Provinciehuis Westerbrink 1, Assen
Postadres Postbus 122, 9400 AC Assen

www.provincie.drenthe.nl

+31 592 365555
post@drenthe.nl

Volg ons op

provincie Drenthe

Aan:
de voorzitter en leden van
Provinciale Staten van Drenthe

Assen, 30 juni 2022
Ons kenmerk 26/5.1/2022000995
Behandeld door team Verkeer en Vervoer
Onderwerp: OV-bureau Groningen Drenthe; Begroting 2023 en ontwerp-hoofdlijnen Dienstregeling bus Groningen Drenthe 2023
Status: Verzoek om zienswijze

Geachte voorzitter/leden,

Hierbij verzoeken wij u ons uw zienswijze kenbaar te maken met betrekking tot de ontwerp-Begroting 2023 en de ontwerp-hoofdlijnen van de Dienstregeling 2023 bus van het OV-bureau Groningen Drenthe.

Algemeen

Het Dagelijks Bestuur van het OV-bureau Groningen Drenthe heeft op 24 juni 2022 de ontwerp-Begroting ter vaststelling doorgestuurd aan het Algemeen Bestuur. Het Algemeen Bestuur zal in zijn vergadering van 7 juli 2022 hierover een besluit nemen. In dezelfde vergadering van het Dagelijks Bestuur is ook de ontwerp-hoofdlijnen Dienstregeling 2023 vrijgegeven voor inspraak.

Elk jaar ontvangt u de ontwerp-Begroting van alle verbonden partijen. Dit ter bespreking en om u in de gelegenheid te stellen om een zienswijze te kunnen indienen. Dit jaar is het traject naar de totstandkoming van de begroting van het OV-bureau anders dan gebruikelijk. De oorzaak ligt in de onduidelijkheid van het Rijk over een vergoeding na 2022. Tijdens de gesprekken met het Rijk is besloten om de Beschikbaarheidsvergoeding OV (BVOV) enkel te verlengen van 31 augustus 2022 naar 31 december 2022 en zijn de gesprekken over een transitievergoeding voor na 2022 door het Rijk gestopt. Afgelopen weken hebben wij u hierover verschillende keren geïnformeerd. Daarbij is aangegeven dat wij u in de gelegenheid zullen stellen om uw zienswijze mee te geven over de ontwerp-Begroting vóór vaststelling van dit stuk door het Algemeen Bestuur van het OV-bureau Groningen Drenthe.

Vanwege de financiële opgave - meerjarig tekort van € 32,6 miljoen dat, naast de inzet van de reserves van het OV-bureau Groningen Drenthe (€ 11,2 miljoen), voor een belangrijk deel gevonden moet worden in de dienstregeling - is ook dit traject anders verlopen dan andere jaren en parallel getrokken met de begroting.

De ontwerp-hoofdlijnen Dienstregeling 2023 zijn niet eerder in uw Staten behandeld. Wel wordt u jaarlijks geïnformeerd over het moment waarop de ontwerp-hoofdlijnen dienstregeling van het OV-bureau Groningen Drenthe vrijgegeven zijn voor inspraak (zie het kopje 'Vervolg' voor de wijze waarop eenieder inspraak kan hebben).

Ontwerp-hoofdlijnen Dienstregeling 2023 busconcessie Groningen Drenthe
Op 24 juni 2022 zijn de ontwerp-hoofdlijnen voor de dienstregeling busvervoer 2023 door het Dagelijks Bestuur van het OV-bureau Groningen Drenthe vrijgegeven voor reacties en zienswijzen. Bij dit ontwerp heeft het OV-bureau Groningen Drenthe rekening gehouden met:

- de ontwerp-hoofdlijnen dienstregeling 2023 van april 2022 (voor intern gebruik OV-bureau Groningen Drenthe);
- de kaders zoals geformuleerd in de Omgevingsvisies van de provincies Drenthe en Groningen;
- het flexibel kunnen blijven inspelen op wijzigingen in de vervoersvraag door waar mogelijk en nodig ook tussentijds aanpassingen door te voeren in de geboden capaciteit;
- beperkte wijzigingen in de structuur van het openbaar vervoer.

De aanpassingen in de dienstregeling resulteren in een besparing van € 3,9 miljoen in 2023. Dit resultaat is in de begroting verwerkt.

In de ontwerp-hoofdlijnen was een voorstel opgenomen om lijn 107 (Stadskanaal –Kardinge-Zernike) te laten vervallen en lijn 109 (Assen-P+R Hoogkerk-Zernike) in de daluren minder te laten rijden. Het Dagelijks Bestuur van het OV-bureau Groningen Drenthe heeft besloten om de bezuiniging van deze studentenlijnen in 2023 nog niet op te nemen, maar vooralsnog wel in de Dienstregeling 2024 en verder. Dit besluit is verwerkt in de begroting.

Een belangrijke overweging voor het handhaven van deze studentenlijnen is het ijkjaar SOV-kaart (Studenten Openbaar Vervoer) voor een landelijke verdeling van deze gelden. Het komend jaar (juli 2022-juli 2023) wordt het aantal kilometers dat studenten reizen gemeten. Het is nu al duidelijk dat landelijk gezien - doordat de grote hoorcolleges nog niet weer plaatsvinden en door (deels) thuisonderwijs - er minder kilometers gereisd worden door de studenten. De nieuwe verdeling van de SOV-gelden gaat in op 1 januari 2024 met een looptijd van drie jaar.

Onder de aanbieding van de ontwerp-hoofdlijnen dienstregeling 2023 ligt geen wettelijke grondslag. Wel is het wettelijk verplicht het Consumentenplatform om advies te vragen op een ontwerp-hoofdlijnen dienstregeling. Ook worden alle inliggende gemeenten geïnformeerd. Tevens zijn de ontwerp-hoofdlijnen dienstregeling 2023 voor eenieder beschikbaar op de website van het OV-bureau Groningen Drenthe.

Het traject van de inspraak ontwerp-hoofdlijnen Dienstregeling 2023 is als volgt:
- 4 juli: bijeenkomst wethouders Drentse en Groningse gemeenten
- 5 juli: adviesbijeenkomst Consumenten Platforms Groningen en Drenthe
- tot 24 augustus voor eenieder gelegenheid tot inspraak op de ontwerp-hoofdlijnen dienstregeling 2023
- 9 september: behandeling voorstel definitieve hoofdlijnen dienstregeling 2023 in het Dagelijks Bestuur
- 11 december: invoering nieuwe dienstregeling 2023

Begroting 2023

Voorafgaand aan het vrijgeven van de ontwerp-Begroting door het Dagelijks Bestuur van het OV-bureau is een Kaderbrief met de algemene financiële en beleidshoofdlijnen opgesteld. Deze Kaderbrief heeft u tegelijk met onze brief van 12 april 2022, kenmerk 15/5.4/2022000556, ontvangen en behandeld in de commissievergadering OGB op 11 mei 2022.

Ten opzichte van de Kaderbrief is in de Begroting 2023 een aantal punten aangescherpt.

Reizigersterugkeerscenario

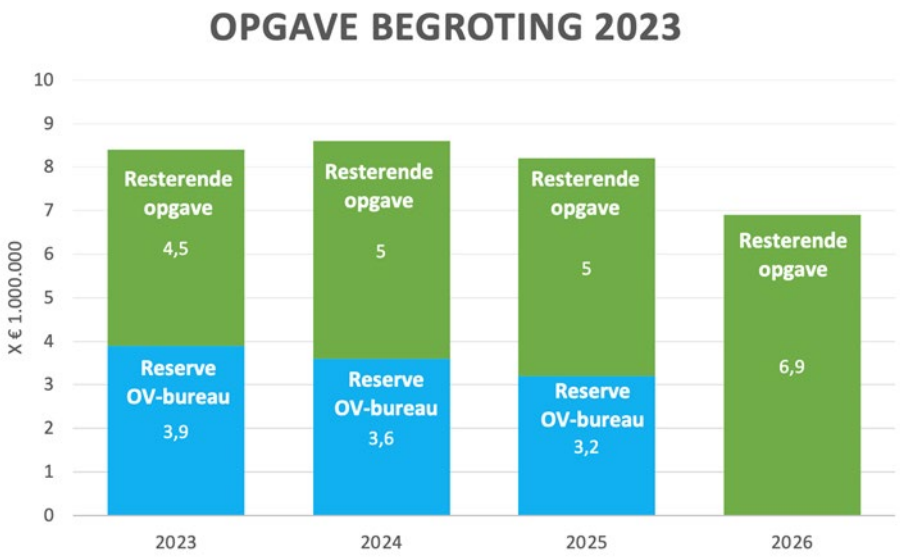
In de Kaderbrief van het OV-bureau Groningen Drenthe werd nog uitgegaan van een 'reizigersterugkeerscenario 3'. Inmiddels kan - en daar zijn wij blij mee - gerekend worden met het positievere terugkeerscenario 2: in 2023 op 86% van het aantal reizigers in 2019 en in 2025 is het aantal reizigers terug op het niveau 2019. Dit uitgangspunt is in de begroting verwerkt.

Inzet eigen reserves OV-bureau

Tijdens de informatiesessie op 31 mei 2022 en tijdens de behandeling in Raad en Staten is breed gedeeld dat het goed is om de eigen reserves van het OV-bureau Groningen Drenthe in te zetten voor de voorliggende financiële opgave. Zonder deze inzet zouden de gevolgen van de financiële opgave drastisch hoger uitvallen en daarmee de gevolgen van de opgaven van de andere 'knoppen' - waaronder de dienstregeling - navenant groter.
In het meerjarenvoorstel wordt € 11,2 miljoen uit de eigen reserves gereserveerd, waarvan € 0,5 miljoen voor 2022 en € 9,7 miljoen voor de periode 2023-2026. Dit uitgangspunt is in de begroting verwerkt.

Restopgave

Door de inzet van de eigen reserves van het OV-bureau geldt voor de Begroting 2023 een restopgave van € 4,5 miljoen en verwacht het OV-bureau Groningen Drenthe over de jaren 2023 tot en met 2026 een restopgave van € 21,4 miljoen.

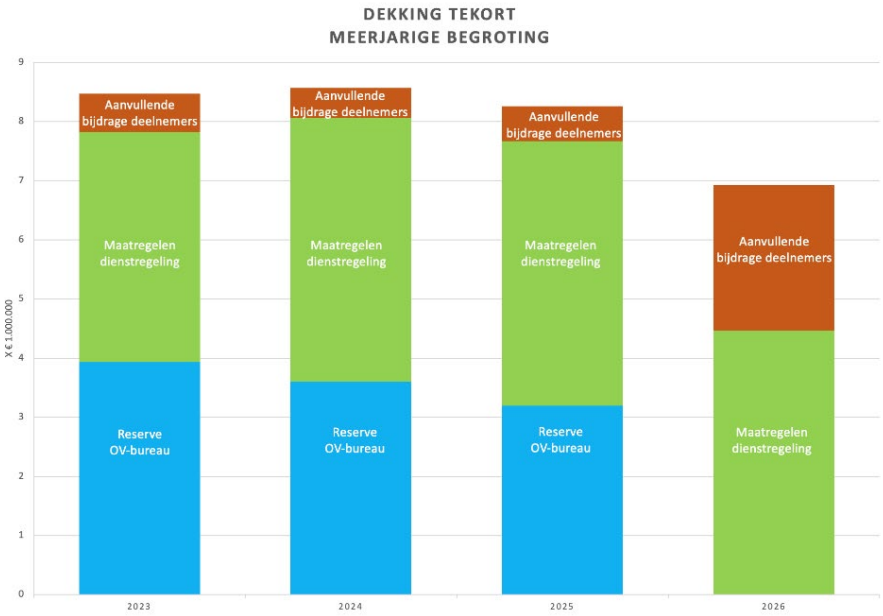


Tarieven

Gehoord uw Staten, is besloten niet aan de 'knop' OV-tarieven te draaien. Dat wil niet zeggen dat deze knop in de toekomst ook buiten beeld is. Bij eventueel tegenvallende kosten als gevolg van prijsontwikkelingen kunnen wij dit opnieuw overwegen.

Restopgave 2023 en verwachting 2024 tot en met 2026

Na verwerking van het vorenstaande in de begroting resteert een aanvullende bijdrage van de deelnemers aan het OV-bureau Groningen Drenthe. Deze rest-opgave is onderstaand grafisch weergegeven.



Overzicht tekort actuele ontwerpbegroting 2023

Meerjarig		2022	2023	2024	2025	2026	Totaal	
Prognose resultaat voor maatregelen DR		-€ 486	-€ 8.464	-€ 8.574	-€ 8.264	-€ 6.931	-€ 32.718	
Maatregelen DR vanaf 2023			€ 3.886	€ 4.470	€ 4.470	€ 4.470	€ 17.296	
Prognose resultaat actueel na maatregelen DR		-€ 486	-€ 4.578	-€ 4.104	-€ 3.794	-€ 2.461	-€ 15.422	
Financiering								
Meerjarig	Stand reserve eind 2021	2022	2023	2024	2025	2026	Totaal	Stand reserve eind 2026
COVID reserve	€ 3.914	€ 486	€ 3.428				€ 3.914	€ 0
Algemene reserve	€ 12.182	€ 0	€ 500	€ 3.600	€ 3.200	€ 0	€ 7.300	€ 4.882
Aanvullende bijdrage deelnemers		€ 0	€ 650	€ 504	€ 594	€ 2.461	€ 4.208	
Saldo		€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	

Deze restopgave voor de deelnemers van het OV-bureau Groningen Drenthe bedraagt voor de komende vier jaar € 4.208.000,--. In de Gemeenschappelijke Regeling is de verdeling van de kosten voor dergelijke situaties vastgelegd, te weten:

- provincie Groningen 44%
- provincie Drenthe 35% (= € 1.472.800,--)
- gemeente Groningen 21%

Afsluitend

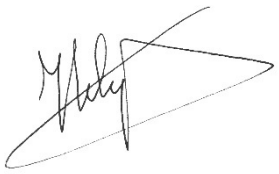
Door omstandigheden zijn wij dit jaar helaas gedwongen u de begroting op deze manier voor te leggen. Wij hadden goede hoop dat de staatssecretaris haar systeemverantwoordelijkheid zou nemen. Dat is helaas niet gebeurd.

Met de huidige Begroting en Dienstregeling 2023 verwachten wij de komende jaren zekerheid te kunnen bieden aan onze reizigers en dat wij de middelen in de perspectiefnota (bladzijde 15 programma 4) kunnen gebruiken om eventuele extra klappen de komende jaren op te vangen. Wij stellen u, onder verwijzing naar artikel 25 van de Gemeenschappelijke Regeling Openbaar Lichaam OV-bureau Groningen Drenthe, in de gelegenheid uw eventuele zienswijze op de Begroting 2023 kenbaar te maken. Indien uw Staten voornemens zijn zienswijzen in te dienen, verzoeken wij u dat vóór 7 juli 2022 schriftelijk/via de e-mail te doen.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,



, voorzitter , secretaris

Bijlagen:

1. Begroting OV-bureau Groningen Drenthe 2023
2. Hoofdlijnen Dienstregeling bus 2023

OV-bureau Groningen Drenthe

Ontwerpbegroting 2023

Assen, 28 juni 2022

LEESWIJZER **4**

1 BEGROTING 2023 IN VOGELVLUCHT **5**

Resterend tekort *7*
INVESTERING: IEDERZ LOCATIE 7
DOELSTELLINGEN 7
BELEIDSINDICATOREN 8
BELEIDSKADER MIDDELLANGE EN LANGE TERMIJN 8

2 BELEIDSBEGROTING **10**

PROGRAMMA 10
Beleidsindicatoren *11*
ONTWIKKELING 14
Strategische innovatie *14*
Doelstellingen hierbij zijn: *14*
Ontwikkeling dienstregeling *14*
Reisinformatie – NDOV *15*
Consumentenplatform *15*
Kwaliteitsimpuls *15*
Routekaart Zero Emissie *15*
MARKTBEWERKING 16
MARKTONTWIKKELING 16
Ontwikkeling die het reizen met OV beïnvloeden *16*
Segmentatie en doelgroepenkeuze *16*
Activiteitenplan periode 2023-2024 ..... *17*
Marktonderzoek *18*
Doelstellingen zijn: *18*
Tarieven en Vervoerbewijzen *18*
Financieel *18*
COMMUNICATIE 19
Productpromotie *19*
Voorlichting *19*
Reisbeleving *20*
Financieel *20*
CONCESSIEMANAGEMENT 21
Concessiebeheer GD-concessie *21*
Contractbeheer vraagafhankelijk vervoer *21*
Datacare *21*
Reisinformatie - beheer *22*
Vastgoedbeheer *22*
Sociale veiligheid *23*
Financieel *24*
FINANCIËN, CONTROL, JURIDISCHE ZAKEN EN ICT 24
Juridische zaken *24*
ICT *25*
Financiën en Control *25*
Doelstellingen FCJI *25*
FINANCIEEL 25

3 PARAGRAFEN **26**

BEDRIJFSVOERING 26
Organisatiestructuur *26*
Organisatieformatie *26*
FINANCIERING 27
Doelstellingen *27*
Financieel *27*
Reserves *28*

HBE niet in begroting en meerjarenraming *29*
Weerstandsvermogen en risicobeheersing *29*
Kengetallen *31*
FINANCIERING 32
Financieringsfunctie en kaders *32*
Uitvoering financieringsfunctie *32*
Financieringsplanning en limieten *32*
Benchmark uitgezette gelden *32*
Onderhoud kapitaalgoederen *33*
VERBONDEN PARTIJEN 34
OVERHEAD 36
Definitie overhead *36*
Financiën *36*

4 FINANCIËLE BEGROTING 37

Toelichting op het overzicht van baten en lasten *37*
Ramingen *37*
Ramingen GD-concessie: landelijk opbrengstontwikkeling scenario 2 ..... *37*
Ramingen overige baten en lasten *38*
Uiteenzetting financiële positie *39*
Overzicht van incidentele baten en lasten *41*
Overzicht van baten en lasten per taakveld *42*
Meerjarenraming *43*
Toelichting op de meerjarenraming *44*
Ramingen *45*
Ramingen GD-concessie *45*
Ramingen overige baten en lasten *45*
Lasten *45*
Baten *45*
Mutaties reserves *45*
SAMENSTELLING BESTUUR 46

5 BIJLAGEN 47

BIJLAGE A AFSCHRIJVINGSOVERZICHT 47
BIJLAGE B OVERZICHT RESERVES EN VOORZIENINGEN 48
BIJLAGE C AFKORTINGENWIJZER 50

Leeswijzer

De begroting is opgebouwd uit vier onderdelen.

Deel 1 2023 in vogelvlucht
Dit deel bevat een compact financieel overzicht van de begroting en een verwijzing naar onze beleidsaccenten en is te lezen als samenvatting.

Deel 2 Programmaplan
In de beleidsbegroting wordt ingegaan op de beoogde maatschappelijke effecten en de wijze waarop wordt getracht deze te bereiken. Dit is uitgewerkt in onze beleidsonderdelen concessiemanagement, communicatie, marktbewerking, ontwikkeling, financiën, control, juridische zaken en ICT.

Deel 3 Paragrafen
De paragrafen bedrijfsvoering, financiering, onderhoud kapitaalgoederen en verbonden partijen vormen een nadere toelichting op onderwerpen die van wezenlijk belang zijn voor het inzicht in de financiële positie van het OV-bureau Groningen Drenthe.

Deel 4 Financiële begroting
Hierin is de financiële begroting uitgewerkt. In dit onderdeel zijn de financiële positie, de meerjarenraming en het overzicht van de baten en lasten uiteengezet.

1 Begroting 2023 in vogelvlucht

Het jaar 2023 staat in het teken van het zoveel als mogelijk terugbrengen van een kwalitatief hoogwaardig OV-netwerk om vervolgens weer verder te bouwen als belangrijk onderdeel van de totale mobiliteit in Groningen en Drenthe. De inwoner van Groningen en Drenthe krijgt met het OV-netwerk gekoppeld aan hubs een steeds bredere mobiliteitspropositie.

Tegelijkertijd zijn de financiële gevolgen van de coronacrisis op het openbaar vervoer ten gevolge van sterk afgenomen reizigersinkomsten nog steeds aanzienlijk. Wanneer het vergeleken wordt met het niveau van 'pre-corona' zal het naar verwachting nog enkele jaren duren voordat het aantal reizigers en de reizigersopbrengsten weer op dat niveau terug zijn.

De definitieve landelijk afspraken met het Rijk (ministerie I&W) over een financiële regeling na september 2022 (opvolger beschikbaarheidsvergoedingsregeling 2022 tot september) hebben plaatsgevonden op 14 april. Hierdoor is het niet gelukt om tijdig een ontwerpbegroting in te dienen waarbij rekening is gehouden met de uitkomsten hiervan.

Om uw leden van de gemeenteraad en provinciale staten tijdig te kunnen informeren, is er begin april (vóór 15 april) wel een kaderbrief 2023 verzonden. In deze kaderbrief kon nog geen rekening worden gehouden gehouden met de uitkomsten van eerdergenoemd landelijk overleg.

In de periode tussen het opstellen van de kaderbrief en de voorliggende ontwerpbegroting, zijn er twee belangrijke indexen veranderd (e.a. gerelateerd aan stijgende brandstofkosten). Naast de aanpassing van deze twee indexen zijn nog enkele andere laatste financiële inzichten verwerkt in deze ontwerpbegroting. Dit resulteert in een negatief financieel verschil tussen de kaderbrief en deze ontwerpbegroting. Dit verschil lichten wij hieronder toe.

Voorafgaand aan de behandeling van deze ontwerpbegroting in uw raad & staten zullen wij een bijeenkomst organiseren waarin wij u over de meest actuele cijfers zullen informeren.

De kaderbrief 2023 toont het volgende financiële beeld:

Resultaatverwachting 2022 en meerjarig en dekkingsvoorstel

bedragen *€ 1.000

Meerjarig	Stand reserve eind 2021	Actuele begroting 2022, BVOV t/m aug	2023	2024	2025	2026	Totaal	Stand reserve eind 2026
Resultaat (na onttrekking reguliere Bestemmingsreserves)		**-€ 3.914**	**-€ 6.795**	**-€ 6.339**	**-€ 5.633**	**-€ 4.470**	**-€ 27.151**	
Financiering								
COVID reserve	**€ 3.914**	**€ 2.000**	**€ 1.914**				**€ 3.914**	**€ 0**
Algemene reserve	**€ 12.182**	**€ 1.914**	**€ 1.627**	**€ 2.113**	**€ 1.878**	**€ 1.490**	**€ 9.022**	**€ 3.160**
Bijdrage partners of aanvullende maatregelen		**€ 0**	**€ 3.254**	**€ 4.226**	**€ 3.755**	**€ 2.980**	**€ 14.215**	
Saldo		**€ 0**	**€ 0**	**€ 0**	**€ 0**	**€ 0**	**€ 0**	

Tussen het moment van opstellen van de kaderbrief en deze ontwerpbegroting is de LBI-index (Landelijke Bijdrage Index) over 2022 geactualiseerd naar gemiddeld 5,9% (Diesel index en Elektra index; zie ook https://www.dova.nu/themas/lbi voor een toelichting over deze index). De LBI wordt jaarlijks op een aantal vaste ijkmomenten door DOVA bijgesteld. Hierin wordt ook de stijging van de brandstofkosten verdisconteerd. Het eerst volgende bijstellingsmoment is naar verwachting eind juni.

Daarnaast is de index met betrekking tot de beschikbaarheidsvergoeding tot september 2022 bekend geworden (+ 9,39% t.o.v. 2020). Beide indexen zijn verwerkt in de ontwerpbegroting 2023. *Dit geeft het volgende financiële beeld in de ontwerpbegroting 2023*:

Overzicht tekort actuele ontwerpbegroting 2023

Meerjarig		2022	2023	2024	2025	2026	Totaal	
Prognose resultaat voor maatregelen DR		-€ 486	-€ 8.464	-€ 8.574	-€ 8.264	-€ 6.931	-€ 32.718	
Maatregelen DR vanaf 2023			€ 3.886	€ 4.470	€ 4.470	€ 4.470	€ 17.296	
Prognose resultaat actueel na maatregelen DR		-€ 486	-€ 4.578	-€ 4.104	-€ 3.794	-€ 2.461	-€ 15.422	
Financiering								
Meerjarig	Stand reserve eind 2021	2022	2023	2024	2025	2026	Totaal	Stand reserve eind 2026
COVID reserve	€ 3.914	€ 486	€ 3.428				€ 3.914	€ 0
Algemene reserve	€ 12.182	€ 0	€ 500	€ 3.600	€ 3.200	€ 0	€ 7.300	€ 4.882
Aanvullende bijdrage deelnemers		€ 0	€ 650	€ 504	€ 594	€ 2.461	€ 4.208	
Saldo		€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	

In bovenstaand overzicht (conform actuele ontwerpbegroting) wordt uitgegaan van een benutting van de algemene reserve tot de kritieke ondergrens. Dit deel van de algemene reserve reserveren we indien het financieel tekort in 2022 negatiever uitpakt dan nu verwacht. Het risico dat dit zich zal voordoen is momenteel reëel aanwezig.

Verschil kaderbrief 2023 versus ontwerpbegroting 2023

Analyse verschillen kaderbrief 2023 & ontwerpbegroting2023
Het grootste positieve saldoverschil ten opzichte van de kaderbrief wordt verklaard door de voorgenomen maatregelen op de dienstregeling vanaf 2023 zoals besloten in het DB van 24 juni 2022. Het grootste negatieve effect ontstaat door de wijziging van de LBI-index. Deze index verhoogt ons te vergoeden kostenniveau aan de concessiehouder. Hier tegenover geeft de BVOV-index voor 2022 een positief effect. De index heeft geen meerjarige doorwerking omdat deze enkel betrekking heeft op de vastgestelde beschikbaarheidsvergoeding voor 2022. Verder houden we vanaf 2024 en de daaropvolgende jaren rekening met een negatief effect van de SOV-inkomsten (studentenkaart opbrengsten) als gevolg van een herijking van de landelijke verdeling. Het onderstaande overzicht toont de verklaring van de financiële verschillen:

Verklaring verschillen Kaderbrief versus ontwerpbegroting	Prognose 2022	2023	2024	2025	2026
Meerjarige maatregelen Dienstregeling		+3,89 mln	+4,47 mln	+4,47mln	+4,47mln
LBI index doorrekening 2021/2022	-3,5 mln	-3,8 mln	-4 mln	-3,8 mln	-4 mln
Hogere kosten QBuzz (max BVOV)	-1,9 mln				
Effect BVOV 2022, index + hele jaar	+6,2 mln				
Incidentele kosten uitbreiding stalling peizerweg		-0,4 mln			
Hogere reizigers opbrengsten	+2,8 mln	+2,5 mln	+2,4 mln	+2,4 mln	+2,5 mln
SOV onzekerheden herijking			-1 mln	-1,9 mln	-2 mln
Bijstellingen bijdrage partners obv index + overige geringe bijstellingen	-0,2 mln		+0,3 mln	+0,6 mln	+1,1 mln
Resultaatverschil	***+3,4mln***	***+2,2 mln***	***+2,2 mln***	***+1,8 mln***	***+2,1 mln***

Samengevat komt het verschil tussen de kaderbrief 2023 en de actuele ontwerpbegroting 2023 neer op:

	2022	2023	2024	2025	2026	**Totaal**
Resultaat kaderbrief na BR	-3,9 mln	-6,8 mln	-6,3 mln	-5,6 mln	-4,5 mln	-27,1 mln
Resultaat ontwerpbegroting actueel	-0,5 mln	-4,6 mln	- 4,1 mln	-3,8 mln	-2,4 mln	-15,4 mln
Verschil	***+3,4 mln***	***+2,2 mln***	***+2,2 mln***	***+1,8 mln***	***+2,1 mln***	***+11,7 mln***

Resterend tekort

Voor het huidige jaar (2022) verwachten we momenteel een tekort van afgerond € 0,5 mln (exclusief de eventuele stijging van de LBI en de incidentele compensatie voor hogere kosten dan de BVOV regeling (=95%)). Dit tekort kunnen we vooralsnog dekken uit onze eigen bestemmingsreserve COVID-19. Er is momenteel een reëel risico dat het tekort voor 2022 toch negatiever zal uitvallen dan deze € 0,5 mln. Om dit eventuele tekort op te vangen is bij de inzet van de algemene reserve voor de dekking van het meerjaren tekort de kritische ondergrens aangehouden. Voor 2023 verwachten we nu een tekort van € 4,6 mln waarvan we € 3,8 miljoen verwachten afdekken uit onze eigen reserves: de COVID-19 bestemmingsreserve en de algemene reserve. Voor 2023 t/m 2026 blijft een aanvullende financiering noodzakelijk.

Investering: Iederz locatie

In 2014 heeft het OV-bureau het eerste deel van de Iederz-locatie gekocht van de gemeente Groningen en daar de Busstalling Peizerweg gerealiseerd als onderdeel van het vervoerderonafhankelijk maken van de strategische busstalling-infrastructuur.
Gezien, het groeiende belang van strategische infrastructuur en de verdergaande verduurzaming nog binnen deze concessieperiode, is het van belang om ook de Iederz-locatie geschikt te hebben als busstalling.
In 2023 is het voornemen om een investering ad € 4 miljoen te doen voor de aankoop grond (ad € 2,6 miljoen) en bebouwing ad € 1,4 miljoen. In de begroting van 2023 is € 0,4 miljoen budget opgenomen voor incidentele kosten hiervoor. Over het beschikbaar stellen van het totale investeringsbudget vind afzonderlijke besluitvorming plaats door het bestuur.
De afschrijvingslasten op de bebouwing, de onderhoudskosten en de te ontvangen huur worden verwerkt in de begroting 2024 (per saldo neutraal).

Doelstellingen

Met de impact die de coronacrisis op de uitvoering van de concessie heeft, heeft gehad en naar verwachting nog tot in 2025 zal hebben, richten we ons in 2023 primair op een viertal specifiek geformuleerde doelstellingen, te weten:

- *Het herstel van reizigersaantallen en reizigerskilometers na de coronacrisis van 2020 - 2022*
  - Herwinnen reizigers
  - Aantrekken nieuwe reizigers
  - OV (corona)veilig en aantrekkelijk houden
  - Gemak en eenvoud bieden in betaalwijzen
- *Het zoveel mogelijk in stand houden van het OV-netwerk*
  - Bereikbaar houden en ontsluiten landelijk en stedelijk gebied
  - Doorontwikkeling hubs en verknoping modaliteiten (inclusief MaaS-oplossingen)
  - Operationeel excellent uitvoering
- *Behouden van een financieel dekkende exploitatie van de concessie*
  - Conservatief begroten
  - Betalen voor wat er rijdt, data-gestuurd afrekenen
  - Verstandig uitgeven, gericht op lange termijn
  - Tussentijds financieel bijsturen waar nodig
- *Continuering van het verduurzamingsproces indien mogelijk*
  - Instroom extra ZE-bussen, zonder meerkosten voor het OV-bureau

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

Beleidsindicatoren

Voor de realisatie van deze beleidsdoelstellingen hanteert het OV-bureau een vaste set van beleidsindicatoren met bijbehorende streefwaarden. Voor het begrotingsjaar 2023 zijn de volgende streefwaarden bepaald bij de beleidsindicatoren. De beleidsindicatoren worden in het hoofdstuk van de beleidsbegroting nader toegelicht. Voor de inleiding wordt volstaan met een infographic.

