

PROVINCIE VAN DRENTHE	
2008005609	
Ingek.:	29 APR 2008
AFDELING	SG
TE BEH. DOOR	
DWS:	G.AFD.:

Overcingellaan 15E, Assen
Postbus 189, 9400 AD Assen

Telefoon 0592 - 39 69 00
Fax 0592 - 39 69 19

info@ovbgd.nl
www.ovbgd.nl

Provinciale Staten van Drenthe
Postbus 122
9400 AC ASSEN

Datum 29 april 2008
Behandeld door J. Bosker
Bijlagen Ontwerpbegroting 2009
Ons kenmerk 20080431
Onderwerp Ontwerpbegroting 2009

Geachte voorzitter, leden,

Hierbij bieden wij u de ontwerpbegroting 2009 van het openbaar lichaam OV-bureau Groningen Drenthe aan.

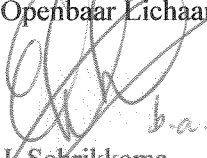
Gaarne stellen wij u, onder verwijzing naar artikel 25 van de gemeenschappelijke regeling openbaar lichaam OV-bureau, in de gelegenheid uw zienswijze over de ontwerpbegroting 2009 te geven.

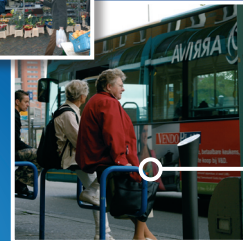
De ontwerpbegroting 2009 hebben wij vastgesteld op 24 april 2008. In deze ontwerpbegroting zijn de voorlopige gegevens opgenomen over de realisatie 2007.

Voor de goede orde merken wij nog op dat het Algemeen Bestuur op grond van de Wet gemeenschappelijke regelingen de begroting vóór 1 juli 2008 dient vast te stellen en dat de vastgestelde begroting vóór 15 juli 2008 dient te worden toegezonden aan de minister van Binnenlandse Zaken. In verband de op 23 juni 2008 geplande vergadering van het Algemeen Bestuur verzoeken wij uw eventuele zienswijze uiterlijk op 22 juni 2008 aan ons kenbaar te maken.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Namens het Dagelijks Bestuur van het
Openbaar Lichaam OV-bureau Groningen Drenthe,


J. Schrikkema,
directeur



Begroting 2009



Inhoud

1. Inleiding	5
2. Programma Collectief personenvervoer	7
3. Visie en strategie	9
4. Productenraming: klant-reiziger	11
5. Productenraming: ontwikkeling	13
6. Productenraming: beheer generiek	17
7. Productenraming: beheer specifiek	21
8. Productenraming: bedrijfsvoering	25
9. Productenraming: financiering	27
10. Paragraaf weerstandsvermogen	29
11. Paragraaf financiering	33
12. Paragraaf bedrijfsvoering	35
13. Productenraming in een oogopslag en meerjarenproductenraming 2010-2012	39
14. Stand en verloop van de voorziening BDU	41
15. Bijlage: overzicht en toelichting maatregelen in 2009 uit MEP 2020	43

1. Inleiding

Voor u ligt de Begroting 2009. In deze begroting hebben wij naast het bestaande beleid tevens de maatregelen voor het jaar 2009 zoals opgenomen in het Meerjarenexploitatieplan 2008-2020 (MEP 2020) kunnen verwerken. In grote lijnen hebben wij deze kunnen dekken door de geormerkte middelen in de voorziening BDU en meevallende reizigersinkomsten.

Voor de indeling van de Begroting 2009 is onderscheid gemaakt is tussen een programmabegroting een productenraming. De opbouw van de Productenraming is gebaseerd op de in de Kadernota Begroting 2009 genoemde indeling, zoals onderstaand weergegeven:

Product	omvat
Klant-reiziger	<ul style="list-style-type: none"> -klantbeleid -reizigersinspraak -consumentenplatform -klachtenmanagement -klantcontactsysteem -ontwikkeling website
Ontwikkeling	<ul style="list-style-type: none"> -strategische innovatie -nieuwe dienstverlening en formules -maatwerkoplossingen sectoren en doelgroepen -vervoerkundige optimalisatie en ontwerpen -OV-dimensie infra, RO, milieu -OV-chipkaart
Beheer generiek	<ul style="list-style-type: none"> -haltebeleid -reizigersinformatie -sociale veiligheid -marketing en communicatie -beleid beheer -datamanagement waaronder Conmis en Combimis -tarieven en distributie
Beheer specifiek	<ul style="list-style-type: none"> -concessiemanagement GGD -concessiemanagement Zuidoost Drenthe -concessiemanagement Zuidwest Drenthe -concessiemanagement Q-liner 315 -concessiemanagement spoor -aanbestedingen OV-concessies -beheer kleinschalig vervoer -aanbesteding en beheer CVV -beheer Toerbus
Bedrijfsvoering	<ul style="list-style-type: none"> -lonen en salarissen -huisvestingskosten -kantoorkosten -advieskosten
Financiering	<ul style="list-style-type: none"> -financiering en dekkingsmiddelen -voorziening BDU

De begroting- en rekeningcyclus en het financieel beheer is opgezet conform de gemeenschappelijke regeling en de financiële verordening. Het Dagelijks Bestuur krijgt per vier maanden, aan de hand van de vier- en achtmaandsrapportage en het jaarverslag, informatie over de voortgang inzake de uitvoering van deze begroting in termen van inzet van middelen en geboekte resultaten. Na vaststelling van deze rapportages worden deze toegestuurd aan het Algemeen Bestuur, ter vaststelling van het jaarverslag en ter kennisneming van de vier- en achtmaandsrapportage.

De begroting 2009 is als volgt opgebouwd.

- Begroting, inclusief meerjarenraming van het programma Collectief personenvervoer
- Visie en strategie
- Productenraming
- De paragrafen, te weten een paragraaf weerstandsvermogen, een financieringsparagraaf en een paragraaf bedrijfsvoering.
- Een productenraming in één oogopslag, inclusief meerjarenproductenraming 2010-2012
- Stand en verloop van de voorziening BDU

De vermelde bedragen voor het jaar 2007 zijn de gerealiseerde bedragen conform de voorlopige rekeningcijfers 2007. Voor 2008 zijn de bedragen vermeld uit de begroting 2008, inclusief een wijziging van de begroting, prijspeil 2008. Alle bedragen voor de jaren vanaf 2009 en volgende jaren zijn berekend op het prijspeil 2009 en exclusief compensabele BTW, tenzij anders aangegeven. In deze begroting is rekening gehouden met een indexering van de begrote lasten van 2% t.o.v. 2008. Voor de baten (BDU) is rekening gehouden met de geschatte BDU indexering. Deze is gelijk gesteld aan 2%.

2. Programma Collectief personenvervoer

Het enige programma van de begroting is Collectief personenvervoer. Dit programma omvat alle interne en externe producten die in de volgende hoofdstukken aan de orde komen.

Het doel van het programma Collectief personenvervoer valt samen met het doel van de gemeenschappelijke regeling OV-bureau Groningen Drenthe. Dit doel is:

Het realiseren, in stand houden en verbeteren van openbaar vervoer

Indicatoren voor de realisatie van dit doel zijn: reizigersgroei en klanttevredenheid.

Voor 2009 hebben wij voor deze indicatoren de volgende streefwaarden vastgesteld. Daarbij zijn tevens de gerealiseerde waarden van de afgelopen jaren weergegeven.

Reizigersgroei	realisatie		streefwaarde
	2006	2007	2008
gemiddelde concessies	10%	2%	2%

cijfers 2007: januari tot en met november

Klanttevredenheid	realisatie		streefwaarde
	2006	2007	2008
gemiddelde concessies	7,2	7,3	7,4

Reizigersgroei en klanttevredenheid zijn het resultaat van een complex samenspel van vervoerders, reizigers, bestuurlijke partners en OV-bureau. Milieuaspecten en financiële middelen zijn daarbij randvoorwaardelijk. Over de wijze waarop wij hieraan invulling willen geven wordt in de navolgende hoofdstukken nader ingegaan.

De lasten en baten die wij ramen zijn weergegeven in het onderstaande overzicht.

Programma	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Collectief personenvervoer	Realisatie	Begroot	Begroot	Begroot	Begroot	Begroot
<i>Lasten</i>	92.118.505	96.988.643	105.382.000	97.987.000	97.987.000	97.987.000
<i>Baten</i>	92.118.505	96.988.643	105.382.000	97.987.000	97.987.000	97.987.000
<i>Saldo</i>	-	-	-	-	-	-

3. Visie en strategie

Openbaar vervoer algemeen

Onze 'founding fathers' streven bereikbare steden en ontsluiting van het platteland na. Dit reflecteert het toenemende belang van het OV-product. Milieuoverwegingen en de toenemende verkeerscongestie rond steden onderstrepen dit belang verder. Hoewel verdere optimalisatie binnen het bestaande voorzieningenniveau een deel van de nood kan lenigen blijken verdergaande en ingrijpende investeringen nodig. Deze zijn voor het grootste deel reeds vastgelegd. De in dit verband door de betrokken overheden geformuleerde ambities zullen slechts haalbaar worden als ook de exploitatiekant goed kan worden ingevuld.

