

Aan:
de voorzitter en leden van
Provinciale Staten van Drenthe

Assen, 18 april 2024
Ons kenmerk 16/5.6/2024000580
Behandeld door thema Verkeer & Vervoer
Onderwerp: OV-Bureau Groningen Drenthe; Jaarstukken 2023, Ontwerpbegroting 2025 en wijziging Gemeenschappelijke Regeling
Status: Verzoek om zienswijze

Geachte voorzitter/leden,

Hierbij verzoeken wij u ons uw zienswijzen kenbaar te maken met betrekking tot de Ontwerpbegroting 2025 van het OV-Bureau Groningen Drenthe (vanaf nu: OV-bureau), alsmede de wijziging van de Gemeenschappelijke Regeling (GR) OV-Bureau Groningen Drenthe.

Het OV-bureau is opgericht in 2004 door de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen om samen invulling te geven aan het opdrachtgeverschap voor het openbaar (bus)vervoer. De gedachte achter de samenwerking is krachten bundelen om vervoerskundige, maatschappelijke en financiële meerwaarde te creëren voor het openbaar vervoer in het gebied. Openbaar (bus)vervoer is daarbij een belangrijk onderdeel van het bredere verkeers- en vervoersbeleid in de regio. Het netwerk in Groningen Drenthe bestaat uit hoogwaardig openbaar vervoer (Qliner en Q-link), een basisnet met stads- en streeklijnen en een aanvullend net met scholierenlijnen en de hubtaxi.

Jaarstukken 2023 (ter informatie)

Sinds de start van de huidige busconcessie met Qbuzz (december 2019) is er geen 'gewoon' concessiejaar geweest. Na de coronajaren, de gevolgen van de oorlog in Oekraïne en stakingen in het OV, werden de reizigers in 2023 geconfronteerd met rituitval. Deze werd grotendeels veroorzaakt door een hoog ziekteverzuim onder buschauffeurs en (dus) personeelstekorten. De ongewoon hoge rituitval is reden geweest voor het dagelijks bestuur van het OV-bureau om Qbuzz in gebreke te stellen: uiterlijk 1 april 2024 moet de rituitval zijn teruggebracht naar de (in de concessie) afgesproken norm. Zo niet, dan kan er aanleiding zijn om Qbuzz





een boete op te leggen. Eind 2023 zien we dat de door Qbuzz getroffen maatregelen om het personeelstekort terug te dringen zijn vruchten beginnen af te werpen, maar we zijn er nog zeker niet. Ook in de rest van Nederland (net als in andere sectoren) zien we de effecten van het personeelstekort.

Ondanks de rituitval zien we in 2023 een lichte groei in het aantal busreizigers in Groningen en Drenthe ten opzichte van 2022; eind 2023 zitten we op 95% van de reizigers van voor corona. Dit betekent dat gemiddeld bijna 550.000 mensen per week inchecken in een bus. Opvallend is dat zich een verschuiving voordoet van werk- en onderwijsgerelateerd naar meer sociaal-recreatief vervoer, vooral in de weekeinden. Tevens is de gemiddelde reisafstand toegenomen, met name omdat voor kortere verplaatsingen eerder voor de fiets of lopen wordt gekozen dan voor het OV.

Financieel was 2023 een moeilijk jaar. Het jaar wordt afgesloten met een tekort van totaal € 6,3 miljoen. Voor 2023 is, evenals in de jaren 2020 t/m 2022 (BereikbaarheidsVergoeding OV (BVOV)), door het Rijk een vangnet (TVOV: Transitierегeling Vergoeding Openbaar Vervoer) gecreëerd om de lagere inkomsten en hogere kosten op te vangen. Echter, het OV-bureau is het niet eens met de hoogte van het toegekende bedrag en is inmiddels een beroepsprocedure tegen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gestart. De accountant is voornemens een goedkeurende controleverklaring af te geven, maar deze is nog niet ontvangen en nog niet toegevoegd aan de jaarrekening. Het OV-bureau zal deze nazenden en ervoor zorgen dat deze deel uitmaakt van de Jaarstukken 2023 bij vaststelling door het Algemeen Bestuur. Zodra de controleverklaring bij ons binnen is, zullen wij u die toezenden.