2021	Doel 2023	2021	Doel 2023	Doel 2023	2021	Doel 2023
153 mln rkm	230 mln rkm	37,9%	43,7%	85%	186	196

Doel 2023	2021	Doel 2023	2021	Doel 2023	2021	Doel 2023
100%	nb	7,5	6,5	6,6	20,5 g/rkm	11,2 g/rkm

Beleidskader middellange en lange termijn

Opgave: bereikbaarheid, leefbaarheid, woningbouw

Openbaar vervoer per bus is onderdeel van het bredere mobiliteitsbeleid. De grote woningbouwopgave naar de toekomst, de toenemende druk op de ruimte en de opgaven op het gebied van leefbaarheid en klimaat, vragen een steeds grotere rol van openbaar vervoer als onderdeel van de oplossing. Binnen de stedelijke gebieden is ruimte schaars en worden duidelijke keuzes gevraagd om de bereikbaarheid en leefbaarheid te kunnen borgen. De rol van lopen, fietsen en OV moet hier toenemen, deels als vervanging van de auto. Buiten de stedelijke gebieden ligt de balans anders, en heeft het OV via een netwerk van hubs als drager van de beschikbaarheid van collectieve mobiliteit een belangrijke rol.

Integraal netwerk

Het Regeerakkoord erkent de grote opgave op het gebied van wonen, klimaat en energie en speelt hiervoor middelen vrij. Regionaal is de rol die OV hierin moet spelen vastgelegd de Omgevingsvisies en bijvoorbeeld de Verstedelijkingsstrategie van de Regio Groningen Assen. De woningbouwopgave wordt hierin gekoppeld aan de bestaande OV-structuren. De plannen voor de Lelylijn en de Nedersaksenlijn en de opwaardering van het bestaand spoor, moeten worden ingepast in het OV-netwerk voor Groningen en Drenthe. Door regie op het netwerk zijn de basisverbindingen en het hoogwaardige netwerk van trein, Qliner en Q-link toekomstvast en aantrekkelijk.

Publieke mobiliteit

Openbaar vervoer, deelmobiliteit en digitale diensten vormen één samenhangend vervoerssysteem. Eigen vervoer kan naadloos aansluiten op collectief georganiseerde, publieke mobiliteit. Hubs zijn de overstappunten van eigen auto of e-bike op OV en worden concentratiepunten van voorzieningen die verder gaan dan alleen vervoer. De inwoner van Groningen en Drenthe heeft de beschikking over een barrièrevrij netwerk van publieke

mobiliteit dat zorgeloos, makkelijk en betaalbaar is. Apps (MaaS) maken op basis van open data het plannen, boeken en betalen voor OV en de verschillende mobiliteitsdiensten mogelijk. De chipkaart wordt vervangen door het betalen met de bankpas om zo barrières verder weg te nemen. Voor het vervoer naar de hubs is een vraagafhankelijke voorziening (hubtaxi) beschikbaar. Maatschappelijke initiatieven kunnen het netwerk aanvullen.

De reiziger verandert

Jongere generaties zijn steeds minder gericht op individueel autobezit en delen vaker voorzieningen. Het OV speelt hier als collectieve deelvoorziening op in, de koppeling met andere mobiliteitsdiensten leidt tot minder autoafhankelijkheid, met name in het stedelijk gebied. Het OV blijft een belangrijke rol vervullen voor scholieren, studenten en voor werkenden, bijvoorbeeld via de P+R's. Niet alle reizigers zullen even vaak blijven reizen na corona, nieuwe reizigers moeten worden aangesproken om het OV aantrekkelijk en betaalbaar te houden, waar nodig ademt het OV-netwerk daarin mee. Toerisme is een groeiende doelgroep. Recreëren in eigen land en reizen met het OV is een goede combinatie. In onze regio bijvoorbeeld met de bus naar de haven van Lauwersoog voor de boot naar Schiermonnikoog en naar de Eemshaven voor de veerdienst Borkum en Noorwegen (nieuw). Een ander voorbeeld is de wandelroutes die toegankelijk zijn via bushaltes/hubs (wandelviahub.nl). We benaderen de sociaal-recreatieve doelgroep met toegesneden informatie over routes, bestemmingen, reisproducten en tarieven, bijvoorbeeld via de campagne Zomerbroezz'n.

Beter aanbod door innovatie, doorstroming en data

Voor een goed functionerend en auto-concurrerend OV-netwerk is een goede en betrouwbare doorstroming essentieel. We weten door slimme data alles van het functioneren van het OV-systeem en kunnen het aanbod optimaliseren. Op basis daarvan kijken we samen met wegbeheerders waar ingrepen in infrastructuur nodig of kansrijk zijn. Waar nodig leveren aparte busbanen en infrastructuur een goede doorstroming terwijl op andere plaatsen rondom haltes de snelheid van 80 naar 60 of van 50 naar 30 km kan. Voor de toekomst bekijken we samen met wegbeheerders naar het snelheidsregime in relatie tot de benodigde aansluitingen in het netwerk.

Opgave: Klimaat en energie en 'modal shift'

De klimaatopgave vraagt om grote bijdragen aan gebruik van schone energie en beperking van uitstoot. Dit geldt zowel voor het OV-systeem zelf als voor het mobiliteitssysteem als geheel. Openbaar vervoer wordt zero emissie in de toekomst, uiterlijk in 2030 rijden alle bussen zonder uitstoot. Een mobiliteitssysteem met meer lopen, fiets en OV leidt in stedelijke gebieden tot een modal shift: meer mensen gebruiken collectieve mobiliteit en doorbreken de autologica. Hiermee leveren zij een bijdrage aan het beperken van het ruimtebeslag van individuele vervoermiddelen.

2 Beleidsbegroting

De beleidsbegroting bestaat uit het programmaplan en de paragrafen. In het programmaplan worden de doelstellingen voor het begrotingjaar 2023 weergegeven, inclusief de bijbehorende beleidsindicatoren. Hierna komen de voorgeschreven paragrafen vanuit het BBV, gevolgd door een nadere toelichting op de overhead. Dit hoofdstuk eindigt met een overzicht van de samenstelling van het bestuur.

Programma

Binnen het OV-bureau is er sprake van één programma waarbinnen het te voeren beleid valt, namelijk *collectief personenvervoer*. Voor de uitvoering van dit programma kent het OV-bureau Groningen Drenthe de volgende missie:

Het realiseren, in stand houden en verbeteren van een toekomst-vast, fijnmazig en toegankelijk mobiliteitssysteem dat steden en instellingen bereikbaar houdt en het landelijk gebied ontsluit en dat betaalbaar is en blijft voor de reiziger en overheid.

Het OV-bureau heeft, op basis van de eerdere kaderstellingen vanuit de deelnemers, hierbij de volgende doelstellingen voor het openbaar (bus)vervoer geformuleerd:

- *Het herstel van reizigersaantallen en reizigerskilometers na de coronacrisis van 2020 - 2022*
  - Herwinnen reizigers
  - Aantrekken nieuwe reizigers
  - OV (corona-)veilig en aantrekkelijk houden

- *Het zoveel mogelijk in stand houden van het OV-netwerk*
  - bereikbaar houden en ontsluiten landelijk en stedelijk gebied
  - doorontwikkeling hubs en verknoping modaliteiten (inclusief MaaS-oplossingen)
  - Operationeel perfecte uitvoering

- *Behouden van een financieel dekkende exploitatie van de concessie*
  - Conservatief begroten
  - Betalen voor wat er rijdt, data-gestuurd afrekenen
  - Verstandig uitgeven, gericht op lange termijn
  - Tussentijds financieel bijsturen waar nodig

- *Continuering van het verduurzamingsproces indien mogelijk*
  - Instroom extra ZE-bussen, zonder extra meerkosten voor het OV-bureau
  - Nader concretiseren van de lange termijn doel van 100% emissievrije concessie

Het realiseren van deze doelstellingen is, gezien de na-ijleffecten van de coronacrisis, een grote uitdaging. De impact van de coronacrisis op het openbaar vervoer heeft zich in 2020 en 2021 vertaald in een drastische daling in reizigersaantallen en daarmee reizigersopbrengsten: sinds het begin van 2022 is een voorzichtig herstel zichtbaar.

De verwachting is dat het gebruik van het openbaar vervoer gestaag zal herstellen naar het niveau van vóór de crisis, en dat dit tot en met 2025 duurt. Daarmee is het perspectief van de reizigersopbrengsten voor de komende jaren niet positief. Het in stand houden van de doelstellingen, en met name de ontsluiting van het landelijk gebied laat staan het uitbouwen van de bereikbaarheid, zal een flinke opgave zijn.

Beleidsindicatoren

Voor de realisatie van de beleidsdoelstellingen hanteert het OV-bureau, zoals eerder genoemd, een jaarlijks terugkerende (vaste) set van beleidsindicatoren met bijbehorende streefwaarden. Voor het begrotingsjaar 2023 zijn de volgende streefwaarde bij deze set beleidsindicatoren bepaald.

Indicator	Realisatie 2021 (t.o.v. 2020)	Begroting 2023 (t.o.v. 2021)
Reizigerskilometers	+ 4,4% t.o.v. 2020 152,8mln rkm (norm 146,3mln rkm)	**+ 51%** **Ca 230mln rkm** **(norm 152,8mln rkm)** (scenario 3 = 78% van 2019 met 295,4 mln rkm)
Klanttevredenheid	niet gemeten	**7,5**
Inwonertevredenheid	niet gemeten	**6,5**
Punctualiteit	niet gemeten	**85%**
Gebiedsdekkendheid	100% (7-24)	**100%** **(7-24)**
Kostendekkendheid	37,9% +0,7% tov 2020	**44,2%** **Is + 6,3% tov 2021**
CO2-uitstoot gr/rkm	-13,5% 20,5g/rkm (norm 23,7 g/rkm)	**-50% tov 2021** **11,2 gr/rkm**
% ZE bussen en aantal ZE bussen	+6% (norm 166) + 20 = 186	**+2,75%** **(norm 186) + 10 = 196**

+51%

Reizigerskilometers

In lijn met de ontwikkeling in reizigersopbrengsten rekenen we de stijging van de reizigers-kilometers door op basis van het landelijke ontwikkelingsscenario 3 (in hoofdstuk 5 Financiële begroting wordt dit nader toegelicht). We streven voor 2023 naar een herstel van 78% van het aantal reizigerskilometers zoals voor de coronacrisis in 2019 (=295,4mln rkm). Ten opzichte van de realisatie in 2021 met 152,8mln rkm betekent dit een groei van 51% naar ca 230mln rkm.
We zien dat mensen meer thuiswerken (zoals in 2020 en 2021) dan vóór de coronacrisis het geval was. We voorzien dat het onderwijs blijvend anders georganiseerd wordt met deels het doorzetten van onderwijs op afstand. Verder hebben sommige voormalige OV-reizigers inmiddels een andere vorm van mobiliteit gekozen. Dit alles resulteert in minder gebruik van het openbaar busvervoer. Overigens betekent een groei in het aantal reizigerskilometers niet een evenredige groei in de reizigersopbrengsten. De verwachting is namelijk dat het gebruik van het OV door studenten met een SOV-kaart relatief gezien het sterkst groeit (en dit levert niet meer SOV-opbrengsten op omdat dit een afgekocht reisrecht is met een min of meer vaste vergoeding door het ministerie van OCW).

7,5

Klanttevredenheid

Bij klanttevredenheid gaat het om de rapportcijfers van jaarlijkse OV-Klantenbarometer, uitgevoerd door het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV). In verband met de coronacrisis zijn er in 2021 geen representatieve onderzoeken uitgevoerd. In 2022 en 2023 zullen deze onderzoeken wel weer gehouden worden.
We handhaven de streefwaarde voor de klanttevredenheid op een gemiddeld rapportcijfer van minimaal een 7,5 voor al het busvervoer samen. Vanaf 2021 zijn er ook indicatoren voor de afzonderlijke productsoorten Qliner, Q-link, basisnet en aanvullend net. We streven voor 2023 eveneens naar een score van minimaal een 7,5.

6,6

Inwonertevredenheid

In het najaar van 2021 is voor het eerst een tevredenheidspeiling gedaan onder inwoners van Groningen en Drenthe over het busvervoer in het gebied. Op de vraag of men tevreden is met het busvervoer zegt 50% tevreden te zijn en is 40% neutraal (niet tevreden, niet ontevreden). De inwoners van Groningen en Drenthe hebben het openbaar busvervoer een gemiddeld rapportcijfer gegeven van 6,5. Zoals verwacht geven busreizigers het busvervoer een hoger cijfer dan niet-busreizigers. Inwoners die 1 x per maand of vaker met de bus reizen, waarderen het busvervoer met een 7,3; inwoners die minder vaak of nooit met de bus reizen, geven gemiddeld een 6,1. Het OV-bureau heeft als doel om in 2023 een rapportcijfer van 6,6 te halen. Dit willen we bereiken door in te zetten op een beter imago van de bus onder niet-busreizigers en door in te zetten op een betere reisbeleving voor reizigers.

> 85%

Punctualiteit

Vanaf 2022 is de punctualiteit per producttype (Qliner, Q-link, basisnet, aanvullend net, hubtaxi) gemeten. Het cijfer voor 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. De streefwaarde voor 2023 stellen we op 85%. Dit percentage is mede gekozen omdat op tijd rijden niet alleen wordt bepaald door een goede dienstregeling en goede dienstuitvoering, maar ook door drukte op de weg, doorstromingsmaatregelen, etc. Denk nu bijvoorbeeld aan de werkzaamheden aan de Ring Zuid van Groningen. Dit zijn zaken die moeilijk te beïnvloeden zijn door het OV-bureau: 100% op tijd is daarmee nooit te bereiken.

100%

Gebiedsdekkendheid

Een gebiedsdekkend collectief vervoeraanbod is in Groningen en Drenthe aanwezig in de combinatie van regulier openbaar busvervoer en de hubtaxi (in samenwerking met Publiek Vervoer). De hubtaxi verzorgt waar nodig het vervoer van de hub tot aan de voordeur en v.v. Dit aanbod zal ook in 2023 tussen 7:00 uur en 24:00 uur blijven bestaan. Daarbij zijn de hubtaxi-tarieven in het kader van een corona-stimulans voor OV in 2021 en het eerste halfjaar van 2022 verlaagd naar het OV-tarief om het vervoersaanbod aantrekkelijker te maken voor de reiziger. Voor 2023 voorzien we geen verlaging van de hubtaxi-tarieven.

43,7%

Kostendekkendheid

De begroting 2023 is alleen sluitend te maken met diverse maatregelen t.a.v. door ons beïnvloedbare factoren (beperken omvang van dienstregeling en inzet additionele financiële middelen vanuit het Rijk en/of de deelnemers en/of het eigen weerstandsvermogen). Door daarnaast uit te gaan van een conservatief scenario qua opbrengsten en ontwikkeling en een 3,5% index van de kostenontwikkeling (LBI-index), ontstaat er mogelijk financieel nog ruimte. Voor 2023 wordt in de begroting uitgegaan van 44,2% kostendekkendheid (dit wil zeggen dat 44,2% van de uitgaven aan OV in 2023 wordt gefinancierd uit reizigersinkomsten). Dit is op basis van de begrote verhouding baten versus lasten.

0 g rkm

Duurzaamheid (CO2-uitstoot)

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 was om dit voor 2030 te realiseren. We zetten nu in om dit doel te bereiken in 2024 of eerder indien mogelijk. In 2022 en 2023 zullen we een businesscase opstellen die voorziet in een instroom van ca 190 nieuwe ZE-bussen. Tot deze nieuwe ZE-bussen zijn ingestroomd, streven we door het optimaliseren van de inzet van elektrisch versus Hydrotreated Vegetable Oil (HVO) naar een lagere uitstoot.

300 ZE bussen

Aantal ZE-bussen

De reductie van de CO2-uitstoot is door de inzet van ZE-bussen en het gebruik van HVO in overige bussen groot. Dat wil echter niet zeggen dat er geen opgave ligt om meer zero emissie bussen in te laten stromen. Dit zorgt namelijk ten opzichte van bussen die rijden op HVO voor fors lagere lokale emissies (stikstof, fijnstof) en draagt bij aan de regionale energietransitie naar duurzame opwekking en distributie. Daarom is de indicator op het gebied van duurzaamheid uitgebreid naar aantal en percentage zero emissie bussen. Het streven is om voor 2025 enkel ZE-bussen te hebben rijden in de concessie. Momenteel worden plannen ontwikkeld om dit in 2024 te realiseren. In 2023 zullen nog geen nieuwe ZE-bussen instromen en zal het aantal ZE-bussen gelijk zijn aan 2022, namelijk 196. Dit is een verhouding van 56,75% ZE-bussen t.o.v. HOV-bussen.

Ontwikkeling

Het team Ontwikkeling is verantwoordelijk voor de doorontwikkeling van het OV-product in lijn met het beleid zoals geformuleerd in de Omgevingsvisies van de provincies Groningen en Drenthe en de Mobiliteitsvisie van de gemeente Groningen. Dit beleid is gericht op verbetering van de bereikbaarheid en ontsluiting van de steden en het landelijk gebied. Het OV-beleid sluit aan op ontwikkelingen met betrekking tot ruimtelijke ordening en mobiliteit en komt tegemoet aan klantwensen als frequent en betrouwbaar vervoer, goede (dynamische) reisinformatie, toegankelijke haltes en schone en veilige bussen.

Strategische innovatie

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

Doelstellingen hierbij zijn:

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

Ontwikkeling dienstregeling

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

- Ontwikkelen van een adaptieve dienstregeling 2024 waarbij extra vraag naar vervoer gefaciliteerd moet worden door doorontwikkeling HOV (Qliner en Q-link).
- Meedenken in de doorontwikkeling van Publiek Vervoer en zorgen voor een goede aansluiting tussen OV en te ontwikkelen Publiek Vervoer pilots op de hubs.

- Vervolmaken van de het OV-netwerk conform de Omgevingsvisies van de provincies Groningen en Drenthe en de Mobiliteitsvisie van de gemeente Groningen.
- Hubtaxi als first en last mile een volwaardige plek in het mobiliteitsnetwerk te geven.

Reisinformatie – NDOV

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

- 99,5% van alle getoonde dynamische reisinformatie is volledig en correct.
- De Dynamische informatie (DRIS) wordt verbeterd in de provincies Groningen en Drenthe door nauwe betrokkenheid bij het landelijke DOVA-NDOV (Nationale Databank OV) en het op basis hiervan verbeteren van de datakwaliteit.
- Vindbaarheid vraagafhankelijke diensten verbeteren door open standaard voor deze producten te ontwikkelen, in samenwerking met NDOV.
- Ontwikkeling van een nieuwe generatie DRIS-panelen en implementatie ervan.

Consumentenplatform

Het OV-bureau zorgt ervoor dat de beide Consumentenplatforms tijdig worden betrokken bij nieuwe plannen en de dienstregeling en faciliteert de consumentenplatforms met een onafhankelijk secretaris.

Kwaliteitsimpuls

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

Routekaart Zero Emissie

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

Financieel

De begroting van de lasten en baten voor het onderdeel ontwikkeling zijn als volgt:

Bedragen x € 1.000	Realisatie 2021	Primaire begroting 2022	Actuele prognose 2022	Begroting 2023	Raming 2024	Raming 2025	Raming 2026
Lasten							
Ontwikkeling dienstregeling	38	25	15	25	26	26	26
Strategische innnovatie	17	154	70	156	157	159	160
Reizigersinformatie en haltebeleid	322	174	354	358	361	365	368
Onderzoek	47	51	49	52	52	53	53
Consumentenplatform	41	51	51	52	52	53	53
Kwaliteitsimpuls	174	500	200	500	524	0	0
Totaal lasten	**639**	**953**	**739**	**1.141**	**1.172**	**654**	**661**
Baten							
Reizigersinformatie en haltebeleid	188	0	190	190	190	190	190
Totaal baten	**188**	**0**	**190**	**190**	**190**	**190**	**190**
Saldo	**-451**	**-953**	**-549**	**-951**	**-982**	**-464**	**-471**

Marktbewerking

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

Marktontwikkeling

Ontwikkeling die het reizen met OV beïnvloeden

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

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

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

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

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

Segmentatie en doelgroepenkeuze

Naast geografie (met werkgebied de provincies Groningen & Drenthe) of demografie (bv op basis van leeftijd: de meeste reizigers zijn tussen 12 en 65 jaar) is de markt in te delen naar reisdoel. In dat geval ontstaan vier

hoofdgroepen: studenten, scholieren, forensen en recreatieve reizigers. Binnen deze segmenten, maar ook daarbuiten, kan de markt ingedeeld worden in groepen gebaseerd op leefstijl en waardenset. Hiervoor gebruikt het OV-bureau de zgn. mentality milieus die zijn ontwikkeld door Motivaction.

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

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

Naast onze loyale reizigers, zijn er nog steeds veel mensen die niet (regelmatig) met het OV reizen. Hierin kunnen we drie typen onderscheiden: de 'nog-niet reiziger', de 'niet-meer reiziger' en de incidentele reiziger. Met acties proberen we deze type reizigers te verleiden om het OV te gebruiken. Het doel van uitproberen is om mensen het OV te laten ervaren, wat leidt tot een betere waardering, waardoor mensen eerder geneigd zijn te kiezen voor het OV. Awareness campagnes en prijspromoties / voordeelacties moeten daarbij helpen. Het OV-bureau kiest hierbij voor een samenwerking met werkgevers om werknemers te bereiken en te overtuigen. Voor recreatieve reizigers zijn er losse kaartjes met een chip (zodat in- en uitchecken mogelijk is) die via VVV's, hotels en andere partijen beschikbaar gesteld worden.
Daarnaast wordt promotie ingezet om het idee achter de hubs en de frequente gestrekte lijnen meer onder de aandacht te krijgen. Hiervoor is de campagne 'Beste uit de bus' ontwikkeld. Een ander belangrijk onderdeel in de promotie van het OV is het duurzame karakter van het OV in Groningen en Drenthe.

Activiteitenplan periode 2023-2024.

Prijspromotie
Met prijspromotie zullen we reizigers stimuleren meer te gaan reizen en op andere momenten te reizen om zo de spitspiek af te vlakken en de door reizigers ervaren drukte in de bussen op een acceptabel peil te houden.
De prijspromoties worden afgestemd met Arriva (vanwege de gezamenlijke producten voor trein en bus).

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

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

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

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

Werkgeversbenadering
Net als in de afgelopen jaren zullen we samen met Groningen Bereikbaar de werkgevers benaderen met acties die inspelen op duurzame mobiliteit van hun medewerkers en bereikbaarheid van de locaties. Voor nieuwe

mogelijkheden die Reizen op Rekening biedt, maar die wij zelf niet kunnen ondersteunen, willen we samen optrekken met Groningen Bereikbaar en Arriva.

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

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

Marktonderzoek

Naast twee klanttevredenheidsonderzoeken per jaar (1e kwartaal en 3e kwartaal) worden via het Digitaal reizigerspanel (DRP) enquêtes uitgezet over de dienstregelingswijzigingen in december en is er ruimte voor extra enquêtes over onderwerpen die op dat moment relevant zijn (2e en 4e kwartaal). De resultaten uit het DRP en die van de landelijke OV-Klantbarometer 2022 worden geanalyseerd en leiden tot adviezen voor marketingcommunicatie en waar relevant voor het concessiemanagement en ontwikkeling.
Het in 2019 gestarte belevingsonderzoek (nulmeting) heeft eind 2021 een vervolg gekregen. Dit onderzoek wordt gebruikt voor verdere analyse. De uitkomsten daarvan leiden tot adviezen voor marketingcommunicatie en waar relevant voor het concessiemanagement en ontwikkeling.

Doelstellingen zijn:

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

Tarieven en Vervoerbewijzen

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

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

Financieel

De ramingen van de lasten en baten voor het onderdeel marktbewerking zijn als volgt;

Bedragen x € 1.000	Realisatie 2021	Primaire begroting 2022	Actuele prognose 2022	Begroting 2023	Raming 2024	Raming 2025	Raming 2026
Lasten							
Marktonderzoek	114	76	76	77	78	78	79
Marktontwikkeling	17	96	96	97	98	99	100
Tarieven en vervoerbewijzen	6	21	21	21	21	22	22
Totaal lasten	**138**	**193**	**193**	**195**	**197**	**199**	**201**
Baten							
Marktbewerking	1	0	0	0	0	0	0
Totaal baten	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Saldo	**-137**	**-193**	**-193**	**-195**	**-197**	**-199**	**-201**

Communicatie

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

Productpromotie

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

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

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

Voorlichting

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

Reisinformatie – ontwikkeling

De statische reisinformatie bij haltes wordt ieder jaar opnieuw kritisch bekeken, ook naar aanleiding van suggesties van reizigers. De haltvertrekstaten moeten worden aangepast/geoptimaliseerd o.a. om beter aan te sluiten bij de meer flexibele dienstregeling. De informatie op de Abriposters wordt aangepast aan nieuwe ontwikkelingen en/of producten.
We evalueren bestaand kaartmateriaal en kijken of er nieuwe toepassingen of gebruiksmogelijkheden zijn die een andere opzet van (deel)kaarten nodig maken.

In samenspraak met de teams Concessiemanagement en Ontwikkeling wordt verkend of pilots zinvol en haalbaar zijn op het gebeid van toepassing van e-link in haltevertrekstaten, informatie over de dienstregeling

en/of overstapmogelijkheden via QR-codes en het inzetten van zgn. mini-DRIS-panelen.

Reisbeleving

Een keer per jaar verschijnt het BUS-magazine. Doel van de verspreiding van het BUS-magazine is om de inwoners te informeren over de aanwezigheid van OV in de regio en om een positief imago te bevorderen. Bij evenementen overleggen we met organiserende partijen of er in en rond de bus iets extra's gedaan kan worden. Denk bijvoorbeeld aan muziek in de bus bij het Blues Festival in Grolloo.

Financieel

De ramingen van de lasten en baten van het onderdeel communicatie zijn als volgt:

Bedragen x € 1.000	Realisatie 2021	Primaire begroting 2022	Actuele prognose 2022	Begroting 2023	Raming 2024	Raming 2025	Raming 2026
Lasten							
Productpromotie	205	152	180	154	155	157	158
Voorlichting	74	146	146	147	149	150	152
Reisinformatie	28	81	101	82	83	83	84
Reisbeleving	162	126	126	127	129	130	131
Corporate communicatie	21	20	20	20	20	21	21
Totaal lasten	**490**	**525**	**573**	**530**	**536**	**541**	**546**
Baten							
Communicatie	0	0	0	0	0	0	0
Totaal baten	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Saldo	**-490**	**-525**	**-573**	**-530**	**-536**	**-541**	**-546**

Concessiemanagement

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

Concessiebeheer GD-concessie

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

Doelstelling voor het beheer van de GD-concessie 2020 is om de uitvoeringskwaliteit continue te monitoren op o.a. punctualiteit, busaansluitingen, rituitval en klachtenmanagement. Voor het jaar 2023 betekent dit concreet:

- Vertrekpunctualiteit: vanaf beginpunt en knooppunten (o.a. hubs) moet de bus in minimaal 96% van de gevallen vertrekken op of na de op halte aangegeven vertrektijd; Vertrekpunctualiteit is een essentieel onderdeel van de algehele punctualiteit (beleidsindicator, voor 2023 vastgesteld op 85%). Te vroeg vertrekken is één van de grootste ergernissen van reizigers en moet daarom tot een minimum worden beperkt.
- Busaansluitingen: voor gegarandeerde aansluitingen geldt dat deze in 95% van de gevallen daadwerkelijk wordt gerealiseerd.
- Rituitval: maandelijks is de verwijtbare rituitval maximaal 0,2%.
- Klachtenmanagement:
    - 98% van de binnengekomen klachten wordt binnen 72 uur door Qbuzz inhoudelijk afgehandeld.
    - Tweedelijnsklacht: als een klacht in de ogen van de reiziger niet voldoende wordt beantwoord of als de klacht herhaaldelijk optreedt, kan de reiziger een tweedelijnsklacht indienen bij het OV-bureau. In 2023 komen slechts drie tweedelijns klachten binnen bij het OV-bureau.

Contractbeheer vraagafhankelijk vervoer

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

Datacare

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

- Bewaken inkomende informatiestromen en –bronnen van vervoerders en landelijke databronnen.
- Zorgdragen voor en waarborgen van de validiteit, betrouwbaarheid en kwaliteit van de OV-data.

- Het beschikbaar stellen (binnen de juridische- en marktmogelijkheden) van data aan iedereen die hierin geïnteresseerd is (het opendataconcept).

De afgelopen jaren is vooral ingezet op stabilisatie van de kwaliteit van de geleverde OV-data. In 2023 wordt de ingezette weg om de koppeling te maken met meerdere databronnen van buiten de organisatie (zoals CBS en NDW) verder vormgegeven. Hiermee wordt meer en betere informatie verkregen waarmee een verdere stap gezet kan worden in de realisatie van het informatiegestuurd werken (van reactieve monitoring naar voorspellend beleid).

Reisinformatie - beheer

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

Voor het jaar 2023 betekent dit:

- Samen met de opdrachtgevers (de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen) komen tot een Europese uitvraag DRIS en gunning vanaf 1 januari 2024. Het OV-bureau heeft hiertoe als organiserend uitvoerende partij van DRIS, uit naam van de opdrachtgevers, in 2022 al de eerste stappen gezet om te komen tot een Europese uitvraag. De planning is dat in 2023 de daadwerkelijke aanbesteding (incl. gunning) plaatsvindt zodat per 2024 de nieuwe DRIS-overeenkomst in kan gaan.
- Nadere uitwerking geven aan publieke mobiliteit. Het sturen op goede mobiliteitsmogelijkheden in Groningen en Drenthe door met inachtneming van de juiste voorwaarden het verder vrijgeven van OV-data in de vorm van reismogelijkheden en tarieven. En het verder vormgeven van een level playing field voor marktaanbieders op zodanige wijze dat het past bij de mobiliteitsopgaven van de provincies en hubs. Eind 2022 kunnen reizigers m.b.v. de belangrijkste reis-apps hun reis incl. voor- en natransport plannen, boeken en betalen. In 2023 wordt verder gewerkt aan het voorwaarden scheppen van mobiliteitsmogelijkheden waar OV-onderdeel vanuit maakt.
- Vanuit het in 2022 ondertekende Bestuursakkoord Toegankelijkheid moeten de provincies Groningen en Drenthe en OV-bureau als concessieverlener iedere 3 jaar een overzicht maken van de toegankelijkheid van het OV. Zowel op basis van infrastructuur/haltes/stations als OV-voertuigen en reisinformatie. Bij dit overzicht moet ook aangegeven worden welke stappen ondernomen gaan worden om drempels bij toegankelijkheid weg te nemen. In 2023 zal de inhoud dan wel uitvoering van dit toegankelijkheidsplan uitgevoerd worden.

Vastgoedbeheer

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

In 2023 wordt voor 100% van het MJOP-uitvoering gegeven. Tenslotte wordt in 2023 het Iederz-terrein definitief in eigendom van de gemeente Groningen overgenomen en zal grondsanering en herinrichting (asfaltering en plaatsen van laadinfra) van het terrein plaats vinden. Dit moet eind 2023 gereed zijn.