De marktwerking op de OV-markt kent beperkingen:

- de OV-markt kent slechts een beperkt aantal aanbieders; verdere beperking is niet in het belang van de opdrachtgevers
- objectieve prestatiemeting blijkt lastig
- het tempo van marktontwikkeling en –differentiatie ligt laag; gegeven de publiek geformuleerde randvoorwaarden is een grotere versnelling niet waarschijnlijk

Klant

De populatie reizigers neemt toe en we kennen haar steeds beter naar segmenten en preferenties. Dat is ook nodig, want de gewenste groei kan alleen gerealiseerd worden door te voldoen aan de (potentiële) vraag: dat betekent maatwerkklantbenadering en maatwerkvervoer. Concrete voorbeelden: transparante en comfortabele tarieven naast specifieke vervoerformules. Klanten worden mondiger en deze input laat zich goed vertalen naar verbetering van de kwaliteit van dienstverlening: daarom investeren we in de klantrelatie op individueel en vertegenwoordigend niveau (consumentenplatform). De kwaliteitsperceptie zal in toenemende mate een dominante sturingsparameter moeten worden om de focus bij aanbieders te verplaatsen van kosten sec naar toegevoegde waarde.

Vervoerders

Als opdrachtgever voeren we de regie op de uitvoering door onze partners, de vervoerbedrijven. In deze relatie bestaan parallelle maar ook tegenstrijdige belangen. De wordingsgeschiedenis van de vervoermarkt laat zien, dat het lastig is de daarin optredende dynamiek te vertalen naar een duurzaam beter product. In concreto: de match tussen publieke belangen en een winstgedreven vervoerder in een niet kostendekkende markt vraagt om zakelijke, goed gespecificeerde afspraken om de wederzijdse verwachtingen conform waar te kunnen maken. Daarbij zijn niet alle relevante randvoorwaarden door de contractpartners te beïnvloeden, wat hoge eisen stelt aan het wederzijds inzichtelijk maken van afwegingen. Dat kan alleen als er over en weer de bereidheid bestaat in doorontwikkeling van de partnerschap en het daarvoor benodigde vertrouwen te investeren. Dat laat onverlet dat duidelijkheid en zakelijkheid de basis moeten blijven vormen van de concessierelatie.

Vervoerders hebben iedere dag contact met de klant en de ontwikkelingen binnen de vervoermarkt; deze kennis en ervaring moeten beter benut worden in de verdere ontwikkeling van het OV-product.

Om nieuwe toetreders in de OV-markt te stimuleren wordt richting nieuwe contracten ingezet op:

- aan de bovenkant van de vervoermarkt (Qliners, HOV) separate aanbestedingen om nieuwe toetreders tot de markt te trekken

- aan de onderkant van de vervoermarkt integratie van kleinschalig openbaar vervoer met (gemeentelijk) doelgroepenvervoer

Milieu

In toenemende mate zullen milieuaspecten meegewogen worden als zelfstandige kwaliteit van het OV-product. Duurzaamheid en luchtkwaliteit zijn de dimensies waarlangs dit beoordeeld kan worden. Niet het voorschrijven van andere technologie, maar het kunnen voldoen aan (eventueel aan te scherpen) geformuleerde normen vormt daarbij het uitgangspunt.

Naast betrouwbaarheidsoverwegingen ('proven technology') moeten ook de eventuele meerkosten van een andere technologie meegewogen worden in de te maken keuzen. Met de wettelijk voorgeschreven normering, welke van toepassing is voor nieuw aan te schaffen materieel, is in de lopende concessies en vervoerovereenkomsten rekening gehouden. In de programma's van eisen en de bestekken voor de komende, in december 2009 ingaande concessies zullen de geactualiseerde milieueisen worden opgenomen. In het algemeen geldt hierbij dat voor additionele milieueisen additionele middelen zullen moeten worden gevonden.

Bestuurlijke partners

Het OV-bureau is een gemeenschappelijke regeling. Zij is opgericht vanuit de gedachte, dat bundeling van krachten zowel vervoerkundig als financieel meerwaarde zou kunnen genereren. Dat is het geval gebleken. Dat neemt niet weg, dat gewaakt moet blijven voor aansluiting bij de bestuurlijke werkelijkheid in provincie- en gemeentehuizen. Daar worden immers op tal van beleidsterreinen besluiten genomen, die hun invloed doen gelden op het openbaar vervoer. Van ruimtelijke ordening via milieu tot WMO. Dat vraagt onzerzijds een open, proactieve houding naast adequaat netwerkbeheer.

Ov-bureau

Het OV-bureau heeft de afgelopen jaren een goede ontwikkeling doorgemaakt. Zij heeft zich inmiddels de rol van opdrachtgever meer dan eigen gemaakt. Dat heeft zijn vruchten afgeworpen in termen van kwaliteit en kwantiteit van vervoer. De komende jaren moet deze trend doorgezet worden. Dat betekent dat verdere professionalisering nodig is. Deze slag heeft betrekking op:

- verdere ontwikkeling van (strategisch) relatiebeheer
- implementatie meer effectief concessiebeheer (instrumenten, relatie)
- vastleggen en expliciteren beheer-, klant- en communicatiebeleid
- het verder opbouwen van kennis en kunde, m.n. op spoorgebied
- politiek-bestuurlijke sensitiviteit
- diverse interne bedrijfsvoeringsaspecten:
 - positionering coördinatorfuncties
 - reductie kwetsbaarheid specifieke functies (overdraagbaarheid, vervanging)
 - (beheer en ontwikkeling) website, gericht op interactief klantcontact
 - cultuur: proactief informeren intern resp. professionele zelfstandigheid
 - effectiviteitsdenken: 'hard op de inhoud en zacht op de relatie'

Organisatie en –ontwikkeling

Een organisatie en haar medewerkers dienen zich te blijven doorontwikkelen, willen zij het hoofd kunnen blijven bieden aan de steeds wisselende vraag vanuit bestuur en klant. Belangrijke aspecten daarbij voor 2009 zijn: politiek-bestuurlijke sensitiviteit, relatiebeheer met de belangrijkste stakeholders, besturing en interne communicatie en overdraagbaarheid en transparantie.

4. Productenraming: klant-reiziger

Product	omvat
Klant-reiziger	-klantbeleid -reizigersinspraak -consumentenplatform -klachtenmanagement -klantcontactstelsysteem -ontwikkeling website

Meerjarendoelstelling

De reiziger inderdaad centraal stellen, door goed naar de reiziger en potentiële reiziger te luisteren, de dienstverlening aan te passen op hun wensen en door de reizigers te laten oordelen over de kwaliteit van de dienstverlening.

Doelen 2009

Klantbeleid

In 2008 wordt het klantbeleid met betrekking tot het contact tussen OV-bureau en klanten, vastgelegd. In 2009 worden de hieruit voortvloeiende acties, indien nodig, verder uitgevoerd.

Klantcontactstelsysteem en reizigersinspraak

In 2009 zal tenminste één generiek en één ad hoc onderzoek worden afgenomen onder het digitaal klantenpanel. Het klantcontactstelsysteem zal worden ingezet als laagdrempelige manier voor reizigers om hun behoeftes aan openbaar vervoer per bus kenbaar te maken.

Consumentenplatform

De opzet en organisatie van de consumentenplatforms blijft op hoofdlijnen ongewijzigd. De consumentenplatforms zullen zich in 2009 nadrukkelijker bekendmaken als inspraakorgaan voor OV-reiziger. Daartoe worden de beide websites (Groningen en Drenthe) verder verbeterd en actief beheerd. Er zullen twee algemene publiekscampagnes plaatsvinden en één specifieke doelgroepencampagne.

Klachtenmanagement

De tweedelijns klachten worden door het OV-bureau afgehandeld. Aan de scheiding tussen eerste- en tweedelijns klachten zal strikter de hand worden gehouden. De mogelijkheid tot het indienen van tweedelijns klachten wordt m.i.v. de nieuwe concessie nadrukkelijk gecommuniceerd en de terugkoppeling richting klager wordt verder verbeterd. Dit zal naar verwachting een aanzuigende werking hebben. Werkprocessen en capaciteit worden hierop aangepast.

Ontwikkeling website

Zomer 2008 wordt de website van het OV-bureau vernieuwd. Op basis van webstatistieken en tips van gebruikers en andere belanghebbenden, zal de site continu verbeterd worden.

Baten en lasten:

Klant-reiziger	2007 Realisatie	2008 Begroot	2009 Begroot	2010 Begroot	2011 Begroot	2012 Begroot
<i>Lasten</i>	49.931	54.000	75.000	75.000	75.000	75.000
<i>Baten</i>	-	-	-	-	-	-
<i>Saldo</i>	49.931	54.000	75.000	75.000	75.000	75.000

Toelichting baten en lasten:

Het ontwikkelen en beheer van internettoepassingen leidt tot iets hogere kosten.

