. Om in onze werkzaamheden te toetsen in hoeverre deze bijdragen aan onze visie, zijn vijf thema's gedefinieerd waar elke dag aan wordt gewerkt; beschikbaarheid, vertrouwd, tijd, comfort en duurzaam. Voor het OV-bureau vormen deze thema's een toetsingskader voor de werkzaamheden die wij doen; draagt het bij aan het 'rust' gevoel van de reiziger.

**Beschikbaar:** Het OV-bureau streeft ernaar om de bus voor iedereen toegankelijk te krijgen. Denk hierbij aan verhoogde haltes, bussen met een lage instap, opgeleide chauffeurs en toegankelijke reisinformatie. Daarnaast is de bus vaak dichterbij dan je denkt. Ook al heeft niet iedereen een halte voor de deur, een stukje fietsen of met een (deel)auto levert altijd een OV-mogelijkheid op. En mocht de fiets of auto geen optie zijn, dan is er de hubtaxi. Onder beschikbaar valt ook dat het OV-bureau constant de balans zoekt tussen vraag en aanbod. De bus laten rijden wanneer de reiziger het nodig heeft. Of dat nu 's nachts is middels een nachtbus, of juist extra in piekmomenten richting een school of grote werkgever.

**Vertrouwd:** De bus moet voorspelbaar zijn. Wat er ook gebeurt in de wereld, de bus blijft rijden. Dit was zo tijdens de coronajaren. Maar ook tijdens drukte op de weg en files zal de bus blijven rijden.

**Tijd:** Een heel belangrijk onderdeel van 'rust' is op tijd aankomen. Dit doet het OV-bureau onder andere door het bouwen van een sterke dienstregeling, het sturen op punctualiteit en de vervoerder te stimuleren een 'operational excellence' strategie uit te voeren. Daarnaast levert de bus je tijd op. Om een mailtje weg te werken, een goed boek te lezen of een moment om fijn naar buiten te staren.

**Comfort:** Uit belevingsonderzoek is gebleken dat sfeer en comfort een grote rol spelen in de beoordeling van een rit. Met de komst van nieuwe bussen kan hier veel mee gedaan worden. Met bijvoorbeeld de kwaliteit van stoelen, het interieur, de verlichting en het geluidsniveau in de bus. Maar ook met productformules als Qliner en Q-link wordt hieraan gebouwd door het geven van een premium beleving.

**Duurzaam:** Met de komst van nieuwe elektrische bussen in 2024 en 2025 is het OV-bureau weer een stap dichterbij de zero emissie doelstelling.

De genoemde vijf thema's zijn tevens verbonden met de drie W-vragen van de begroting; 'Wat willen we bereiken?', 'Wat gaan we ervoor doen?' en 'Wat gaat het kosten?'. Deze vragen zijn uitgewerkt in onze beleidsdoelstellingen in ons programmaplan (hoofdstuk 1). De beleidsdoelstellingen zijn een SMART vertaling van de werkzaamheden die wij in 2025 gepland hebben te doen. Hierbij is het uiteindelijk streven om de reiziger het gevoel van rust te laten ervaren, waarbij de kostendekkend voor het OV-bureau in balans is.

# Programmaplan

De beleidsbegroting 2025 van het OV-bureau bestaat uit een programmaplan met één programma;

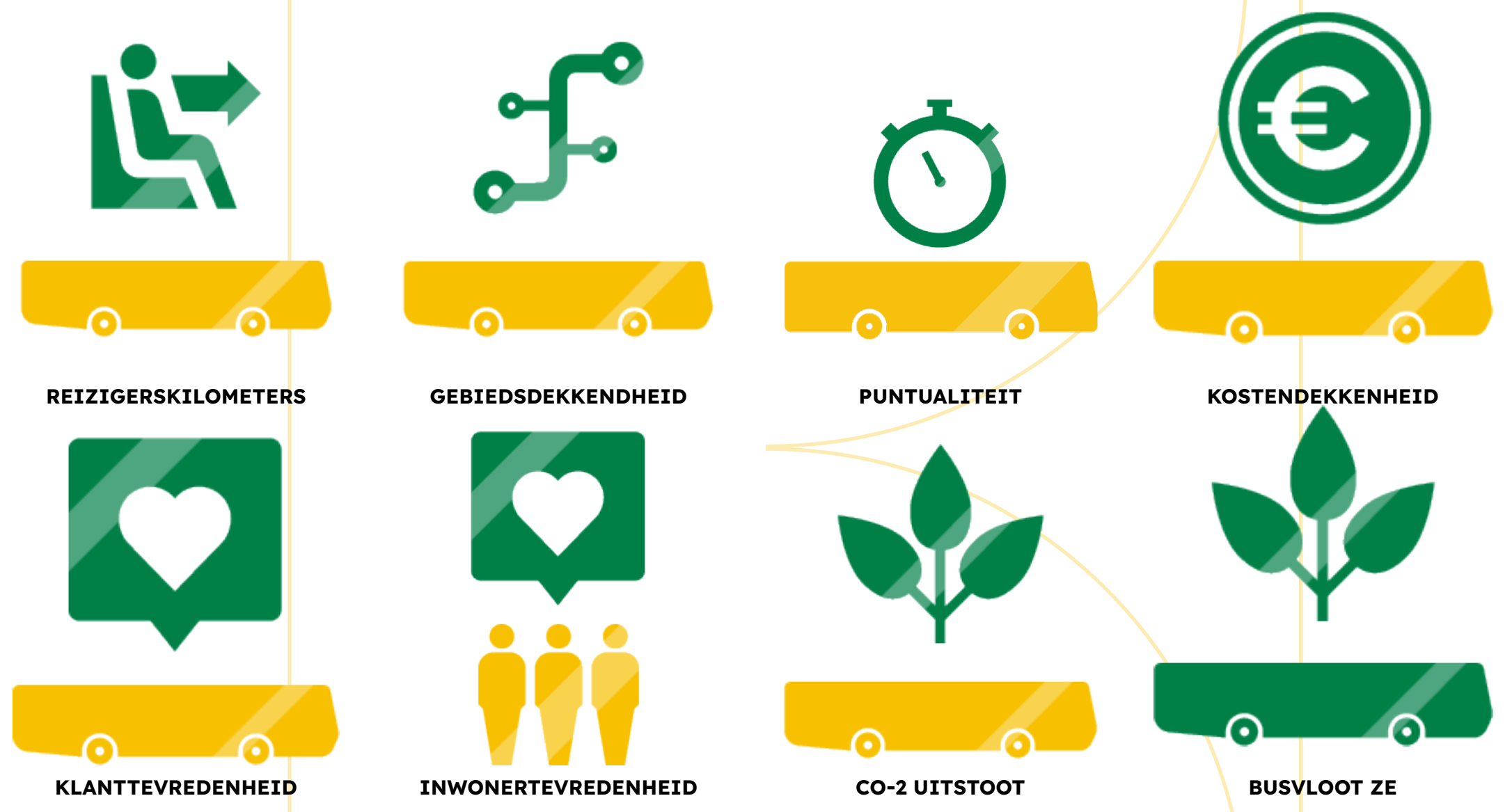
‘Welkom in de bus’. Het hoofddoel van het programma is:

**Het realiseren, in stand houden en verbeteren van openbaar (bus)vervoer in de provincies Groningen en Drenthe.**

Om te kunnen bepalen in hoeverre we het hoofddoel realiseren is het programma nader uitgewerkt aan de hand van een 7-tal beleidsdoelstellingen. Iedere beleidsdoelstelling heeft een beoogde streefwaarde en enkele sub beleidsdoelen. De subdoelen zijn de uitwerking van hoe het OV-bureau de streefwaarde van het doel beoogt te realiseren. Alle beleidsdoelstellingen hebben betrekking op de uitvoering van de exploitatie van het openbaar busvervoer in Groningen en Drenthe en zijn in feite de indicatoren uit onze voorgaande begrotingen. Het programma bestaat uit de volgende beleidsdoelstellingen: Reizigerskilometers, Gebiedsdekkendheid, Klant-tevredenheid, Inwonertevredenheid, Punctualiteit, Duurzaamheid (CO2 per km) en Kostendekkendheid.

Het (kunnen) realiseren van de gestelde streefwaarde per beleidsdoelstelling hangt af van een complex van diverse beïnvloedbare en niet-beïnvloedbare factoren. Denk hierbij aan prijs van het kaartje, het geboden product (bus, rit, beleving, ed.), de beschikbaarheid, de dienstregeling, het weer, verkeerssituaties, etc. Als OV-bureau hebben wij in meer of mindere mate invloed op de beïnvloedbare factoren. Voor het behalen van de streefwaarde van het doel, zijn per doel twee tot drie subdoelen geformuleerd. Elk subdoel draagt bij aan het realiseren van de gestelde streefwaarde en is een beschrijving hoe wij een of meerdere factoren beogen te beïnvloeden.

In de volgende pagina's wordt ieder beleidsdoelstelling nader uitgewerkt met doel, streefwaarde en subdoelen (voor het meerjarenbeeld van de beleidsdoelstellingen & streefwaarden, zie bijlage F). Drie keer per jaar zullen we het dagelijks bestuur en het algemeen bestuur informeren (verantwoording) over realisatie van streefwaarden van onze doelen. Dit doen we in de 1e tussenrapportage (1e 4 maanden), de 2de tussenrapportage (1e 8 maanden) en in het jaarverslag.



Indicatoren	Realisatie	Begroot	Begroot	Begroot	Begroot	Begroot
	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Reizigerskilometers	59,2%	6,7%	3%	3,5%	3,5%	3,5%
Kostendekkenheid	45%	47,2%	45,6%	50%	50%	50%
Gebiedsdekkendheid	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Punctualiteit	87,9%	85%	85%	85%	85%	85%
Klanttevredenheid	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5	7,5
Inwonertevredenheid	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5
CO-2 Uitstoot	33,1 gr/rKM	8 gr/rKM	5 gr/rKM	5 gr/rKM	6 gr/rKM	7 gr/rKM
Busvloot ZE	52,9%	64%	87%	nb	nb	nb

The image features a solid yellow background. In the center, the Dutch word "BELEIDSDOELSTELLINGEN" is written in a bold, green, sans-serif font. The text is flanked by large, white, abstract shapes that resemble stylized speech bubbles or callouts. On the left, a shape points towards the text. On the right, a larger shape encompasses the text and extends further to the right. The overall design is clean and modern.

# BELEIDSDOELSTELLINGEN



1



## BELEIDSDOELSTELLINGEN

<b>1.1 REIZIGERSKILOMETERS</b>	<b>7</b>
<b>1.2 GEBIEDSDEKKENDHEID</b>	<b>8</b>
<b>1.3 KLANTTEVREDENHEID</b>	<b>9</b>
<b>1.4 INWONERTEVREDENHEID</b>	<b>10</b>
<b>1.5 PUNCTUALITEIT</b>	<b>11</b>
<b>1.6 DUURZAAMHEID</b>	<b>12</b>
<b>1.7 KOSTENDEKKENHEID</b>	<b>13</b>



1.1



# REIZIGERSKILOMETERS

Voor het OV-bureau is het essentieel te weten in welke mate de reiziger de bus gebruikt als vervoersmiddel. Het aantal reizigerskilometers geeft ons een belangrijk inzicht in welke mate het beleid van het OV-bureau effectief en doelmatig is. Hierin zijn de (reizigers)kilometers bepalend. Reizigerskilometers zijn kilometers die de reiziger reist per bus. Hoe meer reizigerskilometers er worden gemaakt, des te meer de bus wordt gebruikt om te reizen.

**Beleidsdoelstelling;** als OV-bureau streven wij in 2025 naar:

**Een groei in reizigerskilometers met + 3 % t.o.v. 2024**

gelijk aan van 259,95 miljoen reizigerkilometers in 2024 (raming) naar 267,75 miljoen reizigerkilometers

Dit willen we bereiken met de volgende **subdoelen:**

Het aantrekken van nieuwe reizigers

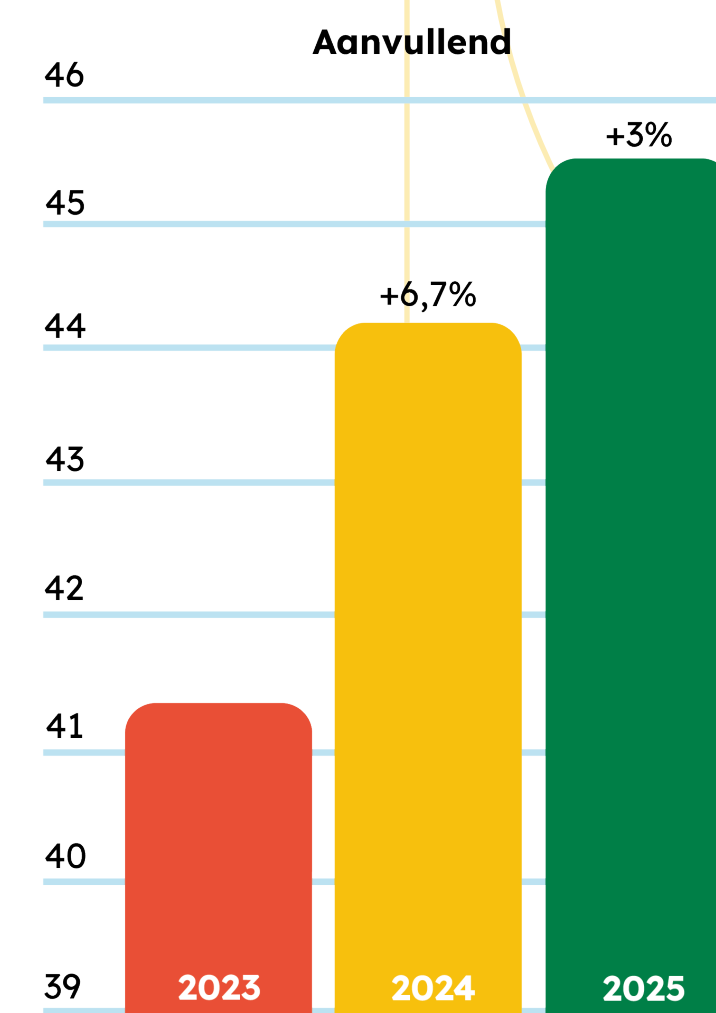
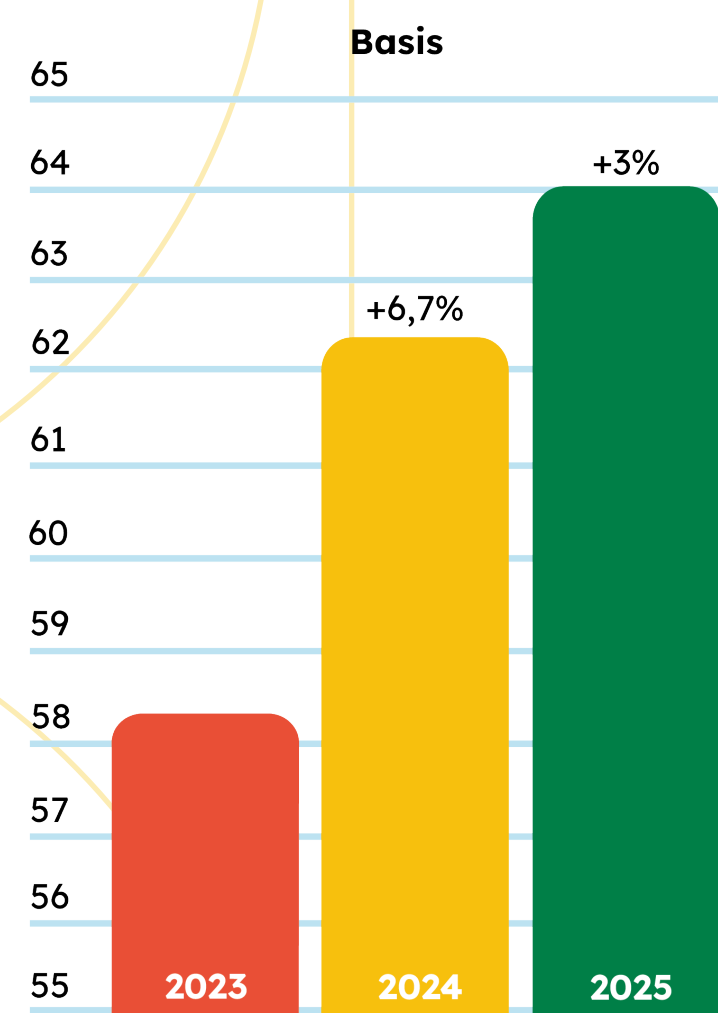
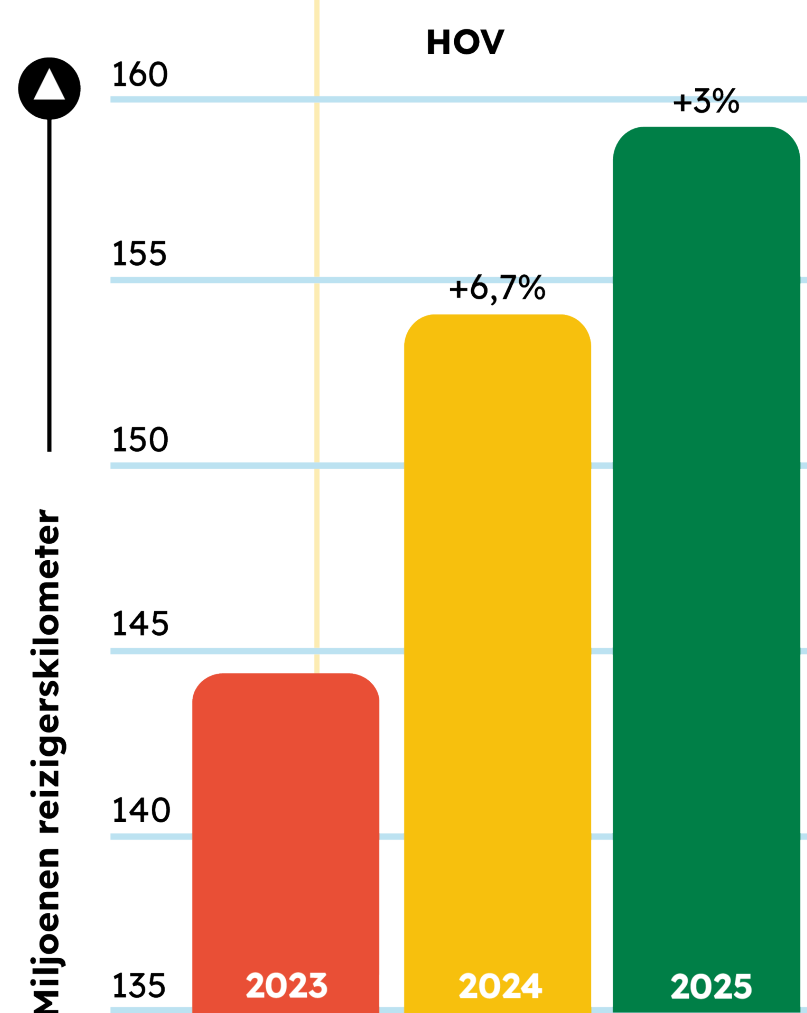
Bestaande reizigers meer te laten reizen