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

In onderstaand overzicht is een realisatie van de beleidsindicatoren weergegeven:



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

Enkel het inhoudelijke doel voor duurzaamheid in gram CO2 per reizigerskilometer is duidelijk niet gehaald. Qbuzz heeft verklaard gedeeltelijk op diesel te hebben gereden in plaats van de schonere HVO-brandstof. Qbuzz heeft aangegeven dat het genoodzaakt was dit uit kostenoverwegingen te doen. Het OV-bureau beraadt zich momenteel op vervolgstappen, omdat Qbuzz hiermee niet voldaan heeft aan de gestelde concessienorm.

Ontwerpbegroting 2025 (zienswijze gevraagd)

In zijn vergadering van 4 april 2024 heeft het DB van het OV-bureau de Ontwerpbegroting 2025 vastgesteld. Eventuele zienswijzen worden door het DB meegenomen als de Begroting 2025 ter vaststelling op 8 juli 2024 aan het AB wordt aangeboden.

De beleidsbegroting 2025 bestaat uit een programmaplan met één programma: **'Welkom in de bus'**. Het hoofddoel van het programma is **het realiseren, in stand houden en verbeteren van openbaar (bus)vervoer in de provincies Groningen en Drenthe**. Om te kunnen bepalen in hoeverre het hoofddoel gerealiseerd wordt, is het programma nader uitgewerkt aan de hand van een zevental beleidsdoelstellingen: Reizigerskilometers, Gebiedsdekkendheid, Klanttevredenheid, Inwonertevredenheid, Punctualiteit, Duurzaamheid (CO2 per km) en Kostendekkendheid.



Hierbij treft u de Ontwerpbegroting 2025 aan. Deze ontwerpbegroting is sluitend gemaakt op basis van een voorstel om een uitname uit de algemene reserve te doen van € 3,5 miljoen. Zonder deze uitname is er sprake van een tekort van € 3,5 miljoen. Een niet-sluitende begroting leidt tot de vraag 'hoe dit tekort te dekken?'. Het voorstel is het tekort voor 2025 te dekken uit de algemene reserve *en* daarmee de keuzes in de dienstregeling (2025) niet verder te belasten met een extra bezuiniging van € 3,5 miljoen. De context:

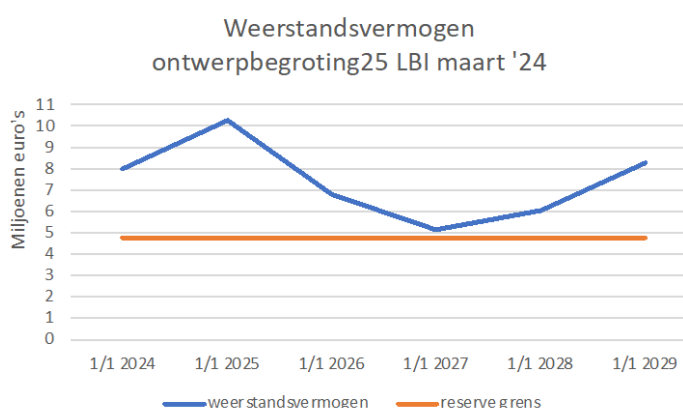
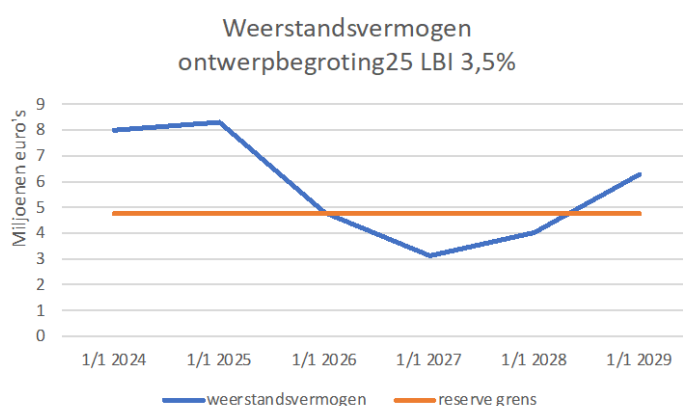
- Meerjarig toont deze ontwerpbegroting een positieve trend naar € -1,7 miljoen (2026), € +0,9 miljoen (2027) en € +2,2 miljoen (2028). Hiermee veronderstellen we dat we langzaam maar zeker uit het dal van tekorten komen.
- Bij een tekort is de bestuurlijk ingezette lijn te kiezen tussen bezuinigen op de dienstregeling of dekken uit de algemene reserve.
- Het tekort van € 3,5 miljoen kan daarbij worden gelabeld als 'veroorzaakt door de te verwachten 15% korting op de SOV-bijdrage vanuit het Ministerie van OC&W met ingang van 2025.
- Met het dienstregelingsbudget voor 2025 moeten al keuzes worden gemaakt in de dienstregelingsvoorstellen om deze te kunnen rijden; een extra € 3,5 miljoen bezuinigen resulteert in een bestuurlijk lastig te verkopen verschraving van OV-aanbod.
- Door de uitname zakt het weerstandsvermogen weliswaar onder de lijn van € 4,75 miljoen eind 2025, van € 4,8 miljoen eind 2025 en € 3,1 miljoen eind 2026, om vervolgens eind 2027 weer te stijgen naar € 4 miljoen en € 6,3 miljoen (2028).
- In de voorliggende Ontwerpbegroting 2025 is de ontwikkeling opgenomen van het weerstandsvermogen (= algemene reserve). De ontwerpbegroting is gebaseerd op een kostenindex (LBI) van 3,5%. Eind maart is een nieuwe indexraming uitgebracht, die door de aanlevertijd niet meer is verwerkt in deze ontwerpbegroting. Deze nieuwe indexraming heeft echter een substantiële (positieve) impact op de financiële situatie en



daarmee de stand van het weerstandsvermogen. De voorliggende ontwerpbegroting toont nog een situatie dat aan het eind van 2026 het weerstandsvermogen onder de gestelde minimale ondergrens komt (€ 3,1 miljoen). Met de verwerking van deze nieuwe indexraming van maart blijft het weerstandsvermogen boven de grens (€ 5,1 miljoen).

Verloop weerstandsvermogen (algemene reserve)

Begin jaar	Ontwerpbegroting 2025 obv LBI/kostenindex 3,5%	Ontwerpbegroting 2025 obv kostenindex/LBI maart '24
2024	€ 8.001.000	€ 8.001.000
2025	€ 8.295.000	€ 10.295.000
2026	€ 4.806.000	€ 6.806.000
2027	€ 3.142.000	€ 5.142.000
2028	€ 4.029.000	€ 6.029.000
2029	€ 6.272.000	€ 8.272.000



Verder is het goed de oorsprong van de negatieve financiële situatie niet uit het oog te verliezen. De negatieve trend werd begin 2020 ingezet door de Covid-crisis, gevolgd door de oorlog in Oekraïne begin 2022. Landelijk heeft het geleid tot een sterke inflatie. Voor het OV vertaalde zich dit in flink lagere reizigersopbrengsten (75% minder reizigers) en fors hogere brandstofprijzen (+30% t.o.v. 2019, diesel en elektra). Dit laatste komt in de begroting vooral tot uiting in de zeer hoge LBI van de afgelopen jaren. Door de kostenstijgingen is de begroting



sterk onder druk komen te staan. Indien de kostenontwikkeling in perspectief wordt geplaatst ten opzichte van voor de crisissituatie, zijn de kosten in de begroting ten opzichte van 2019 met ruim 25% gestegen, terwijl de opbrengsten zijn gedaald en subsidie minder is gestegen; hierdoor kan er 'maar' een dienstregelingsniveau rijden van 92% t.o.v. 2019.