5. Productenraming: ontwikkeling

Product	omvat
Ontwikkeling	-strategische innovatie -nieuwe dienstverlening en formules -maatwerkoplossingen sectoren en doelgroepen -vervoerkundige optimalisatie en ontwerpen -OV-dimensie infra, RO, milieu -OV-chipkaart

Meerjarendoelstellingen

Strategie

Samenhangend openbaar vervoerbeleid in Groningen en Drenthe, passend in het beleid tot verbetering bereikbaarheid steden en ontsluiting platteland, passend in ontwikkelingen m.b.t. ruimtelijke ordening, zoals bijvoorbeeld nieuwe woonwijken, aansluitend bij het verkeer- en vervoerbeleid, zoals aanleg transferia en haltes, en tegemoetkomend aan milieueisen bijvoorbeeld op het gebied van uitstoot fijnstof en roet.

Verbetering en uitbreiding dienstregeling en aansluitingen

Op basis van de netwerkarchitectuur openbaar vervoer Groningen en Drenthe, in overleg met de diverse relevante partijen en in nauwe aansluiting op het nationaal en regionaal spoor verder ontwikkelen, uitbreiden en verbeteren van de openbaar vervoerdiensten, dienstregeling en de aansluitingen van het hoogwaardig en verbindend net, het basisnet en het aanvullende vervoersysteem zodanig dat “van-deur-tot-deur” openbaar vervoer zo veel mogelijk kan worden gewaarborgd, onder acceptabele condities. Hoogwaardig openbaar vervoer biedt ongehinderd een met een met de auto concurrerende reistijd vanaf de herkomst of vanaf transferlocaties in de reisketen (transferia, P+R).

Ontwikkeling kleinschalig vervoer

Het in samenhang verder organiseren van kleinschalig openbaar vervoer, aansluitend op het regulier openbaar vervoer, zodanig dat zo efficiënt en zo effectief mogelijk wordt omgegaan met alle vervoersmogelijkheden die er zijn, in samenwerking met gemeenten (WMO, leerlingenvervoer), bedrijven, scholen, ziekenhuizen, etc., diverse vervoerders, vrijwilligers en anderen, met als resultaat dat zoveel mogelijk (maatwerk)vervoer tegen acceptabele kosten kan worden aangeboden.

Sectoren en doelgroepenbeleid

- *zorg- en welzijninstellingen, resp. bezoekers daarvan:*

(Grote) zorg- en welzijninstellingen bereikbaar houden, door middel van gericht vervoer voor bezoekers, maar ook voor personeel.

- *buurten, wijken en dorpen, resp. bewoners daarvan:*

Door grondig onderzoek en continu klantcontact via wijkraden, klantenpanels en via internet behoefte aan openbaar vervoer (her)definiëren, verbeteringen, uitbreidingen en/of vernieuwingen in het aanbod aanbrenge, al of niet in co-makership en co-finance met derden, waaronder gemeenten (Servicebussen).

- *onderwijsinstellingen, resp. studenten en scholieren:*

De communicatie met de doelgroep, met name door ICT toepassingen vergroten. Inzetten en uitbreiden van OV-contactteams in onderwijsinstellingen t.b.v. verbetering van klanttevredenheid en productkwaliteit. Waar nodig, dienstregeling aanpassen en verder doelgroepgericht vervoer organiseren. Contacten met instellingen voor voortgezet, middelbaar en hoger onderwijs benutten om het belang van een goede bereikbaarheid met OV te laten betrekken bij de locatiekeuzes voor nieuwbouw.

- *toerisme, recreatie, evenementen en stadscentra, respectievelijk bezoekers daarvan:*

Zowel voor verblijfsrecreanten als voor dagjesmensen een systeem van openbaar vervoer bieden, zodanig dat campings, bungalowparken, binnensteden, attractieparken, evenementen, natuurgebieden, enz. goed (onderling) bereikbaar zijn, zodanig dat de toeristen en dagrecreanten volop gelegenheid hebben op comfortabele en eenvoudige wijze naar de bestemming te reizen en dat voor een aantrekkelijk en makkelijk tarief kunnen doen (ToerBussen).

- *bedrijven en bedrijventerreinen, resp. forensen:*

Met bedrijven op bedrijfsterreinen (in steden maar ook bij dorpen) het personeelsvervoer beter regelen, in co-makship en co-finance, zodanig dat meer forensen met openbaar vervoer het bedrijf kunnen bereiken en verlaten. Daar waar nodig in ketenvervoer: eerst (met een aantal collega's) in de auto naar een carpoolhalte, vandaar in de bus rechtstreeks naar het bedrijf en vice versa.

OV-chipkaart

De OV-chipkaart introduceren en zodanig in de markt zetten dat de kaart door de reiziger algeheel zal worden geaccepteerd als het gemakkelijke, eenvoudige en transparante betaalsysteem voor het openbaar vervoer.

Doelen 2009:

Algemeen

Zoals reeds in de inleiding vermeld zijn in deze begroting de maatregelen voor 2009 uit het MEP 2020 verwerkt. Op hoofdlijnen zijn deze maatregelen genoemd bij dit product onder "nieuwe dienstverlening en formules" en onder "vervoerkundige optimalisatie en ontwerpen" In financiële zin zijn de gevolgen van deze maatregelen verwerkt bij het product Beheer specifiek. Een overzicht met de concrete maatregelen uit het MEP 2020 die in deze begroting zijn verwerkt is opgenomen in de bijlage. Realisatie van deze maatregelen is afhankelijk van samenwerking met diverse hierbij betrokken actoren, zoals gemeenten en vervoerders.

Strategische innovatie

- Implementatie nieuw aanbestedingsfilosofie.
- Treinvervangend HOV apart aanbesteden.
- Dynamische reizigersinformatie apart aanbesteden.
- Sociale veiligheid apart aanbesteden.
- Ontwikkeling Regionale OV structuur in samenhang met project regiotram.
- Meewerking aan LMCA regionaal OV (Rijk), met als doel meer exploitatiemiddelen en versnelling openbaar vervoer.

Nieuwe dienstverlening en formules

- Q-liner 303 Veendam-Gieten-Assen Zuid-Assen, in relatie tot knooppunt Gieten.

- Opwaardering Q-liner verbindingen, o.a. opwaardering Q-liner 314 Drachten-Groningen en onderzoek naar frequentieverhoging spits.
- Doorontwikkelen van Vanpool als openbaar vervoer voor bedrijventerrein Kranenburg en Eemshaven.

Maatwerkoplossingen sectoren en doelgroepen

- Verder uitwerken pilot Winschoten.
- Implementatie aanbesteding gemeentelijk doelgroepenvervoer.
- Evaluatie servicebussen Veendam en Hoogezand Assen en Delfzijl.
- Servicebus ontwikkeling Stadskanaal, Bareveld-Wildervank-Veendam, Eext-Gieten in relatie tot buurtbus.
- P+R Citybus-formule voor stadskern van Groningen samen met stakeholders als gemeente, Marketing Groningen en GCC verder verbeteren: vanaf transferpunten aan de rand van de stad hoogfrequent naar de binnenstad met een herkenbare bus, in samenhang met de ontwikkeling van de diverse transferia om Groningen-Stad heen. Hierbij wordt meer dan in het verleden ingezet op een P+R Citybus product dat niet alleen gericht is op de winkelbezoeker en de toerist, maar ook op de woon-werker en zakelijke bezoeker van de binnenstad.
- Samen met gemeente, GCC en andere stakeholders wordt het gehele P+R Citybus product nog beter gepositioneerd en gemarket.
- Zowel voor verblijfsrecreanten als voor dagjesmensen wordt het in 2007 geïntroduceerde Toerbussysteem van openbaar vervoer gecontinueerd en waar nodig uitgebreid of aangepast.

Vervoerkundige optimalisatie en ontwerpen

- Ontwikkeling dienstregeling december 2009 (invoering knooppunt Gieten).
- Onderzoek naar iQ-liner 603 Veendam-Gieten-Assen (route lijn 10) en 628 Stadskanaal-Gieten-Assen.
- Q-liner 317 Roden-Groningen, Q-liner 316/306 Leek-Groningen: onderzoek naar uitbreiding i.p.v. streekbus Roden/Leek.
- Q-Liner 300 Emmen-Groningen: extra stops in Gasselte, Annen, Westlaren, Haren.
- Verbeterplan Drenthe Zuidoost, incl. bediening Delfland.

OV-dimensie infra RO, milieu

- Ontwikkeling transferia Hoogkerk.
- Ontwikkeling Meerstad i.r.t. OV.
- Ontwikkeling Emmen Delfland.
- Opstellen samenwerkings-/intentieovereenkomst met gemeenten en andere wegbeheerders mbt OV en OV-ontwikkeling.

Milieueisen

- Zowel in toekomstige alsook in de huidige concessies gaat grote aandacht uit naar verdere reductie van milieubelasting.
- Binnen de nieuwe aanbesteding per eind 2009 worden strengere eisen gesteld dan in de huidige concessies.