## AANTREKKEN NIEUWE REIZIGERS

We zetten vol in op het stimuleren van grote- en middelgrote organisaties om hun werknemers te laten reizen per openbaar busvervoer. Hier gaan wij actief langs en bieden hen toegepaste regelingen. Veel organisaties (scholen, ziekenhuizen, bedrijven en instellingen) zijn goed bereikbaar met het OV, waar niet of minder gaan we aan de slag om dit te verbeteren. Ook benaderen we de niet-reiziger met meer gerichtere marketingcampagnes, onder andere door promotie op de bus (opvallende bestickering), met adverts op social media en in abri's rond plekken waar organisaties en bedrijven zijn gevestigd. Daarnaast zijn we in 2024 gestart gemeenten te benaderen om de Meedoen-pas aan te bieden aan de groep inwoners rond het bestaansminimum. Met de Meedoen-pas koopt de gemeente het OV-reisrecht voor deze groep inwoners, die daarmee in staat worden gesteld te reizen met het OV. De Meedoen-pas snijdt aan twee kanten: maatschappelijke participatie van de doelgroep wordt gestimuleerd terwijl de extra opbrengsten aan het OV-product ten goede kunnen komen.

## BESTAANDE REIZIGERS MEER LATEN REIZEN

We gaan reizigers die de bus al nemen voor hun woon-werkverkeer stimuleren de bus privé ook te gebruiken voor recreatiefgebruik/het dagje-uit in de regio met hierop toegesneden tariefproducten, zoals Weekendbroezz'n. We stimuleren organisaties en bedrijven hun werknemers meer met OV te laten reizen door stimuleringsregelingen om met het OV naar het werk te reizen (of door enkel OV te vergoeden).





## GEBIEDSDEKKENDHEID

Gebiedsdekkendheid is de mate waarin de reiziger overal in het geografische gebied van de provincies Groningen en Drenthe kan komen met het OV (tussen 07:00u tot 24:00). Als OV-bureau streven we er naar dat iedereen in de beide provincies binnen een straal van 2 km een bushalte heeft. Waar dit niet lukt bieden we in een straal van 15 km rondom een netwerk van 57 hubs een hubtaxi aan die de reiziger van het herkomstadres naar een hub brengt.

Beleidsdoelstelling; als OV-bureau streven wij in 2025 naar:

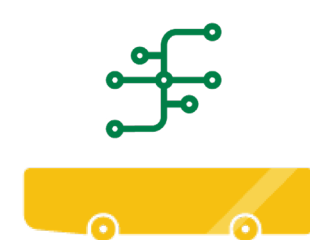
### OV-bereikbaarheid voor alle inwoners en reizigers in Groningen en Drenthe

Dit willen we bereiken met de volgende subdoelen:

1. Bereikbaar houden en ontsluiten landelijk en stedelijk gebied
2. Het netwerk zo vormgeven dat deze optimaal aansluit op de vervoersvraag
3. Een optimale dienstregeling voor de gegeven financiële middelen



HOV



Basisnet



Aanvullend



Hubtaxi

### 1. BEREIKBAARHEID LANDELIJK EN STEDELIJK GEBIED

Om het landelijk en stedelijk gebied te ontsluiten en bereikbaar te houden, hebben wij drie typen van openbaar vervoer ontwikkeld. Met iedere nieuwe dienstregeling streven wij naar de inzet van de juiste mix van deze drie types om dit subdoel te realiseren. De drie types zijn; 1. Hoogwaardig OV (HOV), snel en frequent vervoer over een langere afstand dat altijd rijdt; 2. Een basisnet van stads- en streeklijnen voor het hele gebied dat altijd rijdt, minimaal in uursdiensten: Comfortabel vervoer voor korte tot middellange afstanden. 3. Aanvullend Openbaar Vervoer, gericht op specifieke momenten en plaatsen.

Als onderdeel van het aanvullend vervoer is er ook de hubtaxi. Dit is een OV-taxi van en naar de hub (vandaar hubtaxi) tegen OV-tarief en, tegen een hoger tarief, deur-deur taxi, dat vraagafhankelijk/ beschikbaar/ gebiedsdekkend is daar waar geen reguliere OV voor beschikbaar is.

### 2. NETWERK AANSLUITING OP DE VERVOERSVRAAG

De reisbehoeften van de inwoners en daarmee de vervoersvraag veranderen continu. Dit maakt dat de optimale samenstelling van de dienstregeling daarmee ieder jaar verschillend is. Frequent analyseren we ons OV-netwerk of deze nog voorziet in de reisbehoefte van de inwoners. Naar behoefte wordt de dienstregeling hierop aangepast door op lijnen bussen vaker/minder te rijden, grotere/kleinere bussen in zetten, routes te verleggen, haltes te verplaatsen. Voor een voor de reiziger betrouwbaar systeem hebben we structuur en bedieningsperiode van de HOV-lijnen en het basisnetwerk langjarig vastgelegd, hier variëren we eventueel alleen in frequentie.

### 3. OPTIMALE DIENSTREGELING

De ultieme dienstregeling voorziet in alle wensen en reisbehoeften van alle inwoners. Hierin voorzien is voor ons het ultieme wensbeeld, maar helaas praktisch en financieel niet haalbaar. Als OV-bureau streven we daarom jaarlijks met de gegeven financiële middelen naar de optimale dienstregeling, waarbij we een goede balans zoeken tussen 'dikke' lijnen en aanvullende lijnen. Een (heel) klein gedeelte van het openbaar vervoer is kostendekkend (enkele Qliner-verbindingen), maar het merendeel van het openbaar vervoer is niet kostendekkend (zie ook indicator kostendekkendheid). Jaarlijks geven de deelnemers daarom een vaste bijdrage om het niet-kostendekkende deel af te dekken. Dit stelt ons in staat om ook niet rendabele routes in stand te houden. Het blijft echte onontkoombaar dat er voor elk dienstregelingsjaar bestuurlijke lastige afwegingen moeten echter worden gemaakt om een evenwichtige samenstelling van routes (bereikbaarheid voor alle inwoners) te kunnen bieden.





1.3



# KLANTTEVREDENHEID

Klanttevredenheid is een rapportcijfer dat de busreiziger geeft aan de bus ten aanzien van een aantal criteria. Het rapportcijfer wordt gemeten op basis van onafhankelijk onderzoek (OV-Klantenbarometer) door het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV).

Beleidsdoelstelling; als OV-bureau streven wij in 2025 naar:

**Gemiddeld rapportcijfer van minimaal een 7,5**

Dit willen we bereiken met de volgende subdoelen:

De basis goed laten functioneren

De klantbeleving stimuleren

## GOEDE BASIS FUNCTIONERING

Wij streven uiteraard naar een zo hoog mogelijk rapportcijfer voor klanttevredenheid. Dit doen we door een zo goed mogelijk OV-product aan te bieden. Hierin is het cruciaal om het proces op orde te hebben: veiligheid, reinheid, punctualiteit en informatievoorziening. Als deze basis niet op orde is, heb je geen tevreden reizigers. Zodra de basis op orde is, heb je reizigers die niet tevreden maar ook niet ontevreden zijn. Om richting het streefcijfer 7,5 te gaan, moet er meer gedaan worden. Er moet gewerkt worden aan de klantbeleving.

## OV-BELEIVING STIMULEREN

Door het stimuleren van de OV-beleving kan het tevredenheidscijfer omhooggetrokken worden. Hiervoor zijn de chauffeurs heel belangrijk, zij zijn het klantcontact met onze reizigers. Daarnaast is de ruimte waarin reizigers zich bevinden bepalend voor de beleving. Zowel de ruimte in de bus, als de ruimte bij de bushalte tijdens het wachten. Ook in 2025 zal hier veel aandacht aan besteed worden.

Uiteraard lukt niet altijd alles even goed. Bijvoorbeeld: bussen die om diverse redenen niet op tijd rijden. Daarom hanteren we de streefwaarde voor de klanttevredenheid op een gemiddeld rapportcijfer van minimaal een 7,5 voor al het busvervoer samen, maar ook voor de afzonderlijke productsoorten Qliner, Q-link, basisnet en aanvullend net.



Naast dat we willen weten hoe het is gesteld met de klanttevredenheid (uitgedrukt in een rapportcijfer) van onze reizigers, willen we ook weten in welke mate de inwoners van Groningen en Drenthe tevreden zijn met het busvervoer en de tevredenheid met het busvervoer in combinatie met de trein (Arriva en NS). Dit wordt gelijk aan de klanttevredenheid uitgedrukt in een rapportcijfer.

**Beleidsdoelstelling** als OV-bureau streven wij in 2025 naar:

**Een rapportcijfer van minimaal een 6,5**

Dit willen we bereiken met de volgende **subdoelen**:

Een positiever beeld van de bus onder niet-busreiziger

Het aandeel van de inwoners dat minimaal 1x per jaar in de bus zit vergroten

### BOUWEN AAN EEN BETER IMAGO

Er zit een groot verschil tussen het beeld dat busreizigers van de bus hebben en het beeld dat niet-busreizigers van de bus hebben. Over het algemeen zijn busreizigers een stuk positiever. Vaak berust de mening van niet-busreizigers op een ervaring uit een ver verleden, op een negatief bericht in de pers of puur op onwetendheid. Door in 2025 in te zetten op campagnes die bouwen aan het imago van de bus en die gericht zijn op niet-busreizigers, proberen we een positiever beeld te creëren van de bus. Zo proberen we de discrepantie in mening tussen reizigers en niet-reizigers te verkleinen.

### BUS LATEN UITPROBEREN

Naast dat een imagocampagne moet zorgen voor een positiever beeld, is het ook belangrijk om mensen de bus te laten uitproberen. Immers, uit het inwonertevredenheidsonderzoek is gebleken dat onbekend onbemind maakt. Ook in 2025 blijft het belangrijk om in te zetten op het uitproberen van de bus door gerichte uitprobeeracties. Zo streven we ernaar om het aandeel van de inwoners dat minimaal 1x per jaar met de bus gaat te vergroten.



1.5



## PUNCTUALITEIT

Punctualiteit is de resultante van de eisen die zijn gesteld aan vertrekpunctualiteit op beginhaltes, de punctualiteit op alle tussenliggende haltes en de aankomstpunctualiteit op de eindhaltes. Aangezien dit percentage alleen iets zegt over de betreffende rit en nog niets over aansluitingen, rituitval etc. Is vanaf 2024 het klantperspectief toegevoegd. Door meerdere elementen van de uitvoeringskwaliteit te koppelen willen we inzicht krijgen (en sturen) in de totale reizigerspunctualiteit van het vervoerssysteem. De reizigerspunctualiteit kan dan worden bepaald door de afwijking van de geplande reis van elke individuele reiziger. Streven is dan dat minimaal 90% van de reizigers de eindbestemming bereikt binnen maximaal 300 seconden na de geplande aankomst.

Beleidsdoelstelling als OV-bureau streven wij in 2025 naar:

**Een punctualiteit van 85%**

Dit willen we bereiken met de volgende subdoelen:

Operationeel perfecte uitvoering

Op tijd vertrekken en aankomen

### OPERATIONEEL PERFECTE UITVOERING

Als OV-bureau hebben we ook in 2025 op frequente basis overleg met de vervoerder over de uitvoering van de concessie. Hierbij houden we de rituitval scherp in het oog. Daarnaast streven we tijdig aan tafel te mogen aanschuiven bij gemeenten en provincies wanneer zij (weg-)werkzaamheden plannen. Gezamenlijk kunnen we dan we tijdelijke omleidingsroutes voor de bus afspreken. Ook streven we naar het ontwerpen van een in tijd reële dienstregeling door zoveel mogelijk rekening te houden met regionale verkeersontwikkelingen (autogebruik) en daarmee (onvoorziene) drukte op de busroutes.

### OP TIJD VERTREKKEN EN AANKOMEN

De reiziger moet kunnen vertrouwen op dat de bus vertrekt volgens de dienstregeling. Net zo belangrijk is het op tijd aankomen volgens de dienstregeling. Via onze bus data analyseren wij hoe punctueel de dienstregeling wordt gereden. Regelmatig bespreken wij met de vervoerder en wegbeheerders om de oorzaken en omstandigheden die een lagere punctualiteit veroorzaken, zoeken samen naar oplossingen voor een betere stiptheid, maar spreken de vervoerder -indien verwijtbaar- hierop aan.



## DUURZAAMHEID

1.6



In aansluiting op de energieagenda van Noord-Nederland Slim & Groen en CO2 neutraal zetten we een nieuwe standaard op het gebied van verduurzaming in het OV. Hoofdzak is het terugdringen emissies naar 0, het beperken van klimaatverandering en de overgang naar hernieuwbare energie. Voor onze concessie streven wij naar een zo duurzaam mogelijke en uiteindelijk een 100% emissievrije concessie. Voor de inwoners van Drenthe en Groningen betekenen emissievrije bussen minder hinder voor de omgeving, minder uitstoot van schadelijke stoffen en minder geluid. In de bus is het stiller en rustiger door minder trillingen. Een schone bus en stille bus levert de mensen buiten de bus zelfs meer voordelen op dan de reizigers in de bus.