Sociale veiligheid

Het OV-bureau is verantwoordelijk voor de beleidsontwikkeling op het gebied van sociale veiligheid. Dit gebeurt in nauwe samenspraak met de vervoerder vanwege de gezamenlijke belangen. Zo vergt de veiligheid van chauffeurs en reizigers op de vervoersrelatie Emmen – Ter Apel continu aandacht.
De vervoerder is verder verantwoordelijkheid voor de controle op de geldigheid van de vervoerbewijzen. De vervoerder heeft hiervoor professionele en daartoe bevoegde partijen ingeschakeld.
Voor het beheer van de sociale veiligheid wordt voor 2023 het volgende nagestreefd:

- Het behouden van het door reizigers gegeven rapportcijfer (Klantenbarometer) van 8,0 voor het gevoel van veiligheid in Groningen en Drenthe.
- Het percentage zwart- en grijsrijden is maximaal 1% (effectieve controle op en preventie van zwart- en grijsrijden).

Financieel

De ramingen van de lasten en baten voor het onderdeel concessiemanagement zijn als volgt:

Bedragen x € 1.000	Realisatie 2021	Primaire begroting 2022	Begroting 2022 na wijzigingen	Actuele prognose 2022	Begroting 2023	Raming 2024	Raming 2025	Raming 2026
Lasten								
Beheer algemeen	80	175	174	112	175	177	179	181
GD concessie (incl maatregelen DR) + versterkingen en nacht-en evenementen vervoer	116.368	109.915	119.046	123.498	119.924	123.844	127.845	132.337
Compensatie financiele bijdrage provincie Groningen	4.500	0	0	0	0	0	0	0
Bijdrage aanschaf waterstofbussen Emmen				3.500				
Q-liner 315	524	540	540	540	559	578	599	620
Publiek Vervoer - lokale vervoersinitiatieven	1.000	1.139	1.139	1.139	1.179	1.220	1.263	1.307
Publiek Vervoer - Hubtaxi	284	312	312	312	323	334	346	358
Sociale veiligheid	630	627	627	740	649	672	695	719
Bijdrage haltes gemeenten	126	35	35	35	35	35	35	35
Frictiekosten COVID 19	42							
Hogere kosten waterstof Drenthe/ Groningen	169	752	752	752	752	752	752	752
Onderhoud stallingen	217	242	242	242	244	247	249	252
Afschrijvingskosten stalling Groningen	97	97	97	97	97	97	97	97
Afschrijvingskosten stalling Emmen (uit bestemmingsreserve)	39	39	39	39	39	39	39	39
Eenmalige kosten lederz terrein					400			
Treinvervangend vervoer	14							
Overige kosten GD concessie	94							
Totaal lasten	**124.210**	**113.901**	**123.031**	**131.034**	**124.406**	**128.025**	**132.129**	**136.729**
Baten								
GD concessie reizigersinkomsten (incl nacht - en evenementen vervoer)	18.269	19.195	22.151	23.738	26.522	28.681	30.840	33.307
Tariefophoging					0	0	0	0
GD concessie SOV	26.780	26.890	26.747	27.901	29.695	29.661	29.813	30.920
Opbrengst verwaarding HBE's	6.901	0	0	9.500	0	0	0	0
Overige GD inkomsten	205	0	0	0	0	0	0	0
Derving dubbel opstaptarief	0	-200	-67	0	-200	-200	-200	-200
Compensatie dubbel opstaptarief	0	200	67	0	200	200	200	200
BVOV	14.669	0	7.082	13.220	0	0	0	0
Eigen bijdrage Hubtaxi	71	116	116	116	120	124	129	129
Vastgoedbeheer - stallingen	566	588	591	591	605	626	648	671
Kaartverkoop buurtbussen	34	20	20	20	34	34	34	34
Sociale veiligheid		25	0	0	0	0	0	0
Totaal baten	**67.495**	**46.834**	**56.707**	**75.087**	**56.977**	**59.128**	**61.464**	**65.061**
Saldo	**-56.715**	**-67.068**	**-66.324**	**-55.947**	**-67.429**	**-68.897**	**-70.665**	**-71.668**

De actuele prognose voor 2022 wijkt door aangepaste indexaties en BVOV-regeling voor het hele jaar sterk af van de actuele begroting 2022 en is daarom beide toegevoegd.

Financiën, Control, Juridische zaken en ICT

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

Juridische zaken

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

ICT

Het onderdeel ICT verzorgt de beschikbaarheid en continuïteit van de ICT hard- en software voor het OV-bureau. Hierbij wordt gestreefd naar het onze medewerkers adequate toerusten met ICT-faciliteiten om de werkzaamheden zo soepel en efficiënt mogelijk te laten verlopen. Voor de technische ondersteuning van onze software is een gespecialiseerde partij (lokaal gevestigd) ingeschakeld. Dit is eind 2022 opnieuw aanbesteed.

Financiën en Control

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

Doelstellingen FCJI

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

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

Financieel

De ramingen van de lasten en baten voor het onderdeel bedrijfsvoering zijn als volgt:

Bedragen x € 1.000	Realisatie 2021	Primaire begroting 2022	Actuele prognose 2022	Begroting 2023	Raming 2024	Raming 2025	Raming 2026
Lasten							
ICT	62	152	152	153	155	156	158
Lonen en salarissen	1.449	1.632	1.632	1.681	1.731	1.783	1.837
Bijdrage NDOV/DOVA	277	273	281	278	281	283	286
Bijdrage Publiek Vervoer	128	126	130	131	133	134	135
Advieskosten	21	34	34	35	35	35	36
Totaal lasten	**1.936**	**2.217**	**2.229**	**2.278**	**2.334**	**2.392**	**2.452**
Baten							
Lonen en salarissen	779	789	789	779	779	779	779
Totaal baten	**779**	**789**	**789**	**779**	**779**	**779**	**779**
Saldo	**-1.157**	**-1.428**	**-1.440**	**-1.499**	**-1.555**	**-1.613**	**-1.673**

3 Paragrafen

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 in 2023: bedrijfsvoering, weerstandsvermogen en risicobeheersing, onderhoud kapitaalgoederen, financiering en verbonden partijen.

Bedrijfsvoering

De paragraaf Bedrijfsvoering geeft een toelichting op de organisatiestructuur een de formatie van het OV-bureau.

Organisatiestructuur

In 2020 is de organisatiestructuur van het OV-bureau aangepast naar het onderstaande 'stelstel van teams'. In de kern zijn de teams gepositioneerd die voor de primaire taakuitvoering staan: *Ontwikkeling, Marktbewerking en Concessiemanagement*. Deze teams ontwikkelen de dienstregeling, het OV-product, zij analyseren en bewerken de markt en managen (aansturen & beheren) de concessie-afspraken. Om deze teams 'circuleren' de uitvoerende *bedrijfsvoeringsteams; FJIC, communicatie en het secretariaat*. Deze teams ondersteunen de primaire taak, door de organisatie en haar stakeholders te voorzien van (sturings-)informatie, randvoorwaardelijkheden en communicatie over het OV-product.

Organisatieformatie

In de onderstaande tabel is de formatie opgenomen. In verband met de toepassing van de BBV wet- en regelgeving is daarbij de formatie opgesplitst in bedrijfsvoering en overhead.
De formatie over 2023 is als volgt verdeeld over de verschillende organisatieonderdelen van het OV-bureau:

Formatie 2023	Omvang in fte's		
	Bedrijfsvoering	Overhead	Totaal
Directeur	-	1,00	1,00
Team ontwikkeling	5,64	1,00	6,64
Team marktbewerking	4,01	0,30	4,31
Team communicatie	2,62	0,73	3,35
Team concessiemanagement	4,89	1,00	5,89
Team FCJI	-	4,38	4,38
Secretariaat en HRondersteuning	-	1,64	1,64
Totaal	**17,16**	**10,05**	**27,21**

Financiering

De financiering binnen het OV-bureau omvat het doel om een financieel gezonde organisatie te zijn. Dit blijkt uit repressief toezicht door de toezichthouder en het ontvangen van een goedkeurende controleverklaringen van de accountant, eveneens op het gebied van rechtmatigheid. Het onderdeel financiering bestaat uit de financierings- en dekkingsmiddelen. Hier vallen ook de onttrekkingen uit en stortingen in reserves onder.

Doelstellingen

- Weerstandsvermogen op peil houden: € 4,75 miljoen ondanks de coronacrisis
- Voldoen aan eisen verantwoording subsidieverstrekkers en BBV
- Reizigersopbrengsten monitoren en zo nodig bijsturen
- Ontwikkelingen Studenten OV-kaart monitoren, en hierop tijdig anticiperen

Financieel

Conform besluit in het DB van 24 juni worden maatregelen in de dienstregeling getroffen om het tekort in de begroting en meerjarig deels op te lossen.

Onderstaand wordt een overzicht gegeven van de effecten van deze meerjarige maatregelen op de dienstregeling.

Saldo (* € 1.000)	Primaire begroting 2022	Actuele prognose 2022	Begroting 2023	Raming 2024	Raming 2025	Raming 2026	Totaal
Maatregelen Dienstregeling			3.886	4.470	4.470	4.470	17.296

Voor het begrotingsjaar 2023 wordt na de genomen (taakstellende) maatregelen op de DR een resterend tekort verwacht van € 4,6 mln. Meerjarig (tot en met 2026) is dit tekort totaal € 15,4 mln. Het weerstandsvermogen zal in stappen volgens onderstaand overzicht worden uitgeput tot circa € 5 miljoen.

De actuele ontwerpbegroting (na maatregelen DR) kent nu de volgende uitgangspunten:

– BVOV-index van 9,39% (op basis van kostenniveau 2020).
– BVOV hele jaar 2022.
– Landelijk opbrengsten ontwikkelingsscenario 2 (zie hoofdstuk 5 financiële begroting voor nadere toelichting).

Saldo (* € 1.000)	Primaire begroting 2022	Actuele prognose 2022	Begroting 2023	Raming 2024	Raming 2025	Raming 2026	Totaal
Aanvullende bijdrage deelnemers		-	650	504	594	2.461	4.208
Deel tekort gedekt via BR COVID 19		486	3.428				3.914
Deel tekort gedekt via Algemene reserve		-	500	3.600	3.200	-	7.300
Totaal tekort (na maatregelen DR)	0	486	4.578	4.104	3.794	2.461	15.422

De ramingen van de lasten en baten voor het onderdeel financiering zijn in onderstaand overzicht afzonderlijk zichtbaar gemaakt. Zichtbaar is welke financierings*baten* vanaf 2023 er nog gerealiseerd moeten worden voor een sluitende begroting (opgave financieringstekort: ‘stelpost overige baten’).

Bedragen x €	Primaire begroting 2022	Actuele prognose 2022	Begroting 2023	Raming 2024	Raming 2025	Raming 2026
Provincie Groningen	41.170.712	41.170.712	42.171.983	43.498.714	44.914.162	46.513.106
Provincie Drenthe	22.525.522	22.525.522	23.073.343	23.799.230	24.573.657	25.448.479
Aanvullende subsidie waterstof	300.000	333.333	333.333	333.333	333.333	333.333
Subsidie ministerie Infrastructuur en Waterstaat	150.000	166.667	166.667	166.667	166.667	166.667
Bijdrage provincie Groningen	300.000	333.333	333.333	333.333	333.333	333.333
Bijdrage provincie Drenthe	150.000	166.667	166.667	166.667	166.667	166.667
Aanvullende bijdrage deelnemers	6.233.000		650.000	504.000	594.000	2.461.000
Totalen	70.829.234	64.696.234	66.895.326	68.801.944	71.081.819	75.422.585

Conform afspraak GR, artikel 26 lid 2 worden de exploitatietekorten verdeeld via een vastgestelde verdeelsleutel onder de deelnemende bestuursorganen.

Bedragen * €	%	Begroting 2023	Raming 2024	Raming 2025	Raming 2026
Provincie Groningen	44%	286.000	221.760	261.360	1.082.840
Provincie Drenthe	35%	227.500	176.400	207.900	861.350
Gemeente Groningen	21%	136.500	105.840	124.740	516.810
Totalen	100%	650.000	504.000	594.000	2.461.000

Verder bestaan de baten onder andere uit de bijdragen voor de exploitatie, die worden betaald door de deelnemers. De uitsplitsing hiervan is als volgt:

Bedragen x €	Primaire begroting 2022	Actuele prognose 2022	Begroting 2023	Raming 2024	Raming 2025	Raming 2026
Provincie Groningen	345.600	345.600	345.600	345.600	345.600	345.600
Provincie Drenthe	247.550	247.550	247.550	247.550	247.550	247.550
Gemeente Groningen	164.950	164.950	164.950	164.950	164.950	164.950
Totalen	758.100	758.100	758.100	758.100	758.100	758.100

Reserves

De ramingen van de onttrekkingen aan en stortingen in de reserves zijn als volgt:

Bedragen * € 1.000	Actuele prognose 2022	Begroting 2023	Raming 2024	Raming 2025	Raming 2026	Totaal
Onttrekkingen						
Algemene reserve	-	500	3.600	3.200	-	7.300
Bestemmingsreserve kwaliteitsimpuls	200	500	524		-	1.224
Bestemmingsreserve kapitaallasten remise Emmen	39	39	39	39	39	195
Bestemmingsreserve COVID-19	486	3.428				3.914
Bestemmingsreserve Zero Emisssie Transitie *	4.250	750	750	750	750	7.250
Totaal	4.975	5.217	4.913	3.989	789	19.883
Stortingen						
Algemene reserve						0
Bestemmingsreserve kwaliteitsimpuls						0
Bestemmingsreserve COVID 19						0
Bestemmingsreserve Zero Emisssie Transitie *	9.500					9.500
Totaal	9.500	-	-	-	-	9.500
Saldo	4.525	-5.217	-4.913	-3.989	-789	-10.383

HBE niet in begroting en meerjarenraming

In de begroting 2023 en meerjarenraming en reserves zijn de nog te verwachten verwaarden HBE's (Hernieuwbare Brandstofeenheden) niet opgenomen. Dit om het beeld van de effecten van de stijgende van de LBI, lagere reizigersopbrengsten en het stoppen (of verlagen) van de compensatieregeling van het rijk op de te verwachten tekorten niet te vertroebelen. Daarnaast zijn ze niet vermeld bij de reserves omdat dit dan een inconsistent beeld geeft ten opzichte van de nu verwachte exploitaties.

Het zou echter naar ons idee niet juist zijn om deze geldstromen niet te vermelden omdat ze wel impact hebben op de liquiditeit van het OV-bureau voor de komende jaren.

De NEA schrijft ons voor dat de opbrengsten van HBE verkoop enkel mogen worden besteed aan investeringen die aantoonbaar CO2 reduceren. Het algemeen bestuur heeft hiertoe speciaal een bestemmingsreserve ZE (Zero Emissie transitie) ingesteld die ten doel heeft CO2 reducerende projecten te financieren. Bestedingen van deze bestemmingsreserve zijn hierdoor herleidbaar en kunnen van worden aangetoond dat de opbrengsten ook daadwerkelijk aan CO2 reducerende investeringen zijn besteed. Zo zullen deels de 30 aangeschafte waterstofbussen uit de in 2021 ontvangen opbrengsten worden gefinancierd. Deels omdat deze bussen ook gedeeltelijk uit andere financiële bronnen worden gefinancierd, zoals Europese subsidies (JIVE1&2)

De in 2020 ontstane HBE's zijn verkocht en de opbrengsten hiervan zijn in maart 2021 ontvangen (conform NEA-systematiek). Deze middelen zijn in 2021 gestort in de bestemmingsreserve ZET en worden onder andere besteed aan de jaarlijkse kosten waterstofmoleculen.

In 2022 zal naar verwachting voor circa € 9,5 miljoen HBE's worden verwaard. Hiervan zal nog € 3,75 mln nodig zijn om de jaarlijkse kosten van de waterstofmoleculen over de jaren 2025 t/m 2029 te financieren (besluitvorming na 2023). Daarnaast is hiervan al € 3,5 mln bestemd (conform besluit AB) voor de aankoop van de waterstofbussen in Emmen. Resteert nog circa € 2 mln.
In 2023 zal naar verwachting nog voor circa € 10 mln HBE's worden verwaard. Over de bestemming hiervan zal ook nog nadere besluitvorming plaats vinden.

Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Het risicomanagement van het OV-bureau omvat de volgende elementen, die in hun samenhang worden toegepast (de risicomanagement-systematiek van het OV-bureau Groningen Drenthe):

- Conservatief begroten.
- Werken met een prognosemodel, op basis waarvan financiële mee- en tegenvallers tijdig gerapporteerd worden aan het bestuur, dat naar aanleiding hiervan zo nodig kan bijsturen.
- Lopende het jaar prognosticeren met een minimale Landelijke Bijdrage Index (LBI) van 3,5%.
- Werken met een weerstandscapaciteit om tegenvallers op te vangen.
- Periodiek (begroting, jaarrekening, 1e en 2de tussenrapportage) actualiseren en beoordelen van alle relevante risico's met financiële consequenties, zoals geïnventariseerd in deze notitie.
- Zorgen voor beheersingsmaatregelen en, als tegenvallers optreden, zo nodig tijdig maatregelen nemen.
- Werken met een rekeningcourantfaciliteit om eventuele liquiditeitsvraagstukken als gevolg van optredende risico's op te lossen.

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 het volgende totaaloverzicht van risico's en benodigde weerstandsvermogen:

Risico	Kans op voordoen	Mogelijk gevolg	Vereiste bedrag in het weerstandsvermogen
Tarievenbeleid	25%	675.000	168.750
Gevolgen grote infrastructurele werken	90%	1.500.000	1.350.000
Nalatig haltebeheer	5%	40.000	0, begrotingsflexibiliteit
Projecten	25%	262.000	65.500
Leveringsproblemen waterstof	15%	500.000	75.000
Tussentijdse beëindiging concessie	5%	4.500.000	225.000
Indexering	15%	375.000	0, begrotingsflexibiliteit
Gevolgen SOV contract	25%	1.875.000	468.750
Nieuwe verdeling SOV	25%	3.000.000	750.000
Nieuwe betaalsystemen	25%	940.000	235.000
Open einde regeling hubtaxi	25%	200.000	50.000
Verhouding tussen bonussen en boetes	15%	75.000	0, begrotingsflexibiliteit
Realisatie van landelijke en regionale reizigersopbrengsten	25%	200.000	50.000
Versterkingen vervoerders	25%	200.000	50.000
Boven reguliere inzet OV-stewards	15%	75.000	0, begrotingsflexibiliteit
Niet kostendekkend evenementenvervoer	5%	50.000	0, begrotingsflexibiliteit
Juridische risico's mbt contracten	25%	2.250.000	562.500
Werkdruk en afhankelijkheid	15%	75.000	0, begrotingsflexibiliteit
Bijdragen provincies	15%	4.800.000	720.000
		Totaal	4.770.500
		afgerond	4.750.000

De beschikbare weerstandscapaciteit bedraagt na vaststelling van de jaarrekening 2021 en de bestemming van het resultaat: € 12.182.000. Voor 2022 is de verwachting dat het weerstandsvermogen gelijk blijft. In de begroting 2023 wordt uitgegaan van een onttrekking van € 0,5 miljoen naast aanvullende maatregelen. Er zit binnen het weerstandvermogen van het OV-bureau dus ca. € 7 mln ruimte om een incidenteel tekort in de jaren 2024-2026 op te vangen.

In de notitie Risicomanagement en weerstandsvermogen 2018-2022 zijn deze risico's nader beschreven en gekwantificeerd. Van deze geïnventariseerde risico's is beoordeeld hoe groot de kans van optreden is en wat de gevolgen in financiële zin zijn. Op basis hiervan is de verwachtingswaarde van de risico's berekend om zodoende het bedrag aan benodigde weerstandscapaciteit te kunnen bepalen. Bij de bepaling van dit bedrag is ervan uitgegaan dat de weerstandscapaciteit nodig is voor de korte termijn omdat het implementeren van dekkingsmaatregelen, veelal aanpassing van de dienstregeling, een minimale doorlooptijd heeft van driekwart jaar. Op deze wijze is de minimaal vereiste weerstandscapaciteit berekend op een bedrag van € 4,75 miljoen, ondanks de coronacrisis achten wij dit bedrag aan weerstandscapaciteit afdoende. Dit komt omdat wij in deze begroting een beroep te doen op een extra financiële bijdrage vanuit het Rijk, en/of de provincie Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen ter dekking van het financiële tekort over 2022. Daarnaast is in de begroting 2020 (via begrotingswijziging) de bestemmingsreserve Covid-19 ingesteld. Mocht blijken dat er na de afrekening over 2021 nog financiële ruimte in deze bestemmingsreserve is, kan dit ook nog worden ingezet.

Kengetallen

In de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing dient een basisset van financiële kengetallen te worden opgenomen. De invoering van de set van kengetallen is bedoeld om de financiële positie inzichtelijker te maken. De netto schuldquote 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 2021 (jaarrekening), 2022 en 2023 (begroting) en de jaren 2024 tot en met 2026 (meerjarenraming).

Kengetallen	Realisatie 2021	Primaire begroting 2022	Begroting 2022 na wijziging	Begroting 2023	Raming 2024	Raming 2025	Raming 2026
Netto schuldquote	-12%	-6%	-7%	-11%	-4%	-1%	-1%
Netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen	-12%	-6%	-7%	-11%	-4%	-1%	-1%
Solvabiliteitsratio	54%	56%	56%	73%	70%	68%	70%
Structurele exploitatieruimte	0%	1%	0%	-3%	-3%	-2%	0%

De *netto schuldquote* en de *netto schuldquote gecorrigeerd voor alle verstrekte leningen* zijn negatief t/m 2024. Reden hiervoor is dat de schulden ten opzichte van de vlottende activa relatief laag zijn en dat er geen verstrekte leningen bij het OV-bureau aanwezig zijn. In dit geval zijn de vlottende activa hoger dan de schulden en dit levert een negatief kengetal op. Vanaf 2024 ontstaat er 0 kengetal doordat de vlottende activa als gevolg van de uitputting uit de reserves zijn gedaald. Een solvabiliteit van boven de 50% betekent dat het OV-bureau beschikt over een hoger eigen vermogen in verhouding tot het vreemde vermogen. Zoals eerder aangegeven is deze prognose een momentopname gelet op de grote onzekerheden qua kostenontwikkeling en omvang van de uitputting van de reserves.

Financiering

In de paragraaf financiering worden de beleidsvoornemens ten aanzien van het risicobeheer van de financiering portefeuille weer gegeven.

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). Ook voor 2023 wordt er een drempel voor het verplicht aanhouden van tijdelijk overtollige middelen van ruim € 0,8 miljoen gehanteerd. Deze ruimte wordt gebruikt om door middel van spaarrekeningen een hoger rendement te genereren dan bij schatkistbankieren. Echter zijn de huidige rentes van een dusdanig laag niveau dat het lastig is om dit voordeel te kunnen behalen.

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 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 € 2,5 miljoen. Ultimo 2023 is er geen sprake van geleend geld. 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 € 20 miljoen. Aangezien bij het OV-bureau de vaste schuld bestaat uit een garantiesom van 1 miljoen, waarop tot aan het einde van de GD-concessie niet wordt afgelost, is de toepassing van de renterisiconorm is daarom niet relevant. Interne rentetoerekening vindt niet plaats binnen het OV-bureau.

Benchmark uitgezette gelden

Sinds 2014 is het verplicht schatkistbankieren ingevoerd. De ervaring sinds 2019 is, dat de door het Rijk vergoede rente extreem laag tot nihil is. Tevens valt door het verplichte karakter ervan het rendement op uitgezette gelden vrijwel niet te beïnvloeden. Alleen de vrije ruimte van circa € 0,8 miljoen hoeft niet verplicht te worden uitgezet bij het Rijk in het kader van schatkistbankieren. Door een arrangement met de huisbank is geregeld dat de vrije ruimte wordt benut. De tijdelijk overtollige middelen, ter grootte van € 0,85 miljoen, worden vanaf 2015 aangehouden op een spaarrekening met een variabele rente. Door de lage rentestand zijn echter de renteopbrengsten van deze spaarrekening gering. Om deze redenen achten wij het niet langer zinvol om een benchmark voor uitgezette gelden te hanteren.

Onderhoud kapitaalgoederen

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

Sinds het boekjaar 2015 beschikt het OV-bureau over een remise in Groningen (aan de Peizerweg) en sinds 2020 is een remise in gebruik genomen aan de Tweede Bokslootweg in Emmen. In deze remises worden 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 onderhoud van de panden.

De remises zijn geactiveerd en worden op de balans verantwoord onder de materiële vaste activa. De uitgaven voor dagelijks onderhoud worden in de begroting opgenomen en voor de uitgaven van groot onderhoud worden via de begroting onderhoudsvoorzieningen opgebouwd.

Voor het groot onderhoud van de remise in Groningen en Emmen is een voorziening aanwezig. Basis van deze voorziening is het meerjarenonderhoudsplan, dat in 2021 is opgesteld door een externe deskundige partij, en zal periodiek op basis van voortschrijdend inzicht worden geactualiseerd met de provincie Groningen (dienstverlenend activabeheerder).

De verwachte kosten voor dagelijks onderhoud van beide remises zijn voor het boekjaar 2023 geraamd op € 85.000, - Voor 2023 zijn de verwachte uitgaven voor groot onderhoud € 9.000, -. 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 2023 de stand voorzieningen als volgt is:

- Voorziening onderhoud remise Groningen € 553.000.
- Voorziening onderhoud remise Emmen € 88.000

Het beleid van het hanteren van deze busremises is om de aan- en afrijdtijden van de vervoerder naar de stations in 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 busremise, onafhankelijk van vervoerder of andere marktpartijen.

Voor de locatie Iederz (uitbreiding locatie Peizerweg, Groningen) geldt dat er nog geen sprake is van onderhoudskosten. Deze locatie zal in 2023 gereed worden gemaakt. Kosten hiervoor vallen in een apart project. Zie verder paragraaf Vastgoedbeheer binnen het gedeelte Concessiemanagement.

Verbonden partijen

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

Het doel van deze paragraaf 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.
Op 1 augustus 2019 is het OV-bureau toegetreden tot de GR Publiek Vervoer. Deze partij voert voor het OV-bureau een aantal taken uit. Zie Concessiemanagement.

Op 9 april 2019 is het OV-Bureau 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 te bereiken. Zie Concessiemanagement.

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. DOVA zorgt daarnaast voor belangenbehartiging namens alle decentrale overheden op landelijke OV-thema's. In het geval van Publiek Vervoer is de samenwerking vanuit praktisch oogpunt, om de reiziger zo optimaal mogelijk te kunnen bedienen.

<u>Definitie verbonden partij</u>
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	Samenwerkingsverband DOVA		
Rechtsvorm	Coöperatieve vereniging		
Doel	Gezamenlijk werken aan thema's in het openbaar vervoer die door hun samenhang een landelijke aanpak behoeven om te komen tot verbeteringen in het openbaar vervoer.		
Bijdrage 2023			€ 300.000
Koppeling met begroting	Verantwoord onder Bedrijfsvoering		
Deelnemers belang	Regulier (5,31%), BISON (5,23%) en Zero Emissie (8,56%)		
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: betalen in het OV, reisinformatie, doorstroming, sociale veiligheid, toegankelijkheid en toekomstvisie OV.		
Veranderingen in het belang	In 2023 worden geen mutaties in de omvang van het deelnemersbelang verwacht		
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 2021**	**Begroot 2022**	**Begroot 2023**
Eigen vermogen op 1-1	nog niet bekend	€ 731.804	nog niet bekend
Eigen vermogen op 31-12	nog niet bekend	€ 740.229	nog niet bekend
Vreemd vermogen op 1-1	nog niet bekend	€ -	nog niet bekend
Vreemd vermogen op 31-12	nog niet bekend	€ -	nog niet bekend
Resultaat (voor bestemming)	nog niet bekend	€ 8.425	nog niet bekend

Naam verbonden partij	Publiek Vervoer		
Rechtsvorm	Gemeenschappelijke regeling		
Doel	Het creëren van een optimaal vervoersnetwerk in de provincies Groningen en Drenthe, dat betaalbaar en toekomstbestendig is; waarin duurzaam gebruik wordt gemaakt van alle vervoersmiddelen.		
Bijdrage 2023			€ 130.000
Koppeling met begroting	Verantwoord onder Bedrijfsvoering		
Deelnemers belang	3,0%		
Bestuurlijk belang	Lid van het bestuur.		
Financieel belang	15%, welke bestaat uit een jaarlijkse exploitatiebijdrage		
Ontwikkelingen	Het doorontwikkelen van het publiek vervoer om onder andere en een optimaal vervoersnetwerk in de provincies Groningen en Drenthe te creëren, dat betaalbaar en toekomstbestendig is; waarin duurzaam gebruik wordt gemaakt van alle vervoersmiddelen.		
Veranderingen in het belang	In 2023 geen mutaties in de omvang van het deelnemersbelang verwacht		
Risico's	nnb		
Financiële kengetallen	**Realisatie 2021**	**Begroot 2022**	**Begroot 2023**
Eigen vermogen op 1-1	€ 41.000	€ 22.000	nog niet bekend
Eigen vermogen op 31-12	€ 165.000	€ 23.000	nog niet bekend
Vreemd vermogen op 1-1	€ 352.000	344.000	nog niet bekend
Vreemd vermogen op 31-12	€ 191.000	€ 344.000	nog niet bekend
Resultaat (voor bestemming)	€ 124.000	€ 1.300	nog niet bekend

Overhead

In het herziene BBV worden de baten en lasten van de overhead niet meer onder de uitvoeringsinformatie bedrijfsvoering gepresenteerd, maar onder een afzonderlijk taakveld.