OV-chipkaart

In 2009 zal de OV-chipkaart al dan niet gefaseerd worden ingevoerd in Nederland. In Groningen en Drenthe zal worden bezien of de introductie van de OV-chipkaart kan samenvallen met de ingangsdatum van de nieuwe concessies voor het openbaar vervoer (13 december 2009). Concreet betekent dit:

- introductie van het landelijke en regionale tarievensysteem voor de OV-chipkaart in Groningen en Drenthe.
- implementatie van het distributienetwerk voor de OV-chipkaart. Hieronder wordt verstaan de verkrijgbaarheid van de kaart, het opwaarderen en het ophalen van het saldo en de technische functionaliteit die daarbij noodzakelijk is realiseren.
- acceptatie van de OV-chipkaart o.a. door een goede, op de reiziger gerichte regionale marketing- en communicatiecampagne.

Baten en lasten:

Ontwikkeling	2007	2008	2009	2010	2011	2012
	Realisatie	Begroot	Begroot	Begroot	Begroot	Begroot
<i>Lasten</i>	30.074	71.300	50.000	50.000	50.000	50.000
<i>Baten</i>	-	-	-	-	-	-
<i>Saldo</i>	30.074	71.300	50.000	50.000	50.000	50.000

Toelichting baten en lasten:

De financiële gevolgen van de gerealiseerde ontwikkelingen worden verwerkt onder het producten Beheer. Voor de financiële aspecten van de OV-chipkaart wordt verwezen naar het onderdeel financiering en naar de stand en het verloop van de voorziening BDU.

6. Productenraming: beheer generiek

Product	Omvat
Beheer generiek	<ul style="list-style-type: none"> -haltebeleid -reizigersinformatie -sociale veiligheid -marketing en communicatie -beleid beheer -datamanagement waaronder Conmis en Combimis -tarieven en distributie

Meerjarendoelstellingen

Haltebeleid en reizigersinformatie

Het verbeteren van de haltes in Groningen en Drenthe zodanig dat zo veel mogelijk voldaan wordt aan de eisen m.b.t. toegankelijkheid, de eisen van veiligheid en de wensen van de reizigers.

Het ontwikkelen van moderne vormen van reizigersinformatie, zoals (toegankelijke) statische reizigersinformatie, dynamische halte-informatie, informatie over verbindingen via mobiele telefoon, pda en internet, maar ook reizigersinformatie bij (snel)wegen teneinde reizigers de keuze te bieden tussen het (verder)gaan met de auto of comfortabel (over)stappen op de bus om zodoende sneller de bestemming en/of goedkoper te bereiken.

Sociale veiligheid

Het borgen van de veiligheid en het verhogen van het veiligheidsgevoel van de reizigers, zodanig dat zij veilig en wel hun bestemming bereiken en weer thuiskomen. Dit betreft niet alleen de veiligheid in de bus maar ook op haltes en de omgeving daarvan, de stations en de transferia.

Marketing en communicatie

Het door middel van marketing- en communicatieactiviteiten bijdragen aan het realiseren van de volgende algemene doelstellingen van het OV-bureau: het bevorderen van verbeteren een positief imago van het openbaar vervoer, het bewerkstelligen van een goede communicatie met reizigers, weten wat (groepen van) reizigers willen, hoge mate van reizigerstevredenheid en reizigersgroei.

Tarievenbeleid

Het ontwikkelen, verbeteren en aanpassen van het tarievenbeleid zodanig dat voor de reiziger een overzichtelijk, gemakkelijk en acceptabel tariefsysteem bestaat, dat goed te begrijpen is, tegen acceptabele voorwaarden is, voldoende verkrijgbaar is, en dat recht doet aan de verschillende gebruikers van het openbaar vervoer, van studenten die veel via internet doen tot ouderen die een kaartje bij de chauffeur of de sigarenwinkel willen kopen.

Doelen 2009

Haltebeleid

- voorbereiding op verdere uitrol (Q-liner) mediazuilen in nieuwe vervoersconcessies (middels aparte aanbesteding).
- verder toegankelijk opwaarderen van bushaltevoorzieningen (provinciale halteplannen 2010) met gemiddeld 15% in 2009.

Reizigersinformatie

- verdere praktijkteksten voor uitrol vernieuwde statische reizigersinformatie in nieuwe vervoersconcessies.
- verder uitwerking aanbesteding dynamische reizigersinformatie.
- mogelijke aanbesteding haltemeubilair (halteborden/haltezuilen) inclusief statische reizigersinformatie op de borden en zuilen.
- mogelijke pilot met Arriva voor DRIS (op de halte en in de bussen langs enkele Q-liner lijnen).

Sociale veiligheid

- verdere uitwerking aanbesteding sociale veiligheid.
- verdere uitbreiding veiligheidsconvenanten.
- verdere uitbreiding 'externe' controles in de bussen (met Veiligheidszorgen).

Marketing en communicatie

- Het verder verbeteren van het imago van het openbaar vervoer door goed te communiceren met burgers over de mogelijkheden tot voor hen relevant openbaar vervoer.
- Communiceren van productinformatie over nieuwe en/of veranderde reismogelijkheden en tarieven.
- Uitbrengen van folders die burgers wegwijs maken in het openbaar vervoer in hun buurt, en die hen wijzen op de kanalen voor reisinformatie, gebruikmakend van de pilot-folder uit 2008 die ontworpen is samen met de gemeente Hoogezand-Sappemeer en de Ouderenraad.

Beleid beheer

- Het beleid t.a.v. het beheer van de voorgaande jaren wordt op hoofdlijnen voortgezet.
- De monitoringcapaciteit wordt eind 2009 uitgebreid. Medewerkers Sociale Veiligheid gaan naast controle op zwartrijden ook gericht toezien op punten van de uitvoeringskwaliteit 'op straat'. Ook zal het OV-bureau zelf nadrukkelijker toezien op zwartrijden.
- In 2009 zal extra aandacht nodig zijn voor behoud van uitvoeringskwaliteit in het zicht van de einddatum van de concessies. Hierop zal strikt worden toegezien en zo nodig gehandhaafd.
- In 2009 zal de implementatie van het beheer van de nieuwe concessies grote inzet vragen. Dit betreft maximaal acht OV concessies, en twee facilitaire concessies (Dynamische Reizigers Informatie en Sociale Veiligheid), die allen in december 2009 van start gaan. De koppelvlakken tussen de verschillende concessies zullen zorgvuldig moeten worden geregeld en geborgd.
- Mogelijk krijgt het OV-bureau een facilitaire rol in het beheer van vervoerscontracten, voor de gemeenten. In dat geval moet het beheer van de eerste kavels, samen met de betrokken gemeenten, worden ingericht voor medio december 2009.

Datamanagement

- Naar aanleiding van de gezamenlijke aanbesteding zal CombiMIS opgezet worden voor de verschillende regio's/contracten als centraal beheer en monitoringinstrument.
- Een ontwikkeltraject zal starten met de gemeenten in de Midden-Groningen en daarna zal uitbreiding plaatsvinden naar andere regio's/contracten.
- Toenemende datastromen uit ConMIS, CombiMIS en overige projecten vragen extra capaciteit voor het verwerken, onderhouden en analyseren van gegevens. In relatie met de toenemende inzet voor het opvangen en verwerken van het klachten zal extra capaciteit worden ingezet.

Tarieven en distributie

- Het invoeren van de OV-Chipkaart waarbij het in 2008 ontwikkelde tariefsysteem en distributiestrategie worden toegepast.
- Op basis van reisgegevens met de OV-Chipkaart zal een verdere optimalisatie plaatsvinden van het regionaal tariefsysteem.
- Bieden (op verzoek van derden) van maatwerk tarieven voor speciale groepen, gelegenheden, promoties of evenementen waarbij eventuele voordelen / korting voor de reizigers ontstaan door cofinanciering van derden (gemeenten, organisaties).

Baten en lasten:

Beheer generiek	2007	2008	2009	2010	2011	2012
	Realisatie	Begroot	Begroot	Begroot	Begroot	Begroot
<i>Lasten</i>						
reizigersinformatie	8.743	306.000	312.000	312.000	312.000	312.000
sociale veiligheid	260.692	437.000	446.000	446.000	446.000	446.000
marketing en communicatie	980.155	969.000	988.000	988.000	988.000	988.000
beleid beheer	262.667	237.000	242.000	242.000	242.000	242.000
Totaal lasten	1.512.257	1.949.000	1.988.000	1.988.000	1.988.000	1.988.000
Baten	-	-	-	-	-	-
Saldo	1.512.257	1.949.000	1.988.000	1.988.000	1.988.000	1.988.000

Toelichting baten en lasten:

- Vanaf 2008 zijn voor tarieven en distributie geen afzonderlijk baten en lasten begroot. Realisatie vindt plaats door inzet van mensen en middelen van andere producten
- De bedragen van 2009 zijn geïndexeerd ten opzichte van 2008

7. Productenraming: beheer specifiek

Product	omvat
Beheer specifiek	-concessiemanagement GGD -concessiemanagement Zuidoost Drenthe -concessiemanagement Zuidwest Drenthe -concessiemanagement Q-liner 315 -concessiemanagement spoor -aanbestedingen OV-concessies -beheer kleinschalig vervoer -aanbesteding en beheer CVV -beheer Toerbus

Meerjarendoelstellingen

Beheer

Het zodanig aanbesteden dat er zo optimaal mogelijk dienstverlening wordt geboden, in kwaliteit en in kwantiteit, door een keur van vervoerders, die in onderlinge competitie zo goed mogelijk presteren, een uitstekende prijs-/kwaliteitverhouding leveren, goed samenwerken en adequaat inspelen op structurele veranderingen en op incidenten. Het optimaal beheren van de concessies, ofwel het zodanig monitoren, controleren en managen van de concessies dat de vervoerders worden gestimuleerd hun uiterste best te doen ten bate van de reizigers, optimale dienstverlening betrachten, waarmaken wat is beloofd en verbeteren en innoveren wat nodig en/of gewenst is.