**Beleidsdoelstelling;** als OV-bureau streven wij in 2025 naar:

**Naar een CO2 uitstoot van 5 gr/reizigerskilometer en een instroom van 68 ZE bussen**

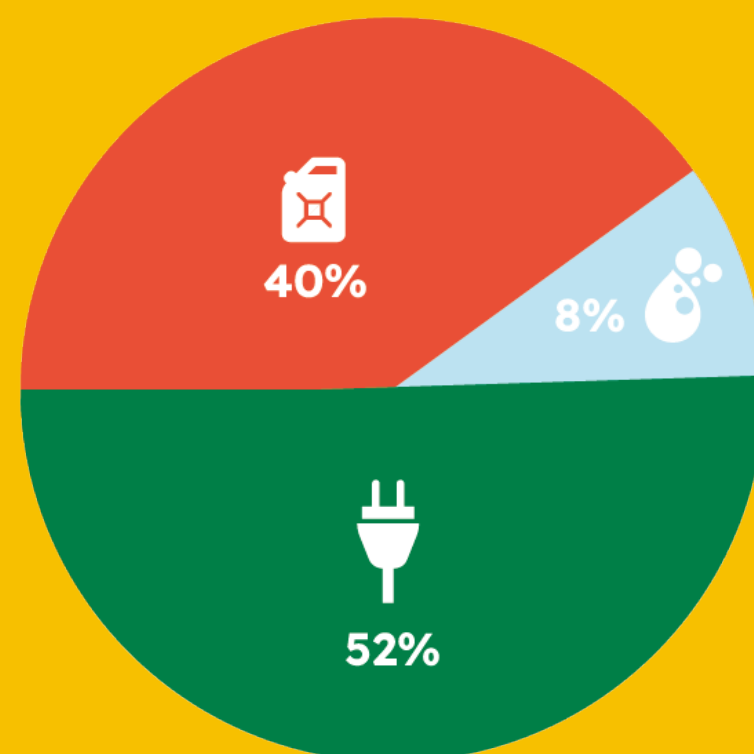
Dit willen we bereiken met de volgende **subdoelen:**

Instream van 68 elektrische bussen

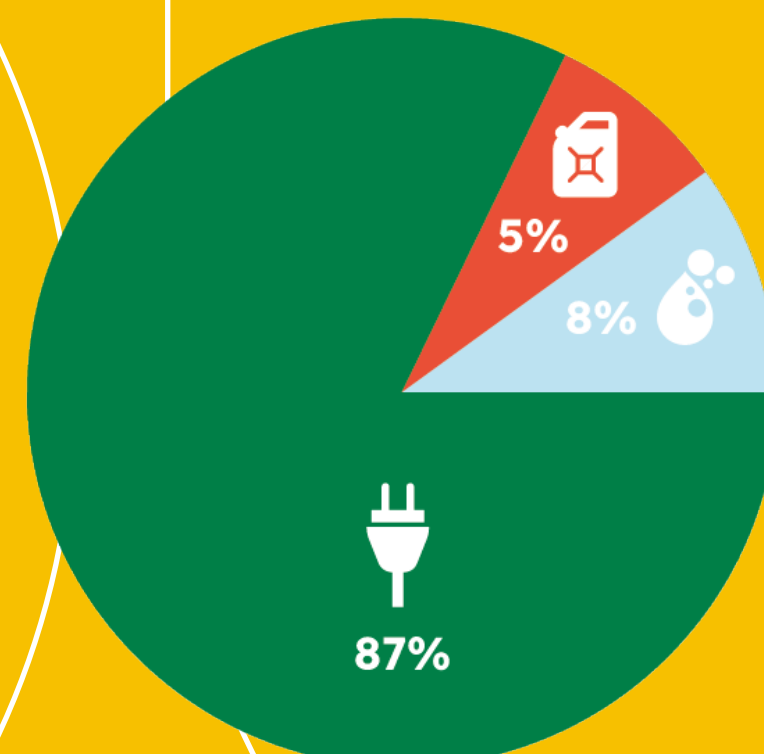
Nader concretiseren van de lange termijn doel van 100% emissievrije concessie

Delen van het laadinfrastructuur netwerk met andere organisaties en bedrijven

**Busvloot 2023**



**Busvloot 2025**



### INSTROOM VAN ELEKTRISCHE BUSSEN

Het OV-bureau is hard op weg om voor 2026 enkel nog ZE-bussen te hebben rijden in de concessie. In 2025 zullen de laatste 68 nieuwe elektrische bussen instromen als het resultaat van de in 2023 gesloten businesscase ZE met Qbuzz waarbij in totaal 148 elektrische bussen zullen instromen.

Het aantal OV-bussen in Groningen en Drenthe zal dan voor 344 bestaan uit zero emissie bussen, waarvan 312 elektrische bussen en 30 waterstofbussen. De benodigde groene elektriciteit komt van Nederlandse windparken. Beide bustypes zijn 100% emissievrij. Alleen op de lijn Groningen-Emmen- zullen nog 21 bussen rijden op HVO. HVO in de afkorting van Hydrotreated Vegetable Oil, ofwel synthetische biodiesel gemaakt uit afgewerkt bak- en braadvet. Het gebruik van deze brandstof realiseert een besparing van CO2-uitstoot van 85-90% ten opzichte van fossiele diesel.

### DOEL: 100% EMISSIEVRIJE CONCESSIE

Voor wat betreft de CO2-uitstoot is de opgave (tevens vastgelegd in landelijke afspraken) om de CO2-uitstoot terug te brengen naar nul. De initiële doelstelling bij aanvang van de concessie in Groningen en Drenthe is om dit voor 2030 te realiseren. We zijn met de instroom van de elektrische bussen hard op weg dit doel te in 2025 al te bereiken. De laatste % zijn het moeilijkst. De kosten voor elektrificatie van de bussen op de lange afstand lijnen zijn vooralsnog te hoog om het mogelijk te maken. In 2025 gaan wij plannen maken hoe een 100% emissievrije concessie voor 2030 wel mogelijk te maken.

### UITBREIDING ELEKTRISCHE LAADINFRASTRUCTUUR

Een duurzaam OV met elektrische bussen vraagt ook een nieuwe tijdse infrastructuur van elektrische laadpunten. Daarom zijn op strategische plekken in de provincies elektrische oplaadpunten geplaatst. Deze oplaadpunten zijn vooralsnog alleen ingericht voor de elektrische OV-bussen. Samen met de provincies onderzoeken wij de mogelijkheden of deze laadpunten ook voor het laden van elektrische voertuigen van andere organisaties en bedrijven kan worden ingericht. Ook de gemeente Groningen is onderdeel van deze gesprekken. Dit biedt een wenkend perspectief voor de regionale, maar ook landelijke verduurzamingsopgave. Zeker nu er ook onvoldoende capaciteit lijkt te gaan ontstaan bij het Nederlandse elektriciteitsnetwerk. De oplaadpunten beschikken wij over grote aansluitingen, die bij een bredere inzet optimaler kan worden gebruikt.



1.7



## KOSTENDEKKENHEID

De kostendekkendheid betekent enerzijds scherpe controle op de kosten van het vervoer en anderzijds toezicht op de juistheid van de inkomsten. In feite is dit als indicator de verhouding van kosten die worden gemaakt voor de uitvoering ten opzichte van de reizigersinkomsten. Kosten voor de uitvoering zijn kosten van de ingekochte dienstregeling, plus de inzet van OV-stewards (sociale veiligheid) en de kosten voor marketing. De reizigersinkomsten bestaan uit de inkomsten uit kaartverkoop en de studenten ov-kaart opbrengst (SOV). Het niet-kostendekkende deel wordt financieel gedekt uit de deelnemersbijdragen. De deelnemersbijdrage wordt jaarlijks geïndexeerd en vormt het vaste gedeelte van de dekking van de kosten.

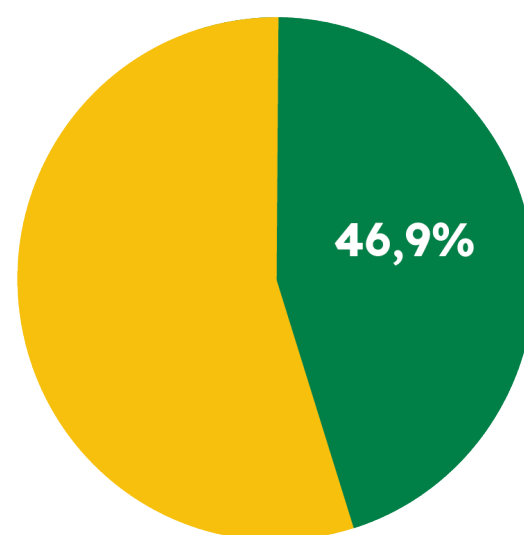
Beleidsdoelstelling; als OV-bureau streven wij in 2025 naar:

**Een financieel dekkende exploitatie van de concessie van 45,6%**

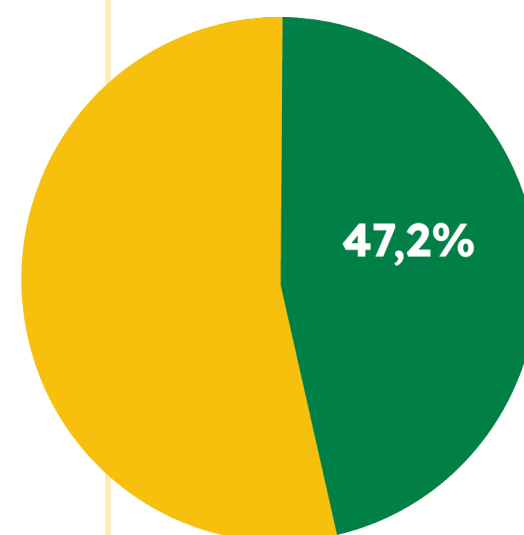
Dit willen we bereiken met de volgende subdoelen:

- Betalen voor wat er rijdt, data-gestuurd afrekenen
- Verstandig begroten, gericht op lange termijn
- Tussentijds financieel bijsturen waar nodig

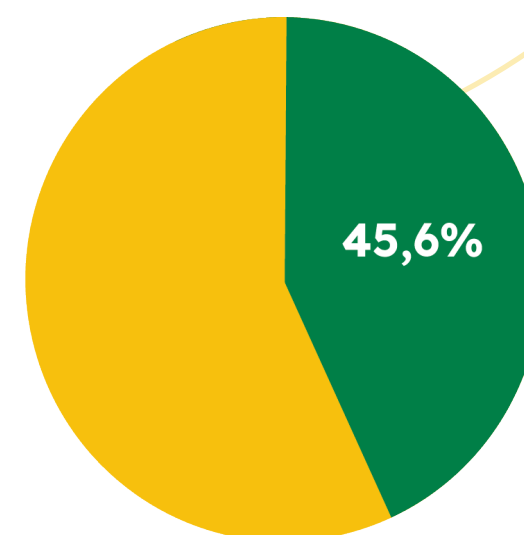
Realisatie 2023



Begroot 2024



Begroot 2025



### DATA-GESTUURD AFREKENEN

Vanaf de begroting 2024 werkt het OV-bureau volgens de systematiek 'betalen voor wat er rijdt'. Dit is een concessieafpraak met de vervoerder die maakt dat er een prikkel is voor de vervoerder om alle voor het jaar afgesproken ritten (ook wel de dienstregeling) te rijden. Het stimuleert de vervoerder om te zorgen dat zij niet of nauwelijks rituitval heeft. Dit werkt als volgt; het OV-bureau ontvangt realtimedata over de werkelijk gereden dienstregelingsuren (DRU's). Deze dienstregelingsuren worden vermenigvuldigd met een afgesproken tarief per bus.

Voor het OV-bureau is de werking dat niet gereden busritten, niet worden betaald. Per dienstregelingsjaar worden er ca 900.000 DRU's verreden, waarbij de registratie digitaal verloopt. Dit is waarom we spreken van data-gestuurd afrekenen. Er zijn diverse omstandigheden die veroorzaken dat ritten niet of anders worden gereden. Ons datateam controleert de registratie en analyseert de afwijkingen. Het team concessie management gaat in gesprek met de vervoerder over de afwijkingen en stelt de factuur op.

### STRATEGISCH TOEKOMSTGERICHT BEGROTEN

Als OV-bureau streven we naar een stabiele balans tussen kosten en uitgaven op lange termijn. Om deze kosten, maar ook de opbrengsten goed te kunnen begroten, prognosticeren we onze kosten en uitgaven op basis van diverse indexen 4 jaar vooruit. Dit geeft ons een goed handvat hoeveel financiële ruimte er is in de begroting en in de meerjarenbegroting voor de dienstregeling. Voor de verhouding; het dienstregelingsbudget omvat ca 97% van alle kosten op de jaarlijkse begroting van het OV-bureau. De indexen passen we conservatief toe, zodat eventuele financiële tegenvallers kunnen worden opgevangen. Voorbeelden van belangrijk gebruikte indexen zijn; de landelijke bijdrage index voor de kosten van openbaar busvervoer (LBI), de index voor studentenkaartopbrengsten (SOV-index), de deelnemersbijdrage index en de Landelijke tarieven index (LTI).

### FLEXIBEL FINANCIËEL BIJSTUREN

Zoals eerder aangegeven wordt begroot met indexen. Veranderingen in indexen hebben de grootste invloed op de financiële positie van het OV-bureau en dan met name de landelijke bijdrage index (LBI). Deze index worden per jaar regelmatig geactualiseerd. Bij grote veranderingen in de index hebben wij de mogelijkheid om bij te sturen in de dienstregeling en daarmee de kosten te verlagen. De laatste jaren met de coronacrisis en de oorlog in de Oekraïne hebben wij dit jammerlijk moeten doen. Voor 2025 en verder zien wij echter het positief in met ruimte voor inzet van meer dienstregelingsuren en dus meer busritten.



**ORGANISATIE & MIDDELEN**



Organisatie & Middelen is geen programmaonderdeel, maar de beschrijving van de BBV-onderdelen (financieel kaderrichtlijn Besluit Begroting en Verantwoording) overheaden algemeen dekkingsmiddelen. Hierin gaan we verder in de voorgeschreven definitie van overhead. Het beschrijft in het kort hoe de organisatie als OV-bureau is vormgegeven in termen als de formatie en bezetting.

### FORMATIE & BEZETTING

Het OV-bureau heeft sinds 2018 een toegestane formatie van 27,34 fte. We zien dat de werkelijke bezetting jaarlijks tot < 3fte fluctueert. We stellen vast dat deze fluctuatie hoofdzakelijk ontstaat door menselijke redenen zoals zwangerschapsvervangings, langdurige ziekteverlof en overlap pensionering en in mindere mate door taakhoudelijke redenen zoals tijdelijke uitvoering van extra werkzaamheden (o.b.v. goedgekeurde DB-projecten) en vroegtijdig gestopte contracten (bijvoorbeeld bij marketingactiviteiten). Deze + fte bestaat uit tijdelijke inhuur tot jaarcontracten. Voor 2025 streeft het OV-bureau naar bezetting plus van maximaal < 2 fte.

### VIJF TEAMS

De organisatie van het OV-bureau bestaat uit een viertal teams: Ontwikkeling, Marktbewerking & Communicatie, Concessiemanagement en Bedrijfsvoering. De eerste drie genoemde teams zijn onze 'beleidsteams' die zich richten op de primaire taakuitvoering. Het team Ontwikkeling richt zich daarbij op het; ontwikkelen de dienstregeling en het OV-product. Het team Marktbewerking & Communicatie richt zich op het analyseren en bewerken van de markt, waarbij Communicatie voorziet in de promotie uitingen. Het team Concessiemanagement ziet toe op de uitvoering van de concessie-afspraken door de vervoerder (10-jarig contract). Binnen dit team verzorgt het Datateam de gerelateerde sturingsinformatie hiervoor. Het team bedrijfsvoering ondersteunt de drie teams bij de uitvoering van hun primaire taak. Zij voorziet hen van juridisch advies, voert de financiële administratie en regelt de IT-faciliteiten op kantoor. Het aansturen van deze teams gebeurt door drie teamleiders. De directeur samen met de drie teamleiders vormt het MT.

### TWEE OPGAVEN

Naast de vier genoemde teams met hun gerelateerde werkzaamheden, werkt het OV-bureau met twee opgaven. De Reiziger Centraal en Informatie Gestuurd Werken. Hierbij is het uitgangspunt dat alle medewerkers in hun werkzaamheden bijdragen aan deze twee opgaven. Zo kijken we vanuit de Reiziger Centraal kritisch naar onze marktonderzoeken en marketingcampagnes; wat dragen deze bij aan het behoud van de reiziger? En hoeveel nieuwe reizigers levert het op? Vanuit de Informatie gestuurd werken, hebben we diverse digitale informatie dashboards ontwikkeld die ons inzicht geven hoe te handelen. De gedachten van werken volgens deze twee opgaven is elkaar versterken op basis van de juiste informatie en daarmee datgene doen wat tot meer reizigers in de bus leidt.

### OVERHEAD

Overhead is de benaming voor de kosten die het OV-bureau maakt voor de sturing en ondersteuning van medewerkers in het primaire proces. Als OV-bureau streven wij er naar de kosten voor overhead zo laag mogelijk te houden. Dit doen we door waar mogelijk gebruikt te maken van de aanwezige overhead en werkprocessen van onze deelnemers (human resource, personeels- & salarisadministratie, office 365). Hierdoor kunnen wij ons als OV-bureau blijven concentreren waarvoor wij zijn opgericht als 'OV-autoriteit' van de provincies Groningen en Drenthe. Voor de deelnemers geeft dit de mogelijkheid om hun aanwezige overhead optimaal te benutten. Dit is geregeld via dienstverleningsovereenkomsten. Toch is het voor het OV-bureau noodzakelijk om ook zelf te beschikken over een aantal overhead functies. Dit betreft juridische-, IT-, financiën-, management- en secretariaat functies. Bij een formatie van 27,34 fte zal ca 9,11 fte bestaan uit de genoemde overhead functies.