Definitie overhead

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

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

- Directeur
- Management en ondersteuning
- Communicatie
- Huisvesting
- Financiën
- Human Resource
- Juridische zaken
- Facilitair
- IT

Financiën

De ramingen van de lasten en baten voor het onderdeel overhead zijn als volgt:

Bedragen x € 1.000	Realisatie 2021	Primaire begroting 2022	Actuele prognose 2022	Begroting 2023	Raming 2024	Raming 2025	Raming 2026
Lasten							
Lonen en salarissen	1.092	1.111	1.130	1.163	1.198	1.234	1.271
Huisvestingskosten	180	152	152	154	155	157	158
Kantoorkosten	232	232	232	234	237	239	241
Advieskosten	71	101	100	101	102	103	104
Totaal lasten	**1.575**	**1.596**	**1.614**	**1.652**	**1.692**	**1.733**	**1.775**
Baten							
Lonen en salarissen	105	93	93	93	93	93	93
Huisvestingskosten	35	36	36	36	36	36	36
Kantoorkosten	9	15	15	15	15	15	15
Totaal baten	**150**	**144**	**144**	**144**	**144**	**144**	**144**
Saldo	**-1.425**	**-1.452**	**-1.470**	**-1.508**	**-1.548**	**-1.589**	**-1.631**

4 Financiële begroting

Het overzicht van baten en lasten voor het begrotingsjaar 2023 ziet er als volgt uit:

Bedragen x € 1.000

Collectief personenvervoer	Baten	Lasten	Saldo
Ontwikkeling	190	1.141	-951
Marktbewerking	0	195	-195
Communicatie	0	530	-530
Concessiemanagement (na maatregelen DR)	56.977	124.406	-67.429
Bedrijfsvoering	779	2.278	-1.499
Financiering bijdrage partners	65.245	0	65.245
Financiering specifieke subsidies	1.000		1.000
Aanvullende bijdrage deelnemers	650		650
Subtotaal programma	**124.841**	**128.550**	**-2.682**
Overhead	144	1.652	-1.508
Onvoorzien	0	0	0
VPB	0	0	0
Resultaat voor mutaties reserves	**124.985**	**130.202**	**-5.217**
Onttrekking aan reserves	1.289	0	1.289
Onttrekking aan BR reserve COVID 19	3.428		3.428
Onttrekking aan algemene reserve	500		500
Toevoeging aan reserves	0	0	0
Verwacht resultaat	**130.202**	**130.202**	**0**

Toelichting op het overzicht van baten en lasten

De toelichting op het overzicht van baten en lasten is gebaseerd op artikel 19 van het BBV. Binnen het OV-bureau is er sprake van één programma, namelijk collectief personenvervoer per bus. Om een gedetailleerd beeld te kunnen geven, is dit programma opgedeeld in een zestal onderdelen, te weten:

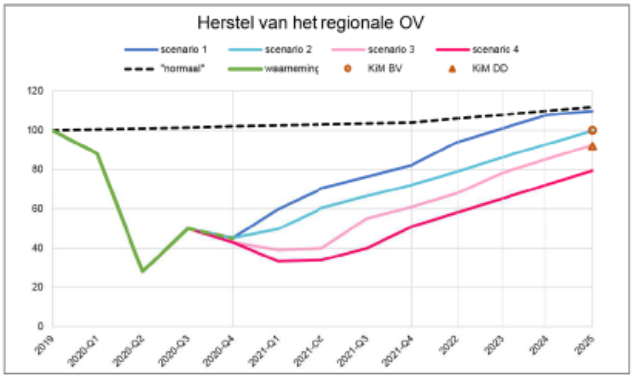
- Ontwikkeling
- Marktbewerking
- Communicatie
- Concessiemanagement
- Bedrijfsvoering
- Financiering

Ramingen

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

Ramingen GD-concessie: landelijk opbrengstontwikkeling scenario 2

De ramingen met betrekking tot de reizigersopbrengsten (baten) van GD-concessie zijn gebaseerd op een door OV-vervoerders gezamenlijk ontwikkeld opbrengstenmodel waarin meerdere ontwikkelingsscenario's zijn uitgewerkt. Voor de begroting 2023 is scenario 2 als uitgangspunt genomen.



Scenario 2 volgt in percentages de volgende opbrengstontwikkeling, waarbij 2019 (=100) als uitgangspunt is genomen: 2022=79%; 2023=86%; 2024=93%, 2025=100%. Dit is een positiever scenario dan is gevolgd voor de begroting 2022, waar scenario 4 als uitgangspunt is genomen. De gerealiseerde opbrengsten in 2021 en de eerste maanden van 2022 geven ons vertrouwen dat we een positiever scenario kunnen volgen dan voor de begroting 2022 is gebruikt.

Ramingen overige baten en lasten

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

De vergelijking van de begroting 22, primair, actuele prognose, begroting 23 en meerjarenraming is als volgt:

Bedragen x € 1.000,-

Lasten	Realisatie 2021	Primaire begroting 2022	Actuele prognose 2022	Begroting 2023	Raming 2024	Raming 2025	Raming 2026
Ontwikkeling	639	953	739	1.141	1.172	654	661
Marktbewerking	138	193	193	195	197	199	201
Communicatie	490	525	573	530	536	541	546
Concessiebeheer	124.210	113.901	131.034	124.406	128.025	132.129	136.729
Bedrijfsvoering	1.936	2.217	2.229	2.278	2.334	2.392	2.452
Overhead	1.575	1.596	1.614	1.652	1.692	1.733	1.775
Totaal lasten	**128.987**	**119.385**	**136.381**	**130.202**	**133.955**	**137.648**	**142.364**

Baten	Realisatie 2021	Primaire begroting 2022	Actuele prognose 2022	Begroting 2023	Raming 2024	Raming 2025	Raming 2026
Ontwikkeling	188	0	190	190	190	190	190
Marktbewerking	1	0	0	0	0	0	0
Communicatie	0	0	0	0	0	0	0
Concessiebeheer	67.495	46.834	75.087	56.977	59.128	61.464	65.061
Bedrijfsvoering	779	789	789	779	779	779	779
Overhead	150	144	144	144	144	144	144
Financiering bijdrage partners	63.006	63.696	63.696	65.245	67.298	69.488	71.939
Financiering specifieke subsidies	1.000	900	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Aanvullende bijdrage deelnemers	0	6.233	0	650	504	594	2.461
Totaal baten	**132.619**	**118.596**	**140.906**	**124.985**	**129.042**	**133.659**	**141.574**

Saldo	Realisatie 2021	Primaire begroting 2022	Actuele prognose 2022	Begroting 2023	Raming 2024	Raming 2025	Raming 2026
Resultaat voor mutaties reserves	3.632	-789	4.525	-5.217	-4.913	-3.989	-789
Onttrekking aan reguliere bestemmingsreserves	213	789	4.489	1.289	1.313	789	789
Ontrekking algemene reserve			0	500	3.600	3.200	0
Ontrekking BR COVID 19			486	3.428	0	0	0
Toevoeging aan reserves	-3.901	0	-9.500	0	0	0	0
Resultaat na mutaties reserves	**-56**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Uiteenzetting financiële positie

De uiteenzetting van de financiële positie is opgebouwd conform artikel 20 van het BBV. De werkelijke balans 2021 en de geprognosticeerde begin- en eindbalans van de jaren 2023 t/m 2026 zijn als volgt:

Balans (bedragen x € 1.000)	Realisatie 2021	Primaire begroting 2022	Actuele prognose 2022	Begroting 2023	Raming 2024	Raming 2025	Raming 2026
Activa							
Vaste activa							
Materiële vaste activa	7.184	7.008	6.992	**7.046**	10.855	10.567	10.001
Totaal vaste activa	7.184	7.008	6.992	**7.046**	10.855	10.567	10.001
Vlottende activa							
Uitzettingen met een looptijd <1 jaar	27.819	15.573	25.353	**18.566**	8.759	4.216	3.180
Liquide middelen	801	801	801	**801**	801	801	801
Overlopende activa	3.418	1.350	1.100	**1.700**	1.800	1.600	1.400
Totaal vlottende activa	32.038	17.724	27.254	**21.067**	11.360	6.617	5.381
TOTAAL ACTIVA	**39.222**	**24.732**	**34.246**	**28.113**	**22.215**	**17.184**	**15.382**
Passiva							
Vaste passiva							
Algemene reserve	12.238	9.738	12.182	**11.682**	8.082	4.882	4.882
Resultaat boekjaar	-56	0	0	**0**	0	0	0
Bestemmingsreserves	9.027	4.098	13.552	**8.835**	7.522	6.733	5.944
Voorzieningen	476	481	557	**641**	644	593	557
Vaste schulden met een looptijd >1 jaar	1.000	1.000	1.000	**1.000**	1.000	1.000	1.000
Totaal vaste passiva	22.685	15.317	27.291	**22.158**	17.248	13.208	12.383
Vlottende passiva							
Vlottende schulden met een looptijd <1 jaar	301	315	315	**315**	326	335	358
Overlopende passiva	16.236	9.100	6.640	**5.640**	4.640	3.640	2.640
Totaal vlottende passiva	16.537	9.415	6.955	**5.955**	4.966	3.975	2.998
TOTAAL PASSIVA	**39.222**	**24.732**	**34.246**	**28.113**	**22.215**	**17.184**	**15.382**

De berekening van het EMU-saldo van de realisatie 2021 en de begrotingsjaren 2022, 2023 en de meerjarenramingen 2024 t/m 2026 staat in het onderstaande overzicht vermeld.
De te verwachten investeringen en afschrijving over het begrotingsjaar 2023 zijn verantwoord in bijlage A.

In Bijlage B is een overzicht van het verloop van de reserves en voorzieningen over de jaren 2021 tot 2026 opgenomen.

	EMU-saldo (bedragen in € 1.000)	Realisatie 2021	Begroting na wijzigingen 2022	Begroting 2023	Raming 2024	Raming 2025	Raming 2026
	Exploitatiesaldo vóór toevoeging aan c.q. onttrekking uit reserves (zie BBV, artikel 17c)	3.632	-5.203	-5.217	-4.913	-3.989	-789
+	Afschrijvingen ten laste van de exploitatie	192	191	153	270	270	270
+	Bruto dotaties aan de post voorzieningen ten laste van de exploitatie	93	93	93	93	93	93
-	Uitgaven aan investeringen in (im)materiële vaste activa die op de balans worden geactiveerd		-	-	-	-	-
+	De in mindering op onder 4 bedoelde investeringen gebrachte ontvangen bijdragen 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 grondverkopen	-	-	-	-	-	-
-	Betalingen ten laste van de voorzieningen	-	70	9	90	144	129
-	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	-	-	-	-	-	-
Berekend EMU-saldo		**3.917**	**-4.989**	**-4.980**	**-4.640**	**-3.770**	**-555**

Overzicht van incidentele baten en lasten

Bedragen x € 1.000						
Incidentele baten en lasten	**Realisatie 2021**	**Actuele begroting 2022**	**Begroting 2023**	**Raming 2024**	**Raming 2025**	**Raming 2026**
Baten						
Ontwikkeling						
Geen		-	-	-	-	-
Marktbewerking						
Geen		-	-	-	-	-
Communicatie						
Geen			-	-	-	-
Beheer						
verwaarding hbe	€ 6.901		-	-	-	-
Bedrijfsvoering						
Geen		-	-	-	-	-
Financiering						
Bijdragen waterstofproject	€ 1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Overhead						
Geen		-	-	-	-	-
Onttrekking reserves	174	500	500	224		
Totaal incidentele baten	**8.075**	**1.500**	**1.500**	**1.224**	**1.000**	**1.000**
lasten						
Ontwikkeling						
Kwaliteitsimpuls incl. Chauffeursvoorziening busstation Groningen	174	500	500	224		
Marktbewerking						
Geen		-	-	-	-	-
Communicatie						
Geen			-	-	-	-
Beheer						
compensatie prov Goningen	€ 4.500					
transitie waterstof	€ 1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
frictiekosten covid-19	€ 42					
Bedrijfsvoering						
Geen		-	-	-	-	-
Reserves						
Toevoeging BR COVID 19	€ 1.500					
Toevoeging BR Zero Emissie T	€ 2.401	-	-	-	-	-
Overhead						
Geen		-	-	-	-	-
Totaal incidentele lasten	**9.617**	**1.500**	**1.500**	**1.224**	**1.000**	**1.000**

Overzicht van baten en lasten per taakveld

Taakvelden (bedragen x €1.000)	Realisatie 2021	Begroting 2022 na wijzigingen	Begroting 2023	Raming 2024	Raming 2025	Raming 2026
Lasten						
Hoofdtaakveld 0 - Bestuur en ondersteuning						
0.1 Bestuur						
0.4 Overhead	1.575	1.614	1.652	1.692	1.733	1.775
0.10 Mutataties reserves	3.901					
0.11 Resultaat	-56		-			
Hoofdtaakveld 2 - Verkeer,vervoer en waterstaat						
2.5 Openbaar vervoer	127.412	126.105	128.550	132.263	135.915	140.589
Baten						
Hoofdtaakveld 0 - Bestuur en ondersteuning						
0.1 Bestuur	-	-	-	-	-	-
0.4 Overhead	150	144	144	144	144	144
0.10 Mutataties reserves	213	5.203	5.217	4.913	3.989	789
0.11 Resultaat		-	-	-	-	-
Hoofdtaakveld 2 - Verkeer,vervoer en waterstaat						
2.5 Openbaar vervoer	132.469	122.372	124.841	128.898	133.515	141.430
Saldo						
Hoofdtaakveld 0 - Bestuur en ondersteuning						
0.1 Bestuur	-	-	-	-	-	-
0.4 Overhead	-1.425	-1.470	-1.508	-1.548	-1.589	-1.631
0.10 Mutataties reserves	-3.688	5.203	5.217	4.913	3.989	789
0.11 Resultaat	56	-	-	-	-	-
Hoofdtaakveld 2 - Verkeer,vervoer en waterstaat						
2.5 Openbaar vervoer	5.057	-3.733	-3.709	-3.365	-2.400	841
Totaal	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -	€ -

Meerjarenraming

In de meerjarenraming is voor de drie jaren volgend op het begrotingsjaar een uiteenzetting van de verwachte baten en lasten en een geprognosticeerde balans opgenomen. Daarna volgt er een toelichting op deze meerjarenraming. Hierin zijn de artikelen 22 en 23 uit het BBV gevolgd.

Lasten (x € 1.000)	Realisatie 2021	Primaire begroting 2022	Begroting 2022 na wijzigingen	Actuele prognose 2022 BVOV hele jaar	Begroting 2023	Actuele prognose 2024	Actuele prognose 2025	Actuele prognose 2026
Marktbewerking	**138**	**193**	**193**	**193**	**195**	**197**	**199**	**201**
Marktonderzoek	114	76	76	76	77	78	78	79
Marktontwikkeling	17	96	96	96	97	98	99	100
Tarieven en vervoerbewijzen	6	21	21	21	21	21	22	22
Communicatie	**490**	**525**	**525**	**573**	**530**	**536**	**541**	**546**
Productpromotie	205	152	152	180	154	155	157	158
Voorlichting	74	146	146	146	147	149	150	152
Reisinformatie	28	81	81	101	82	83	83	84
Reisbeleving	162	126	126	126	127	129	130	131
Corporate communicatie	21	20	20	20	20	20	21	21
Ontwikkeling	**639**	**953**	**1.135**	**739**	**1.141**	**1.172**	**654**	**661**
Ontwikkeling dienstregeling	38	25	25	15	25	26	26	26
Strategische innovatie	17	154	154	70	156	157	159	160
Reisinformatie en haltebeleid	322	174	354	354	358	361	365	368
Onderzoek	47	51	51	49	52	52	53	53
Consumentenplatform	41	51	51	51	52	52	53	53
Kwaliteitsimpuls (uit bestemmingsreserve)	**174**	**500**	**500**	**200**	**500**	**524**		
Concessiemanagement	**124.210**	**113.901**	**122.031**	**131.034**	**124.406**	**128.025**	**132.129**	**136.729**
Beheer algemeen	80	175	174	112	175	177	179	181
GD concessie + versterkingen (incl ev en nachtvv)	116.368	109.915	118.046	123.498	119.924	123.844	127.845	132.337
Compensatie financiele bijdrage provincie Groningen	4.500							
Bijdrage aanschaf waterstofbussen Emmen				3.500				
Q-liner 315	524	540	540	540	559	578	599	620
Lijn 922	25	28	28	28	29	30	31	32
Publiek Vervoer - lokale vervoersinitiatieven	1.000	1.139	1.139	1.139	1.179	1.220	1.263	1.307
Publiek Vervoer - Hubtaxi	284	312	312	312	323	334	346	358
Sociale veiligheid	630	627	627	740	649	672	695	719
Bijdrage haltes gemeenten	126	35	35	35	35	35	35	35
Frictiekosten COVID 19	42		0	0	0	0	0	0
Hogere kosten waterstof Drenthe/Groningen	169	752	752	752	752	752	752	752
Onderhoud stallingen	217	242	242	242	244	247	249	252
Afschrijvingskosten stalling Groningen	97	97	97	97	97	97	97	97
Afschrijvingskosten stalling Emmen (uit bestemmingsreserve)	39	39	39	39	39	39	39	39
Eenmalige kosten terrein Iederz					400			
Treinvervangend vervoer	14							
Overige kosten GD concessie	94							
Bedrijfsvoering	**1.936**	**2.217**	**2.223**	**2.229**	**2.278**	**2.334**	**2.392**	**2.452**
ICT	62	152	152	152	153	155	156	158
Lonen en salarissen	1.449	1.632	1.632	1.632	1.681	1.731	1.783	1.837
Bijdrage NDOV/ DOVA	277	273	275	281	278	281	283	286
Bijdrage Publiek Vervoer	128	126	130	130	131	133	134	135
Advieskosten	21	34	34	34	35	35	35	36
Overhead	**1.575**	**1.596**	**1.614**	**1.614**	**1.652**	**1.692**	**1.733**	**1.775**
Lonen en salarissen	1.092	1.111	1.130	1.130	1.163	1.198	1.234	1.271
Huisvestingskosten	180	152	152	152	154	155	157	158
Kantoorkosten	232	232	232	232	234	237	239	241
Advieskosten	71	101	100	100	101	102	103	104
Totaal lasten	**128.987**	**119.385**	**127.719**	**136.381**	**130.202**	**133.955**	**137.648**	**142.364**

Baten (x € 1.000)	Realisatie 2021	Primaire begroting 2022	Begroting 2022 na wijzigingen	Actuele prognose 2022 BVOV hele jaar	Begroting 2023	Actuele prognose 2024	Actuele prognose 2025	Actuele prognose 2026
Marktbewerking	**1**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Marktbewerking	1	0	0	0	0	0	0	0
Communicatie	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Communicatie	0	0	0	0	0	0	0	0
Ontwikkeling	**188**	**0**	**180**	**190**	**190**	**190**	**190**	**190**
Reisinformatie en haltebeleid	188	0	180	190	190	190	190	190
Concessiemanagement	**67.495**	**46.834**	**56.707**	**75.087**	**56.977**	**59.128**	**61.464**	**65.061**
GD concessie reizigersinkomsten (incl nacht en ev vervoer)	18.269	19.195	22.151	23.738	26.522	28.681	30.840	33.307
GD concessie SOV	26.780	26.890	26.747	27.901	29.695	29.661	29.813	30.920
Opbrengst verwaarding HBE's	6.901			9.500				
Overige GD inkomsten	205							
Derving dubbel opstaptarief		-200	-67		-200	-200	-200	-200
Compensatie dubbel opstaptarief		200	67		200	200	200	200
BVOV	14.669		7.082	13.220				
Eigen bijdrage Hubtaxi	71	116	116	116	120	124	129	129
Vastgoedbeheer - stallingen	566	588	591	591	605	626	648	671
Kaartverkoop buurtbussen	34	20	20	20	34	34	34	34
Sociale veiligheid		25						
Bedrijfsvoering	**779**	**789**	**789**	**789**	**779**	**779**	**779**	**779**
Bijdrage lonen en salarissen	779	789	789	789	779	779	779	779
Overhead	**150**	**144**	**144**	**144**	**144**	**144**	**144**	**144**
Lonen en salarissen	105	93	93	93	93	93	93	93
Huisvestingskosten	35	36	36	36	36	36	36	36
Kantoorkosten	9	15	15	15	15	15	15	15
Financiering	**64.006**	**70.829**	**64.696**	**64.696**	**66.895**	**68.801**	**71.082**	**75.400**
Bijdragen partners	63.006	63.696	63.696	63.696	65.245	67.298	69.488	71.939
Specifieke subsidies	1.000	900	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Aanvullende bijdrage deelnemers		6.233			650	504	594	2.461
Totaal baten	**132.619**	**118.596**	**122.516**	**140.906**	**124.985**	**129.042**	**133.659**	**141.574**

Bedragen x € 1.000	Realisatie 2021	Primaire begroting 2022	Begroting 2022 na wijzigingen	Actuele prognose 2022 BVOV hele jaar	Begroting 2023	Actuele prognose 2024	Actuele prognose 2025	Actuele prognose 2026
Resultaat voor mutaties voor reserves	**3.632**	**-789**	**-5.203**	**4.525**	**-5.217**	**-4.913**	**-3.989**	**-789**
Onttrekking aan reserve kwaliteitsimpuls	**174**	**500**	**500**	**200**	**500**	**524**	**0**	**0**
Onttrekking aan reserves kapitaalslasten	**39**	**39**	**39**	**39**	**39**	**39**	**39**	**39**
Onttrekking bestemmingsreserve ZE Transitie		**250**	**750**	**4.250**	**750**	**750**	**750**	**750**
Onttrekking algemene reserve			**1.914**		**500**	**3.600**	**3.200**	**0**
Onttrekking reserve COVID 19			**2.000**	**486**	**3.428**			
Toevoeging aan reserve COVID 19	**-1.500**							
Toevoeging aan reserve Zero Emissie T (conform besluit AB 6 dec 2021)	**-2.401**			**-9.500**				
Resultaat na mutaties reserves	**-56**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Toelichting op de meerjarenraming

In het meerjarenperspectief tot en met 2026 wordt uitgegaan van een 0 resultaat door een taakstelling voor aanvullende financiering op te nemen voor het te verwachten tekort. In de meerjarenraming is daartoe bij de lasten rekening gehouden met een indexering van 3,5% (LBI).

Ramingen

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

Ramingen GD-concessie

De ramingen met betrekking tot de GD-concessie zijn gebaseerd op het prognosemodel van het OV-bureau. In dit model zijn de variabelen opgenomen die invloed hebben op het resultaat, zoals productiegegevens, prijsontwikkelingen en indices.

Ramingen overige baten en lasten

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

Lasten

De lasten voor het beheer van de concessie zijn vanaf 2023 weer gebaseerd op basis van prijs * aantallen DRU's inclusief aanvullende maatregelen op de dienstregeling. Dit in tegenstelling tot de jaren 2021 en 2022 waarin respectievelijk de gerealiseerde en verwachte kosten van Qbuzz (conform afspraken BVOV) zijn opgenomen.

Baten

De extra bijdragen voor specifieke subsidies over de jaren 2023 tot en met 2026 bestaan uit een bijdrage van diverse partijen voor het waterstofproject. Voor dit project is reeds € 7,5 miljoen aan subsidie vooruit ontvangen in 2019. Dit bedrag staat onder de overlopende passiva op de passivazijde van de balans vermeld en hiervan wordt jaarlijks een bedrag ad € 1 mln. onttrokken, gedurende de looptijd van de huidige GD-concessie tot en met 2029.
In de baten wordt rekening gehouden met een reizigersontwikkeling conform scenario 2. Vanaf 2023 is geen rekening gehouden met extra overheidscompensatie voor de lagere reizigersopbrengsten.

Mutaties reserves

Jaarlijks vindt er een onttrekking uit de bestemmingsreserve kapitaallasten remise Emmen plaats van € 39.000 ter dekking van de afschrijvingslasten. Daarnaast wordt er in de jaren 2022 t/m 2024 een uitputting verwacht van de reserve kwaliteitsimpuls van resp. € 200.000 in 2022 en 2023 en € 524.000 in 2024. Ter dekking van de kosten van de waterstofmoleculen wordt jaarlijks een onttrekking gedaan € 750K.
Om de verwachte tekorten (deels) te dekken wordt de reserve COVID 19 in 2022 en 2023 ingezet. Ook wordt de algemene reserve ingezet om de verwachte tekorten af te dekken

Samenstelling bestuur

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

De belangrijkste taken van het algemeen bestuur zijn:

- het vaststellen van de begroting
- het vaststellen van de jaarrekening

Het algemeen bestuur bestaat per 1 januari 2022 uit de volgende bestuurders:

- Fleur Gräper-van Koolwijk (voorzitter), provincie Groningen
- IJzebrand Rijzebol, provincie Groningen
- Melissa van Hoorn- van Dullemen, provincie Groningen
- Nelleke Vedelaar, provincie Drenthe
- Hans Kuipers, provincie Drenthe
- Henk Jumelet, provincie Drenthe
- Philip Broeksma, gemeente Groningen
- Berndt Benjamins, gemeente Groningen
- Roeland van der Schaaf, gemeente Groningen
- Rosalinde Hoorweg (secretaris), directeur OV-Bureau

Het dagelijks bestuur van het OV-bureau bestaat per 1 januari 2022 uit drie bestuurders verkeer en vervoer:

- Fleur Gräper-van Koolwijk (voorzitter), gedeputeerde provincie Groningen
- Nelleke Vedelaar, gedeputeerde provincie Drenthe
- Philip Broeksma, wethouder gemeente Groningen
- Rosalinde Hoorweg (secretaris), directeur OV-Bureau

De belangrijkste taken van het dagelijks bestuur zijn:

- Het voorbereiden van besluiten van het algemeen bestuur
- Het uitvoeren van besluiten van het algemeen bestuur in samenspel met de directeur van het OV-bureau
- Het vaststellen van de aanbestedingsdocumenten voor de aanbestedingen van openbaar vervoer
- Het verlenen, wijzigen of intrekken van concessies voor het verrichten van openbaar vervoer

5 Bijlagen

Bijlage A Afschrijvingsoverzicht

Voor de afschrijving gelden de volgende uitgangspunten:

- Activa met economisch nut en een verkrijgingsprijs van minder dan € 10.000 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
- Onroerend goed (busremises) — 40 jaar
- Kantoormeubilair — 7 jaar
- Automatiseringsapparatuur — 3 jaar
- Overige activa — Afhankelijk van de verwachte economische levensduur

Voor 2023 ziet het verwachte afschrijvingsoverzicht er als volgt uit:

Investeringen met een economisch nut	Aanschaf-waarde 1-1	Cumulatieve afschrijving t/m 2022	Boekwaarde 1-1-2023	Investeringen	Afschrijving boekjaar 2023	Boekwaarde 31-12-2023
Peizerweg 128	1.833.000	-	1.833.000	-	-	1.833.000
Iederz terrein				2.600.000		2.600.000
Tweede Bokslootweg	485.071	-	485.071	-	-	485.071
Gronden en terreinen	**2.318.071**	**-**	**2.318.071**	**2.600.000**	**-**	**4.918.071**
Busremise Peizerweg	3.691.910	617.887	3.074.023	-	92.298	2.981.725
Opstal Iederz terrein				1.400.000		1.400.000
Busremise Emmen	1.566.861	117.515	1.449.346	-	39.172	1.410.174
Gebouwen	**5.258.771**	**735.402**	**4.523.369**	**1.400.000**	**131.469**	**5.791.900**
Inrichting en inventaris 2016	133.301	114.258	19.043	-	19.043	-
Inrichting en inventaris 2017	23.126	16.519	6.607	-	3.304	3.303
Inrichting en inventaris 2019	107.168	45.930	61.238	-	15.310	45.928
Inrichting en inventaris	**263.595**	**176.707**	**86.888**	**-**	**37.656**	**49.232**
Automatisering 2020	3.767	2.512	1.255		1.255	0
Automatisering 2022	50.000		50.000		16.667	33.333
Automatisering	**53.767**	**2.512**	**51.255**	**-**	**17.921**	**33.334**
Zonnepanelen Peizerweg	82.990	16.599	66.391	-	4.150	62.242
Overige MVA	**82.990**	**16.599**	**66.391**	**-**	**4.150**	**62.242**
Totaal MVA	**7.977.194**	**931.220**	**7.045.974**	**4.000.000**	**191.197**	**10.854.777**

Bijlage B Overzicht reserves en voorzieningen

bedragen x € 1.000

Reserves	Verwachte stand per	Bestemming resultaat 2021		Na bestemming resultaat 2021	Mutaties actuele prognose 2022		Verwachte stand per
	1-1-2022	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2021	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2022
Algemene reserve	12.238		56	12.182			12.182
Totaal algemene reserve	**12.238**	**-**	**56**	**12.182**	**-**	**-**	**12.182**
BR kwaliteitsimpuls	1.224			1.224	-	200	1.024
BR dekking kapitaallasten remise Emmen	1.488			1.488	-	39	1.449
BR COVID 19	3.914		-	3.914		486	3.428
BR Zero Emissie Transitie	2.401			2.401	9.500	4.250	7.651
Totaal bestemmingsreserves	**9.027**	**-**	**-**	**9.027**	**9.500**	**4.975**	**13.552**
Totaal reserves	**21.265**	**-**	**56**	**21.209**	**9.500**	**4.975**	**25.734**

Voorzieningen	Verwachte stand per	Mutaties 2022		Verwachte stand per	Mutaties 2023		Verwachte stand per
	1-1-2022	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2022	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2023
Voorziening onderhoud remise Groningen	413	80	12	481	80	8	553
Voorziening onderhoud remise Emmen	64	13	1	76	13	1	88
Totaal voorzieningen	**477**	**93**	**13**	**557**	**93**	**9**	**641**

Reserves	Verwachte stand per	Mutaties 2023		Verwachte stand per	Mutaties 2024		Verwachte stand per
	1-1-2023	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2023	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2024
Algemene reserve	12.182		500	11.682	-	3.600	8.082
Totaal algemene reserve	**12.182**	**-**	**500**	**11.682**	**-**	**3.600**	**8.082**
BR kwaliteitsimpuls	1.024	-	500	524	-	524	-
BR dekking kapitaallasten remise Emmen	1.449	-	39	1.410	-	39	1.371
BR COVID 19	3.428	-	3.428	-	-		-
BR Zero Emissie Transitie	7.651		750	6.901		750	6.151
Totaal bestemmingsreserves	**13.552**	**-**	**4.717**	**8.835**	**-**	**1.313**	**7.522**
Totaal reserves	**25.734**	**-**	**5.217**	**20.517**	**-**	**4.913**	**15.604**

Voorzieningen	Verwachte stand per	Mutaties 2024		Verwachte stand per	Mutaties 2025		Verwachte stand per
	1-1-2024	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2024	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2025
Voorziening onderhoud remise Groningen	553	80	86	547	80	143	484
Voorziening onderhoud remise Emmen	88	13	4	97	13	1	109
Totaal voorzieningen	**641**	**93**	**90**	**644**	**93**	**144**	**593**

Reserves	Verwachte stand per	Mutaties 2025		Verwachte stand per	Mutaties 2026		Verwachte stand per
	1-1-2025	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2025	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2026
Algemene reserve	8.082	-	3.200	4.882	-		4.882
Totaal algemene reserve	**8.082**	**-**	**3.200**	**4.882**	**-**	**-**	**4.882**
BR kwaliteitsimpuls	-	-		-	-		-
BR dekking kapitaallasten remise Emmen	1.371	-	39	1.332	-	39	1.293
BR Zero Emissie Transitie	6.151		750	5.401		750	4.651
Totaal bestemmingsreserves	**7.522**	**-**	**789**	**6.733**	**-**	**789**	**5.944**
Totaal reserves	**15.604**	**-**	**3.989**	**11.615**	**-**	**789**	**10.826**

Voorzieningen	Verwachte stand per	Mutaties 2026		Verwachte stand per
	1-1-2026	Toevoeging	Onttrekking	31-12-2026
Voorziening onderhoud remise Groningen	484	80	128	436
Voorziening onderhoud remise Emmen	109	13	1	121
Totaal voorzieningen	**593**	**93**	**129**	**557**

Bijlage C Afkortingenwijzer

AB Algemeen Bestuur
AVG Algemene verordening gegevensbeheer
AZC Asielzoekerscentrum
BBV Besluit Begroting en Verantwoording
BI Business Intelligence
BR ZET Bestemmingsreserve Zero Emissie Transitie
BTW Belasting over de toegevoegde waarde
CAO Collectieve Arbeidsovereenkomst
CBS Centraal Bureau voor de Statistiek
CO_2 Koolstofdioxide
CROW Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegebouw en de Verkeerstechniek
CT-kaart Losse kaart voor actiedoeleinden, voorzien van een chip
DB Dagelijks Bestuur
DOVA Decentrale Openbaar Vervoer Autoriteiten
DRIS Dynamisch Reizigersinformatiesysteem
DRU Dienstregelingsuur
DVO Dienstverleningsovereenkomst
EU Europese Unie
FCHJU Fuel Cells and Hydrogen Joint Undertaking, ook bekend als de **FCH**
FCH Joint Undertaking (JU), is een publiek private samenwerking tussen de Europese Commissie (EC), de Europese brandstofcel- en waterstof industrie en onderzoeksinstellingen
Fte Fulltime-equivalent
GD-concessie Concessie stads- en streekvervoer Groningen en Drenthe
GR Gemeenschappelijke regeling
GZI Gaszuiveringsinstallatie
HOV De treinvervangende HOV-lijnen 305 en 314 (Hoogwaardig Openbaar Vervoer)
HVO Hydrotreated Vegetable Oil
I&A Informatie & Analyse
ICT Informatie en Communicatie Technologie
JIVE Joint Initative for hydrogen Vehicles across Europe
KLOV Kleinschalig Openbaar Vervoer; zes regioconcessies
KpVV Kennisplatform Verkeer en Vervoer
KTO Klanttevredenheidsonderzoek
Ktv Klanttevredenheid
LBI Landelijke Bijdrage Index
MBO Middelbaar Beroeps Onderwijs
MKB Midden- en kleinbedrijf
MVA Materiële vaste activa
MT Managementteam
NDC NDC Mediagroep, uitgeverij van diverse kranten, weekbladen, etc.
NDOV Nationale data openbaar vervoer
NG Noord-Groningen
OV Openbaar vervoer
P+R Parkeren en reizen
PV Publiek Vervoer
RSP Regio Specifiek Pakket
RUG Rijksuniversiteit Groningen
SiSa Single Information Single Audit
SOV Studenten Openbaar Vervoerkaart
TLS Trans Link Systems
UMCG Universitair Medisch Centrum Groningen
VPB Vennootschapsbelasting
WGR Wet Gemeenschappelijke Regelingen
Wmo Wet maatschappelijke ondersteuning
WNT Wet Normering Topinkomens

Overcingellaan 15e, Assen
Postbus 189, 9400 AD Assen

T 0592 - 39 69 00

info@ovbureau.nl
www.ovbureau.nl

ov bureau groningen drenthe

Memo ontwerp hoofdlijnen dienstregeling 2023

Van Vervoerontwikkelaars Qbuzz en OV-bureau Groningen Drenthe
Datum 24 juni 2022

Op 24 juni heeft het dagelijks bestuur van het OV-bureau Groningen Drenthe de ontwerp hoofdlijnen dienstregeling 2023 goedgekeurd en voor inspraak vrijgegeven. Een ieder is tot 24 augustus in de gelegenheid hierop te reageren, zodat het dagelijks bestuur begin september mede op basis van de ontvangen reacties de definitieve hoofdlijnen kan goedkeuren.