Vanuit het Rijk is zoals gesteld financieel ondersteuning gekomen met de diverse beschikbaarheidsvergoedingen die de financiële OV-exploitatie in die jaren enigszins hebben ondersteund. Recent zijn daar vanaf 2024 de gelden uit de moties-Bikker en -Krul aan toegevoegd. Hoewel we blij zijn met de Bikker- en Krul-gelden, stellen ze het OV-bureau nog niet in staat om met een beter financieel perspectief meer dienstregeling te rijden. In de afgelopen crisisjaren is zoveel mogelijk gekozen voor '*dienstregeling boven budget*', wat inhield: beperk de afschaling van de dienstregeling (-5% tot -10%) en neem de financiële pijn tijdelijk voor lief door de ontstane tekorten geleidelijk af te dekken uit de algemene reserve. Dit in de overtuiging dat met een beperkte afschaling (in tegenstelling tot andere concessies die -15% tot -25% afschaalden) een gezond OV-dienstregelingsaanbod behouden bleef voor de reizigers in Groningen en Drenthe.

Voor het jaar 2025 betekent voorliggende ontwerpbegroting dat er geen ruimte is om de dienstregeling uit te breiden op plekken waar dat eigenlijk wel nodig is. Het aanbod aan bussen is daarmee krap in relatie tot de langzaam terugverende vraag naar vervoer, zeker op drukke momenten en plekken. Met de Ontwerpbegroting 2025 zoals voorgesteld wordt de kwaliteit van het openbaar vervoer(aanbod) niet verbeterd. Mocht het bestuur van het OV-bureau toch willen besluiten om de dienstregeling uit te breiden, dan zullen hiervoor aanvullende middelen beschikbaar moeten worden gesteld. In de volgende DB-vergadering zullen de dienstregelingsvoorstellen voor 2025 worden voorgelegd en wordt inzichtelijk gemaakt welke uitbreidingen eigenlijk gewenst zijn.

Wijziging Gemeenschappelijke Regeling OV-bureau (zienswijze gevraagd)

Per 1 juli 2022 is de Wet gemeenschappelijke regelingen gewijzigd, met een geldende implementatietermijn van twee jaren. De wetswijziging beoogt een versterking van de positie van de deelnemende en vertegenwoordigende bestuursorganen bij besluitvorming in (en over) een Gemeenschappelijke Regeling. Voor deze bestuursorganen worden met de wetswijziging aanvullende controle-instrumenten geïntroduceerd en wordt de positie die zij innemen rondom het functioneren van de regeling versterkt. Wegens een aantal nieuw in de Wet gemeenschappelijke regelingen opgenomen bepalingen, wordt de tekst van de Gemeenschappelijke Regeling OV-bureau gewijzigd.

Deze gewijzigde gemeenschappelijke regeling ziet hoofdzakelijk op het voldoen aan de geldende wettelijke bepalingen. Bepalingen omtrent een zienswijze voor besluiten, participatiemogelijkheden, een actieve informatieplicht, een



evaluatiemoment of afspraken aangaande uittreding worden in deze regeling doorgevoerd. In bijlage 3b is artikelsgewijs opgenomen wat de wijzigingen zijn.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Drenthe,

, voorzitter

, secretaris

Bijlagen:

1. Jaarstukken 2023
2. Ontwerpbegroting 2025
- 3a. Wijziging Gemeenschappelijke Regeling
- 3b. Artikelsgewijze verschillen wijziging Gemeenschappelijke Regeling