## 2.2



## MIDDELEN

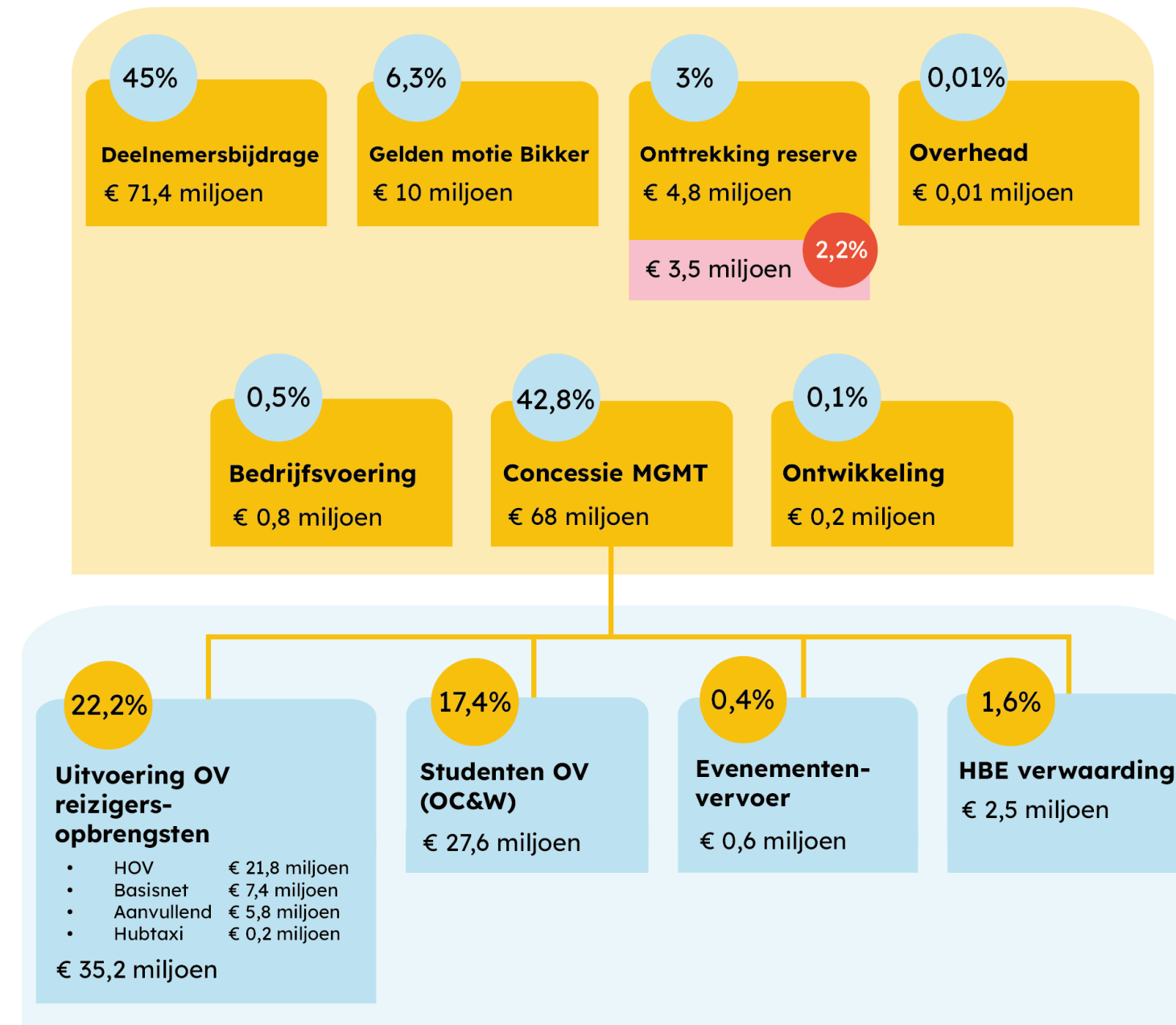
De uitgaven van het programma 'Welkom in de bus' zijn onderverdeeld in twee categorieën 1. Kosten gerelateerd aan de uitvoering van het OV en 2. kosten die gemaakt worden t.b.v. de uitvoering.

Tegenover deze uitgaven staan inkomsten om deze uitgaven te dekken. Deze inkomsten bestaan voor een aanzienlijk deel (47,4%) uit de bijdragen van onze deelnemers. Daarnaast worden de uitgaven gedekt uit reizigersopbrengsten uit kaartverkoop (23,4%), de vergoeding vanuit het ministerie OC&W t.b.v. de studenten OV kaart (18,3%), opbrengsten uit evenementenvervoer, verwaarding van HBE-certificaten, compensatiegelden gelijk houden tarief 2023 (6,7%). Dit resulteert in een verwacht negatieve resultaat (€ 3.489.000), waarbij het voorstel is dat dit wordt afgedekt met een uitname uit de algemene reserve.

De uitgaven en inkomsten worden in deze infographic op een geaggregeerd niveau getoond. Een nader gespecificeerde meerjarenbegroting is opgenomen in bijlage D van de financiële begroting. Gekozen is de middelen niet per beleidsdoelstelling toe te rekenen. De reden hiervoor is dat beleidsdoelstellingen door de jaren heen kunnen wijzigen, waardoor de consistentie is in de financiële administratie verloren gaat.

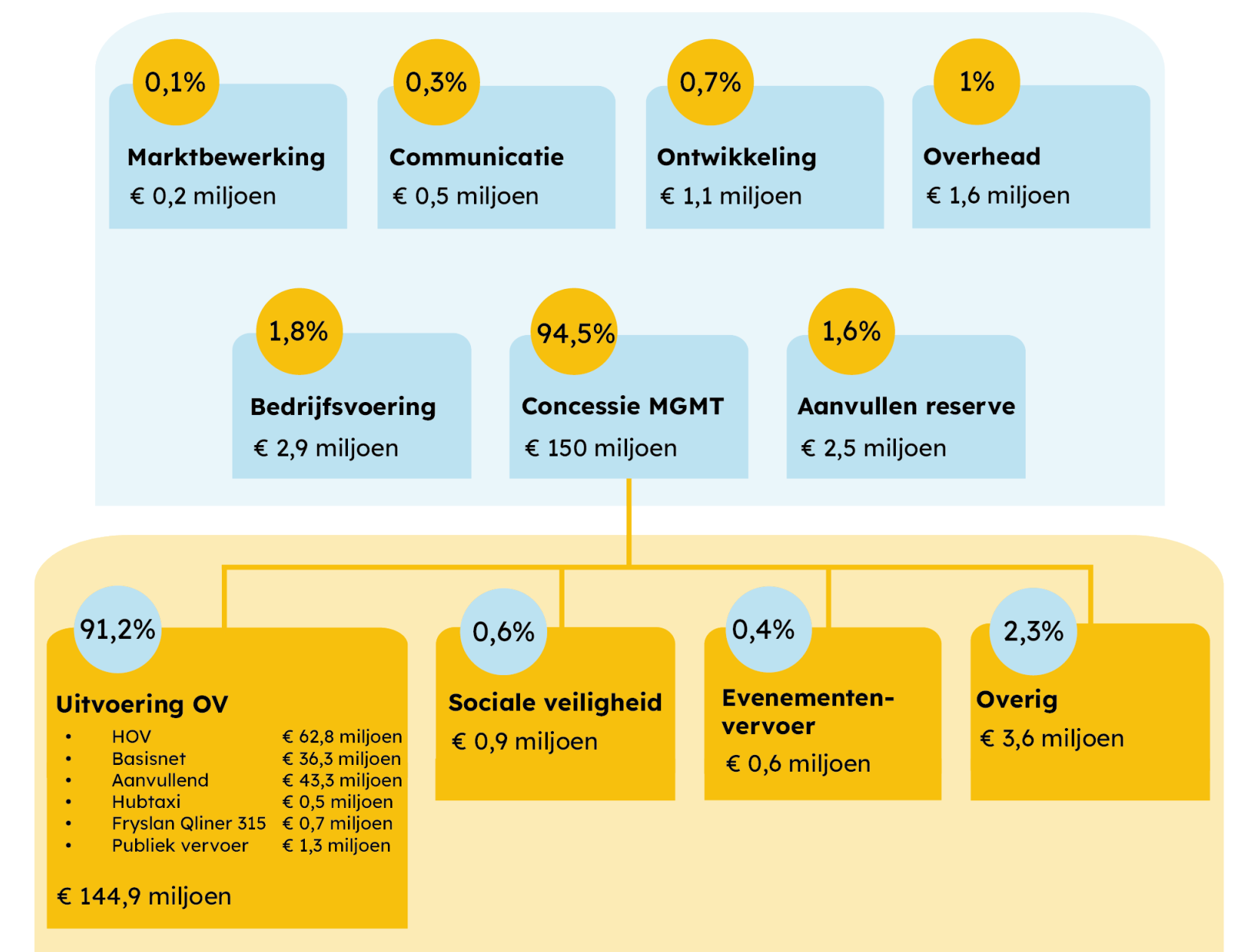
### Inkomsten

in miljoenen € 158,8



### Uitgaven

in miljoenen € 158,8







# PARAGRAFEN



**INLEIDING**

Artikel 26 van het BBV schrijft voor dat de voorgeschreven paragrafen, genoemd in artikel 9 van het BBV, worden opgenomen in de begroting. Indien een paragraaf niet aan de orde is, hoeft deze niet vermeld te worden.

Voor het OV-bureau zijn de volgende paragrafen van belang voor het boekjaar 2025:

Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Fincanciering

Onderhoud kapitaalgoederen

Bedrijfsvoering

Verbonden partijen

Openheidsparagraaf (Wet Open Overheid)

**3.1 WEERSTANDSVERMOGEN & RISICOBEBEERSING 20**

**3.2 FINANCIERING 23**

**3.3 ONDERHOUD KAPITAALGOEDEREN 24**

**3.4 BEDRIJFSVOERING 25**

**3.5 VERBONDEN PARTIJEN 26**

**3.6 OPENBAARHEIDSPARAGRAAF (WOO) 28**



Het weerstandsvermogen bestaat uit de relatie tussen de weerstandscapaciteit en de risico's waarvoor geen beheersmaatregelen zijn getroffen en die een mogelijk financiële impact kunnen hebben op de exploitatie. De uitgangspunten over het bepalen van de weerstandscapaciteit zijn door het OV-bureau vastgelegd in de notitie Weerstand & Risicomanagement. Deze uitgangspunten zijn ook bepalend geweest bij het opstellen van deze begroting.

Deze uitgangspunten zijn:

Conservatief begroten

Tijdige rapportage van financiële mee- en tegenvallers aan het bestuur voor bijsturing

Doorlopend prognosticeren met een minimale Landelijke Bijdrage Index van 3,5%

Werken met weerstandscapaciteit om tegenvallers op te vangen

Periodiek toetsen van alle relevante risico's met financiële consequenties

Zorgen voor beheersingsmaatregelen en deze, indien nodig, tijdig implementeren

Terug kunnen vallen op een rekeningcourantfaciliteit van de provincie Groningen

Ten aanzien van de notitie stellen we vast dat er vanaf 2020 tot heden, twee grote gebeurtenissen niet waren voorzien in de risicoanalyse (en daarmee ook in de notitie) die zijn opgetreden en een zeer grote (financiële) impact hebben gehad op de exploitatie van het busvervoer, maar ook wereldwijd. Dit was de coronacrisis en het uitbreken van de oorlog tussen Oekraïne en Rusland.

Deze twee gebeurtenissen hebben vandaag de dag nog steeds een grote impact op de financiële situatie van het OV-bureau. Voor het opvangen van deze twee gebeurtenissen is de algemene reserve aangesproken en hebben de deelnemers een extra bijdrage gedaan (2022). Daarmee hebben deze twee gebeurtenissen geleid tot een lager reserveniveau, dan voor het weerstandsvermogen is gewenst. In 2024 wordt de notitie Weerstand & Risicomanagement herzien. Op basis van deze herziening zal worden bepaald in hoeverre dergelijke risico's moeten worden meegenomen in risicoanalyse en in welke mate het weerstandsvermogen moet kunnen voorzien in het opvangen van deze risico's.

#### **WEERSTANDSCAPACITEIT**

Voor de berekening van de ondergrens van het weerstandsvermogen, hanteren we de berekening van de mogelijke risico's, maal de kans dat het risico zich voor kan doen, maal het mogelijke gevolg in euro's. Dit leidt tot een totaaloverzicht van risico's en benodigde weerstandsvermogen. In 2019 is een uitvoerige risicoanalyse uitgevoerd en de notitie Weerstandvermogen & Risicomanagement op herzien. Het weerstandsvermogen is op basis van die risicoanalyse bepaald op € 4.750.000,-. Ondanks dat uit de QuickScan risico analyse 2025 het weerstandsvermogen 'te laag' is (zie onder, risico inventarisatie), is het gelet op de huidige financiële situatie niet reëel, de grens van het minimale weerstandsvermogen bij te stellen.

De beschikbare weerstandscapaciteit (algemene reserve en resultaat) is naar verwachting begin 2025 € 8,3 miljoen.

Doordat er verwachtte resultaten voor de jaren 2025 en 2026 negatief zijn en het voorstel is om deze te dekken uit de algemene reserve, daalt het ratio weerstandsvermogen onder de 1. Volgens de norm is dit onvoldoende tot matig. Echter vanaf het jaar 2028 is de verwachting dat de beschikbare weerstandscapaciteit weer stijgt door positieve resultaten. Hierdoor stijgt het ratio weerstandsvermogen weer boven de 1, welke voldoende is. Het is onze inzet vanaf dan de weerstandscapaciteit weer op te bouwen tot het (herziene) gewenste niveau.

### 3.1 WEERSTANDSVERMOGEN & RISICOBEBEERSING

#### RISICO-INVENTARISATIE

Bij het opstellen van de voorliggende begroting 2025 (begin 2024) is de herziening van de notitie nog niet uitgevoerd. Voor de begroting 2025 is daartoe een QuickScan risico-inventarisatie uitgevoerd. De uitkomst van deze inventarisatie is hieronder opgenomen. Hiermee zijn de risico's uit de notitie herijkt op de situatie van 2025. Voor de begroting 2025 is een QuickScan risico-inventarisatie uitgevoerd. De uitkomst van deze inventarisatie is hieronder opgenomen. Hiermee zijn de risico's uit de notitie herijkt op de situatie van 2025.