Uitgangspunten dienstregeling 2023

Bij de invulling van de ontwerp hoofdlijnen 2023 is rekening gehouden met:

- De kaders zoals geformuleerd in de omgevingsvisies van de provincie Groningen en provincie Drenthe.
- Flexibel blijven inspelen op wijzigingen in de vervoersvraag door waar mogelijk en nodig ook tussentijds aanpassingen door te voeren in de geboden capaciteit.
- Met name inzet op zo goed mogelijk inspelen op de wijzigingen in de vervoersvraag. Grotere wijzigingen in de structuur van het openbaar vervoer houden we beperkt.

De ontwerp hoofdlijnen dienstregeling 2023 leiden tot een bezuiniging van totaal 3,9 miljoen euro in de dienstregeling t.o.v. de dienstregeling zoals die nu rijdt. In eerste instantie was een pakket voorbereid van 5,5 miljoen euro, maar mede naar aanleiding van de bespreking in de staten en raad zijn de meer ingrijpende maatregelen beperkt. De maatregelen die nu worden voorgesteld zijn de minst ingrijpende, zij het dat ook hiermee in een aantal gevallen reizigers worden beperkt in de reismogelijkheden.

Met de voorstellen beperken we het minimumniveau op de basislijnen niet verder (zie het overzicht met basislijnen in bijlage 1). Op een aantal lijnen voldoen we op dit moment nog niet aan het minimumniveau.
De ingreep in de basislijnen is beperkt, in Drenthe is zelfs sprake van versteviging van het basisnet door op lijn 20 Assen – Diever en lijn 28 Meppel – Dwingeloo op zondag een uursdienst aan te bieden in plaats van de anderhalf uursdienst die er nu rijdt .

Reageren kan tot 24 augustus

Tot woensdag 24 augustus 2022 is een ieder in de gelegenheid te reageren op de ontwerp hoofdlijnen dienstregeling 2023. Dit kan per mail op info@ovbureau.nl en per post door een brief te sturen naar OV-bureau Groningen Drenthe, Postbus 189, 9400 AD Assen.

Invoering van de nieuwe dienstregeling is per zondag 11 december 2022, dit is de Europese wijzigingsdatum voor het openbaar vervoer.

Inhoudsopgave

1 Algemeen....4
Flexibiliteit in de dienstregeling....4
Meegroeien met de vraag: van kleine naar grote bus....4
2 Wijzigingen Groningen Stad....5
Evaluatie busroute Diepenring....5
Q-link 1, 2 en lijn 171 verder op elkaar afstemmen....5
P+R Reitdiep sneller verbinden met UMCG en centrum met Q-link 1....6
Q-link 5 nieuwe route tussen Meerstad en Harkstede/Tersluis (NIET per dec 2022)....7
Q-link 5 in het dal minder vaak rijden tussen P+R Haren en Annen....8
Q-link 6 in het dal minder vaak rijden en bediening halte Julianaplein....8
Q-link 15 Hoofdstation –Zernike Campus rijdt vraaggestuurd....8
Spitslijn 16 Station Europapark – Kardinge vervalt....9
Enkele ritten lijn 18 Hoogkerk – Zernike toevoegen in de ochtenduren....9
Stadslijnen 7, 8 en 19 op verschillende momenten minder rijden....10
Buslijn 163 Groningen – Lauwersoog routewijziging....10
3 Wijzigingen Groningen-West....11
Buslijn 85 Oosterwolde – Leek op zondag inkorten tot Leek Oostindie....11
Buslijn 139 Surhuisterveen – Enumatil – Groningen vervalt....11
Aanpassing ritten lijn 35 en 39 Oldehove/ Surhuisterveen - Groningen....12
Buslijn 189 Drachten – Hoogkerk beperken....13
Qliner 304/314 Drachten – Groningen aangepast op vervoersvraag....13
Buslijn 637 Zoutkamp – Zuidhorn vervallen....14
4 Wijzigingen Groningen-Noord....16
Buslijn 41 Spijk - Appingedam vervalt op zaterdag....16
Buslijn 45 Spijk – Middelstum en 160 Groningen - Eemshaven vervallen....16
Buslijn 61 aangepast aan de vraag....18
Buslijn 68 Hornhuizen – Winsum aanpassing route en dienstreling....19
5 Wijzigingen Midden-Groningen....20
Buslijn 174 Veendam – Muntendam – Zuidbroek vervallen in avond en weekenden....21
6 Wijzigingen Zuidoost-Groningen....23
Buslijn 119 Delfzijl – Winschoten mogelijk via Nieuw Scheemda (geen voorstel voor 2023)....26
7 Wijzigingen Noord-Drenthe....27
Buslijn 50 Assen – Groningen en 51 Haren – Groningen wijziging inzet zaterdag....27
Buslijn 51 op werkdagen minder ritten van/naar Zuidlaren....27
Intercity-aansluiting Annen/Zuidlaren en Harkstede verbeteren in avonduren met buslijn 52....28
Buslijn 77 Gieten – Bareveld bediening nieuwe halte in Wildervank....28
Qliners Stadskanaal / Emmen / Assen – Groningen iets minder ritten....28

Extra rit op buslijn 83 Leek – Roden – Norg - Assen 29
Vervallen buslijn 109 Assen – Groningen Zernike per 2024 29
Wijziging busroute Eelde, zodra reconstructie Hoofdweg gereed (niet per dec 2022) 30
8 Wijzigingen Zuid Drenthe 31
Stadslijnen 1 en 2 Emmen vervallen 31
Op zondag iets eerder stoppen met stadslijnen lijn 3 en 4 Emmen 32
Nieuwe route lijn 20 in Meppel en vervallen spitsrit 32
Bediening op zondag naar uursdienst op basislijn 20 en 28 Dieverbrug – Assen / Meppel 33
Beperken spitsdienst basislijn 22 Assen – Beilen - Zweeloo 33
Verbeteren reisrelatie Sleen - Assen in de ochtend 34
Lijn 37 Hoogeveen – Westerbork vervallen 34
Laatste rit lijn 75 Emmen – Exloo uur eerder 35
Vervallen extra rit lijn 92 Zwartemeer - Emmen 35
Spitssneldienst Stadskanaal – Ter Apel – Emmer Compascuum - Emmen 36
Buslijn 231 Zuidwolde – Balkbrug vervallen 36
Bijlage 1 Basisnetwerk OV 38

1 Algemeen

Flexibiliteit in de dienstregeling
In de afgelopen jaren hebben we een meer flexibele dienstregeling ontwikkeld, die mee-ademt met de vraag. Naast de reguliere dienstregeling en vakantiedienstregelingen hebben we ook een pluspakket en een voorzomerpakket ontwikkeld. Dit jaar gebruiken we om deze flexibiliteit verder te optimaliseren. Aan de ene kant wordt gezocht naar meer flexibiliteit: optimaliseren inzet Q-link 15, optimaliseren pluspakket (bijvoorbeeld het opknippen van het pluspakket in een noordelijk en zuidelijk deel), aan de andere kant kost flexibiliteit ook geld. Daarom zullen we ritten die altijd nodig zijn uit het pluspakket halen en weer opnemen in de vaste dienstregeling, zoals op Qliners Groningen – Drachten sinds 9 mei.
Het voorzomerpakket, dat in 2021 is ontwikkeld, is in 2022 nog niet ingezet. Voor 2023 is ons voorstel het voorzomerpakket wel in te zetten, waarbij in de maanden mei en juni (na de meivakantie tot de zomervakantie) minder ritten rijden op bepaalde hoogfrequente lijnen.
Tevens is het voor de reiziger niet prettig om te veel verschillende dienstregelingen te hebben, wat onzekerheid oplevert bij het reizen. We zoeken daarom ook naar mogelijkheden om de dienstregeling simpeler te maken en toch flexibel te houden. Dat doen we bijvoorbeeld al op kleine schaal door de Qliners deze zomervakantie weer dezelfde dienstregeling te laten rijden als in de overige vakanties.

Meegroeien met de vraag: van kleine naar grote bus
Op een aantal streeklijnen rijdt Qbuzz op bepaalde momenten met 8-persoonsbussen. Dit gebeurt bijvoorbeeld op enkele basislijnen om ook ’s avonds en in het weekend elk uur een reismogelijkheid te bieden die past bij de vraag. We zien een ontwikkeling bij een aantal lijnen dat het gebruik van de 8-persoonsbussen dermate toeneemt, dat inzet van meer capaciteit benodigd is. Een voorbeeld is lijn 83 die tussen Assen – Roden en Leek sinds afgelopen jaar op zaterdag met een grote bus is gaan rijden en dat per nieuwe dienstregeling ook op zondag overdag zal gaan doen. Voor de korte termijn is dit opgelost door met twee kleine busjes op elke rit te rijden.

Gevolgen voor reizigers	Op ritten waar nodig gaan grote bussen rijden i.p.v. 8-persoons voertuigen.
Kosten dienstregeling	Kosten ongeveer 300.000 euro
Gevolgen voor infra	Geen

2 Wijzigingen Groningen Stad

Evaluatie busroute Diepenring

Per 17 juli 2022 rijden Q-link 1, 3 en 4 en lijnen 10 en 163 niet meer over de Grote Markt, maar via de nieuwe busroute over de Diepenring. In de maanden september en oktober zullen we de rijtijd evalueren, om te kijken of de route rijtijdneutraal uit te voeren is. Lukt dit niet, dan levert dit per minuut extra rijtijd een kostenpost op van 425.000 euro per jaar. We kiezen er voor om er vanuit te gaan dat de rijtijdneutraliteit gehaald wordt. Indien het onverhoopt niet lukt om de rijtijdneutraliteit te halen en de route niet versneld kan worden voor december 2022, zal deze verhoging van de rijtijd bespaard moeten worden elders in Groningen Stad. We onderzoeken momenteel de mogelijkheden waar deze besparing in potentie vandaan gehaald kan worden. Hierbij valt te denken aan rijtijdwinst op het nieuwe traject zelf, op lijndelen elders of het niet meer aandoen van haltes waardoor rijtijdwinst wordt behaald. Een andere mogelijkheid is het besparen in frequentie of opheffen van lijndelen in de stad. De post van 425.000 euro wordt nu niet ingerekend als zekere uitgave.

Q-link 1, 2 en lijn 171 verder op elkaar afstemmen

Q-link 2 en lijn 171 rijden tussen Zernike Noord en P+R Euroborg/P3 parallel met een frequentie van zes keer per uur. Tussen UMCG Noord en Zernike komt ook Q-link 1 hierbij, waardoor daar een frequentie van acht keer per uur is geboden. Met name het samen rijden van Q-link 2 en 171 is overbodig op de meeste momenten, alleen is de vraag tussen Groningen Noord en Zernike Campus hoog. In de brede spits is hier een frequentie van acht keer per uur gewenst, die samen met Q-link 1 wordt geboden. Echter is op de rest van de route (UMCG Noord – P+R Euroborg/P3) de bediening te hoog. Ook wordt de verbinding UMCG – station Europapark niet goed gebruikt in relatie tot de vier keer per uur die met deze verbinding wordt geboden.

Vanwege bovenstaande (over)bediening is het voorstel het volgende:

- Q-link 2 brengen we terug naar een frequentie van twee keer per uur, tot 19 uur.
- Lijn 171 rijdt samen met Q-link 2 een kwartierdienst tussen P+R Euroborg/P3 en Zernike Noord.
- Q-link 1 gaat maandag tot en met vrijdag vier keer per uur rijden tussen Hoofdstation en P+R Reitdiep.

Gevolgen voor reizigers	Station Europapark wordt in plaats van vier keer per uur twee keer per uur verbonden met het UMCG. P+R Reitdiep wordt in plaats van twee keer per uur vier keer per uur verbonden met het centrum.
Kosten dienstregeling	Besparing van ongeveer 380.000 euro
Gevolgen voor infra	Geen

P+R Reitdiep sneller verbinden met UMCG en centrum met Q-link 1

Alle verbindingen die vanaf P+R Reitdiep worden geboden rijden via de Zernike Campus, wat voor alle overige bestemmingen een omweg is. Hierdoor is deze P+R een minder aantrekkelijke optie voor bijvoorbeeld medewerkers van het UMCG. Het voorstel is daarom om in de spitsrichting de route van Q-link 1 twee keer per uur te versnellen:

- Q-link 1 rijdt in de ochtendspits vanaf P+R Reitdiep via de N355 en de Ring Noord naar de halte Kometenstraat, om daar de reguliere route te vervolgen. UMCG-medewerkers of bezoekers van het centrum zijn daarmee ongeveer 5 minuten sneller op de bestemming.
- Q-link 1 rijdt in de middagspits de route andersom, waarbij vanaf UMCG snel naar P+R Reitdiep wordt gereden.
- P+R Reitdiep houdt daarmee vier keer per uur een bus met de Zernike Campus en krijgt er twee keer per uur een snellere verbinding met UMCG en centrum bij.

Gevolgen voor reizigers	Reizigers van/naar het centrum en UMCG krijgen in de spitsrichting (ochtend van P+R naar UMCG/binnenstad, middag terug) een kortere reistijd.
Kosten dienstregeling	Besparing van 124.000 euro
Gevolgen voor infra	Geen

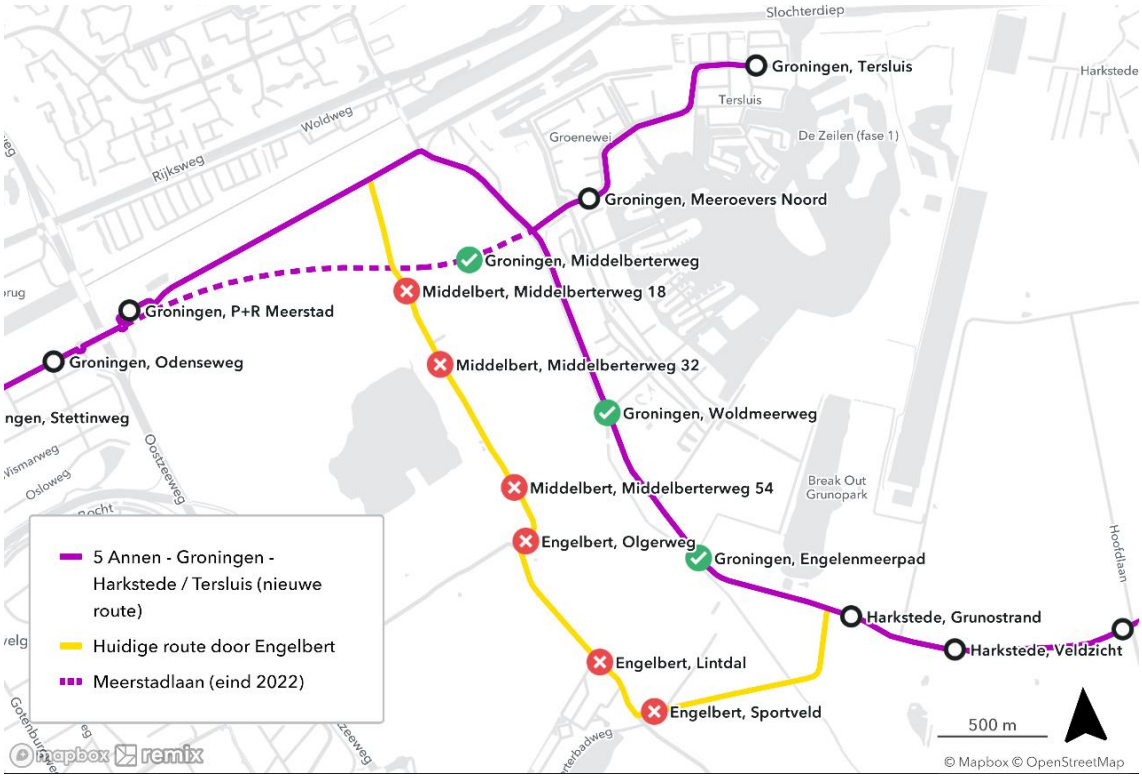
Q-link 3 en 4 gaan op rustige momenten minder vaak rijden

Q-link 3 Leek – Lewenborg en 4 Roden – Beijum rijden in de spits zes keer per uur. Echter is deze hoge frequentie in de voorzomer en aan het einde van de middagspits (na 17:30 uur) niet nodig. In lijn met de dienstregelingvoorstellen van 2021 brengen we de frequentie van Q-link 3 en 4 in betreffende periodes terug van zes naar vier keer per uur. Dat betreft het einde van de middagspits en in de voorzomer, tussen de meivakantie en de zomervakantie.

Gevolgen voor reizigers	Reizigers hebben op bepaalde momenten iets minder reismogelijkheden.
Kosten dienstregeling	Besparing van 660.000 euro
Gevolgen voor infra	Geen

Q-link 5 nieuwe route tussen Meerstad en Harkstede/Tersluis (NIET per dec 2022)

De ontwikkelingen in en rond Meerstad zijn in volle gang. Onder andere de zuidkant van de wijk breidt zich uit. In lijn met de mobiliteitsvisie van de gemeente Groningen is het voornemen op termijn de bus via de in aanleg zijnde Meerstadlaan te laten rijden, waarbij onderzoek wordt gedaan naar nieuwe te realiseren haltes op deze Meerstadlaan (optionele haltes in groen). Ook wordt de route naar Harkstede aangepast, via de Hoofdweg en niet meer door Engelbert en Middelbert. Er zijn klachten van zowel chauffeurs als omwonenden over de huidige route van Q-link 5 door Middelbert en Engelbert. De dorpskernen zijn niet goed geschikt voor grote bussen. Wanneer en of de route van Q-link 5 wordt aangepast is nog onzeker, dit zal in ieder geval niet lukken per december 2022, mede omdat de vervangende halte Middelberterweg dan niet gereed is. Mede afhankelijk van het nog op te zetten participatieproces door de gemeente Groningen en bureau Meerstad verwachten we tot een planning te kunnen komen. De verlegging van de route van Q-link 5 levert dan een besparing op van 125.000 euro.



Voorgestelde route Q-link 5 met mogelijke nieuwe haltelocaties (definitie locaties worden nog bepaald)

Gevolgen voor reizigers	Reizigers vanuit Engelbert en Middelbert hebben een grotere halte-afstand, reizigers vanuit Harkstede zijn sneller in Groningen en Meerstad krijgt een betere busbediening.
Kosten dienstregeling	Besparing 125.000 euro (NIET meegenomen per dec 2022)
Gevolgen voor infra	Twee of drie nieuwe halteparen zijn benodigd aan de Hoofdweg en een halte aan de nieuwe verbindingsweg tussen de gele en de paarse lijn.

Q-link 5 in het dal minder vaak rijden tussen P+R Haren en Annen

Q-link 5 rijdt doordeweeks tot 19 uur vier keer per uur op de route P+R Meerstad – Hoofdstation - P+R Haren - Annen. Gezien het geringe gebruik is het voorstel tussen 10 en 14 uur de frequentie tussen P+R Haren en Annen terug te brengen naar twee keer per uur met behoud van aansluitingen. De bediening blijft in de brede spits dus hetzelfde.
Daarnaast is het voorstel de vertrektijden 's avonds te wijzigen zodat richting Harkstede een aansluiting vanaf de Intercity uit de richting Zwolle ontstaat. Voor reizigers naar Annen – Zuidlaren wordt elk uur aansluitend op de Intercity vanuit Assen een rit toegevoegd op lijn 52 (zie Noord-Drenthe).

Gevolgen voor reizigers	Reizigers van/naar Annen kunnen maandag tot en met vrijdag overdag in de daluren in plaats van vier keer per uur twee keer per uur reizen.
Kosten dienstregeling	Besparing van ongeveer 220.000 euro
Gevolgen voor infra	Geen

Q-link 6 in het dal minder vaak rijden en bediening halte Julianaplein

Q-link 6 rijdt momenteel tussen Ten Boer Dijkshorn en Groningen Hoofdstation vier keer per uur tussen 10 en 14 uur. Deze ritten worden met name gebruikt in de stad, waar ook andere reismogelijkheden met andere lijnen zijn. Het voorstel is daarom de extra ritten te laten vervallen. Op de route Delfzijl – Appingedam – Ten Boer – Groningen Hoofdstation blijft de frequentie twee keer per uur.
De halte Julianaplein blijft in gebruik tot en met december 2023, waardoor zonder extra rijtijd Q-link 6 hier kan halteren, waardoor eventueel versterking kan worden bespaard op de lijnen naar de onderwijslocaties in de Wijert. Wanneer de halte van Ketwich Verschuurbrug weer in gebruik wordt genomen heroverwegen we het halteren van Q-link 6 tussen het Hoofdstation en P+R Haren.

Gevolgen voor reizigers	Reizigers van/naar Ten Boer hebben in het dal minder reismogelijkheden. Reizigers van/naar de scholen in de Wijert en omgeving hebben extra reismogelijkheden.
Kosten dienstregeling	Besparing van ongeveer 210.000 euro
Gevolgen voor infra	Geen

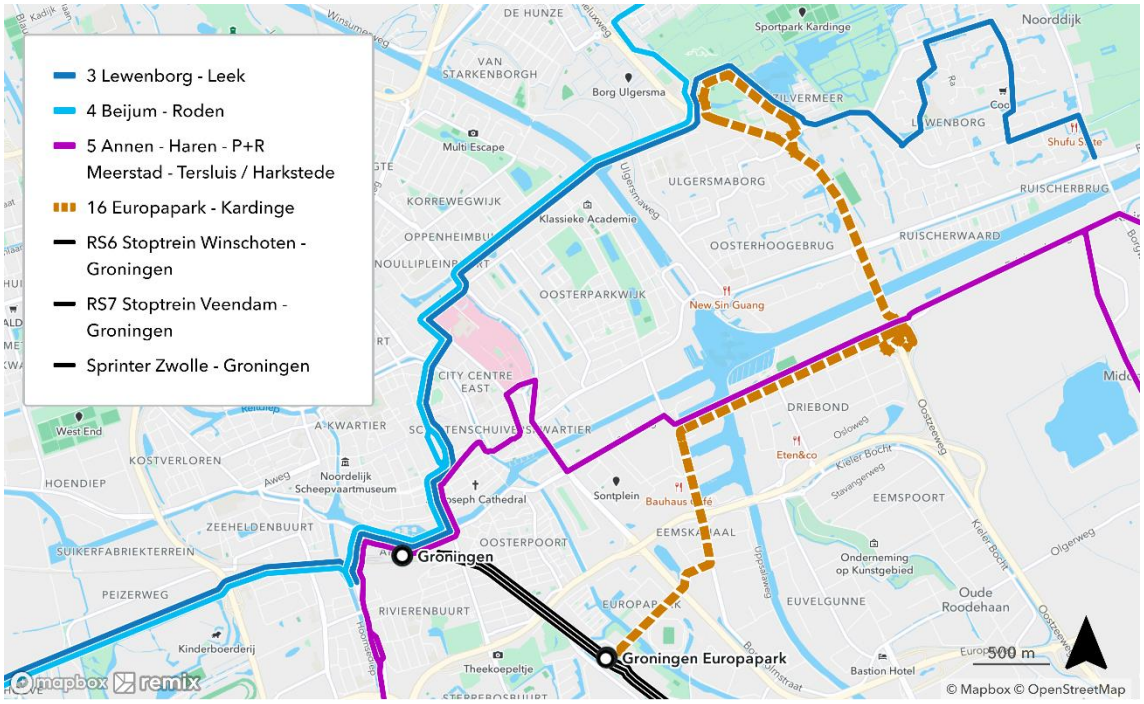
Q-link 15 Hoofdstation –Zernike Campus rijdt vraaggestuurd

Lijn 15 rijdt sinds 2020 vraaggestuurd, afhankelijk van de onderwijsactiviteiten op Zernike. In 2023 werken we de flexibiliteit verder uit, waardoor er nog beter kan worden ingespeeld op de vraag. Binnen de collegeroosters zien we drukkere momenten (en ritten) en dunnere momenten. Momenteel rijdt Q-link 15 al een lagere frequentie op de vrijdag dan maandag tot en met donderdag, wat kan gezien de lagere vraag op vrijdag. Dit principe voeren we verder door door niet altijd standaard een bepaalde frequentie te bieden, maar dit te variëren. We kunnen hiermee ook inspelen op toenemende vraag.

Gevolgen voor reizigers	Q-link 15 is nog beter inzetbaar op basis van de vraag.
Kosten dienstregeling	Besparing 163.000 euro
Gevolgen voor infra	Geen

Spitslijn 16 Station Europapark – Kardinge vervalt

Lijn 16 is begin 2021 geïntroduceerd als snelle verbinding tussen P+R Kardinge en station Europapark. De verbinding voorziet in een tangentiele verbinding waar, met een omweg en langere rijtijd, alternatieven mogelijk zijn. Voorstel is om lijn 16 te laten vervallen vanwege de alternatieve reismogelijkheden en vanwege het beperkt gebruik. Zodra de vervoersvraag weer (flink) is toegenomen, bezien we op welke wijze deze lijn opnieuw geïntroduceerd kan worden.



Gevolgen voor reizigers	Reizigers kunnen geen gebruikmaken van de rechtstreekse verbinding tussen P+R Kardinge en station Europapark. Reizigers moeten omreizen via het Hoofdstation. Gemiddeld is dat circa 10 minuten langer.
Kosten dienstregeling	Besparing 150.000 euro
Gevolgen voor infra	Geen

Enkele ritten lijn 18 Hoogkerk – Zernike toevoegen in de ochtenduren

Lijn 18 wordt goed gebruikt, met name in de ochtendspits. Met het vervallen van lijn 139 verwachten we meer overstappers vanaf lijn 133 op lijn 18. Daarnaast neemt de 109 af in frequentie, waardoor lijn 18 mogelijk extra reizigers krijgt tussen P+R Hoogkerk en Zernike Campus. Voorstel is daarom tussen half 8 en 9 in de ochtend lijn 18 op te waarderen naar een kwartierdienst.

Gevolgen voor reizigers	Reizigers kunnen vaker reizen tussen P+R Hoogkerk en Zernike Campus in de ochtendspits
Kosten dienstregeling	30.000 euro
Gevolgen voor infra	Geen

Stadslijnen 7, 8 en 19 op verschillende momenten minder rijden

We hebben gezocht naar mogelijkheden om op momenten waarop het kan de frequentie van stadsdiensten iets terug te brengen, zonder dat dit qua reizigersaantallen veel mensen dupeert. Daar komen de drie voorstellen uit voort:

- Lijn 7 Hoofdstation – Martini Ziekenhuis – P+R Hoogkerk: vervallen op zaterdag.
- Lijn 8 P+R Hoogkerk – station Europapark: terugbrengen naar uursdienst vanaf 20 uur.
- Lijn 19 station Europapark – Coendersborg – Hoofdstation: terugbrengen naar uursdienst vanaf 20 uur.

Gevolgen voor reizigers	Reizigers hebben minder reismogelijkheden in Groningen stad op minder drukke momenten. Reismogelijkheid P+R Hoogkerk – Martini Ziekenhuis vervalt op zaterdagen i.v.m. gering gebruik. Omreizen is mogelijk.
Kosten dienstregeling	Besparing 260.000 euro
Gevolgen voor infra	Geen

Buslijn 163 Groningen – Lauwersoog routewijziging

Met de gemeente Groningen wordt onderzocht of het mogelijk is lijn 163 zonder oponthoud door o.a. geparkeerde auto's op de route de wijk De Hunze kan bedienen. Zonder dat doorgaande reizigers hiermee comfortverlies hebben en binnen de huidige reistijd kunnen daarmee inwoners van de Hunze nieuwe reismogelijkheden krijgen van/naar Lauwersoog.