Beheer Toerbus

In vakantieperiodes verzorgen speciaal op toeristen afgestemde openbaar vervoersdiensten leuk vervoer voor toeristen van grootschalige verblijfsaccommodaties naar attracties. Hierbij zijn ook communicatie en het vervoertarief specifiek afgestemd op de doelgroep.

Doelen 2009

Concessiemanagement algemeen

- Verdere professionalisering van het beheer met gebalanceerde inzet van 'tight' en 'loose' instrumenten. In de eerste categorie is met name de meer formele categorie van boetes en bonus/malus aan de orde, terwijl de tweede langs de lijnen van de bestaande concessieoverleggen invulling zal krijgen/behouden. Daarbij is het adagium: 'hard op de inhoud, met oog voor de relatie'. Daarin past een zakelijke houding met een duidelijke antenne voor effectiviteit van gedrag.

Concessiemanagement GGD

- Het accent voor de lopende GGD concessie is met name kwaliteitsbehoud in het laatste jaar. Naast het reguliere beheer zullen d.m.v. thematisch onderzoek knelpunten worden uitgelicht.

Concessiemanagement Zuidoost- en Zuidwest Drenthe

- De afloopdata van de beide Drentse concessies zijn onderwerp van gesprek. Vooralsnog gaat het OV-bureau er vanuit dat ook deze concessies aflopen op 15 december 2009. In dat geval is ook hier consolidatie van de resultaten uit 2007/2008 het belangrijkste doel.

Concessiebeheer Q-liner 315

- Overeengekomen is dat het beheer van de Q-315 in toenemende mate wordt georganiseerd vanuit de provincie Fryslan. Aanpassing van de boeteregeling is onderwerp van gesprek. Gestreefd wordt naar een slagvaardiger en beter afgestemd beheer van deze lijnconcessie.

Concessiemanagement spoor

- Het beheer van de bestaande regionale spoorconcessie Emmen – Zwolle overnemen van de provincie Drenthe indien de provincie besluit tot overdracht van betreffende bevoegdheden.
- Participatie bij, dan wel zelfstandig aanbesteden van de spoorlijn Emmen – Zwolle in nauwe samenwerking met de provincies Drenthe en Overijssel alsmede regio Twente.

Implementatie en Concessiebeheer nieuwe GD concessie

- Implementatie van de nieuwe concessie conform bestek, met bijzondere aandacht voor continue kwaliteitsverbetering en de samenwerking tussen de verschillende concessies.

Implementatie en Concessiebeheer Regiovervoer concessies

- Implementatie van de zes nieuwe regioconcessies conform bestek, in nauwe samenwerking met de betrokken gemeentes. Bijzondere aandacht zal er zijn voor de samenwerking tussen de verschillende concessies en voor de borging administratieve stromen.
- Het beheer van lopende regiotaxi concessies.

Aanbestedingen OV-concessies:

- Gunning van de verschillende aanbestede gecombineerde concessies en het aangaan van overeenkomsten voor het kleinschalig openbaar vervoer en doelgroepenvervoer in maart 2009.
- Gunning van concessie stads- en streekvervoer Groningen en Drenthe in maart 2009 al dan niet in combinatie met de treinvervangende HOV-lijnen.
- Aanvullende afspraken maken met de winnende vervoerders over de invulling van de verschillende concessies en overeenkomsten.
- Implementatie van de genoemde concessies en overeenkomsten per 13 december 2009.

Beheer kleinschalig vervoer

- Inrichting van het gezamenlijk met de gemeenten opgezette beheersinstrumentarium voor de concessies kleinschalig openbaar vervoer en doelgroepenvervoer.

Toerbus

- In 2009 zal voor de Toerbus naar aanleiding van de ervaringen in 2008 de bestaande inzet worden geoptimaliseerd en zal uitbreiding plaatsvinden naar Zuidoost-Groningen.
- Continuering van het aanbod van OV voor bezoekers van/naar grootschaliger evenementen in Groningen en Drenthe, zoals de TT-Nacht, de Zuidlaardermarkt, nacht van Zuidlaren, de 4-mijl van Groningen en de Bloemenjaarmarkt, gebruikmakend van cofinanciering.
- In 2008 is de inzet van evenementenvervoer uitgebreid naar meer evenementen als in Stadskanaal en Emmen. In 2009 zal deze uitbreiding nog meer gestalte krijgen en zal ook ingezet worden op de bereikbaarheid van bestaande evenementen. Daarnaast zal in 2009 speciale aandacht zijn voor de bereikbaarheid van de Vuelta in Drenthe en Delfsail in Groningen.

Baten en lasten:

Beheer specifiek	2007 Realisatie	2008 Begroot	2009 Begroot	2010 Begroot	2011 Begroot	2012 Begroot
Lasten	80.555.138	86.711.343	100.955.000	93.560.000	93.560.000	93.560.000
Baten	39.360.128	37.787.643	41.445.000	42.317.000	42.317.000	42.317.000
Saldo	41.195.010	48.923.700	59.510.000	51.243.000	51.243.000	51.243.000

Specificatie baten en lasten:

Beheer specifiek	2007 Realisatie	2008 Begroot	2009 Begroot	2010 Begroot	2011 Begroot	2012 Begroot
Lasten						
GGD	70.190.360	76.124.261	89.163.000	80.247.000	80.247.000	80.247.000
Zuidoost Drenthe	4.583.809	5.421.634	6.043.000	6.647.000	6.647.000	6.647.000
Zuidwest Drenthe	2.585.829	2.759.748	2.630.000	3.419.000	3.419.000	3.419.000
Q-liner 315	142.694	404.000	425.000	553.000	553.000	553.000
Spoor	-	-	-	-	-	-
Aanbesteding en beheer CVV	2.679.504	1.843.000	2.532.000	2.532.000	2.532.000	2.532.000
Beheer Toerbus	372.942	158.700	162.000	162.000	162.000	162.000
Totaal lasten	80.555.138	86.711.343	100.955.000	93.560.000	93.560.000	93.560.000
Baten						
GGD	37.562.636	36.035.669	39.747.000	40.584.000	40.584.000	40.584.000
Zuidoost Drenthe	1.710.167	1.751.974	1.698.000	1.733.000	1.733.000	1.733.000
Q-liner 315	3.120	-	-	-	-	-
Beheer Toerbus	84.205	-	-	-	-	-
Totaal Baten	39.360.128	37.787.643	41.445.000	42.317.000	42.317.000	42.317.000
Saldo	41.195.010	48.923.700	59.510.000	51.243.000	51.243.000	51.243.000

Toelichting baten en lasten:

Voor 2009 zijn de diverse in het MEP 2020 genoemde maatregelen verwerkt, zie ook het product Ontwikkeling en de bijlage met concrete maatregelen. Tevens is rekening gehouden met continuering van het doorbetalen aan de niet-opbrengstverantwoordelijke concessiehouders van de brandstofprijzencompensatie, die begrepen is in de tarieven van de vervoerbewijzen in 2009.

Voor het jaar 2009 is rekening gehouden met een effect op de baten van de concessies GGD en Zuidoost Drenthe in verband met de invoering van de OV-chipkaart. De raming van de baten voor 2009 en volgende jaren is gebaseerd op het niveau van eind 2007, gecorrigeerd voor de effecten van de maatregelen voor 2009 uit het MEP 2020. Het vermelde bedrag voor 2008 is nog gebaseerd op een oudere raming.

De kosten van het CVV zijn vanaf 2009 inclusief BTW, aangezien geen declaratie van de BTW-OV meer mogelijk is. Overigens dekken de provincies Groningen Drenthe dit verlies uit de door hen ontvangen forfaitaire compensatie van de BTW-OV.

De lasten voor het beheer van de Toerbus betreffen de uitvoeringskosten; de communicatiekosten worden gedekt vanuit het budget Marketing en Communicatie. Baten zijn niet geraamd; deze worden overwegend via de vervoerder gerealiseerd.

De kosten voor het evenementenvervoer worden betaald vanuit de OV-concessie, de vervoersopbrengsten worden ook op deze concessies geboekt. De communicatiekosten worden betaald vanuit het marketing en communicatiebudget.

8. Productenraming: bedrijfsvoering

Product	Omvat
Bedrijfsvoering	-lonen en salarissen -huisvestingskosten -kantoorkosten -advieskosten

Op de niet-financiële aspecten van de bedrijfsvoering wordt nader ingegaan in de paragraaf Bedrijfsvoering.