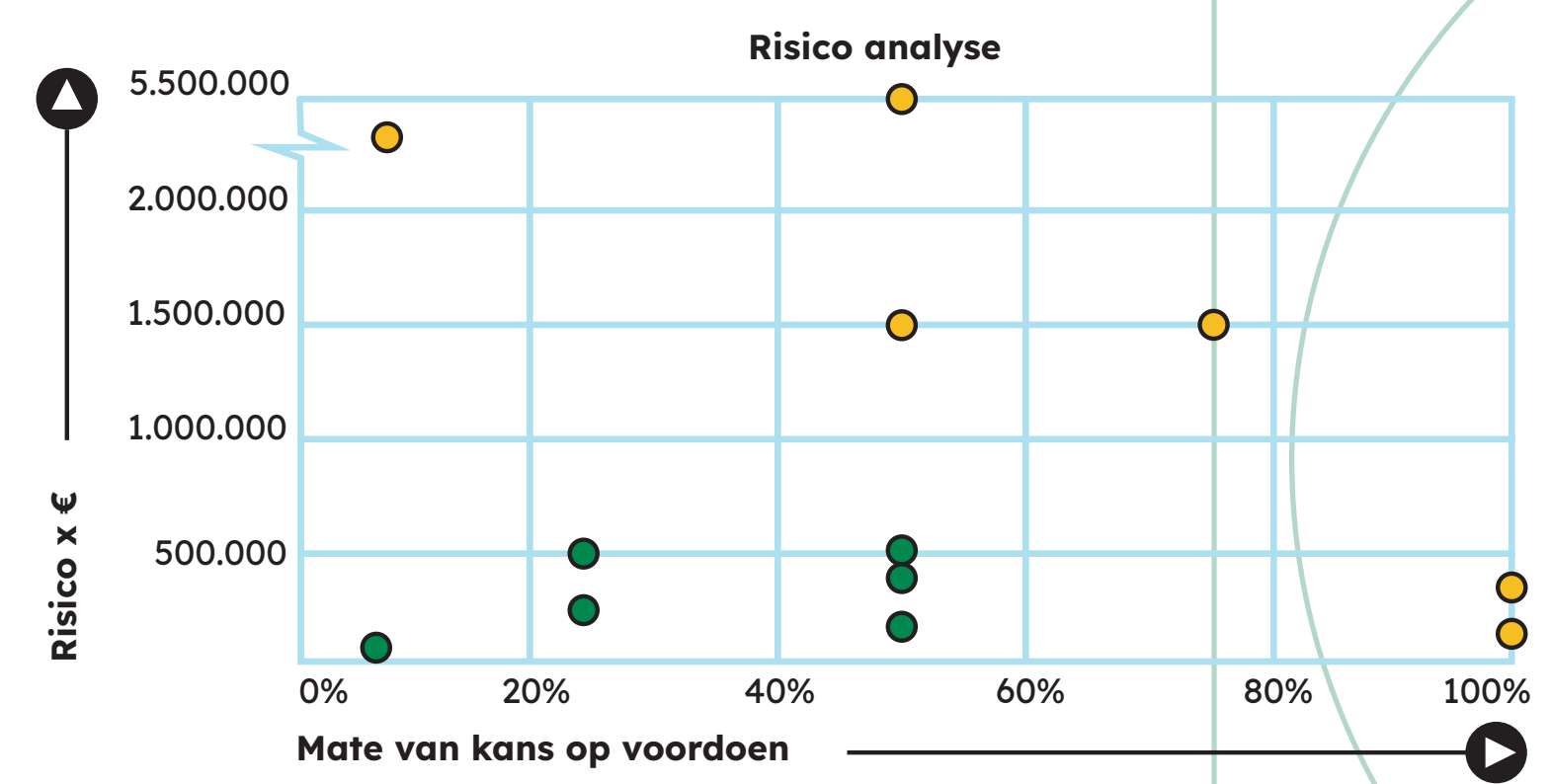
Risico	Kans op voordoen	Mogelijk gevolg	Vereiste bedrag in het weerstandsvermogen
1 Tarievenbeleid Hubtaxi (1x OV tarief)	100%	€ 450.000	Begroot
2 Inzet extra stewarts (lijn 73 & Emmen station)	100%	€ 125.000	€ 125.000
3 Indexering stijging LBI > 3,5% en/of LTI < 3,5%	75%	€ 1.500.000	€ 1.125.000
4 Vertraging werkzaamheden Ring Zuid en busstation Groningen	50%	1.500.000	€ 750.000
5 Noodzaak tot inzet busversterking op te drukke lijnen	50%	€ 500.000	€ 250.000
6 Onvoldoende kostendekkendheid evenementen	50%	€ 100.000	€ 50.000
7 BUCA ZE lager opbrengst HBE (koersverschillen)	50%	€ 500.000	€ 250.000
8 BUCA tegenvallers infrastructurele werken	50%	€ 450.000	Begroot
9 Projecten	25%	262.000	65.500
10 Geen compensatieregeling voor toegankelijkheid haltes	5%	€ 40.000	€ 2.000
11 Tussentijdse beëindiging concessie	5%	4.500.000	225.000
12 Invoering nieuwe betaalsystemen (ander gedrag abonnement houders dan verwacht)	25%	500.000	€ 125.000
13 In ongelijk worden bij rechtelijke procedure tegen ministerie I&W over de TVOV	50%	€ 5.200.000	€ 2.600.000
14 Gevolgen wijziging SOV contract (15% lager)	25%	€ 1.875.000	Begroot
<b>Totaal</b>			<b>€ 5.277.000</b>
<b>Afgerond</b>			<b>€ 5.250.000</b>

Ten opzichte van de notitie zijn er twee risico's gesignaleerd met een substantieel financiële impact en kans dat deze zich voordoeft. Dit betreft;

1. Het in ongelijk worden gesteld in de gerechtelijke procedure tegen het ministerie van I&W over de hoogte van de TVOV uitkering. Rekenkundig en juridisch zijn wij overtuigd van ons gelijk, maar het blijft lastig inschatten hoe een rechter de situatie beoordeelt. Vandaar dat we ondanks onze 100% overtuiging van ons gelijk, we 50% aanhouden als risico. Omdat de rechter ons gelijk/ongelijk kan geven. Indien dit zich voordoeft ontvangt het OV-bureau € 5.200.000 minder aan subsidiegelden (verder als 'TVOV23 risico').

2. Een lagere opbrengst uit verwaarding van HBE certificaten. De opbrengst uit HBE certificaten voor 2024 zijn door de lagere koers (€ 7 in plaats van de geraamde €12,50) substantieel lager. De opbrengst 2025 vloeit voort uit de verwaarding in 2024. Als de gemiddelde koers van de HBE <sup>1</sup> of groter dan € 12,50, dan zal de opbrengst lager zijn dan geraamd.

Daarnaast achten we een voormalig inschat risico 'bijdragen provincies' nihil dat dit zich voordoeft. Deze hebben we daarom niet opgenomen in deze quickscan. Dit betrof een berekend risico van € 720.000 (15% van € 4,8mln).



Gelet op de huidige financiële situatie is het niet reëel om het weerstandsvermogen op dit risico aan te passen. Het zou betekenen dat er effectief minder financiële middelen beschikbaar zijn voor de uitvoering van de dienstregeling. Het meenemen van het TVOV risico in het weerstandsvermogen, maakt dat deze (inclusief andere aanpassingen) anders zou moeten stijgen naar € 5,25 miljoen.

Beleidsmatig wordt hierom de keuze gemaakt om ten aanzien van 1. indien het TVOV risico zich voordoeft, dan de dekking ervan te organiseren. De kans dat het risico zich niet voordoeft is naar schatting even groot en; 2. in 2025 op basis van de gemiddelde HBE koers over 2024 te bepalen of en in hoeverre de geraamde koers dient te worden bijgesteld.

### 3.1 WEERSTANDSVERMOGEN & RISICOBEBEERSING

#### KENGETALLEN

De set van kengetallen is bedoeld om de financiële positie inzichtelijker te maken. De netto schuldquote weerspiegelt het niveau van de schuldenlast ten opzichte van de eigen middelen. De netto schuldquote geeft een indicatie van de druk van de rentelasten en de aflossing op de exploitatie, indien aanwezig. De netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen maakt in beeld wat het aandeel is van de verstrekte leningen is en dit betekent voor de schuldenlast. De solvabiliteit is het percentage eigen vermogen ten opzichte van het totale vermogen. De structurele exploitatieruimte wordt bepaald door het saldo van de structurele baten en lasten en het saldo van de structurele onttrekkingen en toevoegingen aan reserves gedeeld door de totale baten.

De kengetallen grondexploitatie en belastingcapaciteit zijn voor het OV-bureau niet van toepassing aangezien er geen sprake is van grondexploitaties en het innen van belastingen binnen het OV-bureau. De financiële kengetallen voor het OV-bureau hebben wij hierna weergegeven voor de jaren 2023 (jaarrekening), 2024 (primaire begroting), 2025 (begroting) en de jaren 2026 tot en met 2028 (meerjarenraming).

De netto schuldquote gecorrigeerd voor alle versterkte leningen is gelijk aan de netto schuldquote, aangezien er geen verstrekte leningen aanwezig zijn bij het OV-bureau.

Het solvabiliteitsratio geeft inzicht in de mate waarin het OV-bureau in staat is aan zijn financiële verplichtingen te voldoen. Dit kengetal wordt uitgedrukt als een percentage van het eigen vermogen ten opzichte van het balanstotaal. Hoe hoger de solvabiliteit, des te hoger de weerbaarheid. De solvabiliteit is goed, maar daalt naar verwachting wel in de jaren 2026 en 2027. Reden hiervoor is dat het eigen vermogen in deze periode afneemt. Vanaf 2028 neemt de solvabiliteit weer toe.

De structurele exploitatieruimte geeft aan of de structurele baten en lasten in evenwicht zijn en in hoeverre er nog ruimte is binnen de structurele exploitatie. Wanneer dit getal negatief is, dan zijn de structurele lasten hoger dan de structurele baten. Dit is het geval voor de jaren 2023 tot en met 2026. Hierdoor is er geen structureel evenwicht en worden de structurele lasten gedekt door incidentele baten. Vanaf 2027 wordt dit kengetal positief, doordat de structurele baten hoger zijn dan de structurele lasten. Hierdoor ontstaat er structurele exploitatieruimte in de meerjarenraming.

Zoals eerder aangegeven is deze prognose een momentopname gelet op de grote onzekerheden qua kostenontwikkeling en omvang van de uitputting van de reserves. Al met al kan op basis van de kengetallen de financiële weerbaarheid van het OV-bureau als voldoende worden beschouwd.

De netto schuldquote drukt het niveau van de netto schuld uit in een percentage van de totale baten. De netto schuld is het saldo van de schulden enerzijds en de liquide middelen en kortlopende vorderingen anderzijds. Een negatieve quote toont aan dat de vorderingen samen met de liquide middelen groter zijn dan de schulden. Dit is het geval voor 2023. Vanaf 2024 nemen de liquide middelen af, voornamelijk door de uitgaven voor de laadinfrastructuur. Voor de jaren 2025 en verder zijn de schulden naar verwachting hoger dan de liquide middelen en vorderingen.

Kerngetallen	Realisatie 2023	Primaire begroting 2024	Begroting 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028
Netto schuldquote	-9%	0%	3%	4%	3%	0%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-9%	0%	3%	4%	3%	0%
Solvabiliteitsratio	54%	45%	42%	31%	37%	54%
Structurele exploitatieruimte	-10%	-5%	-6%	-2%	1%	1%



In deze paragraaf worden de beleidsvoornemens ten aanzien van risicobeheer van de financieringsportefeuille vermeld. Daarnaast geeft deze paragraaf inzicht in de verwachte rentelasten, het verwachte renteresultaat en de financieringsbehoefte. Rentetoerekening aan investeringen, taakvelden etc. vindt niet plaats.

#### 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). De wetgeving stelt een drempel van 2% van het begrotingstotaal voor het verplicht aanhouden van tijdelijk overtollige middelen. Voor het begrotingsjaar 2025 is dit ruim € 3 miljoen. De verwachting is dat in 2025 de drempel niet wordt overschreden.

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. Op de waarborgsom zit ook een renteverplichting op, waarbij het rentepercentage afhankelijk is van de door het OV-bureau ontvangen rentepercentage op uitstaande middelen (schatkistbankieren).

#### 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 liquiditeitssituatie van het OV-bureau daartoe aanleiding geeft. De liquiditeitsprognose voor de komende jaren van het OV-bureau laat in de jaren 2026 en 2027 een kritisch niveau zien. De verwachting is dat er geen kortlopend geld hoeft te worden aangetrokken, maar indien dit wel het geval is dan zal er kortstondig gebruik gemaakt gaan worden van de kredietfaciliteit van de provincie Groningen.

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.

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 en de verwachting is dat dit in de komende jaren ook niet nodig zal zijn. Interne rentetoerekening vindt niet plaats bij het OV-bureau.

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 voor het begrotingsjaar 2025. 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.

#### UITGEZETTE GELDEN

De ervaring met het schatkistbankieren over de afgelopen jaren is, dat de door het Rijk vergoede rente stijgende is. Door het verplichte karakter van het schatkistbankieren, is het rendement op uitgezette gelden vrijwel niet te beïnvloeden. Alleen de vrije ruimte van circa € 3 miljoen hoeft niet verplicht te worden uitgezet bij het Rijk in het kader van schatkistbankieren.

#### HBE VERWAARDING

Hernieuwbare Energie voor Vervoer is de systematiek waarmee Nederland werkt aan de doelstellingen voor een steeds toenemend aandeel hernieuwbare energie voor vervoer en transport. Een marktmechanisme met hernieuwbare brandstofeenheden (HBE's) heeft hierin een centrale rol. Jaarlijks ontvangt het OV-bureau inkomsten uit de verwaarding van HBE certificaten. Vanaf de begroting 2024 zijn deze inkomsten opgenomen als baten. Deze baten zijn geprognosticeerde inkomsten berekend op basis van een prijs van € 12,50 per certificaat. Ten tijde van de prijsberekening was de waarde € 19,50 per certificaat. Aangezien de verhandeling van deze certificaten via een marktmechanisme van vraag & aanbod verloopt, fluctueert de waarde per moment. De koersverschillen kunnen hierdoor zorgen voor een hogere of lagere verwaarding dan begroot.



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 Iederz 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 stallingen zijn voorzieningen aanwezig. Basis voor deze voorzieningen zijn een Meerjarenonderhoudsplan (MJOP), voor zowel de stallingen in Groningen als in Emmen. Deze MJOP's zijn in 2021 opgesteld door externe deskundigen. De verwachting is dat herziening van de MJOP's plaats vindt in 2024. De financiële effecten van deze herziening zijn nog onbekend en verwerking in deze begroting heeft dus nog niet plaats gevonden.

Het groot onderhoud voor het nieuwe deel van het Iederz complex zal in de toekomst mee worden genomen in de MJOP en de bijbehorende voorziening van de stalling aan de Peizerweg.

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.

De verwachte kosten voor dagelijks onderhoud, verzekering en belastingen van de remises zijn voor het boekjaar 2025 geraamd op € 134.000 en zijn opgenomen in de begroting 2025. Voor 2025 zijn de verwachte uitgaven voor groot onderhoud € 144.000. Deze kosten komen ten laste van de voorzieningen. Qua storting in de voorziening is er in de begroting vooralsnog rekening gehouden met een bedrag van € 93.000. Hiervan is € 80.000 in de onderhoudsvoorziening voor de remise Groningen en € 13.000 in de onderhoudsvoorziening voor de remise te Emmen.

De verwachting is dat ultimo 2025 de stand voorzieningen groot onderhoud als volgt zijn:

- **Voorziening onderhoud remise Groningen € 574.000**
- **Voorziening onderhoud remise Emmen € 109.000**



### EIGENAARSCHAP

Als OV-bureau streven we ernaar om de organisatie zo efficiënt mogelijk te laten werken. De verantwoordelijkheid voor de taakuitvoering is zoveel mogelijk bij de medewerker belegd. De medewerker is 'eigenaar' van een specifiek (deel)proces of product. Dit noemen we werken volgens het principe van eigenaarschap. Als organisatie gaan we ervan uit dat de medewerker de expert is in zijn/haar vakgebied.

### ORGANISATIEONTWIKKELING

Op onze organisatie ontwikkeldagen bespreken we samen de werking en de meerwaarde van dergelijke principes. Ook bespreken we themagewijs of onze primaire- & bedrijfsvoeringsprocessen (nog) functioneren en bijdragen in de door ons te gestelde doelen. Indien gewenst of nodig passen we de principes en processen aan. Door medewerkers te laten werken volgens eigenaarschap en samen te bespreken of processen beter kunnen, heerst er een grote mate van betrokkenheid bij de organisatie en hebben wij het vertrouwen dat hiermee maximale resultaat wordt behaald. Voor de organisatie ontwikkeldag 2025 staat het evalueren van de werking eigenaarschap op de planning.

### DUURZAME INZETBAARHEID

Zorgdragen dat medewerkers inzetbaar zijn en blijven vinden wij zeer belangrijk. Niet enkel vanuit het belang van de organisatie, maar ook vanuit de medewerker als mens. Aandacht voor vitaliteit, blijvend leren & ontwikkelen en mobiliteit zijn daarom belangrijke punten bij het management in de omgang en aansturing.

### DIVERSITEIT EN INCLUSIE

In de werkomgeving die we onze medewerkers bieden, streven we naar een veilige werkomgeving voor iedereen waarin we elkaar accepteren en respecteren, ongeacht afkomst, geloofsovertuiging, geaardheid of andere diversiteitskenmerken. Dit vraagt aandacht van iedereen. Alleen met bewustwording creëren we deze veilige werkomgeving. Onze organisatie is relatief klein in aantallen medewerkers. Het is vanzelfsprekend dat bij verloop wij in ons aannamebeleid streven naar diversiteit en een goede afspiegeling van de maatschappij. In de afgelopen 2 jaar zijn relatief veel jonge medewerkers ingestroomd. Niet dat wij een lagere gemiddelde leeftijd van medewerkers verstaan als 'divers', maar juist deze 'verjonging' draagt bij om als organisatie mee te gaan in de omgang van de veranderde hedendaagse normen over diversiteit en inclusie.