Gevolgen voor reizigers	Reizigers van de Hunze kunnen vaker van/naar Lauwersoog en naar binnenstad/hoofdstation
Kosten dienstregeling	neutraal
Gevolgen voor infra	Geen

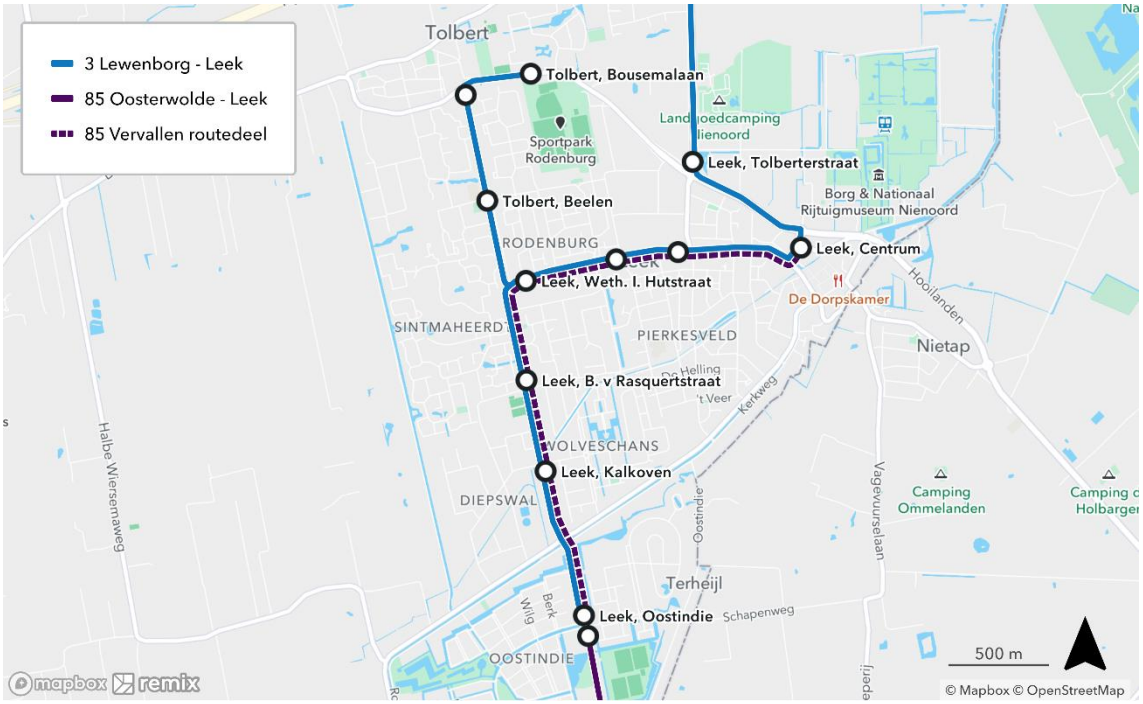
3 Wijzigingen Groningen-West

Buslijn 85 Oosterwolde – Leek op zondag inkorten tot Leek Oostindie

Tussen Leek Centrum en Leek Oostindie rijden lijn 85 en Q-link 3 dezelfde route. Op veel momenten vullen deze elkaar hier goed aan. Op zondag rijdt lijn 85 beperkt en met een kleine bus. De meeste reizigers die op zondag met lijn 85 reizen, stappen in Leek over op lijn 3 naar Groningen. Om een goede aansluiting te bieden rijdt lijn 85 op een deel van de route in Leek vrijwel tegelijk met lijn 3. Hierdoor heeft lijn 85 beperkte meerwaarde op de route binnen Leek.

We stellen voor om lijn 85 op zondag in te korten tot de route Oosterwolde – Leek Oostindie, alwaar een goede overstap geboden zal worden op Q-link 3 naar Groningen. De besparing van het niet rijden tussen Leek Oostindie en Leek Centrum met lijn 85 zal omgezet worden in het uitbreiden van de bedieningsperiode van lijn 85 op zondag.

Gevolgen voor reizigers	Reizigers van en naar Groningen stappen in Oostindie over op lijn 3 in plaats van Leek Centrum. Reizigers van en naar Leek Centrum kunnen niet meer rechtstreek reizen, maar krijgen een overstap. Meer reismogelijkheden op zondag.
Kosten dienstregeling	Neutraal
Gevolgen voor infra	Geen

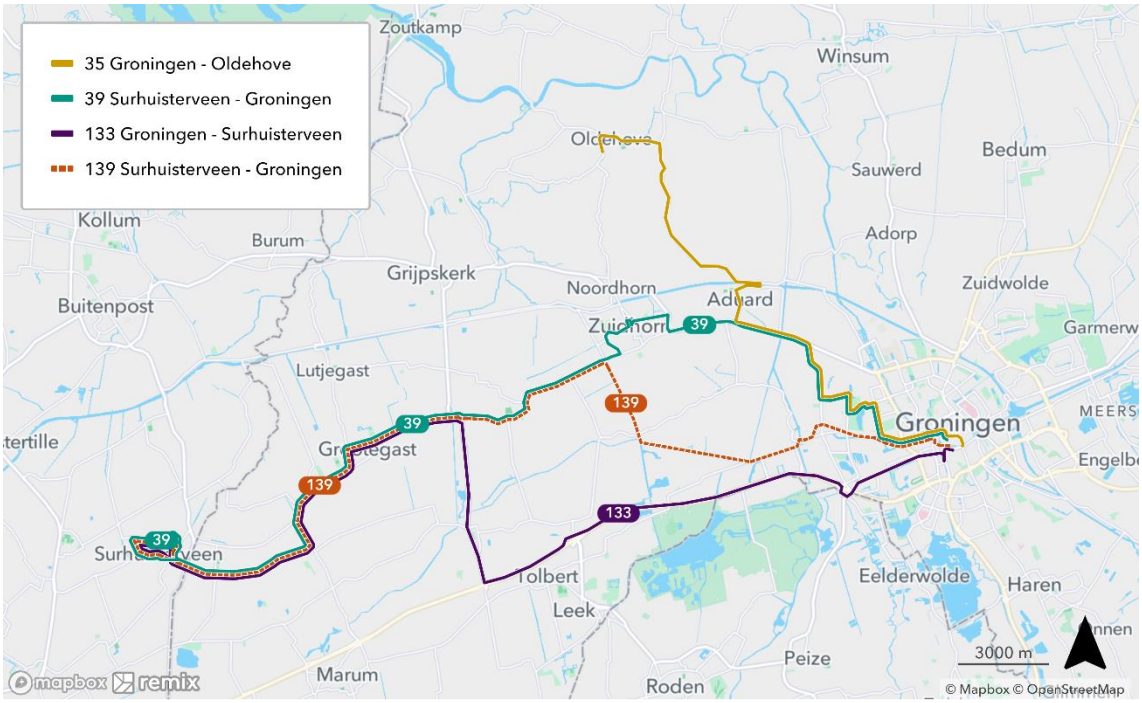


Buslijn 139 Surhuisterveen – Enumatil – Groningen vervalt

Vanuit Surhuisterveen en Grootegast rijden momenteel drie buslijnen naar Groningen. Buslijn 39 rijdt op alle dagen van de week elk uur en rijdt via Zuidhorn en over een uitgebreide route door Groningen. Buslijn 133 rijdt op werkdagen overdag elk uur via een snelle route en via P+R Hoogkerk. Tot slot rijdt buslijn 139 enkele ritten per dag op een route via Enumatil en Vierverlaten. Het routedeel van lijn 139 via Enumatil wordt zeer beperkt gebruikt. Gemiddeld stappen

twee reizigers per dag in op de haltes die alleen door lijn 139 bediend worden. Om het aanbod van en naar Surhuisterveen en Grootegast te vereenvoudigen stellen we voor om lijn 139 te laten vervallen en waar nodig extra ritten toe te voegen op lijn 133.

Gevolgen voor reizigers	Twee reizigers per werkdag uit Enumatil krijgen een grotere afstand tot de dichtstbijzijnde halte. Meer reismogelijkheden tussen Surhuisterveen - Grootegast en Leek – P+R Hoogkerk.
Kosten dienstregeling	Besparing van 22.000 euro
Gevolgen voor infra	Geen



Aanpassing ritten lijn 35 en 39 Oldehove/ Surhuisterveen - Groningen

De bezetting van de eerste twee ritten van basislijn 39 van Surhuisterveen naar Groningen op werkdagen is gering. We stellen voor om de eerste rit van de dag te laten vervallen en de tweede rit iets te vervroegen. Hiermee wordt ook de verdeling van lijn 35 en lijn 39 binnen Groningen beter. Momenteel rijdt de tweede rit erg dicht op een rit van lijn 35.
Buslijn 35 rijdt één keer per uur. In de ochtendspits heeft lijn 35 een extra rit van Oldehove naar Groningen waardoor lijn 35 kortstondig elk half uur rijdt. Het gebruik van deze rit is beperkt. We stellen voor om deze rit te laten vervallen. Reizigers kunnen reizen met de rit van een half uur eerder of later.

Gevolgen voor reizigers	Reizigers kunnen reizen met een rit eerder of later.
Kosten dienstregeling	Besparing van 50.000 euro
Gevolgen voor infra	Geen

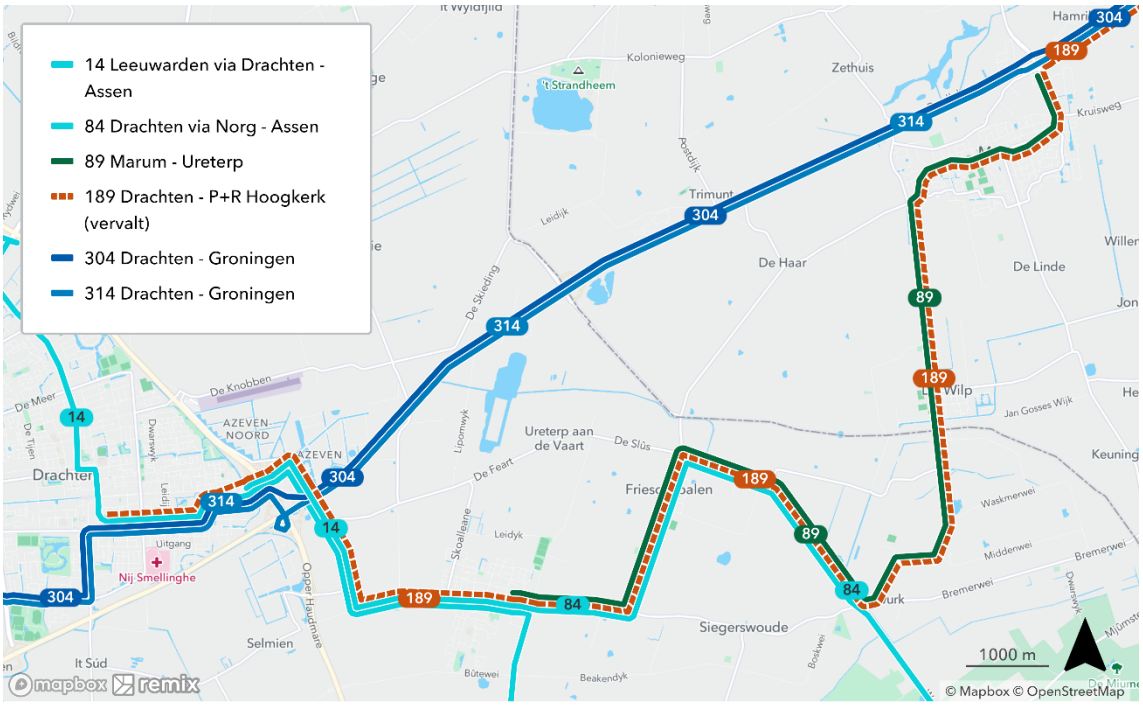
Buslijn 189 Drachten – Hoogkerk beperken

Uit gebruik van buslijn 189 Drachten – Hoogkerk valt op dat deze met name wordt gebruikt van Marum/Frieschepalen naar Drachten en beperkter tussen Marum en Hoogkerk. Dit zal vermoedelijk komen omdat ook Qliner 304 op de route van Marum naar Hoogkerk doorgaand naar Groningen rijdt. Qliner 304 rijdt daarnaast ook vaker.

Voorstel is lijn 189 te vervangen door lijn 89, welke alleen tussen Marum en Ureterp rijdt. Deze lijn 89 zal in Ureterp aansluiten op Arriva lijn 84 van en naar Drachten en in Marum op Qliner 304 van/naar Groningen.

Vanwege het vervallen van lijn 189 tussen Marum en Hoogkerk willen we Qliner 304 op enkele momenten vaker laten rijden, zoals aan het begin van de avond en op werkdagen in de zomervakantie.

Gevolgen voor reizigers	Doorgaande reizigers stappen in Marum over op Arriva lijn 84 van/naar Drachten en in Marum op Qliner 304 van/naar Groningen.
Kosten dienstregeling	Totale maatregelen lijn 189 en Qliner 304 en 314 besparing van 430.000 euro
Gevolgen voor infra	Geen



Qliner 304/314 Drachten – Groningen aangepast op vervoersvraag

De Qliners tussen Drachten en Groningen willen we op basis van de ontwikkeling in het gebruik en vanwege het vervallen van de 189 tussen Marum en Hoogkerk aanpassen aan de verwachte vervoersvraag. Globaal stellen we de volgende inzet voor:

- Op alle werkdagen van 7 tot 19 uur twee keer per uur Qliner 314 Groningen – Drachten Himsterhout. Op Drachten Transferium Oost met aansluiting op veel Friese lijnen. In de spits aangevuld tot vier keer per uur.

- Op alle werkdagen van 5:30 tot 20:30 uur twee keer per uur Qliner 304 Groningen – Marum – Drachten in de spits aangevuld tot vier keer per uur. Van 20:30 tot na middernacht een keer per uur. Op momenten dat de 314 rijdt, rijdt Qliner 304 tot de halte Drachten van Knobelsdorffplein, op alle overige momenten tot Drachten Himsterhout en op die momenten ook aansluitend op Friese lijnen op Transferium Oost.
- Op zaterdag Qliner 304 overdag twee keer per uur en ’s avonds elk uur. Op zondag rijdt Qliner 304 elk uur. Inzet in het weekend is van 6 uur tot na middernacht.

Ten opzichte van de huidige inzet zijn de grootste voorgestelde wijzigingen dat:

- Qliner 304 niet altijd meer rijdt tussen Himsterhout en van Knobelsdorffplein. De reden hiervan is het beperkte gebruik van deze lijn op deze route omdat op dezelfde momenten ook Qliner 314 rijdt die sneller in Groningen is.
- Qliner 304 ook in de zomervakantie overdag twee i.p.v. een keer per uur gaat rijden, evenals elke werkdagavond tussen 19 en 21 uur en op zaterdagmorgen.
- ’s Morgens dagelijks eerdere reismogelijkheden worden geboden van Groningen naar Drachten en ’s avonds nog latere reismogelijkheden van Drachten naar Groningen. Zondagmorgen eerste aankomstmogelijkheid van Drachten in Groningen om 7:24 i.p.v. 8:24 uur.

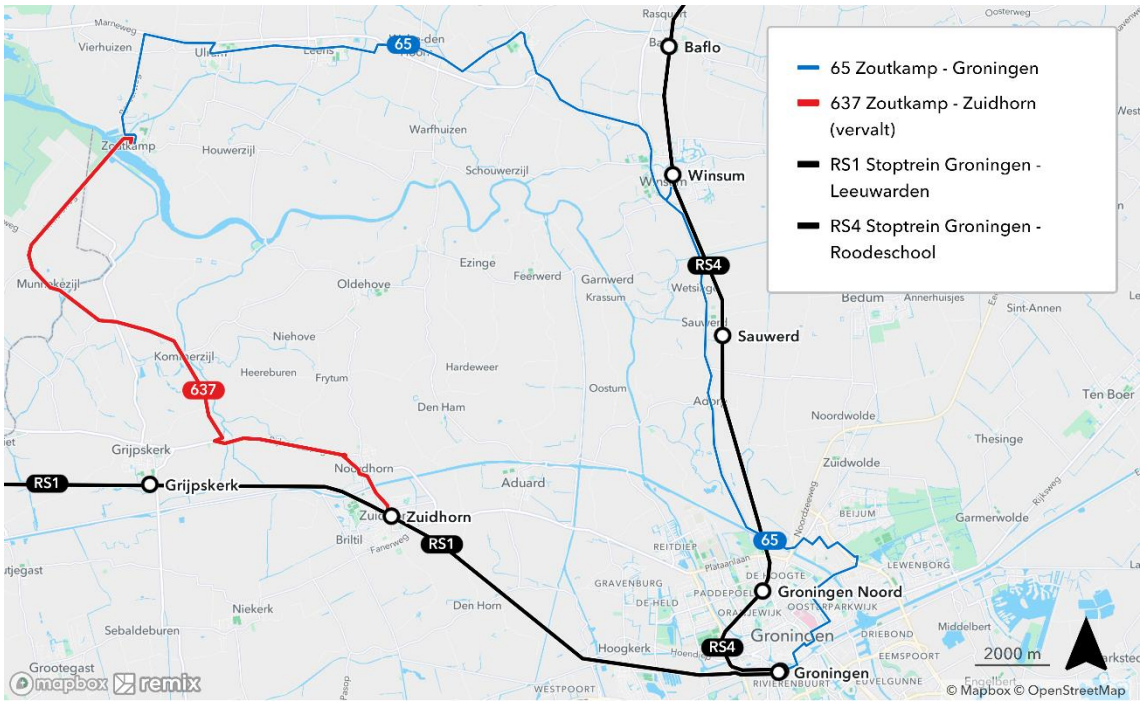
T.a.v. de bediening van haltes tussen Drachten en Groningen willen we Qliner 304 extra laten halteren bij de halte Westpoort. Op de route tussen P+R Hoogkerk en Groningen Hoofdstation willen we Qliner 304 en 314 laten halteren bij de halte Verzetstrijderslaan en mogelijk bij halte bedrijven Peizerweg.

Gevolgen voor reizigers	Eerdere en latere reismogelijkheden tussen Groningen en Drachten. Minder reismogelijkheden van/naar haltes tussen van Knobelsdorffplein en Himsterhout op werkdagen overdag doordat alleen Qliner 314 die route zal rijden en op die momenten niet meer (gelijktijdig) de Qliner 304.
Kosten dienstregeling	Totale maatregelen lijn 189 en Qliner 304 en 314 leveren een besparing op van 430.000 euro.
Gevolgen voor infra	Geen

Buslijn 637 Zoutkamp – Zuidhorn vervallen

Voorstel is lijn 637 te laten vervallen. Reden hiervan is het beperkte gebruik. Op de eerste 43 werkdagen van 2022 is gemiddeld 16,6 keer per dag ingecheckt op lijn 637 tussen Zoutkamp en Zuidhorn. Dit is 1,6 instapper per rit. Aantal instappers per kern:

- Gemiddeld 2,4 per dag in Zoutkamp met bestemming Niezijl (0,2) en Zuidhorn station (2,1).
- Gemiddeld 0,4 per dag in Munnekezijl met bestemming Zuidhorn station.
- Gemiddeld 5 per dag in Kommerzijl met bestemming Zuidhorn station.
- Gemiddeld 1,7 per dag in Niezijl met voornamelijk bestemming Zuidhorn station.
- Geen incheckers in Noordhorn.
- Gemiddeld 7,2 per dag bij station Zuidhorn die weer terugreizen richting Niezijl, Kommerzijl, Munnekezijl en Zoutkamp.



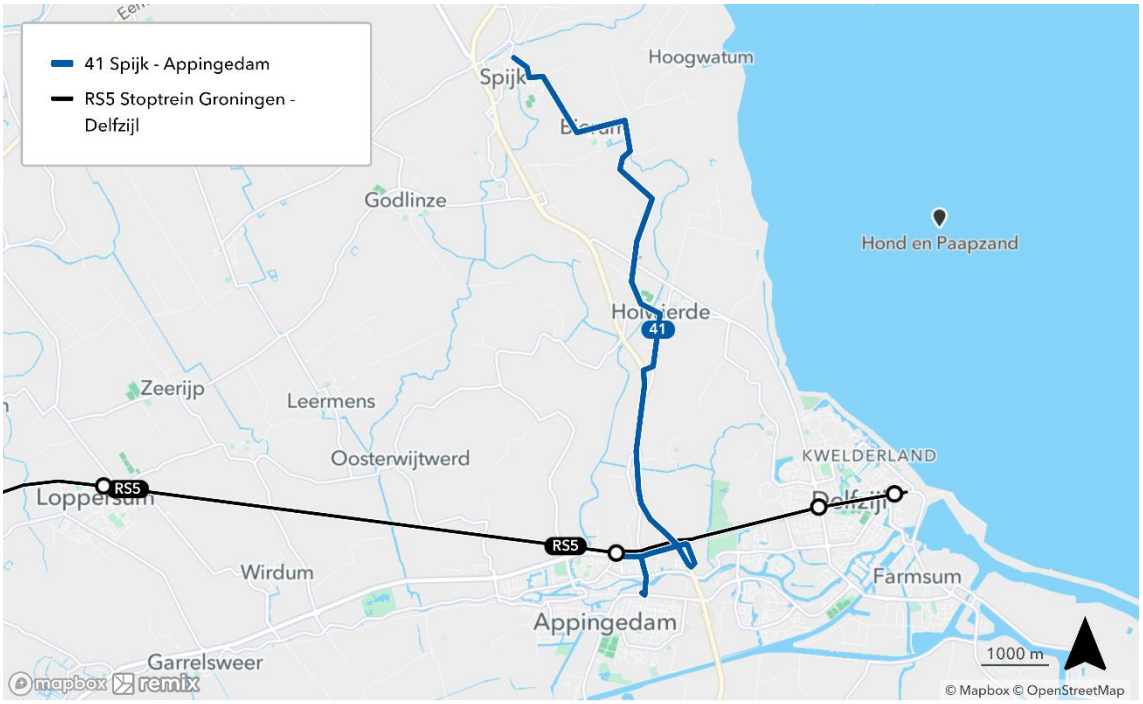
Gevolgen voor reizigers	Alternatief voor reizigers van Zoutkamp naar Zuidhorn (en Groningen) is reizen met lijn 65 en 66 Groningen Hoofdstation/ Zernike, of gebruik te maken van de hubtaxi naar station Zuidhorn. Ook voor overige reizigers geldt als alternatief van de hubtaxi. Reizigers vanaf Kommerzijl kunnen bijvoorbeeld ook op de fiets (4km) naar station Grijpskerk en daar op de trein stappen.
Kosten dienstregeling	Besparing 130.000 euro.
Gevolgen voor infra	Geen

4 Wijzigingen Groningen-Noord

Buslijn 41 Spijk - Appingedam vervalt op zaterdag

Op zaterdag rijdt lijn 41 elk uur met een kleine bus tussen Spijk en Appingedam. De gemiddelde bezetting van deze lijn is minder dan 1 reiziger per rit. We stellen voor om lijn 41 daarom op zaterdag te laten vervallen.

Gevolgen voor reizigers	De 7 reizigers per zaterdag moeten op zoek naar ander vervoer. Voor sommige reizigers zal dit de fiets zijn, voor andere kan de hubtaxi een alternatief zijn.
Kosten dienstregeling	Besparing van 32.000 euro
Gevolgen voor infra	Geen

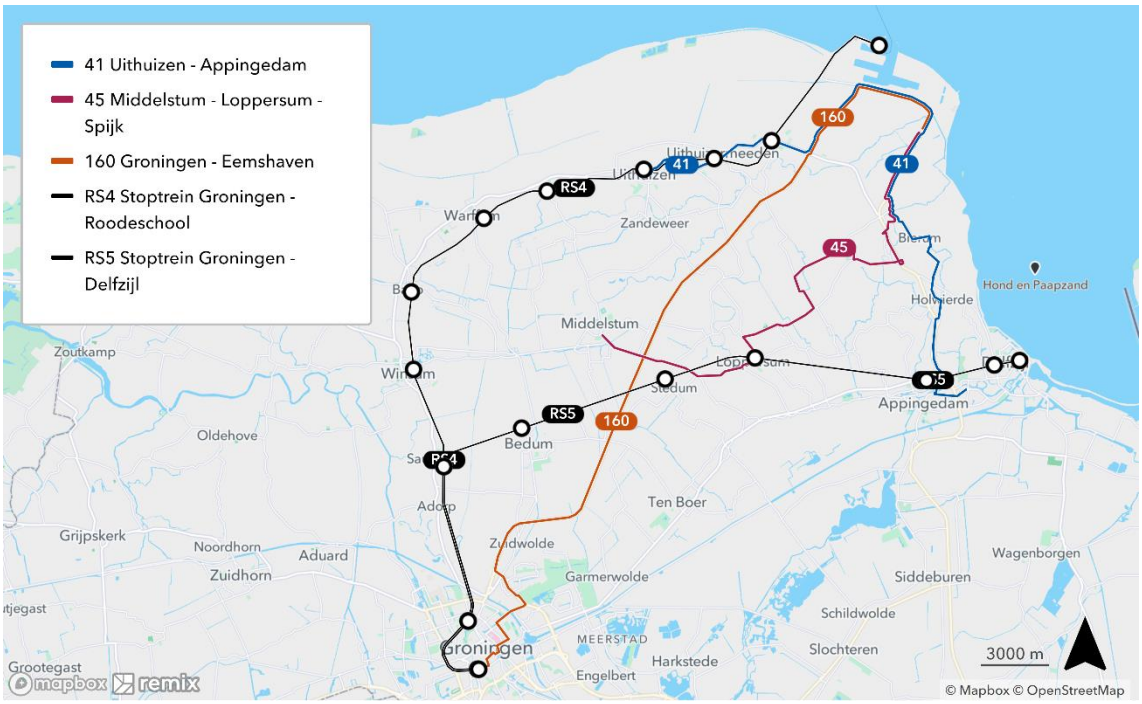


Buslijn 45 Spijk – Middelstum en 160 Groningen - Eemshaven vervallen

Twee jaar geleden is een nieuwe opzet voor het lijnennet in Noordoost Groningen geïntroduceerd. Hierbij werd een snelle busverbinding van Groningen naar de Eemshaven ingevoerd (lijn 160), ging lijn 45 vaker rijden en kwam er een nieuwe verbinding tussen Loppersum en Middelstum.

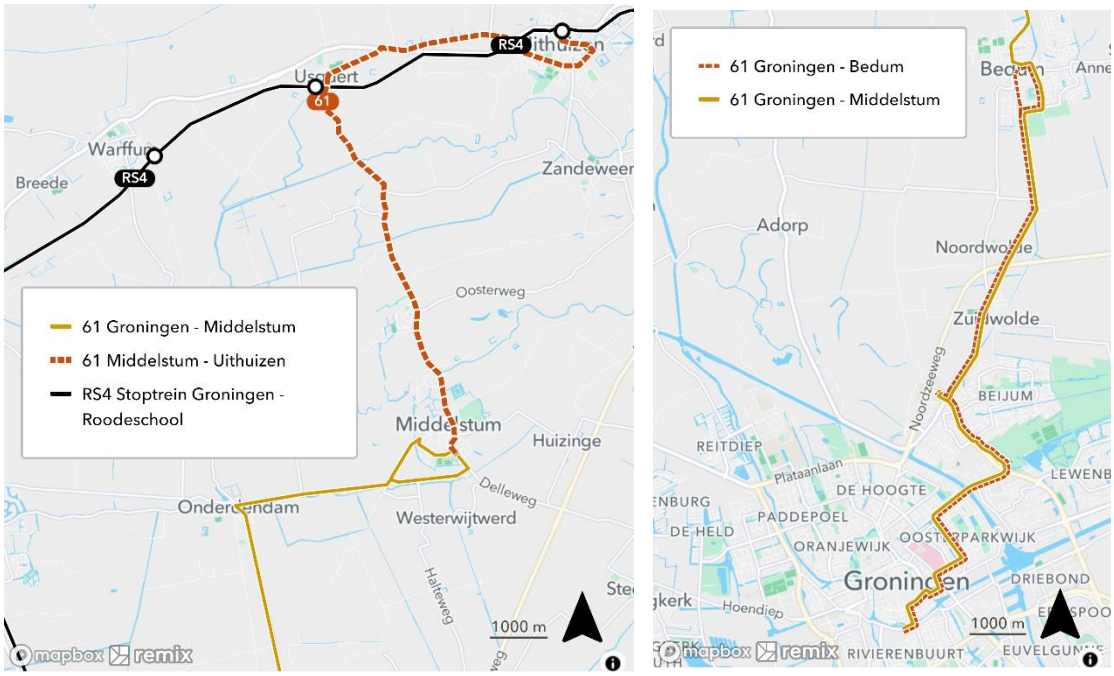
De snelbus lijn 160 van Groningen naar de Eemshaven presteert tot nu toe slecht. Hoewel corona hier wellicht een rol in gespeeld heeft, is de bezetting tot nu toe dermate slecht dat voortzetten van deze lijn geen verantwoorde besteding van middelen meer is. We stellen voor om lijn 160 te laten vervallen. Reizigers tussen Groningen en de Eemshaven kunnen reizen met de trein van Groningen naar Appingedam en daar overstappen op lijn 41 naar de Eemshaven
Lijn 45 heeft een nieuwe opzet gekregen waarbij deze lijn vaker is gaan rijden, maar wel alleen nog maar in de ochtendspits richting Middelstum en in de middag richting Spijk. Al voor deze nieuwe opzet was het gebruik van lijn 45 matig en gehoopt was dat de nieuwe opzet deze lijn aantrekkelijker zou maken. Ondertussen blijkt dat het aantal reizigers op deze lijn erg achter-

blijft vergeleken met andere lijnen. Voor veel reizigers zijn frequenter bediende haltes of treinstations op fietsafstand beschikbaar. Daarnaast is de hubtaxi ook een mogelijkheid. We stellen daarom voor om lijn 45 te laten vervallen.



Gevolgen voor reizigers	5 reizigers per dag van en naar de Eemshaven kunnen reizen met andere lijnen. De 28 instappers per dag op lijn 45 kunnen reizen met de hubtaxi of op de fiets naar station Loppersum of een halte van lijn 41.
Kosten dienstregeling	Besparing van 232.000 euro
Gevolgen voor infra	Geen

Buslijn 61 aangepast aan de vraag



Op zaterdag rijdt buslijn 61 tussen Middelstum en Uithuizen met een klein busje met in Middelstum aansluiting op de grote bus van en naar Groningen. Deze ritten hebben een gemiddelde bezetting van minder dan 1 reiziger per rit. We stellen daarom voor lijn 61 tussen Middelstum en Uithuizen op zaterdag niet meer te laten rijden.
Op werkdagen overdag rijdt lijn 61 tussen Groningen en Middelstum twee keer per uur. Daarnaast rijden tijdens de spitsuren extra ritten tussen Bedum en Groningen, waarmee de frequentie op dit traject uitkomt op vier bussen per uur. In de periode tussen de mei- en zomervakantie zijn deze ritten niet nodig. We stellen voor om de 3de en 4de rit per uur tussen Bedum en Groningen in de voorzomerperiode te laten vervallen.

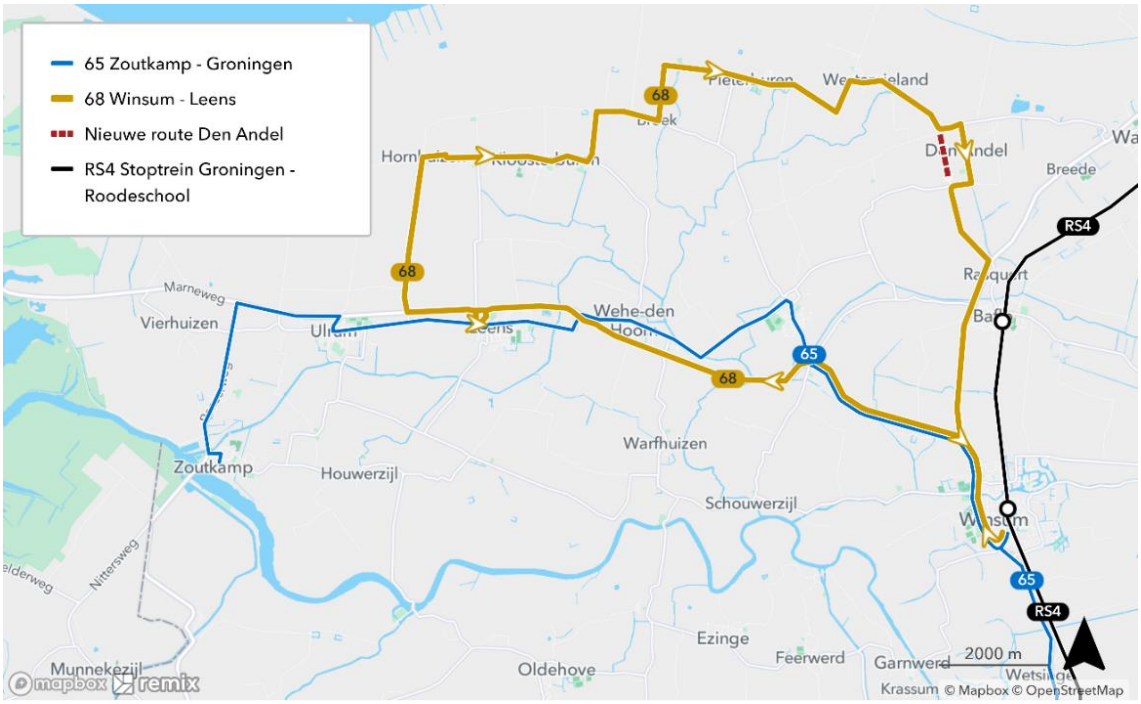
Gevolgen voor reizigers	Reizigers op lijn 61 op zaterdag tussen Middelstum en Uithuizen (<1 per rit) kunnen met hubtaxi reizen
Kosten dienstregeling	Besparing van 30.000 euro
Gevolgen voor infra	Geen

Spitslijn 66 Zoutkamp- Zernike aangepast
De in 2021 toegevoegde spitslijn 66 Zoutkamp – Zernike zullen we vast in de dienstregeling opnemen. De ritten die thans aansluitend van Zernike naar Kardinge rijden laten we vanwege geen instappers vervallen en vervangen we door snelle ritten terug naar Zoutkamp.