Baten en lasten:

Bedrijfsvoering	2007	2008	2009	2010	2011	2012
	Realisatie	Begroot	Begroot	Begroot	Begroot	Begroot
Lasten						
Lonen, salarissen en overige personele kosten	1.119.537	1.163.000	1.186.000	1.186.000	1.186.000	1.186.000
Huisvestingskosten	95.748	104.000	106.000	106.000	106.000	106.000
Kantoorkosten	105.935	153.000	156.000	156.000	156.000	156.000
Advieskosten	121.470	104.000	106.000	106.000	106.000	106.000
Totaal lasten	1.442.690	1.524.000	1.554.000	1.554.000	1.554.000	1.554.000
Baten						
Bijdragen personeelskosten	713.930	711.000	725.000	725.000	725.000	725.000
Totaal Baten	713.930	711.000	725.000	725.000	725.000	725.000
Saldo	728.760	813.000	829.000	829.000	829.000	829.000

Toelichting baten en lasten:

De vermelde bedragen voor 2009 zijn geïndexeerd met 2% t.o.v. 2008. Financiële gevolgen van eventuele formatie-uitbreiding zijn vooralsnog niet geraamd, zie paragraaf bedrijfsvoering.

9. Productenraming: financiering

Product	omvat
Financiering	-financiering en dekkingsmiddelen -mutaties voorziening BDU

Meerjarendoelstelling

Een financieel gezonde organisatie, blijkend uit toepassing van repressief toezicht door de toezichthouder en goedkeurende verklaringen van de accountant, ook op het gebied van de rechtmatigheid.

Voor een nadere uitwerking van de doelen voor 2009, zie paragraaf bedrijfsvoering.

Dekkingsmiddelen en indexering

Het belangrijkste dekkingsmiddel voor de kosten van het OV-bureau is de bijdrage uit de BDU-uitkering, die de provincies Groningen en Drenthe beschikbaar stellen voor OV.

Voor de indexering van de BDU-bijdrage aan het OV-bureau is tot en met 2007 een OV-kostengerelateerde index gehanteerd. De provincie willen vanaf 2008 de BDU-bijdrage aan het OV-bureau jaarlijks verhogen met de BDU-index. Voor de begroting 2009 is voor de BDU index een percentage van 2% verondersteld. In de onderstaande tabel zijn de begrote BDU-bijdragen voor 2009 vermeld, afgeleid uit de bijdragen voor 2008. De vermelde bedragen zijn inclusief de compensatie voor BTW-OV.

Bedragen	Raming 2008	Index 2009	Begroting 2009
BDU-bijdrage Groningen	33.581.490	2%	34.253.000
BDU-bijdrage Drenthe	18.531.000	2%	18.901.000
Totaal bijdragen	52.112.490		53.154.000

Naast de reguliere bijdrage uit de BDU ontvangt het OV-bureau via de provincies Groningen en Drenthe in 2008 nog middelen voor de invoering van de OV-chipkaart op grond van de hiertoe afgesloten overeenkomst tussen de minister van Verkeer en Waterstaat, de provincies Groningen en Drenthe en het OV-bureau. De bijdrage voor de OV-chipkaart aan het OV-bureau bedraagt in totaal €11,6 miljoen, naar het prijspeil van 2004.

Voor de concessies waarvoor het OV-bureau opbrengstverantwoordelijk is, namelijk de GGD-concessie, de concessie Zuid Oost Drenthe en de concessie basis- en aanvullend openbaar vervoer in provincie Groningen, heeft het OV-bureau baten bestaande uit de opbrengst studentenkaarten en de overige reizigersverkopen. Voor de GGD-concessie is daarnaast ook nog sprake van cofinancieringsbaten door de provincie Fryslân.

Verder ontvangt het OV-bureau van de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen bijdragen in de personeelskosten, zie productenraming: bedrijfsvoering.

Onder de dekkingsmiddelen kunnen ook de rentebaten worden gerekend. Er is echter ook sprake van rentelasten, omdat aan de BDU-middelen over het eindsaldo van het jaar rente moet worden toegevoegd. *Meerjarenexploitatieplan 2008-2020 (MEP 2020)*

In december 2007 is een eerste versie van het MEP 2020 door het Dagelijks Bestuur besproken. In het MEP 2020 is doorgerekend wat de in de diverse beleidsdocumenten van de overheden in Groningen en Drenthe aan OV-ambities aan exploitatiemiddelen kosten. Er is sprake van een groter wordende kloof tussen enerzijds de beschikbare en anderzijds de benodigde middelen om de geformuleerde ambities vanaf 2010 tot 2020 te kunnen realiseren. Exploitatieoverschotten van het OV-bureau zullen in de voorziening BDU worden aangehouden ter gedeeltelijke dekking van het MEP 2020. Naar verwachting zal dit voor de dekking maar in beperkte mate soelaas bieden. Een brief waarin deze problematiek is geschetst is verzonden aan de colleges van de partners met daarin een uitnodiging om in gesprek te geraken over oplossingsrichtingen.

Baten en lasten:

Financiering en dekkingsmiddelen	2007	2008	2009	2010	2011	2012
	Realisatie	Begroot	Begroot	Begroot	Begroot	Begroot
Lasten						
Onvoorzienne uitgaven	-	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000
Voorziening BDU, rente	598.608	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Voorziening BDU, stremmingen	-	255.000	260.000	260.000	260.000	260.000
Voorziening BDU, verbetering dienstregeling en aansluitingen	7.842.657	2.594.000	-	-	-	-
Voorziening BDU OV-chipkaart	-	3.330.000	-	-	-	-
Totaal lasten	8.441.265	6.679.000	760.000	760.000	760.000	760.000
Baten						
Bijdragen BDU	51.268.038	52.195.000	53.154.000	53.154.000	53.154.000	53.154.000
Rente	776.409	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Voorziening BDU, verbetering dienstregeling en aansluitingen	-	2.965.000	10.058.000	1.791.000	1.791.000	1.791.000
Voorziening BDU, OV-chipkaart	-	3.330.000	-	-	-	-
Totaal Baten	52.044.447	58.490.000	63.212.000	54.945.000	54.945.000	54.945.000
Saldo	43.603.182-	51.811.000-	62.452.000-	54.185.000-	54.185.000-	54.185.000-

Toelichting baten en lasten:

De post onvoorzienne uitgaven handhaven we conform de kadernota op €500.000. Rentelasten (rente BDU) en rentebaten zijn begrotingstechnisch gelijk verondersteld en daarom als p.m. in het overzicht opgenomen. De baten BDU zijn hierboven reeds toegelicht. De onttrekking uit de voorziening BDU wordt veroorzaakt door de realisatie van de in het MEP genoemde maatregelen voor 2009. Het aanbestedingsvoordeel dat in het MEP 2020 wordt verondersteld kan pas vanaf 2010 gerealiseerd worden.

10. Paragraaf weerstandsvermogen

In de notitie weerstandsvermogen 2005 OV-bureau Groningen Drenthe is inzicht gegeven in de financiële risico's die het OV-bureau Groningen Drenthe loopt en is op grond daarvan de gewenste omvang van het weerstandsvermogen voor het OV-bureau Groningen Drenthe bepaald. In het navolgende is deze notitie als vertrekpunt genomen.

Onder weerstandsvermogen verstaan we de mate waarin het OV-bureau in staat is middelen vrij te maken om substantiële risico's op te vangen, zonder dat dit betekent dat het beleid veranderd moet worden. Het Algemeen Bestuur is er verantwoordelijk voor dat de begroting sluit. Een precies sluitende begroting zonder weerstandsvermogen betekent dat iedere tegenvaller een probleem gaat opleveren. In dat geval staat het beleid van het OV-bureau onder druk. Het Algemeen Bestuur heeft daarom besloten dat het OV-bureau over voldoende weerstandsvermogen dient te beschikken.

Bij de inschatting van de risico's is rekening gehouden met de mogelijkheden voor interne beheersing. Bijsturen bij tegenvallende inkomsten is mogelijk. Daarbij moet rekening worden gehouden met doorlooptijd voor de implementatie van bezuinigingsmaatregelen van circa een half jaar.

De onderstaande risicokaart vermeldt de onderkende risico's.

Risicokaart 2009 van het OV-bureau Groningen Drenthe

Omschrijving	Begroting 2009	Zeër gering	Gering	Gemiddeld	Aanmerkelijk
Wijziging indexering BDU <i>m.i.v. 2008 verdeling BDU op basis van structuurkenmerken</i>	53.154.000			X	
SOV-opbrengsten <i>Afname gebruik studentenkaart en samenhangend lagere tarieven</i>	18.667.602			X	
WROOV en regionale kaartsoorten: <i>Fluctuerende reizigers aantallen</i>	21.898.815			X	
<i>Bevriezing verdeelsleutel en samenhangend grotere onnauwkeurigheid</i>	21.898.815				X
WROOV-reglement <i>Garantstelling jegens de Staat</i>	P.M.	X			
Overschrijding kosten concessies <i>Toename in aantal DRU's</i>	P.M.		X		
<i>Bonus-/malusregeling</i>	P.M.	X			
<i>Mogelijk aanbestedingsnadeel</i>	89.163.000	X			
OV-chipkaart, exploitatiefase <i>Diverse risico's van technische en operationele aard</i>	P.M.				X
CVV + Ontwikkeling kleinschalig vervoer <i>Openeinderegeling geeft verhoogd risico op kostenoverschrijding</i>	2.532.457			X	
Sociale Veiligheid & Toegankelijkheid	446.000	X			
Ontwikkelingen, monitoring en onderzoek	50.000	X			
Consumentencommunicatie en -onderzoek	75.000	X			
Beheer	242.000	X			
Haltebeleid en reizigersinformatie	312.000	X			
Verbetering dienstregeling & aansluiting	P.M.	X			
Marketing en communicatie <i>Aanbesteding van marketing en communicatiediensten</i>	988.000		X		
Kosten bedrijfsvoering	1.554.000	X			
Rentelasten	P.M.	X			
Compensatie BTW via het BCF	P.M.	X			
BTW Openbaar Vervoer	P.M.	X			
TOTAAL AANTAL RISICO'S		13	2	4	2
PROCENTUEEL		62%	10%	19%	10%

Wijziging groei BDU

Vanaf 2008 zal de Brede Doeluitkering (BDU) Verkeer en Vervoer anders worden verdeeld over de decentrale overheden, namelijk op basis van structuurkenmerken. De gewijzigde verdeling pakt niet negatief uit voor Groningen en Drenthe.