### INFORMATIEVEILIGHEID

Ook als kleine overheid organisatie moet voldaan worden aan de gestelde eisen rond informatieveiligheid. Vanuit de landelijke overheid zijn wettelijke richtlijnen opgesteld om aan te voldoen; de Baseline Informatieveiligheid Overheid (BIO). Vanuit de EU zijn ook richtlijnen opgesteld; Netwerk en Informatiebeveiliging (NIS) en binnenkort volgt de NIS2. Zowel de BIO als de NIS zijn richtlijnen voor een veiliger netwerk- en informatiesystemen die van algemeen belang zijn voor de openbare veiligheid. In andere woorden om binnen Nederland en de EU het cyberweerdheidsniveau te verhogen. Als OV-bureau hebben wij eind 2023 ons informatieveiligheidsbeleid herijkt, waarbij de planning is om in 2025 al aan de NIS2 te kunnen voldoen.

### DATAGEBRUIK

'Een rijdende bus is een rijdend datacenter'. De hoeveelheid data die door busritten wordt gegenereerd wordt meer en meer. Veel van deze data wordt door het OV-bureau omgezet ten behoeve van haar twee opgaven; 'De reiziger centraal' en 'data gestuurd werken'. Als gevolg hiervan ontstaat ook meer dataverkeer bij het OV-bureau. Voor bedrijven als Microsoft is dataverkeer een verdienmodel. Daarbij staat voorop dat het dataverkeer veilig moet gebeuren. Voor het OV-bureau zijn kostenstijgingen door deze nieuwe tijdse manier van werken helaas onontkoombaar. Wel krijgen we hiervoor veel terug in de vorm van actueel (dagelijks) inzicht in de uitvoering door onze vervoerder. Deze data helpt daarmee ook in de dagelijkse sturing op de concessieafspraken. Als OV-bureau kunnen wij hiermee (nog) niet de problematiek als rituitval en vertragingen voorkomen, maar wel op basis van het inzicht met de vervoerder in overleg gaan ten behoeve van toekomstige situaties.

### RECHTMATIGHEID

Met ingang van het boekjaar 2023 heeft het OV-bureau een eigen rechtmatigheidsverantwoording overlegt. Financiële rechtmatigheid is niet nieuw, maar het is wel nieuw dat niet de accountant, maar het dagelijks bestuur deze verklaring afgeeft. Deze aanpassing in rechtmatigheidsverantwoording is een continu verbeterproces voor ons als organisatie. Vanaf 2023 gaan we jaarlijks het algemeen bestuur het normenkader rechtmatigheid en de verantwoordingsgrens laten vaststellen. Als management dragen we gedurende het jaar zorg voor aantoonbare controles op onze processen zodat we instaat zijn hierover een onderbouwde verklaring af te leggen. Waarbij eventuele onrechtmatigheidsfouten boven de verantwoordingsgrens in de jaarrekening gerapporteerd worden.





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, om onder andere de gebiedsdekkendheid zo hoog mogelijk te houden.

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.

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.



## VERBONDEN PARTIJEN

### 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.

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.	
Bijdrage 2025	€ 143.000 (2024: € 139.000)	
Koppeling met begroting	Verantwoord onder het onderdeel bedrijfsvoering	
Deelnemers belang (verwacht)	3,0% per 31-12-2025 (2024: 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.	
Risico's	Eventuele tekorten in een boekjaar komen ten laste van de deelnemers.	

Financiële kengetallen	Realisatie 2023	Begroot 2024	Begroot 2025
Eigen vermogen op 1-1	€430.000	€262.000	Nog niet bekend
Eigen vermogen op 31-12	€353.000	€263.000	Nog niet bekend
Vreemd vermogen op 1-1	€228.000	€45.000	Nog niet bekend
Vreemd vermogen op 31-12	€84.000	€45.000	Nog niet bekend
Resultaat (voor bestemming)	€3.000	€1.000	Nog niet bekend

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 2025	€ 330.000 (2024: € 345.000)			
Koppeling met begroting	Verantwoord onder het onderdeel bedrijfsvoering			
Deelnemers belang (verwacht)	6,7% per 31-12-2025 (2024: 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			
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 2023	Begroot 2024	Begroot 2025	
Eigen vermogen op 1-1	Nog niet bekend	€ 413.000	€ 542.000	
Eigen vermogen op 31-12	Nog niet bekend	€ 542.000	€ 332.000	
Vreemd vermogen op 1-1	Nog niet bekend	Niet bekend	Niet bekend	
Vreemd vermogen op 31-12	Nog niet bekend	Niet bekend	Niet bekend	
Resultaat (voor bestemming)	Nog niet bekend	€ 59.000	€ 70.000	



## OPENBAARHEIDSPARAGRAAF (WOO)

### 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 openbaargemaakt. 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 waaronder het OV-bureau 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 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. De inrichting van de systematiek om dit bewerkstelligen is in gang gezet waarbij een deskundige derde partij is ingeschakeld. Ter voorbereiding op de uitwerking hiervan wordt het proces dusdanig ingericht dat alle medewerkers hiermee aan de slag kunnen. Gedurende dit jaar wordt dit proces gemonitord en op basis van de evaluatie hiervan eventueel bijgestuurd.



**FINANCIËLE BEGROTING 2025**



## OVERZICHT FINANCIËLE BEGROTING

<b>4.1 Overzicht van baten en lasten</b>	<b>31</b>
<b>4.2 Financiële positie</b>	<b>33</b>
<b>4.3 Overzicht van baten en lasten per taakveld</b>	<b>34</b>
<b>4.4 Overzicht van incidentele baten en lasten</b>	<b>35</b>
<b>4.5 Meerjarenraming 2025 - 2028</b>	<b>36</b>



## 4.1. OVERZICHT VAN BATEN EN LASTEN

Het overzicht van baten en lasten voor het begrotingsjaar 2025 laat een verwacht negatief resultaat zien van € 3.489.000. Voorgesteld wordt om dit te dekken uit de algemene reserve.

Bedragen x € 1.000	Realisatie 2023	Primaire begroting 2024	Actuele begroting 2024	Actuele prognose 2024	Begroting 2025
<b>LASTEN PROGRAMMA WELKOM IN DE BUS</b>					
Ontwikkeling	733	1.134	1.134	1.069	1.078
Marktwerking	164	154	154	304	156
Communicatie	465	536	536	536	541
Concessiemanagement	137.072	151.254	159.564	160.940	149.940
Bedrijfsvoering	2.321	2.335	2.362	2.946	2.946
<b>TOTAAL LASTEN</b>	<b>140.756</b>	<b>155.413</b>	<b>163.750</b>	<b>164.933</b>	<b>154.660</b>
<b>BATEN PROGRAMMA WELKOM IN DE BUS</b>					
Ontwikkeling	190	190	190	190	190
Marktwerking	-	-	-	-	-
Communicatie	-	-	-	-	-
Concessiemanagement	71.786	69.312	71.000	79.862	68.064
Bedrijfsvoering	832	779	779	758	758
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b>72.807</b>	<b>70.281</b>	<b>71.969</b>	<b>80.810</b>	<b>69.012</b>
<b>SALDO PROGRAMMA</b>					
Algemene dekkingsmiddelen	65.245	70.169	77.829	77.829	81.407
Saldo financieringsfunctie	853	-	-	170	70
<b>TOTAAL ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN</b>	<b>66.099</b>	<b>70.169</b>	<b>77.829</b>	<b>77.999</b>	<b>81.477</b>
Overhead	-1.555	-1.612	-1.587	-1.531	-1.555
Onvoorzien	-	-	-	-	-
Vennootschapsbelasting	-	-	-	-	-
<b>SALDO VOOR MUTATIE RESERVES</b>	<b>-3.405</b>	<b>-16.575</b>	<b>-15.539</b>	<b>-7.655</b>	<b>-5.726</b>
Onttrekking aan reserves	7.515	20.739	19.703	11.237	8.246
Toevoeging aan reserves	-5.633	-4.164	-4.164	-2.338	-2.520
<b>SALDO NA MUTATIE RESERVES</b>	<b>-1.523</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1.244</b>	<b>-0</b>

### TOELICHTING OP HET OVERZICHT VAN BATEN EN LASTEN

De begroting van het OV-bureau bestaat voor meer dan 93% uit vervoerskosten, hiervoor is de LBI-index leidend. De LBI is voor 2025 geraamd op 3,5%. Aangezien de LBI-index betrekking heeft op het grootste deel van de lasten, is er voor de overige lasten ook 3,5% indexatie toegepast.

Voor de loonstijging voor het begrotingsjaar 2025 t.o.v. 2024 is 2% gehanteerd.

Voor de reizigersopbrengsten van 2025 hanteren we een groei van 2% ten opzichte van 2024 voor het aantal reizigers/reizigerskilometers. Daarnaast hanteren we een tariefstijging van 3,5% ten opzichte van het jaar 2024. De SOV-opbrengsten zijn ook geïndexeerd met 3,5% ten opzichte van het jaar 2024.

De indexatie van de deelnemersbijdragen is gebaseerd op een vijfjarig gemiddelde van de kostenindex (LBI) voor diesel en elektra. De gehanteerde verhouding van de LBI diesel en LBI elektra is afgeleid van de aandrijving van busvloot (HVO bussen en elektrische bussen).

De grootste afwijkingen in de begroting 2025 ten opzichte van de actuele begroting 2024 zijn:

- De lasten voor de laadinfrastructuur (BUCA ZE) in 2024 zijn € 13,3 miljoen hoger. Het betreft hier incidentele lasten in 2024.
- In 2025 zijn de lasten voor de uitvoering van de dienstregeling hoger met € 3,7 miljoen, welke grotendeels worden veroorzaakt door de indexatie van de LBI.
- De herijking van de SOV-opbrengsten zorgt er voor dat de opbrengsten lager zijn dan voorgaande jaren. Dit is een structureel effect, waarbij er rekening gehouden is met een lagere opbrengst van 15% ten opzichte van het jaar 2023. Vergeleken met 2024 zijn de SOV-opbrengsten naar verwachting € 4,4 miljoen lager in 2025.
- In 2025 zijn de algemene dekkingsmiddelen hoger, doordat de bijdrage van de deelnemers stijgt met € 3,4 miljoen. Reden hiervoor is het na-ijleffect van de hogere LBI in de afgelopen jaren.
- De onttrekkingen uit de reserves zijn in 2024 hoger, vanwege de hogere onttrekking van € 13,3 miljoen uit de bestemmingsreserve Zero Emissie Transitie ter dekking van de lasten van de lasten van de laadinfrastructuur (BUCA ZE). Betreft een incidentele mutatie, welke niet geldt voor 2025.
- De opbrengsten van verkoop van HBE-certificaten zijn in 2025 € 1,6 miljoen lager, door dat de koers werkelijk lager is. Hierdoor zijn ook de toevoegingen en onttrekkingen aan de reserves lager voor € 1,6 miljoen.
- Het negatieve resultaat over 2025 van € 3,5 miljoen wordt gedekt uit de algemene reserve, hierdoor zijn de onttrekkingen uit de reserves hoger dan in 2024.



## 4.1. OVERZICHT VAN BATEN EN LASTEN

### RAMINGEN

Het verwachte exploitatieresultaat is deels gebaseerd op kosten-opbrengstramingen en gaat uit van een volledige financiering. Inherent aan het maken van ramingen is dat de werkelijke uitkomst kan afwijken.

### STRUCTURELE TOEVOEGINGEN EN ONTTREKKINGEN AAN RESERVES

De beoogde structurele toevoegingen en onttrekkingen aan de reserves zijn als volgt:

### TOELICHTING

Vanaf het boekjaar 2024 worden de opbrengsten van de verkoop HBE's via de bestemmingsreserve Zero Emissie Transitie aan de reguliere exploitatie toegevoegd, ter dekking van de lasten BUCA ZE.

Daarnaast wordt vanaf boekjaar 2024 de onttrekking uit de bestemmingsreserve Zero Emissie Transitie ter dekking van de kosten van de waterstofbussen Emmen als structureel verantwoord.

Bedragen x € 1.000	Realisatie 2023	Primaire begroting 2024	Actuele begroting 2024	Prognose 2024	Begroting 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028
<b>TOEVOEGINGEN</b>								
BR Zero Emissie Transitie (HBE's)	-	-	-	2.338	2.520	2.664	2.808	2.951
<b>ONTREKKINGEN</b>								
BR Zero Emissie Transitie (HBE's)				2.338	2.520	2.664	2.808	2.951
BR Zero Emissie Transitie (Waterstof)				700	700	700	599	
Dekking kapitaallasten remise Emmen	39	39	39	39	39	39	39	39



## 4.2.

# FINANCIËLE POSITIE

Door het betrekken van de eindcijfers uit het overzicht van incidentele baten en lasten bij het begrotingssaldo met de cijfers uit het overzicht van de (totale) lasten en baten wordt inzicht gegeven in het structureel begrotingssaldo. Dit kan op de volgende wijze eenvoudig worden gepresenteerd:

De in de tabel opgenomen bedragen incidentele lasten en baten sluiten aan op de totalen uit het overzicht incidentele lasten en baten en bevatten eveneens de incidentele mutaties reserves (exclusief de onttrekking uit de algemene reserve ter dekking van het negatieve resultaat over de jaren 2025 en 2026).

De Commissie BBV adviseert het structureel begrotingssaldo te presenteren conform onderstaand overzicht. Hiermee wordt inzicht gegeven of de begroting en meerjarenraming structureel in evenwicht zijn.

Bedragen x € 1.000	2025	2026	2027	2028
Saldo baten en lasten	-5.727	-2.403	249	2.204
Saldo toevoegingen en onttrekkingen aan reserves	-5.727	-2.403	638	39
Begrotingssaldo	0	-0	887	2.243
Waarvan incidentele baten en lasten (saldo)	-3.489	-1.664	-	-
Structureel begrotingssaldo	-3.489	-1.664	887	2.243

Het structureel begrotingssaldo wordt berekend door de totale baten en lasten samen met de mutaties van reserves, te verminderen met het saldo van de incidentele lasten en baten. Indien de structurele baten hoger zijn de structurele lasten ontstaat er een positief structureel begrotingssaldo.

Op basis van de hierboven opgenomen tabel kan worden geconcludeerd dat de begroting 2025 en het jaar 2026 van de meerjarenraming niet structureel in evenwicht zijn. De jaren 2027 en 2028 van de meerjarenraming laten een structureel begrotingsevenwicht zien, conform de uitgangspunten van BBV.

## GEPROGNOSTICEERDE BALANS

Artikel 22 van het BBV schrijft voor dat er een geprognosticeerde balans moet worden opgenomen voor het begrotingsjaar 2025 en het de jaren 2026 tot en met 2028 van de meerjarenraming. Het doel hiervan is om meer inzicht te geven in de ontwikkeling van de investeringen, het aanwenden van de reserves en voorzieningen en de financieringsbehoefte. In onderstaande balans is rekening gehouden met de geplande investeringen (zie paragraaf kapitaalgoederen), de verwachte mutaties in de reserves (bijlage B) en voorzieningen (bijlage C) en de verwachte resultaten over de jaren 2025 tot en met 2028.