Gevolgen voor reizigers	Geen
Kosten dienstregeling	Besparing van 30.000 euro
Gevolgen voor infra	Geen

Buslijn 68 Hornhuizen – Winsum aanpassing route en dienstreling

Afgelopen twee jaar hebben we gezien dat lijn 68 in gebruik snel weer terug op het niveau van voor corona zat. Met name onder de sociaal-recreatieve reizigers en in het weekend zien we een stijging in het aantal reizigers. De stijging van het aantal reizigers is zelfs zo groot dat afgelopen zomer extra ritten toegevoegd moesten worden om alle reizigers te kunnen vervoeren. Tegelijkertijd komen vanuit omwonenden langs de route klachten over het aantal bussen dat voor hun deur langs rijdt en de overlast die zij ervaren als gevolg daarvan. Een oplossing om vaker te rijden zonder dat de overlast toeneemt ligt in het toepassen van de route die nu al doordeweeks gereden wordt. Voorstel is dan ook in het weekend elk uur met een grote bus de ronde van Winsum via Leens, Hornhuizen en Pieterburen terug naar Winsum te gaan rijden. Tevens zien we de mogelijkheid om de route bij Den Andel aan te passen en op die manier de ervaren overlast weg te nemen. We laten lijn 68 daar niet meer door het dorp rijden maar over de doorgaande weg, de Tammesweg, langs het dorp. Met de gemeente zijn we in overleg over een vervangende halte voor Den Andel.
Op zondag t/m vrijdag zullen de avondritten komen te vervallen vanwege slechts 1 tot 2 reizigers per rit.

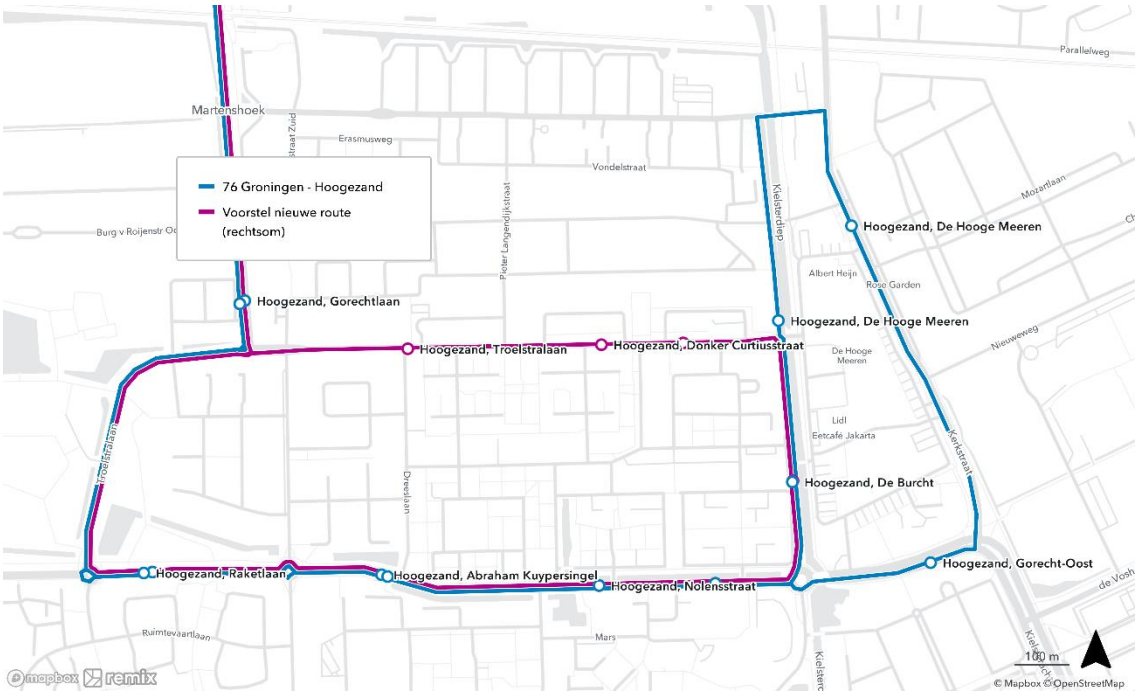


Gevolgen voor reizigers	Meer reismogelijkheden in het weekend. Als gevolg van de lusroute zal voor een deel van de reizigers in één richting de reistijd toenemen. In de avonduren is de hubtaxi een alternatief. 3 instappers per dag uit Den Andel krijgen een grotere afstand tot de halte.
Kosten dienstregeling	Besparing 21.000 euro.
Gevolgen voor infra	Geen

5 Wijzigingen Midden-Groningen

Inkorten route lijn 76 in Hoogezand

De bus tussen Groningen, Westerbroek en Hoogezand rijdt binnen Hoogezand via de Abraham Kuypersingel en vervolgens een ronde om de Hooge Meren. Een besparing is om via de Troelstralaan een kortere lusroute te rijden. Uitgezonderd de halte De Hooge Meren aan de Kerkstraat (voor lijn 76 25 instappers per dag) blijft het gebied bediend. Het winkelcentrum en gemeentehuis blijft bereikbaar via de halte De Burcht.



Gevolgen voor reizigers	25 reizigers moeten instappen aan de andere zijde van het winkelcentrum aan de Troelstralaan of Burght.
Kosten dienstregeling	Besparing 50.000 euro
Gevolgen voor infra	De haltes aan de Abraham Kuypersingel aan de zuidzijde worden niet meer aangedaan. Hier liggen wel haltekommen, maar staan geen abri's of DRIS-panelen: die staan aan de noordzijde die bediend blijft. De haltes aan de Troelstralaan bestaan al en worden nu bediend door lijn 515.

Vervallen lijn 107 Stadskanaal – Kardinge – Zernike per 2024

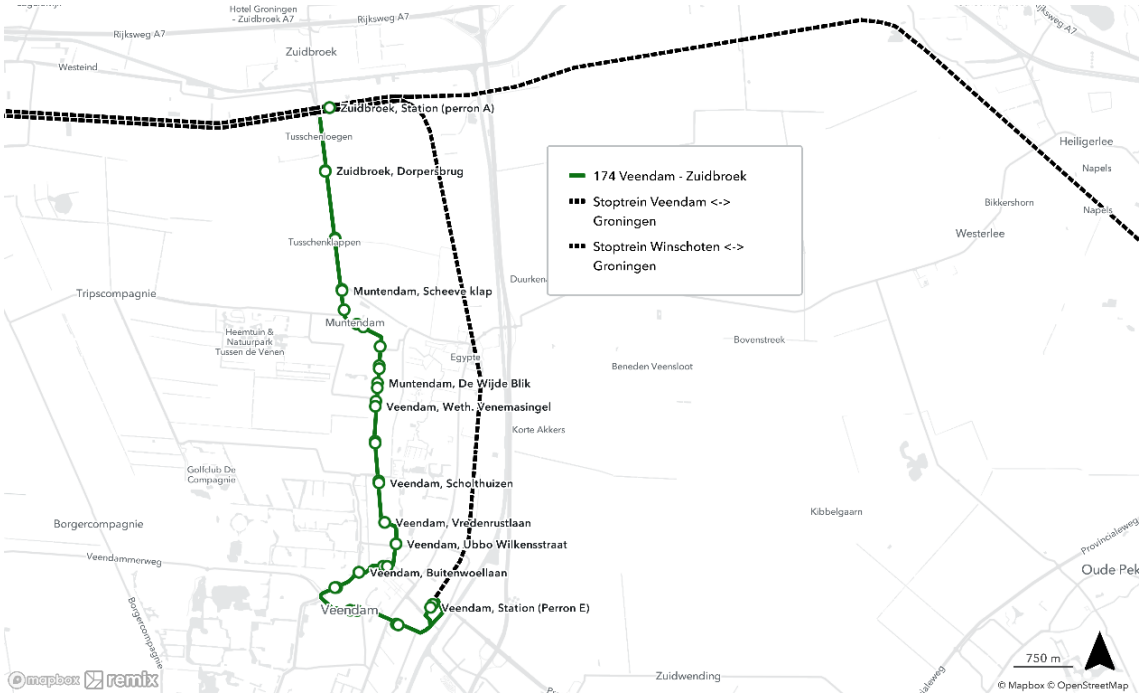
Onder andere vanwege het wegvallen eind 2019 van de busverbinding Groningen - Hoogezand – Stadskanaal is lijn 107 als spits/studentenlijn gaan rijden. Wegens de Covid-situatie is de dienst kort daarna gestopt. Vervolgens heeft de lijn in 2021 een paar weken gereden evenals in de periode 9 mei tot 24 juni 2022. Het aantal passagiers bedraagt nu 60 per dag (30 heen en terug). De meesten reizen binnen Groningen.

In 2023 willen we lijn 107 vooralsnog behouden omdat de verwachting is dat studenten weer meer met de bus zullen gaan reizen. Deze lijn blijft daarbij net als nu in het pluspakket, zodat

we flexibel kunnen afschalen in periodes dat er minder vraag is naar vervoer. In deze periodes hebben reizigers veelal andere lijnen als alternatief.
Op dit moment is de planning deze lijn per 2024 te laten vervallen, maar we nemen hierover een definitief besluit zodra duidelijk is hoe het gebruik van deze lijn zich heeft ontwikkelt.

Gevolgen voor reizigers	Per 2023 geen gevolgen.
Kosten dienstregeling	Besparing van 250.000 euro per 2024
Gevolgen voor infra	Per 2024 vervallen van vijf halteparen aan de Kielsterachterweg tussen Bareveld en de Veendammerweg

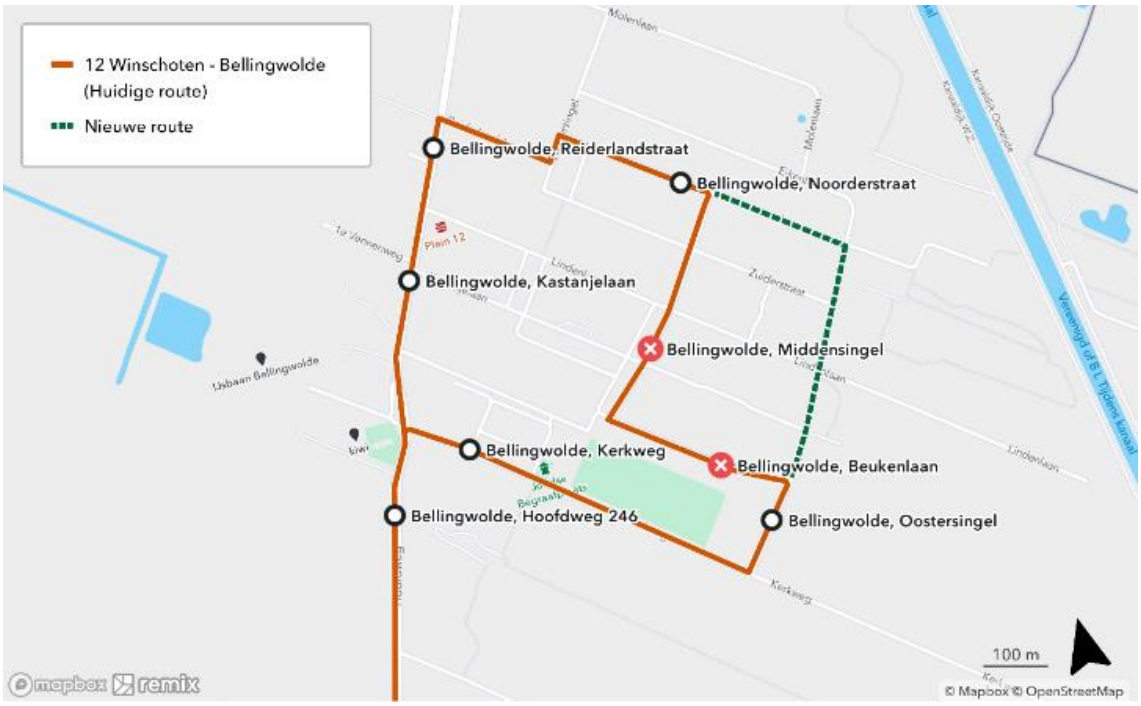
Buslijn 174 Veendam – Muntendam – Zuidbroek vervallen in avond en weekenden
Deze verbinding loopt deels parallel met lijn 13 tussen Veendam en Muntendam. Vertrektijden van lijn 13 en 174 willen we beter op elkaar afstemmen, daarnaast willen we de aansluitingen in o.a. Veendam en Zuidbroek verbeteren.
Voor de jaren erop willen we ook de routevoering in Veendam in samenspraak met de gemeente verbeteren. Dit doen we onder andere door de bus te laten rijden op de hoofdroutes en als dat kan rekening houdend met nieuwbouwlocaties in de Parkstad.
Momenteel is het gebruik in de avond en het weekend summier. Dat is al langere tijd zo en we verwachten hierin geen grote verbetering. Een deel van de reizigers reist met deze buslijn tussen Veendam en Zuidbroek, terwijl er ook een trein op deze verbinding rijdt. Vanwege deze aantallen is het voornemen om de dienst na 19 uur en op zondag stop te zetten. Reizigers van en naar Muntendam kunnen gebruikmaken van de hubtaxi.



Gevolgen voor reizigers	Per werkdag gaat het om circa 10 reizigers die gebruik kunnen maken van de trein tussen Veendam en Zuidbroek, met eigen vervoer moeten reizen of de hubtaxi kunnen bellen. Op zondag gaat het om 20 reizigers.
Kosten dienstregeling	Besparing van 50.000 euro
Gevolgen voor infra	Geen

6 Wijzigingen Zuidoost-Groningen

Aanpassing route lijn 12 in Bellingwolde
Lijn 12 rijdt momenteel in Bellingwolde een tijdelijke route: die wordt in december definitief. De haltes Beukenlaan en Middensingel vervallen. Reizigers kunnen gebruikmaken van de haltes Noordersingel en Oosterstraat.



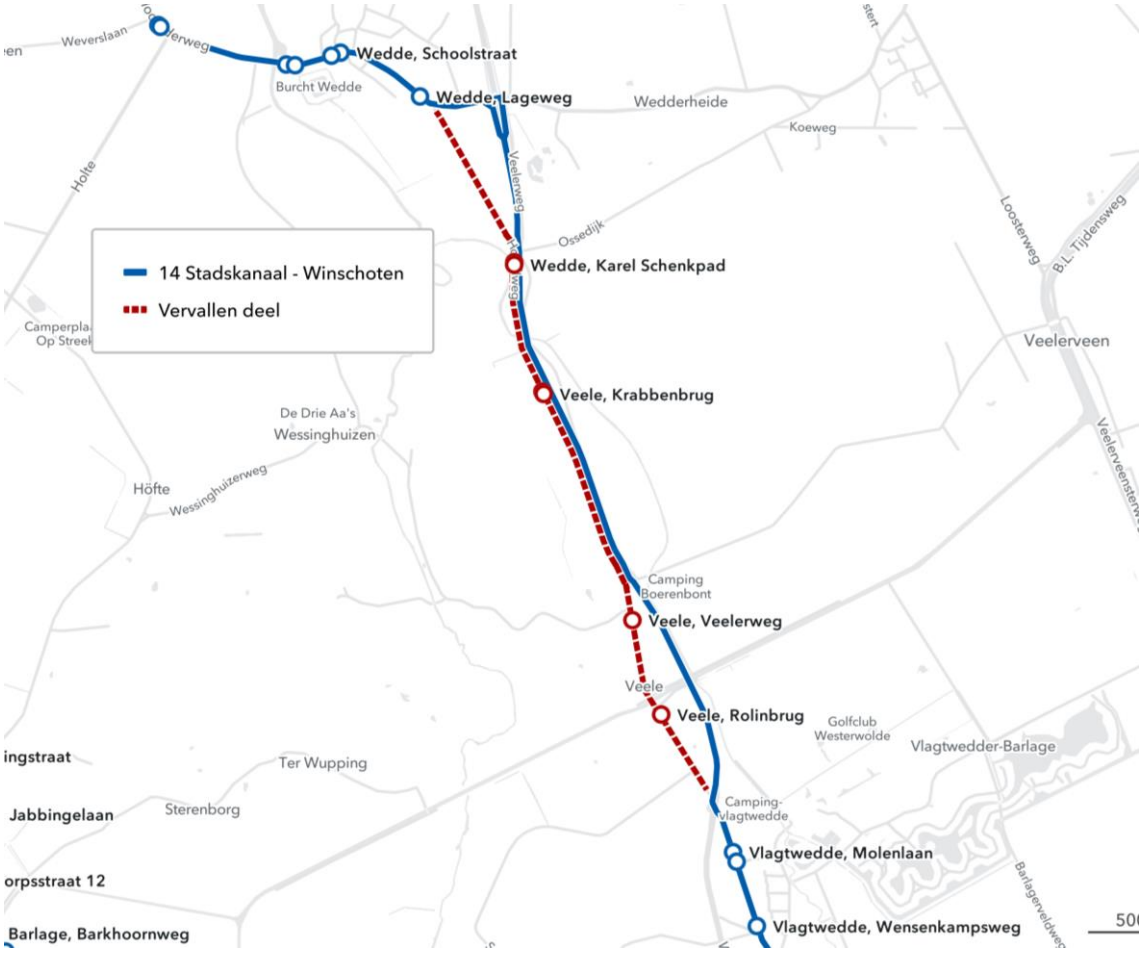
Gevolgen voor reizigers	Geen, deze route wordt al tijdelijk gereden.
Kosten dienstregeling	Geen
Gevolgen voor infra	Vervallen van twee haltes in Bellingwolde.

Versnellen basislijn 14 Stadskanaal – Vlagtwedde – Winschoten

Tussen Vlagtwedde en Winschoten rijdt lijn 14 samen met lijn 72. Verschil in de routes is dat buslijn 14 door Veele, Wedde en Blijham rijdt en buslijn 72 via de N368 rechtstreeks van Vlagtwedde naar Winschoten gaat.

Ambitie is een halte bij Wedde waar zowel lijn 14 als 72 kunnen halteren. Zo kan Wedde, maar ook Vriescheloo, profiteren van een halfuursdienst naar Winschoten aansluitend op de Sneltrein van Arriva naar Groningen. Dat is een proces wat nog doorlopen moet worden.

Vanwege de financiële opgave zien we een reden om het 'versnellen' van de lijn tussen Vlagtwedde en Wedde nu voor te stellen. Daarmee is de rit tussen Onstwedde en Vlagtwedde naar Winschoten circa twee minuten sneller. Dit bespaart circa € 30.000 tot 40.000 en circa 60 reizigers per dag uit Vlagtwedde en Onstwedde hebben profijt van een vlottere reis. Reizigers vanaf de onderliggende haltes (circa 10 instappers) hebben daarmee een langere afstand naar de halte. Deze reizigers moeten lopen of fietsen naar de halte Vlagtwedde, Molenlaan of Wedde, Lageweg.



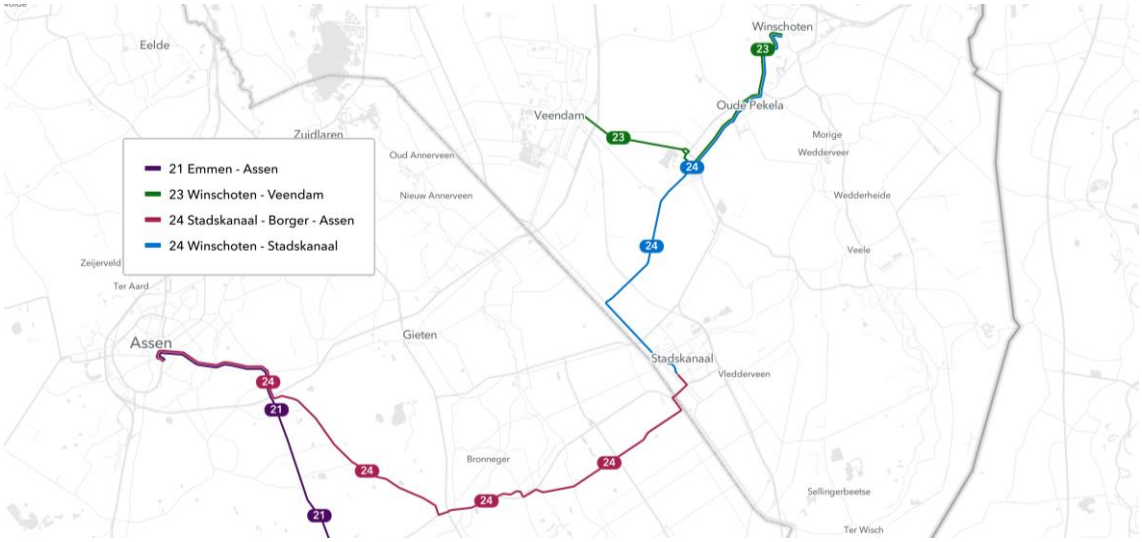
Gevolgen voor reizigers	10 reizigers per dag moeten maximaal 1,5 kilometer extra lopen of fietsen naar een andere bushalte
Kosten dienstregeling	Besparing van circa 35.000 euro
Gevolgen voor infra	Vervallen van 5 halteparen tussen Vlagtwedde en Veele

Opdelen lijn 24 Assen – Stadskanaal – Winschoten, andere tijden lijn 23

Lijn 24 biedt tussen Rolde en Assen samen met lijn 21 een halfuursdienst met een treinaansluiting naar Zwolle. Op het deel tussen Oude Pekela en Winschoten wordt samen gereden met lijn 23. We zien kansen om de samenloop met lijn 23 en de treinaansluiting te verbeteren door lijn 24 te splitsen in Stadskanaal. Alle reizigers uit de Pekela's naar Winschoten hebben hier voordeel bij. Ook biedt de dienst zo een betere aansluiting voor studenten uit de Pekela's op de schooltijden in Stadskanaal.

Nadeel ondervinden 20 reizigers per dag 'over' busstation Stadskanaal heen. Die hebben geen doorgaande verbinding meer. Alternatief is lijn 312 naar Gieten en de 310 naar Assen of voor reizigers binnen Stadskanaal een overstap op lijn 75.

We stellen voor Assen - Stadskanaal te gaan rijden onder nummer 54 en het deel Stadskanaal – Winschoten blijft 24.



Ook de tijden op lijn 23 wijzigen een half uur, waardoor deze beter aansluiten op de onderwijstijden in de Parkstad.

Op zaterdag gaat de nieuwe lijn 54 tussen Assen en Borger met een grote bus rijden. Reden hiervan is de toegenomen vraag (zie algemeen).

Gevolgen voor reizigers	Reizigers van de Pekela's naar Winschoten hebben betere aansluiting op de trein en een eenduidiger reisaanbod. Passagiers tussen Winschoten en Pekela's naar Borger of Assen stappen in Stadskanaal over.
Kosten dienstregeling	Geen
Gevolgen voor infra	Geen

Buslijn 119 Delfzijl – Winschoten mogelijk via Nieuw Scheemda (geen voorstel voor 2023)
Vanuit Nieuw Scheemda en ‘t Waar is de vraag gekomen of deze dorpen een busbediening kunnen krijgen. Lijn 119 lijkt hiervoor de meest geschikte kandidaat om vanuit Nieuwolda niet rechtstreeks naar het OZG te rijden, maar via Nieuw Scheemda. Qbuzz gaat dit onderzoeken zowel qua rijtijd als ruimtelijk geschikt is om hier met een grote bus te rijden. Dat gebeurt deze zomer wanneer er een stremming is op de N362.
Het OV-bureau wenst wel dat doorgaande reizigers niet veel langer onderweg zijn en de route comfortabel en betrouwbaar is. Bij een positieve evaluatie kunnen we deze verandering doorvoegen wanneer bus 119 een nieuwe dienstregeling krijgt als gevolg van nieuwe treintijden in Delfzijl. Die zijn afhankelijk van de ombouw van het Hoofdstation in Groningen.

7 Wijzigingen Noord-Drenthe

Buslijn 50 Assen – Groningen en 51 Haren – Groningen wijziging inzet zaterdag

Op zaterdag rijden lijn 50 en 51 tot globaal 12 uur en na 18 uur eens per uur, tussen 12 en 18 uur twee keer per uur en rijdt na 22 uur alleen lijn 50. Deze inzet past niet goed bij het gebruik van de specifieke vervoersvraag op zaterdag. Bezetting op het routedeel Assen – De Punt is bijvoorbeeld beperkt (gemiddeld 5 reizigers per rit), terwijl met name in de avonduren de bezetting op de ritten op de Hereweg hoog is. Voorstel is dan ook de volgende wijzigingen door te voeren:

- De hele dag elk uur een buslijn 50 op de volledige route Assen – Vries – De Punt – Haren - Groningen, aangevuld tot een halfuurdienst van globaal 11 tot 19 uur op het routedeel De Punt – Haren - Groningen.
- Extra vroege rit van Assen vertrek 6:36 uur naar Groningen aankomst 7:24 uur en extra late rit van Groningen vertrek 1:37 uur naar Assen aankomst 2:25 uur.
- Start halfuurdienst op lijn 51 Groningen – Haren om 11 uur i.p.v. in de huidige situatie om 12 uur.
- Tot middernacht elk uur een bus op lijn 51 i.p.v. tot 22 uur. Hierdoor rijdt op de Hereweg tot middernacht twee keer per uur een bus.

Gevolgen voor reizigers	Afname frequentie op routedeel Assen – Vries – De Punt op zaterdagmiddag. Extra ritten en extra late en vroege ritten op zaterdag op lijn 50 Assen – Groningen en 51 Groningen – Haren.
Kosten dienstregeling	Besparing 6.500 euro
Gevolgen voor infra	Geen

Buslijn 51 op werkdagen minder ritten van/naar Zuidlaren

In de spitsuren rijdt aanvullende lijn 51 Groningen – Haren door naar Onnen en Zuidlaren. Van/naar Onnen en Zuidlaren maken overwegend scholieren gebruik van deze verbinding. Voorstel is dan ook de inzet te beperken tot de ritten voor scholieren en de overige amper gebruikte ritten te laten vervallen. Lijn 51 blijft van/naar Zuidlaren twee keer per uur rijden van globaal 7:30 tot 9:30 uur en van 14:30 tot 17:00 uur.

Gevolgen voor reizigers	Vervallen van enkele ritten. Alternatief is reizen met Q-link 5 van Zuidlaren naar Haren P+R – Groningen Hoofdstation.
Kosten dienstregeling	Besparing 77.000 euro
Gevolgen voor infra	Geen

Intercity-aansluiting Annen/Zuidlaren en Harkstede verbeteren in avonduren met buslijn 52
Momenteel sluit in de avonduren de Intercity in Groningen aan op Q-link 5 van/naar Annen/Zuidlaren, waardoor geen aansluiting kan worden geboden richting Harkstede en Tersluis. Om dit wel te kunnen doen willen we de aansluiting richting Annen en Zuidlaren met buslijn 52 vanuit Assen gaan bieden. Dat betekent dat de reistijd vanuit de Intercity uit de Randstad richting Annen en Zuidlaren afneemt met ongeveer een half uur en er een aansluiting vanaf de Intercity richting Harkstede kan worden geboden. Daarmee is het voorstel om buslijn 52 op werkdagen vanaf 19 uur ieder uur te gaan rijden van Assen naar Annen Hunebed (met overstap op Q-link 5 richting Zuidlaren).

Gevolgen voor reizigers	Reizigers naar Annen en Zuidlaren (extra overstap) zijn in de avonduren een half uur sneller op de plaats van bestemming, reizigers richting Harkstede krijgen een goede overstap vanaf de Intercity.
Kosten dienstregeling	Kosten 80.000 euro
Gevolgen voor infra	Geen

Buslijn 77 Gieten – Bareveld bediening nieuwe halte in Wildervank
De tijdelijke buslijn 77 tussen Gieten en Bareveld zal tussen De Hilte en Bareveld over de N33 gaan rijden. Bij Bareveld zal deze lijn gaan halteren bij dezelfde halte aan de N33 als Qliner 310, bij De Hilte bij de halte aan de zuidkant van de op-/afritten.

Gevolgen voor reizigers	Bediening van andere haltes in De Hilte en bij Bareveld.
Kosten dienstregeling	Geen
Gevolgen voor infra	Geen

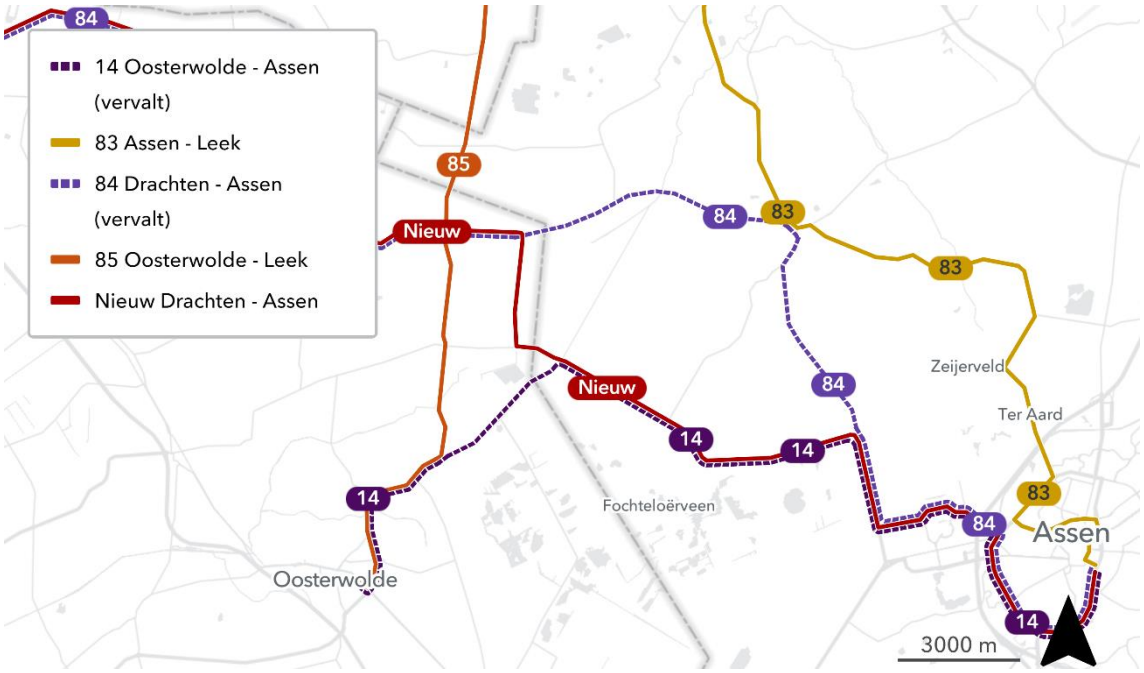
Qliners Stadskanaal / Emmen / Assen – Groningen iets minder ritten
Enkele beperkt gebruikte ritten stellen we voor te laten vervallen, dit betreft:

- Per richting twee extra spitsritten op Qliner 300 Emmen – Groningen.
- De extra vroege rit op Qliner 309 Assen – Groningen die weinig wordt gebruikt en extra spitsritten aan het begin en einde van de spits.
- Een vroege ochtendspitsrit op Qliner 312 Stadskanaal – Groningen en een rit tussen 19 en 20 uur.