In 2008 geen volledige loon-prijscompensatie toegepast door het Rijk, hetgeen deels doorvertaald is naar het OV-bureau. Vooralsnog gaan wij er vanuit dat dit eenmalig was. Het lagere indexcijfer over 2008 werkt wel meerjarig door. Het risico bestaat dat het Rijk een dergelijke bezuinigingsactie herhaalt.

Indexeringsverschil lasten en baten

De lasten van het OV-bureau vloeien grotendeels voort uit de concessieverplichtingen. In de huidige concessies is vastgelegd dat de vervoerders de loon- en prijscompensatie ontvangen, zoals deze door het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt toegepast voor het stads- en streekvervoer: in concreto de loonvoet marktsector (65%) en index materiële overheidsconsumptie, IMOC, (35%). In toekomstige concessies zal conform de Kadernota begroting 2009 dit beleid worden gecontinueerd. Gevolg hiervan kan zijn dat de gehanteerde indices voor de baten (BDU) en voor de lasten (combinatie loonvoet marktsector en IMOC) uiteen gaan lopen. Het risico bestaat dat nadelig is voor het OV-bureau en dat niet tijdig kan worden geanticipeerd op een verschil in toegepaste indexering.

OV-chipkaart, gevolgen duale fase

De voorbereiding van de invoering van de OV-chipkaart is in volle gang. Voorzien is dat in de komende tijd de NVB-vervoerbewijzen (strippenkaarten en sterabonnementen) en de OV-chipkaart naast elkaar verkrijgbaar zijn en worden gebruikt. Voor de verdeling van de opbrengsten betekent deze duale periode een aanzienlijke complicatie en zal toepassing van de huidige systematiek tot grotere onnauwkeurigheden leiden. Om dit probleem te beperken is landelijk een methodiek ontwikkeld (de zogenaamde bevroezingsmethodiek) waarmee de opbrengsten van het NVB en de OV-chipkaart gezamenlijk worden verdeeld. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de veranderingen in de plaats van aankoop van de vervoerbewijzen. Deze methodiek, die in de Werkgroep WROOV-Methode (WWM) is ontwikkeld, is inmiddels op hoofdlijnen door de bedrijfstak vastgesteld. Hoewel met de bevroezingsmethodiek geprobeerd wordt de negatieve gevolgen van de duale periode op de kwaliteit van de opbrengstverdeling te beperken, zal in de duale periode de uiteindelijke onnauwkeurigheid van de verdeling groter zijn dan in de afgelopen jaren. Deze onnauwkeurigheid kan negatieve gevolgen hebben op de exploitatie en kan budgetten onder druk zetten. Beheersingsmogelijkheden zijn beperkt.

OV-chipkaart, gevolgen cashflowproblematiek

Door de overgang van strip naar OV-chip wordt het afrekenmoment naar achteren verschoven. In het OV-chipkaarttijdperk worden - bij het reizen op saldo - de opbrengsten uit kaartverkoop pas door vervoersbedrijven verkregen direct na het reismoment, terwijl nu de verkoop van strippenkaarten en sterabonnementen direct als omzet wordt aangemerkt.

Het risico is als zeer groot aan te merken omdat de eenmalige dip in de cashflow in eerste instantie bij het OV-bureau terecht zal komen. Deze dip kan negatieve gevolgen hebben op de exploitatie en kan budgetten onder druk zetten. De oorzaken van de cashflowproblematiek liggen niet bij de decentrale overheden. Niettemin is onzeker in hoeverre de rekening hiervan elders neergelegd kan worden.

OV-chipkaart, overige risico's

De invoering van de OV-chipkaart brengt veel onzekerheden met zich mee. Vooralsnog is nog niet volledig uitgekristalliseerd in welke mate vervoerders of OV-bureau (of eventueel het Rijk) verantwoordelijk wordt voor de gemaakte kosten van zowel technische als operationele aard. Verder bestaan er overige OV-chipkaart gerelateerde risico's welke een risico vormen.

Het risico is aanwezig dat de kosten en gedeelde opbrengsten hoger uitvallen dan verwacht en dat het OV-bureau daarin zal moeten bijdragen. Dit zal negatieve gevolgen hebben op de exploitatie en kan budgetten onder druk zetten. Met een daling van de reizigersopbrengsten in 2009 van 5% is reeds rekening gehouden in de begroting.

Marketing en communicatie

In 2008 zal de aanbesteding plaatsvinden van Marketing en communicatie. Resultaat van deze aanbesteding zal zijn dat er een raamovereenkomst wordt opgesteld waarbinnen de komende jaren marketing- en communicatiediensten afgenomen zullen worden. Indien de aanbesteding ongunstig uitpakt kan dit negatieve gevolgen hebben op de exploitatie en kan bestedingsmogelijkheden van het budget onder druk zetten.

Haltebeleid en reizigersinformatie

De provincies nemen t/m 2010 nagenoeg de gehele uitvoer van het haltebeleid en de reizigersinformatie voor hun rekening. Het risico neemt hierdoor af ten opzichte van de vorige risicoanalyse omdat een tegenvallende uitvoer van het haltebeleid en de reizigersinformatie nu niet voor rekening van het zal OV-bureau komen.

Concessies

Er is reeds een start gemaakt met de aanbestedingsprocedure voor de nieuwe concessie GGD en die van de gecombineerde aanbesteding kleinschalig vervoer. De huidige concessies lopen tot 15 december 2009. De uitkomsten van deze aanbesteding zullen de exploitatie van het OV-bureau voor een groot deel bepalen. In de begroting 2009 is rekening gehouden met een aanbestedingsvoordeel van 10%, dit resultaat zal afhangen van de hoogte van de inschrijvingen. Deze inschrijvingen zullen mede worden beïnvloed door de ontwikkelingen op het gebied van brandstofmarkt en congesties. Indien het verwachte aanbestedingsvoordeel niet optreedt in de mate waarin daarmee rekening is gehouden, zal nog voor aanvang concessie het voorzieningenniveau kunnen worden aangepast. Er is dus geen voor het weerstandsvermogen relevant restrisico.

Garantstelling

Onder de risico's bevindt zich ook de (enige) garantstelling van het OV-bureau. Deze heeft betrekking op het WROOV-reglement. Op grond van artikel 4.2.5 van het WROOV-reglement stelt de concessieverlener zich garant jegens de Staat en overige concessieverleners voor oninbaar gebleken vorderingen op de concessiehouder door de WROOV-uitvoeringsorganisatie, voor zover deze voortvloeien uit toepassing van de WROOV-methode.

Niveau weerstandscapaciteit

In de achtmaandsrapportage 2007 heeft het OV-bureau de omvang van de gewenste weerstandscapaciteit gehandhaafd op €4,2 miljoen. Uit de risicokaart in de achtmaandsrapportage 2007 bleek dat in absolute zin 29% van de onderkende risico's als gemiddeld of hoog werden ingeschat. Uit de huidige risicokaart blijkt eveneens dat 29% van de risico's is te typeren als gemiddeld of aanmerkelijk. De impact van de risico's is

per saldo iets gestegen, mede omdat de bedrag waarop de risico's betrekking hebben zijn gestegen. Op grond hiervan zien wij aanleiding de gewenste weerstandscapaciteit bij te stellen. De weerstandscapaciteit was € 4.210.000,-. Op basis van de huidige analyse zal een niveau van €4.500.000 gewenst zijn.

Voor nadere informatie over de aard van de risico's, zoals hierboven genoemd, verwijzen wij naar de notitie weerstandsvermogen 2005 OV-bureau Groningen Drenthe.

11. Paragraaf financiering

Organisatie en financieringsstatuut

Op grond van de Wet fido dienen de decentrale overheden en dus ook het OV-bureau, te beschikken over een financieringsstatuut. Dit financieringsstatuut is in 2007 vastgesteld en per 1 oktober 2007 in werking getreden.

De uitvoering van de financieringsfunctie is voor wat betreft het uitzetten van tijdelijk overtollige middelen (uitzettingen) uitbesteed aan de provincie Groningen. Dit gebeurt op basis van liquiditeitsprognoses die maandelijks door de controller van het OV-bureau worden opgesteld. Het betalingsritme op basis waarvan de prognoses worden opgesteld, is gebaseerd op de volgende afspraken.