Geprognosticeerde balans bedragen x € 1.000	Realisatie 2023	Primaire begroting 2024	Actuele begroting 2024	Begroting 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028
<b>ACTIVA</b>							
Vaste activa	-	-	-	-	-	-	-
Materiële vaste activa	9.245	10.433	11.283	12.163	11.881	11.614	11.332
<b>TOTAAL VASTE ACTIVA</b>	<b>9.245</b>	<b>10.433</b>	<b>11.283</b>	<b>12.163</b>	<b>11.881</b>	<b>11.614</b>	<b>11.332</b>
Vlottende activa	-	-	-	-	-	-	-
Uitzettingen met een looptijd <1 jaar	24.304	8.535	11.352	3.659	1.449	1.369	2.762
Liquide middelen	801	801	801	801	801	801	801
overlopende activa	4.434	2.200	1.700	1.159	2.200	2.689	3.259
<b>TOTAAL VLOTTENDE ACTIVA</b>	<b>29.539</b>	<b>11.536</b>	<b>13.853</b>	<b>5.619</b>	<b>4.450</b>	<b>4.859</b>	<b>6.822</b>
<b>TOTAAL ACTIVA</b>	<b>38.784</b>	<b>21.969</b>	<b>25.136</b>	<b>17.782</b>	<b>16.331</b>	<b>16.473</b>	<b>18.154</b>
<b>PASSIVA</b>							
Vaste passiva	-	-	-	-	-	-	-
Algemene reserve	9.306	5.186	8.001	4.806	3.142	4.029	6.272
Resultaat boekjaar	-1.523	-	-	-	-	77.829	81.407
Bestemmingsreserves	13.035	4.777	4.868	2.631	1.892	1.254	1.215
Voorzieningen	656	656	656	714	746	853	920
Vaste schulden met een looptijd >1 jaar	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
<b>TOTAAL VASTE PASSIVA</b>	<b>22.511</b>	<b>11.619</b>	<b>14.525</b>	<b>9.151</b>	<b>6.780</b>	<b>8.023</b>	<b>11.650</b>
Vlottende passiva	-	-	-	-	-	-	-
Vlottende schulden met een looptijd <1 jaar	505	350	315	651	502	459	402
Overlopende passiva	15.769	10.000	10.296	7.980	9.048	7.990	6.101
<b>TOTAAL VLOTTENDE PASSIVA</b>	<b>16.274</b>	<b>10.350</b>	<b>10.611</b>	<b>8.631</b>	<b>9.550</b>	<b>8.449</b>	<b>6.503</b>
<b>TOTAAL PASSIVA</b>	<b>38.784</b>	<b>21.969</b>	<b>25.136</b>	<b>17.782</b>	<b>16.331</b>	<b>16.473</b>	<b>18.154</b>





## 4.3. OVERZICHT VAN BATEN EN LASTEN PER TAAKVELD

Taakvelden bedragen x € 1.000	Jaarrekening 2023	Primaire begroting 2024	Actuele begroting 2024	Prognose 2024	Begroting 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028
<b>LASTEN</b>								
<b>HOOFDTAAKVELD 0 BESTUUR EN ONDERSTEUNING</b>								
0.4 Overhead	1.640	1.747	1.722	1.621	1.648	1.694	1.741	1.794
0.5 Treasury	34	-	-	30	30	30	30	30
0.10 Mutaties reserves	5.633	4.164	4.164	2.338	2.520	2.664	2.808	2.951
0.11 Resultaat	-	-	-	1.244	-	-	887	2.243
<b>HOOFDTAAKVELD 2 VERKEER, VERVOER EN WATERSTAAT</b>								
2.5 Openbaar vervoer	140.757	155.413	163.750	164.933	154.660	158.521	163.944	169.576
<b>TOTALE LASTEN</b>	<b>148.064</b>	<b>161.324</b>	<b>169.636</b>	<b>170.166</b>	<b>158.858</b>	<b>162.909</b>	<b>169.410</b>	<b>176.594</b>
<b>BATEN</b>								
<b>HOOFDTAAKVELD 0 BESTUUR EN ONDERSTEUNING</b>								
0.4 Overhead	85	135	135	90	93	96	100	103
0.5 Treasury	888	-	-	200	100	-	-	-
0.10 Mutaties reserves	7.515	20.739	19.703	11.237	8.246	5.067	3.446	2.990
0.11 Resultaat	1.523	-	-	-	0	-	-	-
<b>HOOFDTAAKVELD 2 VERKEER, VERVOER EN WATERSTAAT</b>								
2.5 Openbaar vervoer	138.052	140.450	149.798	158.639	150.419	157.746	165.864	173.501
<b>TOTALE BATEN</b>	<b>148.064</b>	<b>161.324</b>	<b>169.636</b>	<b>170.166</b>	<b>158.858</b>	<b>162.909</b>	<b>169.410</b>	<b>176.594</b>



## 4.4. OVERZICHT VAN INCIDENTELE BATEN EN LASTEN

Incidentele baten en lasten bedragen x € 1.000	Realisatie 2023	Primaire begroting 2024	Actuele begroting 2024	Prognose 2024	Begroting 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028
<b>BATEN</b>								
<b>CONCESSIEMANAGEMENT</b>								
HBE-gelden provincie Groningen				4.500				
Subsidie - SPUK ZE				3.090				
Subsidie Robuuste dienstregeling ORZ				900				
Subsidie aanvullende lijnen	250		855	855				
<b>FINANCIERING</b>								
Incidentele bijdrage partners	-498	2.153						
<b>RESERVES</b>								
Onttrekking bestemmingseserves	3.940	12.339	14.800	5.384	1.498			
Onttrekking bestemmingseserves	2.876	3.500		950	3.489	1.664		
<b>TOTAAL INCIDENTELE BATEN</b>	<b>6.568</b>	<b>17.992</b>	<b>15.655</b>	<b>15.679</b>	<b>4.987</b>	<b>1.664</b>	-	-
<b>LASTEN</b>								
<b>ONTWIKKELING</b>								
Kwaliteitsimpuls incl. Chauffeursvoorziening	225	500	500	500	498			
Busstation Groningen								
<b>MARKTBEWERKING</b>								
Projectleider meedoenpas				150				
<b>MARKTBEWERKING</b>								
Subsidie laadinfrastructuur	1.800	12.000	14.300	14.300	1.000			
Kosten Iederz terrein	669			250				
Incidentele bijdrage	-478							
Aanvullende lijnen	250		855	855				
Versterken dienstregeling				800				
Robuuste dienstregeling ORZ				900				
<b>TOTAAL INCIDENTELE LASTEN</b>	<b>2.466</b>	<b>12.500</b>	<b>15.655</b>	<b>17.755</b>	<b>1.498</b>	-	-	-

### TOELICHTING OP OVERZICHT VAN INCIDENTELE BATEN EN LASTEN

#### BUCA - laadinfrastructuur

Voor de jaren 2023, 2024 en 2025 is incidenteel het project BUCA ZE. Hier vallen onder andere de HBE- gelden van de provincie Groningen, subsidie laadinfrastructuur welke wordt verstrekt aan Qbuzz en te ontvangen subsidie SPUK ZE.

#### Aanvulling dienstregeling

In de jaren 2023 en 2024 zijn er incidentele baten en lasten voor aanvullende buslijnen, bijvoorbeeld in het kader van operatie ring Zuid (Robuuste dienstregeling ORZ) of ter versterking van de dienstregeling.

#### Resultaat

De verwachte onttrekkingen uit de algemene reserve voor de jaren 2025 en 2026 zijn bestemd ter dekking van het negatieve resultaat. Ook de incidentele bijdrage van partners waren ter dekking van negatieve resultaten uit eerdere jaren.

#### Iederz terrein

De incidentele baten voor de herinrichting van het voormalige Iederzterrein om deze bij de busstalling aan de Peizerweg toe te voegen, ontstaan door onvoorziene omstandigheden in de werkzaamheden.



## 4.5. MEERJARENRAMING 2025 - 2028

Bedragen x € 1.000	Begroting 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028
<b>LASTEN PROGRAMMA WELKOM IN DE BUS</b>				
Ontwikkeling	1.078	589	601	613
Marktbewerking	156	158	159	162
Communicatie	541	546	551	562
Concessiemanagement	149.940	154.147	159.456	164.957
Bedrijfsvoering	2.946	3.081	3.178	3.282
<b>TOTAAL LASTEN</b>	<b>154.660</b>	<b>158.521</b>	<b>163.750</b>	<b>169.577</b>
<b>BATEN PROGRAMMA WELKOM IN DE BUS</b>				
Ontwikkeling	190	190	190	190
Marktbewerking	-	-	-	-
Communicatie	-	-	-	-
Concessiemanagement	68.064	71.178	74.437	77.050
Bedrijfsvoering	758	758	758	758
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b>69.012</b>	<b>72.126</b>	<b>75.385</b>	<b>77.998</b>
<b>SALDO PROGRAMMA</b>				
Algemene dekkingsmiddelen	81.407	85.619	90.479	95.503
Saldo financieringsfunctie	70	-30	-30	-30
<b>TOTAAL ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN</b>	<b>81.477</b>	<b>70.169</b>	<b>90.449</b>	<b>95.473</b>
Overhead	-1.555	-1.597	-1.641	-1.691
Onvoorzien	-	-	-	-
Vennootschapsbelasting	-	-	-	-
<b>SALDO VOOR MUTATIE RESERVES</b>				
Onttrekking aan reserves	8.246	3.403	3.446	2.990
Toevoeging aan reserves	-2.520	-1.000	-2.808	-2.951
<b>SALDO NA MUTATIE RESERVES</b>	<b>-0</b>	<b>-0</b>	<b>887</b>	<b>2.243</b>

### TOELICHTING OP MEERJARENRAMING 2025 - 2028

De jaren 2025 en 2026 zijn respectievelijk € 3,489 miljoen en € 1,664 negatief. Deze negatieve resultaten worden gedekt door een onttrekking aan de algemene reserve.

We hanteren de volgende parameters voor de jaren 2025 t/m 2028:

Betreft	Onderdeel	Begroting 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028
<b>LASTEN</b>					
LBI-index	Kosten busvervoer	3.50%	3.50%	3.50%	3.50%
Loonstijging	Personele lasten	2.00%	3.50%	3.50%	3.50%
Indexatie overige lasten	Overige lasten	3.50%	3.50%	3.50%	3.50%
<b>BATEN</b>					
SOV-index	SOV-opbrengsten	3.50%	3.50%	3.50%	3.50%
LTI-index	Reizigersopbrengsten	3.50%	3.50%	3.50%	3.50%
Index bijdragen partners	Algemene dekkingsmiddelen	5.05%	5.69%	6.23%	6.06%
Indexatie overige baten	Overige baten	3.50%	3.50%	3.50%	3.50%



**SAMENSTELLING BESTUUR**



## 5.1.

# HET ALGEMEEN BESTUUR

Het strategisch beleid van het OV-bureau wordt bepaald door het algemeen bestuur. Daarnaast stelt het algemeen bestuur jaarlijks de begroting en de jaarrekening vast. Het algemeen bestuur bestaat uit bestuurders van de provincies Groningen en Drenthe en de stad Groningen. Dit zijn:

**JOHAN HAMSTER**  
PROVINCIE GRONINGEN

**TJEERD VAN DEKKEN**  
PROVINCIE GRONINGEN

**BRAM SCHMAAL**  
PROVINCIE GRONINGEN

**HENK JUMELET**  
PROVINCIE DRENTHÉ

**WILLEMIEN MEEUWISSEN**  
PROVINCIE DRENTHÉ

**YVONNE TURENHOUT**  
PROVINCIE DRENTHÉ

**PHILIP BROEKSMA**  
GEMEENTE GRONINGEN

**RIK VAN NIEJENHUIS**  
GEMEENTE GRONINGEN

**INGE JONGMAN**  
GEMEENTE GRONINGEN



## HET DAGELIJKS BESTUUR

Naast het algemeen bestuur is er het dagelijks bestuur die verantwoordelijk is voor het voorbereiden en het uitvoeren van besluiten van het algemeen bestuur. Daarnaast is het dagelijks bestuur verantwoordelijk voor het opstellen en vaststellen van de aanbestedingsdocumenten voor de aanbestedingen van het openbaar vervoer en het verlenen, wijzigen of intrekken van concessies voor het verrichten van het openbaar vervoer. Het dagelijks bestuur van het OV-bureau bestaat uit drie bestuurders. De directeur van het OV-bureau is secretaris van het dagelijks bestuur.



**JOHAN HAMSTER**

VOORZITTER



**ROSALINDE HOORWEG**

SECRETARIS



**HENK JUMELET**



**PHILIP BROEKSM**

# BIJLAGEN



A

## AFSCHRIJVINGSOVERZICHT

Voor de afschrijving gelden de volgende uitgangspunten:

- Activa met economisch nut en een verkrijgingsprijs van minder dan € 50.000 worden niet geactiveerd, uitgezonderd gronden en terreinen. Gronden en terreinen worden altijd geactiveerd;
- Met de waardering van activa wordt het de nodige voorzichtigheid in acht genomen: de afschrijvingen dienen niet te laag te zijn (voorzichtigheidsbeginsel);
- Afschrijvingen vindt plaats met ingang van het jaar na verwerving van het actief.

Het OV-bureau hanteert de volgende afschrijvingstermijnen:

Gronden en terreinen	Geen afschrijving
Onrerend goed (busremises)	40 jaar
Kantoormeubilair	7 jaar
Automatiseringsapparatuur	3 jaar
Laadinfrastructuur	15 jaar
Overige activa	Afhankelijk van verwachte economische levensduur

Voor 2025 ziet het verwachte afschrijvingsoverzicht er als volgt uit:

Investering met een economisch nut bedragen x € 1.000	Afschrijvings- termijn	Aanschaf- waarde 1-1-2025	Cumulatieve afschrijving t/m 2024	Boek- waarde 1-1-2025	Investeringen	Afschrijving boekjaar 2025	Boek- waarde 31-12-2025
Peizerweg 128	Geen	1.833		1.833			1.833
Iedersz terrein	Geen	2.401		2.401			2.401
Tweede Bokslootweg	Geen	485		485			485
<b>GRONDEN EN TERREINEN</b>		<b>4.719</b>	<b>-</b>	<b>4.719</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>4.719</b>
Busremise Peizerweg	40 jaar	3.692	802	2.889	-	92	2.797
Opstal Iedersz terrein	40 jaar	2.200		2.200		55	2.145
Busremise Emmen	40 jaar	1.567	196	1.371	-	39	1.332
<b>GEBOUWEN</b>		<b>7.459</b>	<b>998</b>	<b>6.461</b>	<b>-</b>	<b>186</b>	<b>6.274</b>
Inrichting en inventaris 2017	7 jaar	23	23	-	-	-	-
Inrichting en inventaris 2019	7 jaar	107	77	31	-	15	15
<b>INRICHTING EN INVENTARIS</b>		<b>130</b>	<b>100</b>	<b>31</b>	<b>-</b>	<b>15</b>	<b>15</b>
Automatisering 2022	3 jaar	33	22	11	-	11	-
<b>AUTOMATISERING</b>		<b>33</b>	<b>22</b>	<b>11</b>	<b>-</b>	<b>11</b>	<b>-</b>
Zonnepanelen Peizerweg	20 jaar	83	25	58	-	4	54
Buswasinstallatie (Peizerweg)	10 jaar				100	-	100
Klimaatinstallatie (Peizerweg)	15 jaar				1.000	-	1.000
<b>OVERIGE MVA</b>		<b>83</b>	<b>25</b>	<b>58</b>	<b>1.100</b>	<b>4</b>	<b>1.154</b>
<b>TOTAAL MVA</b>		<b>12.424</b>	<b>1.145</b>	<b>11.279</b>	<b>1.100</b>	<b>217</b>	<b>12.163</b>

Voor het jaar 2025 worden de volgende investeringen verwacht:

- Buswasinstallatie op de Peizerweg voor € 100.000 (inschatting)
- Vervanging klimaatinstallatie pand Peizerweg voor € 1.000.000 (inschatting)



**B**

## OVERZICHT RESERVES

Bedragen x € 1.000	Stand per 1-1-2023	Bestemming resultaat 2023		Na bestemming resultaat 2023 31-1-2024	Mutaties prognose 2024		Verwachte stand per 31-12-2024
		Toevoeging	Onttrekking		Toevoeging	Onttrekking	
Algemene reserve	9.306		1.305	8.001	1.244	950	8.295
<b>TOTAAL ALGEMENE RESERVE</b>	<b>9.306</b>	<b>-</b>	<b>1.305</b>	<b>8.001</b>	<b>1.244</b>	<b>950</b>	<b>8.295</b>
Kwaliteitsimpuls	998			998		500	498
Dekking kapitaallasten remise Emmen	1.449		39	1.410		39	1.371
COVID-19	218		218	-			-
Zero Emissie Transitie	10.409			10.409	2.338	9.748	2.999
<b>TOTAAL BESTEMMINGSRESERVES</b>	<b>13.074</b>	<b>-</b>	<b>257</b>	<b>12.817</b>	<b>2.338</b>	<b>10.287</b>	<b>4.868</b>
<b>TOTAAL RESERVES</b>	<b>22.380</b>	<b>-</b>	<b>1.562</b>	<b>20.818</b>	<b>3.582</b>	<b>11.237</b>	<b>13.163</b>

	Verwachte stand per 1-1-2025	Begroting 2025		Verwachte stand per 31-12-2025	Raming 2026		Verwachte stand per 31-12-2026
		Toevoeging	Onttrekking		Toevoeging	Onttrekking	
Algemene reserve	8.295		3.489	4.806		1.664	3.142
<b>TOTAAL ALGEMENE RESERVE</b>	<b>8.295</b>	<b>-</b>	<b>3.489</b>	<b>4.806</b>	<b>-</b>	<b>1.664</b>	<b>3.142</b>
Kwaliteitsimpuls	498		498	-			-
Dekking kapitaallasten remise Emmen	1.371		39	1.332		39	1.293
Zero Emissie Transitie	2.999	2.520	4.220	1.299	2.664	3.364	599
<b>TOTAAL BESTEMMINGSRESERVES</b>	<b>4.868</b>	<b>2.520</b>	<b>4.747</b>	<b>2.631</b>	<b>2.664</b>	<b>3.403</b>	<b>1.892</b>
<b>TOTAAL RESERVES</b>	<b>13.163</b>	<b>2.520</b>	<b>8.246</b>	<b>7.437</b>	<b>2.664</b>	<b>5.067</b>	<b>5.034</b>