Gevolgen voor reizigers	Iets minder reismogelijkheden.
Kosten dienstregeling	Besparing 317.000 euro
Gevolgen voor infra	Geen.

Extra rit op buslijn 83 Leek – Roden – Norg - Assen

Per december 2022 is Arriva Fryslan voornemens de lijnen 14 Oosterwolde – Veenhuizen – Assen samen met lijn 84 Drachten – Haulerwijk – Een – Norg – Assen tot een nieuwe lijn Drachten – Haulerwijk – Veenhuizen – Assen. Reizigers naar Een (8 reizigers per dag) en Zuidvelde (3 reizigers per dag) verliezen hiermee hun busverbinding.
Om voldoende capaciteit te bieden op de verbinding tussen Norg en Assen, zal in de ochtendspits een extra bus gaan rijden op lijn 83 die aansluit op het 1e lesuur van enkele middelbare scholen in Assen. Op zondag overdag gaat lijn 83 overdag met een grote bus rijden i.p.v. een 8-persoonsbus (zie Algemeen).



Gevolgen voor reizigers	8 reizigers vanuit Een en 3 reizigers vanuit Zuidvelde verliezen hun bus. Alternatief is bijvoorbeeld met de hubtax of fiets naar Norg, Westeinde en vanaf daar met buslijn 83 verder reizen.
Kosten dienstregeling	Kosten 21.000 euro.
Gevolgen voor infra	Geen

Vervallen buslijn 109 Assen – Groningen Zernike per 2024

Sinds 9 mei is aanvullende lijn 109 uitgebreid naar een halfuurdienst in de spits en elk uur in de daluren. Sindsdien zien we dat het gebruik is toegenomen en zelfs hoger ligt dan voor corona. In 2023 willen we lijn 109 vooralsnog behouden omdat de verwachting is dat studenten weer meer met de bus zullen gaan reizen. Deze lijn blijft daarbij net als nu in het pluspakket, zodat we flexibel kunnen afschalen in periodes dat er minder vraag is naar vervoer. In deze periodes hebben reizigers veelal andere lijnen als alternatief.
Op dit moment is de planning deze lijn per 2024 te laten vervallen, maar we nemen hierover een definitief besluit zodra duidelijk is hoe het gebruik van deze lijn zich heeft ontwikkelt.

Gevolgen voor reizigers	Voor 2023 geen gevolgen.
Kosten dienstregeling	Besparing 334.000 euro per 2024
Gevolgen voor infra	Geen

Wijziging busroute Eelde, zodra reconstructie Hoofdweg gereed (niet per dec 2022)

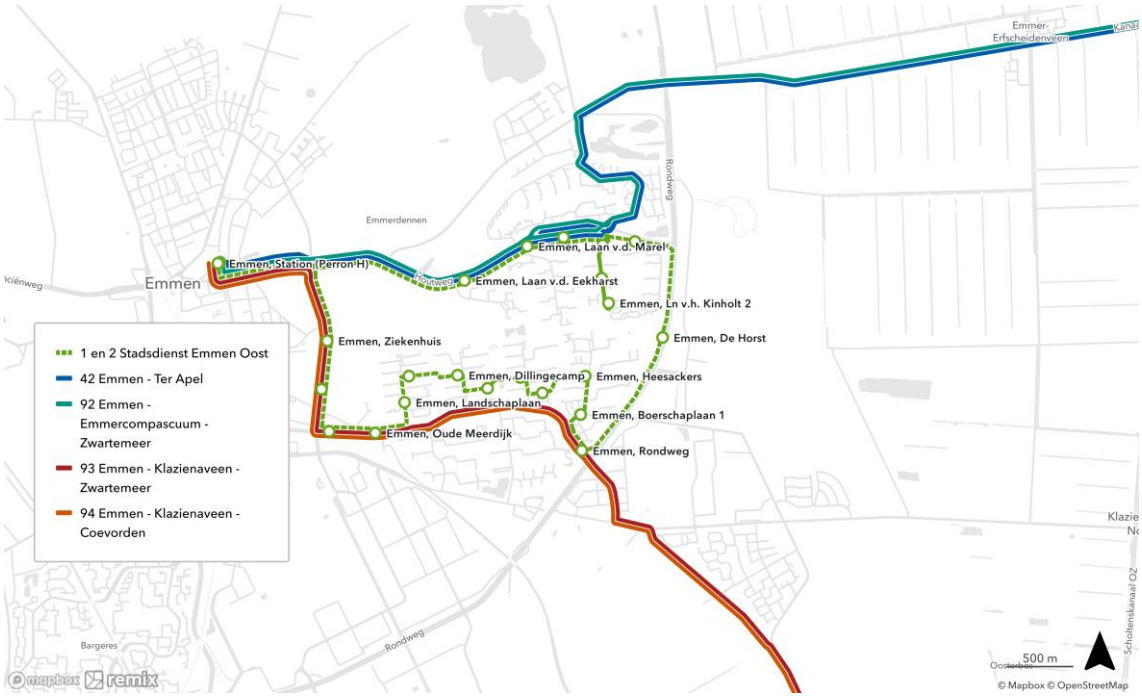
De gemeente Tynaarlo werkt aan de reconstructie van de Hoofdweg in Eelde. Zoals in eerdere hoofdlijnen benoemd, zal de bus door Eelde via de Hoofdweg gaan rijden en daar de nieuwe haltes gaan bedienen. De bus rijdt vanaf dat moment niet meer door Spierveen. Deze maatregel wordt doorgevoerd, zodra de reconstructie van de Hoofdweg gereed is. Op dit moment is nog niet bekend wanneer dat zal zijn.

Gevolgen voor reizigers	184 reizigers per dag stapten pre-corona op bij de te vervallen haltes in Spierveen. Hun alternatieve halte ligt 100 tot 650 meter verderop aan de Hoofdweg.
Kosten dienstregeling	Geen
Gevolgen voor infra	Gemeente Tynaarlo legt aan de Hoofdweg nieuwe haltes aan met o.a. voldoende fietsstalmogelijkheden om de verwachte toename aan gebruik van de fiets als voortransport op te vangen.

8 Wijzigingen Zuid Drenthe

Stadslijnen 1 en 2 Emmen vervallen

In januari 2021 is het netwerk rondom Emmen aangepast, ook vanwege een besparing. Streeklijnen zijn overdag frequent over de hoofdassen (Statenweg en Houtweg) gaan rijden, waarbij de stadsdienst 1 en 2 terug is gegaan naar eens per uur (samen elke 30 minuten).
Van lijn 1 en 2 maken momenteel per werkdag 200 reizigers gebruik, waarvan 125 op een halte instappen in de wijken. Op zaterdag en zondag zijn dit 50 per dag. Een groot deel van hen heeft een halte van de streeklijnen op de hoofdas als alternatief. Binnen de wijken Emmerhout is de halte Winkelcentrum en De Schans en in Angelslo voornamelijk de haltes Boerschapslaan, Dingspellaan en Holtlaan. Dat geldt niet voor de halte De Horst, welke bij de realisatie van de Rondweg in Emmen sowieso zou komen te vervallen.



Huidig net. De groene stippellijn bevat lijn 1 (rechtsom) en 2 (linksom)

Deze aantallen liggen samen met de alternatieven die voorhanden zijn niet meer in verhouding tot de exploitatiekosten van lijn 1 en 2 nu, circa € 650.000 op jaarbasis. Voorstel is daarom de bediening van beide lijnen over te laten nemen door de streeklijnen op de hoofdas in de wijk. Daarvoor gaan in de vakanties in de spitsuren, maar ook in de avonden en weekenden extra ritten rijden op de hoofdassen, zodat hier elke dag van ’s morgens vroeg tot middernacht minimaal eens per half uur een bus rijdt tussen het Station en het de Statenweg en/of het Winkelcentrum in Emmerhout.
Primair is de streeklijn op de hoofdas het OV-alternatief. Binnen de wijken is de hubtaxi beschikbaar voor vervoer van of naar het station.
We stellen voor samen met de gemeente Emmen en Publiek Vervoer te kijken naar een vervoersvorm die desgewenst de resterende sociale functie binnen de wijk kan vervullen. Voorbeelden zijn te vinden in Meppel, Hoogeveen, Veendam en Hoogezand.

Gevolgen voor reizigers	Circa 125 reizigers per dag moeten tussen de 150 en 750 meter lopen of fietsen voor een andere halte
Kosten dienstregeling	Inclusief het extra aanbod in de avonden en weekenden een besparing van 425.000 euro
Gevolgen voor infra	Het vervallen van 13 halteparen in de wijken

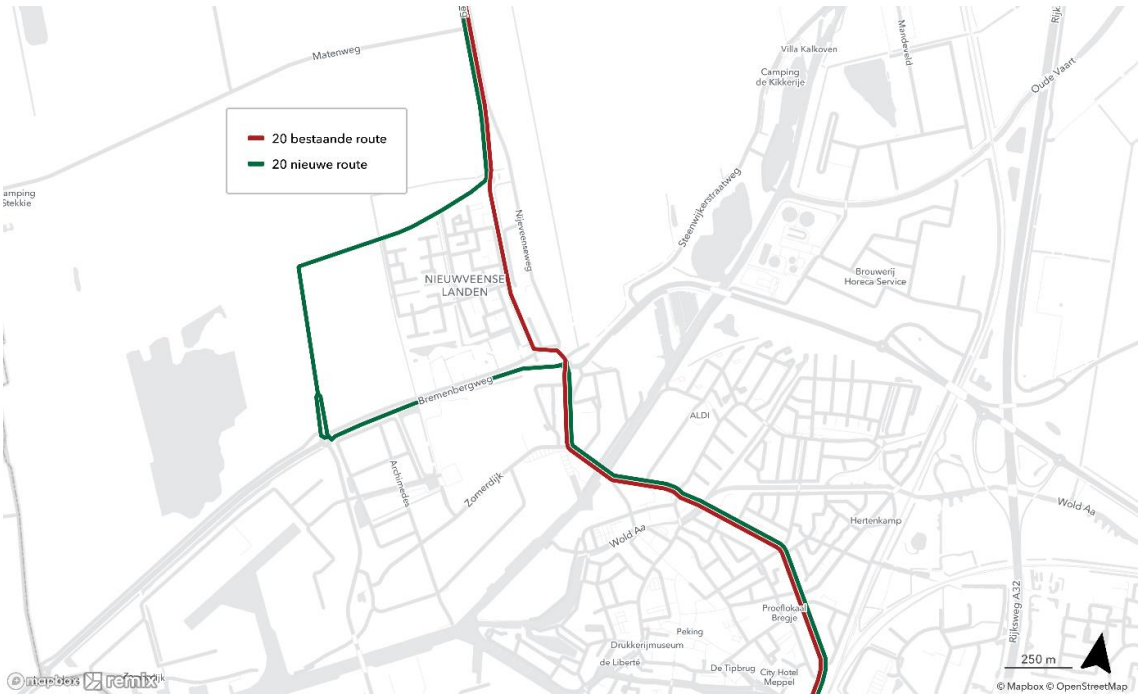
Op zondag iets eerder stoppen met stadslijnen lijn 3 en 4 Emmen

Het gebruik van de laatste ritten op zondag op de stadslijnen 3 (Rietlanden) en 4 (Bargeres) is zeer beperkt. Voorstel is deze ritten te laten vervallen.

Gevolgen voor reizigers	Circa 2 reizigers per avond moeten een uur eerder reizen
Kosten dienstregeling	Besparing van 6.000 euro
Gevolgen voor infra	Geen

Nieuwe route lijn 20 in Meppel en vervallen spitsrit

Als gevolg van de realisatie van een nieuwe woonwijk in Meppel en de daarbij gewijzigde infrastructuur krijgt lijn 20 een andere route: de huidige route wordt afgesloten voor autoverkeer. Er komen twee nieuwe bushaltes. De extra rijtijd bedraagt circa 2 minuten.
In Assen vervalt een weinig gebruikte spitsrit tussen Station en Hoofdlaan.

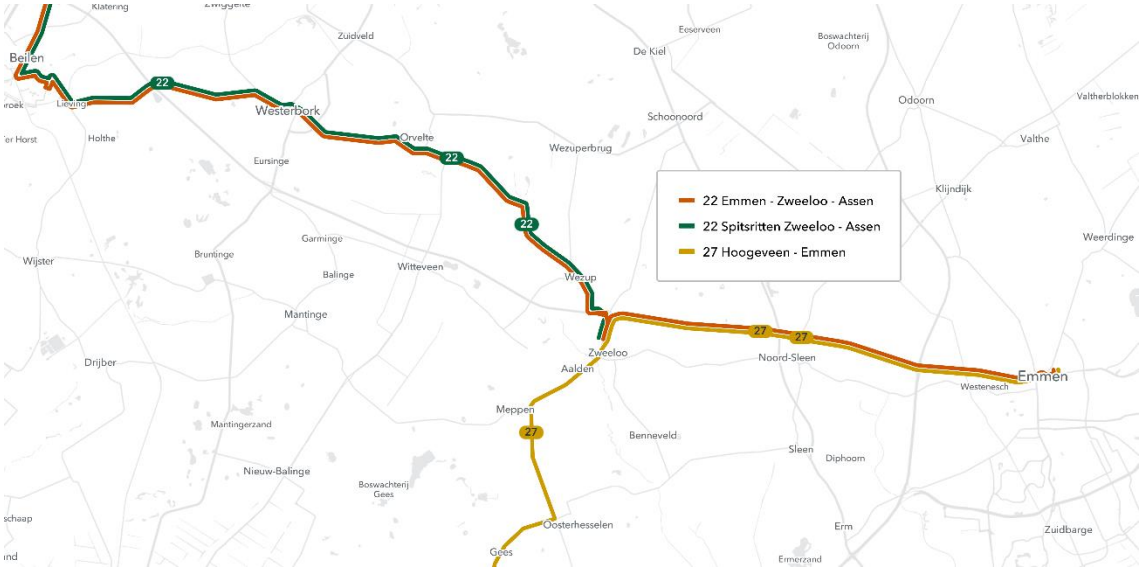


Gevolgen voor reizigers	Doorgaande reizigers tussen Nijeveen en Meppel zijn langer onderweg, maar er wordt ook een nieuw potentieel aangeboord.
Kosten dienstregeling	In Assen kunnen reizigers gebruik maken van omliggende ritten
Gevolgen voor infra	Per saldo een investering van 5.000 euro

Bediening op zondag naar uursdienst op basislijn 20 en 28 Dieverbrug – Assen / Meppel
Ervaringen van verleden jaar op lijn 24 en 32 laten zien dat het laten rijden van een bus eens per uur in plaats van elke twee uur een positieve impact heeft op het gebruik. Omdat de lijnbundel tussen Assen en Meppel via Dieverbrug positief opvalt qua gebruik, zien we een reden de frequentie op zondag op te voeren naar eens per uur, waar de lijn nu eens per anderhalf uur rijdt. Dat is ook conform de uitgangspunten van het basisnet.

Gevolgen voor reizigers	Meer reismogelijkheden op zondag.
Kosten dienstregeling	83.000 euro
Gevolgen voor infra	Geen

Beperken spitsdienst basislijn 22 Assen – Beilen - Zweeloo
Momenteel rijdt lijn 22 op werkdagen ieder uur van Assen via Beilen naar Zweeloo en Emmen. In de spitsuren aangevuld tot een halfuurdienst tussen Assen en Zweeloo, waarbij overgestapt kan worden op lijn 27 van/naar Emmen. We zien echter dat het gebruik van deze ‘extra’ ritten meestal laag is. Qua capaciteit kan het ook af met één bus per uur. We beperken daarom het aanbod van extra spitsritten tot één retourrit in de ochtend en middag.
Concreet betekent dit dat de rit die nu uit Assen vertrek om 5:50 een half uur later gaat rijden en tot Zweeloo rijdt. Hier gaat de bus terug naar Assen om 7:20. In de middag vertrekt een rit in Assen om 14:20 die om 15:20 weer uit Zweeloo naar de Drentse hoofdstad gaat. Dit zijn de drukste ritten die gehandhaafd blijven. Verder start de bus van 5:46 niet in Emmen, maar in Westerbork.
Reizigers vanuit Emmen naar Westerbork hebben hierdoor minder reismogelijkheden in de spits, maar op de drukste momenten blijft er een halfuursdienst intact.



Gevolgen voor reizigers	Circa 50 reizigers hebben in beide spitsen minder reismogelijkheden
Kosten dienstregeling	Besparing van 170.000 euro
Gevolgen voor infra	Geen

Verbeteren reisrelatie Sleen - Assen in de ochtend

Om mensen uit Erm en Sleen meer reismogelijkheden te geven in de ochtend richting Assen, vinden er enkele wijzigingen plaats op lijn 21, 22 en 29. De ritten van lijn 22 om 6:35 en 7:35 uit Emmen rijden als lijn 29 via Sleen en gaan bij Noord-Sleen, Het Haantje over in lijn 22 naar Assen. In Noord-Sleen wordt dan aansluiting geboden op lijn 21 naar Assen

De eerste rit van Emmen naar Schoonoord vervalt vanwege geen gebruik. De tweede rit van Emmen rijdt niet via Sleen maar gaat via de Frieslandweg als lijn 21 naar Schoonoord.

Gevolgen voor reizigers	Vanuit Sleen ontstaan meer reismogelijkheden. Circa 6 reizigers tussen Emmen en Westerbork/Beilen reizen ofwel om via Sleen, ofwel maken gebruik van lijn 27 en stappen om 7:20 over op de bus naar Beilen
Kosten dienstregeling	Een besparing van 20.000 euro
Gevolgen voor infra	Geen

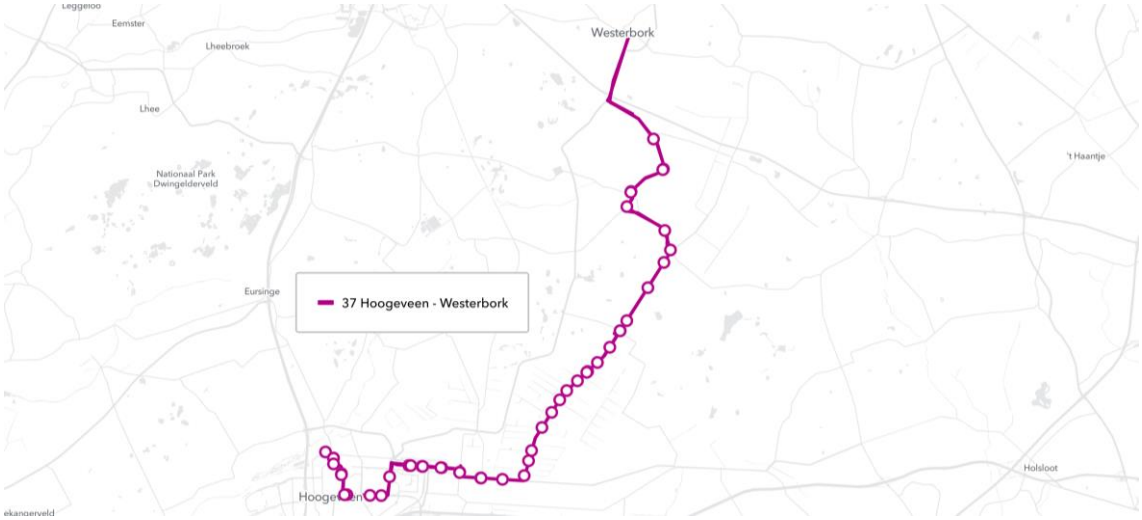
Lijn 37 Hoogeveen – Westerbork vervallen

Deze aanvullende spitslijn wordt vooral door scholieren gebruikt. Momenteel stappen ongeveer 20 reizigers per dag in de bus (10 heen en 10 terug), waarvan 5 binnen Hoogeveen zelf reizen. Pre-Corona ging het om dubbele aantallen: 40 per dag. Ook toen al was de verhouding tussen de kosten en de opbrengsten niet in balans.

De verbinding is afgelopen december tussen Westerbork en Mantinge geschrapt. Per 9 mei jongstleden rijdt de bus weer door naar Westerbork. Desalniettemin zien we met deze bezuinigingsopgave een gegronde reden om de verbinding helemaal te stoppen. Alternatief voor de reizigers is fietsen naar Westerbork of Hoogeveen óf gebruik maken van de hubtaxi naar Hoogeveen, Zweeloo en/of Beilen.

We willen samen met de gemeente Midden-Drenthe, Hoogeveen, Publiek vervoer en uiteraard de dorpen nagaan of een buurtbusverbinding kansrijk is. Voordeel is dat tegen beperktere middelen een meer dagdekkende dienst geleverd kan worden. Voorbeeld hiervan in de gemeente

is de lijn Beilen – Oranje. Het OV-bureau levert hierin expertise, Qbuzz verzorgt dan de reisinformatie.



Gevolgen voor reizigers	Circa 10 reizigers moeten in hun eigen vervoer voorzien
Kosten dienstregeling	Besparing van 138.000 euro
Gevolgen voor infra	Het vervallen van 25 halteparen tussen Hoogeveen en Westerbork

Laatste rit lijn 75 Emmen – Exloo uur eerder

In de huidige situatie vertrekken de laatste ritten ’s avonds vanuit Emmen om 22:20 en 0:20 uur. Voorstel is dit te verschuiven naar 22:20 en omstreeks 23:20 uur.

Gevolgen voor reizigers	Circa 1 reiziger per avond moet een uur eerder reizen of met de hubtaxi.
Kosten dienstregeling	Geen
Gevolgen voor infra	Geen

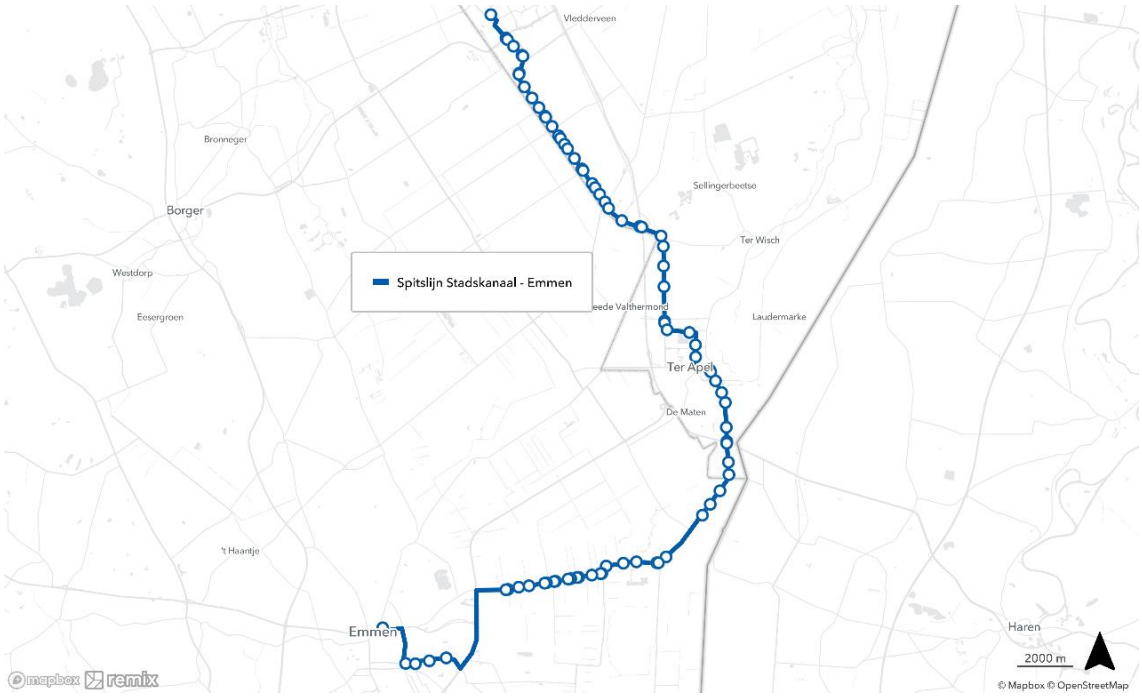
Vervallen extra rit lijn 92 Zwartemeer - Emmen

In de ochtend rijdt er één extra rit van Zwartemeer via Emmer-Compascuum naar Emmen. Die extra rit is qua capaciteit niet (meer) nodig.

Gevolgen voor reizigers	Circa 10 reizigers kunnen met een rit eerder of later reizen.
Kosten dienstregeling	Besparing van 10.000 euro
Gevolgen voor infra	Geen

Spitssneldienst Stadskanaal – Ter Apel – Emmer Compascuum - Emmen

We onderzoeken of enkele versterkingsritten op lijn 73 tussen Stadskanaal en Emmen en lijn 95 vanaf Emmen, Station naar het Stadion vervangen kunnen worden door een aparte spitsnelsbus die rechtsreeks naar de Statenweg.



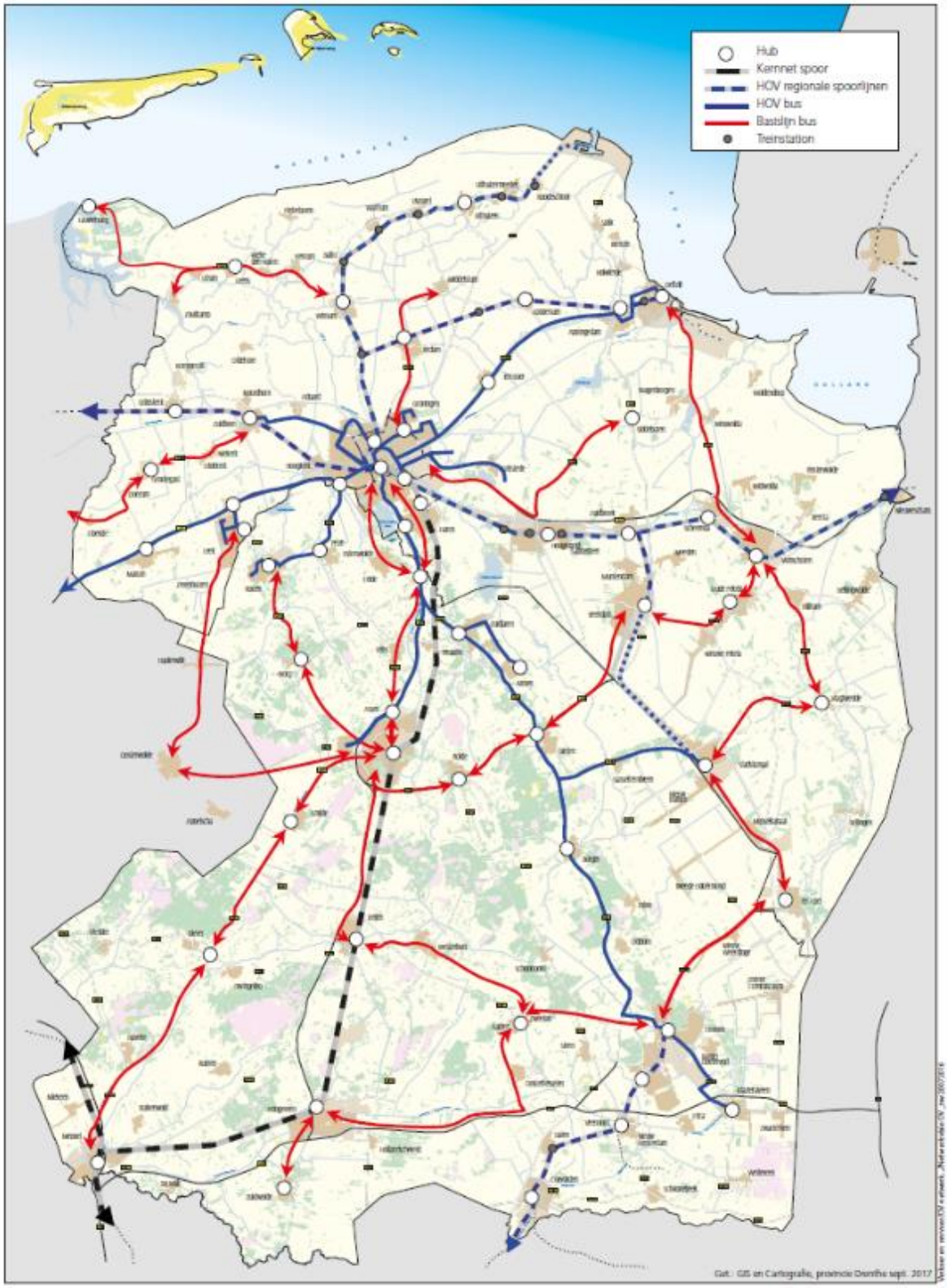
Gevolgen voor reizigers	Studenten zijn sneller op hun bestemming.
Kosten dienstregeling	Geen
Gevolgen voor infra	Geen

Buslijn 231 Zuidwolde – Balkbrug vervallen

In december 2021 is lijn 31 naar Dedemsvaart gaan rijden in plaats van Balkbrug. Om de reizigers vanuit Zuidwolde die naar de oostkant van Zwolle naar school gaan te blijven voorzien in een snelle verbinding is in de spits een bus blijven rijden tussen Zuidwolde en Balkbrug. Deze bus kan tevens worden gebruikt voor reizigers van Balkbrug naar Hoogeveen (met overstap in Zuidwolde), hoewel deze aantallen veel lager zijn.

Voor Corona stapten 100 reizigers per dag in Balkbrug over of in lijn 31. Na 5 maanden rijden maken 30 instappers per dag gebruik van lijn 231 (15 heen en 15 terug). Zij moeten met het vervallen van bus 231 reizen via Dedemsvaart of Meppel. Hun extra reistijd bedraagt minimaal 15 minuten.

Een verklaring van de lagere aantallen is onder andere de mindere aansluiting in Balkbrug als gevolg van met meerdere malen wijzigingen van de dienstregeling van Keolis, waardoor een onbetrouwbaar product is ontstaan. We proberen uiteraard in te gaan spelen op de dienstregeling van 2023, zodat de impact voor de passagiers beperkt blijft. Zodra bekend is wie vanaf december het betreffende busvervoer in Overijssel zal uitvoeren, zullen we daarmee in contact treden.

Gevolgen voor reizigers	Circa 15 reizigers zijn ongeveer 15 minuten langer onderweg
Kosten dienstregeling	Besparing van 50.000 euro
Gevolgen voor infra	Vervallen van bediening acht halteparen tussen Balkbrug en Linde

Bijlage 1 Basisnetwerk OV