	Verwachte stand per 1-1-2027	Raming 2027		Verwachte stand per 31-12-2027	Raming 2028		Verwachte stand per 31-12-2028
		Toevoeging	Onttrekking		Toevoeging	Onttrekking	
Algemene reserve	3.142	887		4.029	2.243		6.272
<b>TOTAAL ALGEMENE RESERVE</b>	<b>3.142</b>	<b>887</b>	<b>-</b>	<b>4.029</b>	<b>2.243</b>	<b>-</b>	<b>6.272</b>
Dekking kapitaallasten remise Emmen	1.293		39	1.254		39	1.215
Zero Emissie Transitie	599	2.808	3.407	-	2.951	2.951	-
<b>TOTAAL BESTEMMINGSRESERVES</b>	<b>1.892</b>	<b>2.808</b>	<b>3.446</b>	<b>1.254</b>	<b>2.951</b>	<b>2.990</b>	<b>1.215</b>
<b>TOTAAL RESERVES</b>	<b>5.034</b>	<b>3.695</b>	<b>3.446</b>	<b>5.283</b>	<b>5.194</b>	<b>2.990</b>	<b>7.487</b>



C

## OVERZICHT VOORZIENINGEN

Bedragen x € 1.000	Stand per		Realisatie 2023		Stand per		Mutaties prognose 2024		Verwachte stand per
	1-1-2023		Dotatie	Onttrekking	31-12-2023		Dotatie	Onttrekking	
Groot onderhoud remise Groningen	493		80		573		80	86	567
Groot onderhoud remise Emmen	76		12		88		13	4	97
Verlofsparen	50			18	32			4	28
<b>TOTAAL VOORZIENINGEN</b>	<b>619</b>		<b>92</b>	<b>18</b>	<b>693</b>		<b>93</b>	<b>94</b>	<b>692</b>

	Verwachte stand per		Begroting 2025		Verwachte stand per		Raming 2026		Verwachte stand per
	1-1-2025		Dotatie	Onttrekking	31-12-2025		Dotatie	Onttrekking	
Groot onderhoud remise Groningen	567		150	143	574		150	128	596
Groot onderhoud remise Emmen	97		13	1	109		13	1	121
Verlofsparen	28		3		31			2	29
<b>TOTAAL VOORZIENINGEN</b>	<b>692</b>		<b>166</b>	<b>144</b>	<b>714</b>		<b>163</b>	<b>131</b>	<b>746</b>

Bedragen x € 1.000	Verwachte stand per		Raming 2027		Verwachte stand per		Raming 2028		Verwachte stand per
	1-1-2027		Dotatie	Onttrekking	31-12-2027		Dotatie	Onttrekking	
Groot onderhoud remise Groningen	596		150	50	696		150	78	768
Groot onderhoud remise Emmen	121		13	1	133		13	20	126
Verlofsparen	29			5	24		2		26
<b>TOTAAL VOORZIENINGEN</b>	<b>746</b>		<b>163</b>	<b>56</b>	<b>853</b>		<b>165</b>	<b>98</b>	<b>920</b>



D

## EMU-SALDO

EMU-saldo bedragen in € 1.000	Realisatie 2023	Begroting 2024	Actuele begroting 2024	Begroting 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028
Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves (zie BBV, artikel 17c)	-3.405	-16.575	-15.539	-5.727	-2.403	249	2.204
+ Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	185	183	185	217	267	267	267
+ Bruto dotaties aan de post voorzieningen ten laste van de exploitatie	92	93	93	166	163	163	165
- Uitgaven aan investeringen in (im) materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd	2.401	4.000	2.200	1.100			
+ De in mindering op onder 4 bedoelde investeringen gebrachte ontvangsten bijdragen van het Rijk, de Provincies, de Europese Unie en overigen							
+ Verkoopopbrengsten uit desinvesteringen in (im)materiële vaste activa (tegen verkoopprijs)							
- Boekwinst op desinvesteringen in (im) materiële vaste activa							
- Uitgaven aan aankoop van grond en de uitgaven aan bouw-, woonrijp maken e.d.							
+ Verkoopopbrengsten van grond (tegen verkoopprijs)							
- Boekwinst op grondverkoop							
- Betalingen ten laste van de voorzieningen	18	90	94	144	131	45	98
- Betalingen die niet via de exploitatie lopen, maar rechtstreeks ten laste van de reserves worden gebracht en die nog niet vallen onder één van de andere genoemde posten							
- Boekwinst bij verkoop van deelnemingen en aandelen							
<b>BEREKEND EMU-SALDO</b>	<b>-5.547</b>	<b>-20.389</b>	<b>-17.555</b>	<b>-6.588</b>	<b>-2.104</b>	<b>634</b>	<b>2.538</b>



## E UITGEBREID OVERZICHT VAN BATEN EN LASTEN

### LASTEN

Lasten x € 1.000	Realisatie 2023	Primaire begroting 2024	Actuele begroting 2024	Actuele prognose 2024	Begroting 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028
<b>MARKTBEWERKING</b>	<b>164</b>	<b>154</b>	<b>154</b>	<b>304</b>	<b>156</b>	<b>158</b>	<b>159</b>	<b>162</b>
Marktonderzoek	67	69	69	69	70	71	71	72
Marktonwikkeling	36	73	73	73	74	75	76	78
Tarieven en vervoerbewijzen	61	12	12	12	12	12	12	12
Projectleider Meedoen-pas				150				
<b>COMMUNICATIE</b>	<b>465</b>	<b>536</b>	<b>536</b>	<b>536</b>	<b>541</b>	<b>546</b>	<b>551</b>	<b>562</b>
Productpromotie	206	155	155	155	157	158	159	162
Voorlichting	103	149	149	149	150	152	153	156
Reisinformatie	19	83	83	83	83	84	85	87
Reisbeleving	116	129	129	129	130	131	133	135
Corporate communicatie	21	20	20	20	21	21	21	22
<b>ONTWIKKELING</b>	<b>733</b>	<b>1.134</b>	<b>1.134</b>	<b>1.069</b>	<b>1.078</b>	<b>589</b>	<b>601</b>	<b>613</b>
Ontwikkeling dienstregeling	23	26	26	26	26	26	26	27
Strategische innovatie	92	152	152	126	129	131	134	137
Reisinformatie en haltebeleid	305	361	361	322	328	335	342	349
Onderzoek	40	51	51	51	52	52	52	53
Consumentenplatform	47	45	45	45	45	45	47	48
Kwaliteitsimpuls (uit bestemmingsreserve)	225	500	500	500	498	-	-	-
<b>CONCESSIE MGMT</b>	<b>137.073</b>	<b>151.254</b>	<b>159.564</b>	<b>160.147</b>	<b>149.940</b>	<b>154.147</b>	<b>159.456</b>	<b>164.957</b>
Beheer algemeen	305	202	250	250	252	254	256	261
Hoogwaardig vervoer	56.899	58.941	60.784	60.730	62.757	64.954	67.227	69.580
Basisnet	33.132	34.272	35.584	35.412	36.345	37.618	38.934	40.297
Aanvullend vervoer	38.894	40.233	42.171	41.848	43.339	44.856	46.426	48.051
GD concessie subsidie waterstofbussen	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Incidentele subsidie laadinfrastructuur	1.800	12.000	14.300	14.300	1.000			
Evenementenvervoer	393	591	591	591	612	633	655	678
Robuuste dienstregeling ORZ				900				
Aanvullende incidentele subsidie GDconcessie	-478							
Qliner 315	646	578	578	679	703	728	753	780
Publiek Vervoer - lokale vervoersinitiatieven	1.119	1.220	1.220	1.220	1.263	1.307	1.353	1.400
Publiek Vervoer hubtaxi	877	334	875	875	500	518	536	554
Sociale Veiligheid	831	810	840	880	911	943	976	1.010
Hogere kosten waterstof Drenthe/Groningen	661	536	700	700	700	700	700	700
Onderhoud stallingen	194	310	250	250	332	334	336	343
Afschrijvingskosten stallingen etc.	136	192	136	136	192	269	269	269
Eenmalige kosten Iedersz terrein	669		250	341				
Overige kosten GD concessie	-2	35	35	35	35	35	35	35

Lasten x € 1.000	Realisatie 2023	Primaire begroting 2024	Actuele begroting 2024	Actuele prognose 2024	Begroting 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028
<b>BEDRIJFSVOERING</b>	<b>2.321</b>	<b>2.335</b>	<b>2.362</b>	<b>2.878</b>	<b>2.946</b>	<b>3.081</b>	<b>3.178</b>	<b>3.282</b>
Lonen en salarissen	1.873	1.789	1.805	2.277	2.322	2.403	2.487	2.574
Bijdrage NDOV/ DOVA	255	286	286	286	289	292	295	301
ICT	35	96	96	140	158	207	214	222
Bijdrage Publiek Vervoer	133	135	135	135	137	139	141	144
Advieskosten	24	28	40	40	40	40	40	41
<b>OVERHEAD</b>	<b>1.640</b>	<b>1.747</b>	<b>1.722</b>	<b>1.621</b>	<b>1.648</b>	<b>1.694</b>	<b>1.741</b>	<b>1.794</b>
Lonen en salarissen	1.172	1.250	1.225	1.124	1.146	1.187	1.228	1.271
Huisvestingskosten	201	210	210	210	212	214	216	220
Kantoorkosten	220	236	236	236	239	241	244	248
Advieskosten	47	51	51	51	51	52	53	54
<b>FINANCIERING</b>	<b>34</b>			<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>	<b>30</b>
Rente	34			30	30	30	30	30
<b>TOTAAL LASTEN</b>	<b>142.430</b>	<b>157.160</b>	<b>165.472</b>	<b>166.584</b>	<b>156.339</b>	<b>160.245</b>	<b>165.715</b>	<b>171.400</b>



E

## UITGEBREID OVERZICHT VAN BATEN EN LASTEN

### BATEN

Baten x € 1.000	Realisatie 2023	Primaire begroting 2024	Actuele begroting 2024	Actuele prognose 2024	Begroting 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028
<b>MARKTBEWERKING</b>								
<b>COMMUNICATIE</b>								
<b>ONTWIKKELING</b>	190	190	190	190	190	190	190	190
Ontwikkeling Reisinformatie en haltebeleid	190	190	190	190	190	190	190	190
<b>CONCESSIE MGMT</b>	72.284	69.312	71.000	79.862	68.064	71.178	74.437	77.050
Hoogwaardig vervoer	19.709	20.986	19.861	20.703	21.849	23.058	24.334	25.186
Basisnet	6.637	7.101	6.721	7.005	7.393	7.802	8.234	8.522
Aanvullend vervoer	5.427	5.600	5.300	5.524	5.830	6.153	6.494	6.722
GD concessie SOV	29.758	28.836	24.956	24.956	27.627	28.594	29.595	30.631
Motie Krul (compensatie herijking SOV)			6.528	7.416				
Subsidie waterstofbussen	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Subsidies aanvullende lijnen	250		855	855				
Subsidie robuuste dienstregeling ORZ				900				
Evenementenvervoer	358	591	591	591	612	633	655	678
Verwaarding HBE middelen	5.633	4.164	4.164	2.338	2.520	2.664	2.808	2.951
TVOV	2.572							
HBE-gelden provincie Groningen				4.500				
Subsidie - SPUK ZE				3.090				
Eigen bijdrage Hubtaxi	159	114	150	164	170	176	182	188
Vastgoedbeheer - stallingen	640	867	749	694	936	968	1.002	1.037
Kaartverkoop buurtbussen	76	52	70	70	72	75	78	80
Overige GD inkomsten	65		55	55	55	55	55	55
<b>BEDRIJFSVOERING</b>	832	779	779	758	758	758	758	758
Bijdrage lonen en salarissen	830	779	779	758	758	758	758	758
Overig	1							
<b>OVERHEAD</b>	85	135	135	90	93	96	100	103
Lonen en salarissen	41	85	85	44	46	47	49	50
Huisvestingskosten	35	35	35	36	38	39	40	42
Kantoorkosten	9	15	15	10	10	10	11	11
Overig								
<b>ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN</b>	64.748	70.169	77.829	77.829	81.407	85.619	90.479	95.503
Bijdragen partners (regulier)	65.245	68.016	68.016	68.016	71.449	75.511	80.216	85.080
Incidentele aanvullende bijdrage partners	-498	2.153						
Motie Bikker (compensatie Rijk)			9.813	9.813	9.958	10.108	10.263	10.424
<b>FINANCIERING</b>	888			200	100			
Rentebaten	888			200	100			
<b>TOTAAL BATEN</b>	<b>139.025</b>	<b>140.585</b>	<b>149.933</b>	<b>158.929</b>	<b>150.612</b>	<b>157.842</b>	<b>165.964</b>	<b>173.605</b>



E

## UITGEBREID OVERZICHT VAN BATEN EN LASTEN

### SALDO EN MUTATES RESERVES

Bedragen x € 1.000	Realisatie 2023	Primaire begroting 2024	Actuele begroting 2024	Actuele prognose 2024	Begroting 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028
<b>SALDO VOOR MUTATIES VOOR RESERVES</b>	<b>-3.405</b>	<b>-16.575</b>	<b>-15.539</b>	<b>-7.655</b>	<b>-5.727</b>	<b>-2.403</b>	<b>249</b>	<b>2.204</b>
Onttrekking aan reserve kwaliteitsimpuls	225	500	500	500	498			
Onttrekking aan reserves kapitaalslasten	39	39	39	39	39	39	39	39
Onttrekking bestemmingsreserve ZE T	2.461	16.700	19.164	9.748	4.220	3.364	3.407	2.951
Onttrekking algemene reserve	2.876	3.500		950	3.489	1.664		
Onttrekking reserve COVID 19	1.914							
Toevoeging aan bestemmingsreserve ZE T	-5.633	-4.164	-4.164	-2.338	-2.520	-2.664	-2.808	-2.951
<b>SALDO NA MUTATIES RESERVES</b>	<b>-1.523</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.244</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>887</b>	<b>2.243</b>



F

## BIJDRAGEN PARTNERS

De reguliere deelnemersbijdrage bestaan uit een jaarlijks geïndexeerde bijdragen van de provinciale deelnemers. De indexatie is gebaseerd op een vijfjarig gemiddelde van de kostenindex (LBI) voor diesel en elektra. De gehanteerde verhouding van de LBI diesel en LBI elektra is afgeleid van de aandrijving van busvloot (HVO bussen en elektrische bussen). De deelnemersbijdrage is als volgt verdeeld:

Bedragen x € 1.000	Begroting 2024	Begroting 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028
Provincie Groningen	43.963	46.182	48.807	51.848	54.992
Provincie Drenthe	24.053	25.267	26.704	28.368	30.088
<b>TOTAAL</b>	<b>68.016</b>	<b>71.449</b>	<b>75.511</b>	<b>80.216</b>	<b>85.080</b>

Daarnaast ontvangt het OV-bureau een bijdrage van de deelnemers voor de exploitatie van de organisatie. De verdeling hiervan is als volgt:

Bedragen x € 1.000	Begroting 2024	Begroting 2025	Raming 2026	Raming 2027	Raming 2028
Provincie Groningen	346	346	346	346	346
Provincie Drenthe	248	248	248	248	248
Gemeente Groningen	165	165	165	165	165
<b>TOTAAL</b>	<b>758</b>	<b>758</b>	<b>758</b>	<b>758</b>	<b>758</b>



G

## MEERJAREN OVERZICHT BELEIDSDOELSTELLINGEN EN STREEFWAARDEN

In het programmaplan zijn de beleidsdoelstellingen en streefwaarden voor 2025 uitgelicht. In de onderstaande tabel zijn deze doelstellingen en waarden in een meerjaren perspectief opgenomen. Beginnend bij het laatste realisatie jaar (2023), het lopende jaar (2024), het begrote jaar (2025) en 3 jaren vooruit.

Indicatoren	Realisatie	Begroot	Begroot	Begroot	Begroot	Begroot
			2023	2024	2025	2026
Reizigerskilometers	59,2%	6,7%	45,6%	3,5%	3,5%	3,5%
Kostendekkenheid	45%	47,2%	100%	50%	50%	50%
Gebiedsdekkendheid	100%	100%	85%	100%	100%	100%
Punctualiteit	87,9%	85%	7,5	85%	85%	85%
Klanttevredenheid	7,5	7,5	6,5	7,5	7,5	7,5
Inwonertevredenheid	6,5	6,5	5 gr/rKM	6,5	6,5	6,5
CO-2 Uitstoot	33,1 gr/rKM	8 gr/rKM	87%	5 gr/rKM	6 gr/rKM	7 gr/rKM
Busvloot ZE	52,9%	64%		nb	nb	nb