In de concessies is vastgelegd dat elke 15e van de maand 1/13 deel van de subsidie aan de vervoerder wordt vergoed en in april 2/13 (vanwege vakantiegeld). De provincies Groningen en Drenthe dragen zorg voor betaling van de subsidie in dezelfde termijnen rond de 13e van de maand.

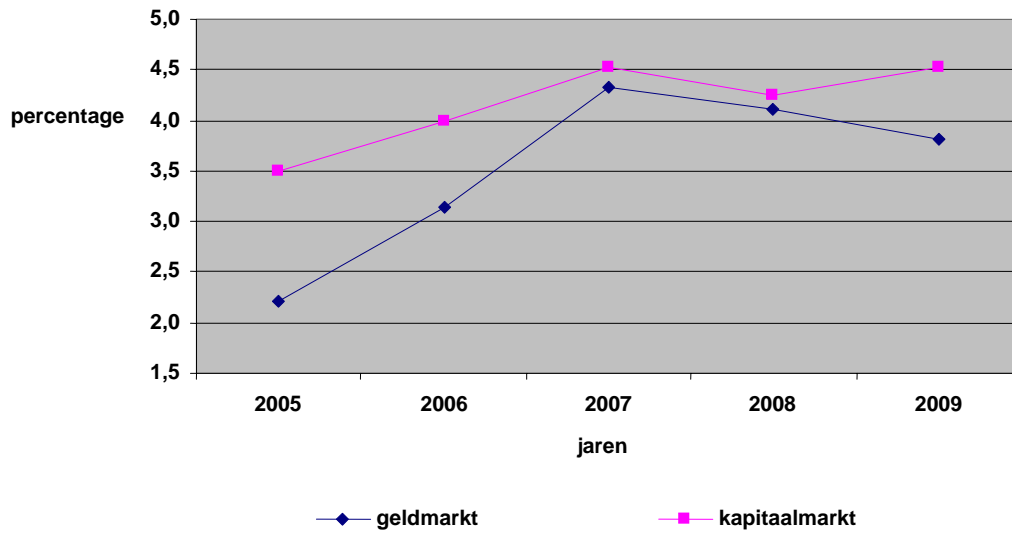
In 2009 zullen de uitgaande liquiditeiten van het OV-bureau kunnen worden gefinancierd uit de binnenkomende liquiditeiten en de liquiditeitsoverschotten. De resterende liquiditeitsoverschotten zullen risicomijdend worden uitgezet binnen de kaders van het financieringsstatuut. Het aantrekken van middelen wordt voor 2009 niet verwacht.

De uitvoering van de financieringsfunctie vindt plaats binnen de kaders, richtlijnen en limieten van het financieringsstatuut. Voor de beheersing van risico's met betrekking tot aangegane geldleningen zijn de kasgeldlimiet en de renterisiconorm in het algemeen van belang. Gelet op het verwachte ontbreken van kort- dan wel langlopende geldleningen zijn de toetsing van de kasgeldlimiet en de renterisiconorm onnodig.

Ontwikkeling rentetarieven

Het verloop van de rentetarieven van de geld- en kapitaalmarkt van 2005 tot en met 2007 en de verwachting van onze vermogensbeheerder voor 2008 en 2009 op basis van de marktgegevens van februari 2008 staan vermeld in onderstaand overzicht. Voor de geldmarkt is uitgegaan van het 3-maands Euribortarief en voor de kapitaalmarkt zijn geldleningen met een looptijd van 10 jaar vermeld.

Verloop rentetarieven geld- en kapitaalmarkt van 2005 tot en met 2007 en de verwachting voor 2008 en 2009



Onze vermogensbeheerder verwacht dus een licht stijgende kapitaalmarktrente en een licht dalende geldmarktrente. Voor de uit te zetten geldmiddelen betekent dit dat de langere termijnuitzettingen aantrekkelijker worden.

12. Paragraaf bedrijfsvoering

Doel van de bedrijfsvoering is om op slagvaardige, kwalitatief hoogwaardige, klantvriendelijke en flexibele wijze de primaire taakstelling van het OV-bureau mogelijk te maken. De huidige formatieopbouw inclusief bezetting ziet er als volgt uit:

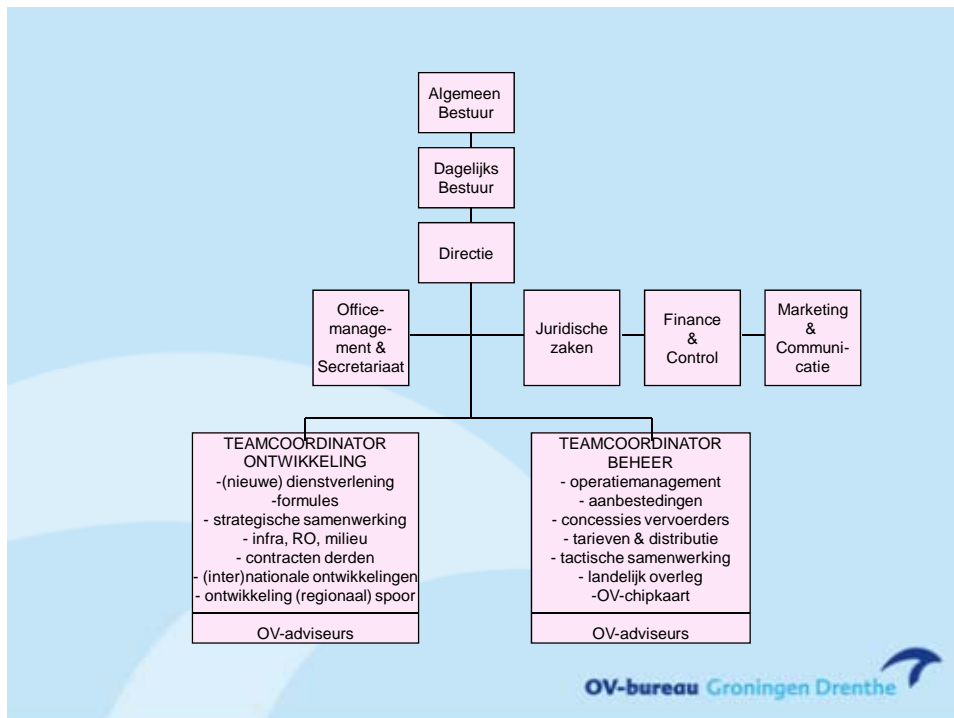
Funcienaam	Formatie	Bezetting
Directeur		0,80
Teamcoördinator Ontwikkeling		1,00
OV-adviseur ontwikkeling A		2,84
OV-adviseur ontwikkeling B		1,00
OV-adviseur ontwikkeling C		1,00
Teamcoördinator Beheer		1,00
OV-adviseur beheer A		1,00
OV-adviseur beheer B		1,80
OV-adviseur beheer C		1,00
Senior Controller		1,00
Juridisch adviseur		1,00
Senior marketing & communicatieadviseur		0,80
Officemanager		0,85
Secretarieel administratief medewerker		1,00
Totaal	16,60	16,09

Een vergelijking met qua werkgebied en vervoersomzet vergelijkbare collega-DO's leert, dat het OV-bureau Groningen Drenthe inzake efficiency goed scoort.

In de loop van 2008 zullen wij ons heroriënteren op ons klantbeleid. De personele gevolgen hiervan zijn nog niet goed aan te geven. Wij verwachten daarnaast een extra personele inspanning te moeten leveren voor het beheer van de nieuwe concessies. Voorshands verwachten wij deze ontwikkelingen voor een deel door efficiencyvergroting en herschikking van taken te kunnen opvangen binnen de huidige formatie. Voor een ander deel zou een vergroting van de bezetting met circa 0,7 fte gewenst kunnen zijn, waarmee overigens de formatie vrijwel ongewijzigd blijft. In financiële zin is daarmee in deze begroting nog geen rekening gehouden.

Personele versterking zal ook noodzakelijk zijn ingeval van concessiebeheer van treinconcessie(s). Wij gaan ervan uit dat indien de overdracht van deze taken aan de orde zal zijn, tevens de financiële middelen, waaronder die voor de personele inzet voor het concessiebeheer, beschikbaar zullen worden gesteld.

Het organogram van het OV-bureau is hieronder weergegeven.



Doelen en activiteiten 2009

Financiën en control

- Uitvoering geven aan P&C-cyclus (Kadernota begroting, rapportages, jaarstukken)
- Uitvoeren financieringsbeleid
- Uitvoeren financieel beheer
- Opstellen verantwoording BDU
- Beheer processen & procedures
- Adviseren van directie en OV-adviseurs
- Onderhouden contacten/relaties met DB en AB, GGD-overheden, overige overheden, banken en verzekeraars, salarisadministratie, accountants, leveranciers, belastingdienst, CBS, toezichthouder BZK, Ministerie V&W, vervoerders
- Uitvoeren financiële informatievoorziening
- Beheren financieel systeem

Juridische Zaken

- Voorbereiding/verslaglegging DB- en AB-vergaderingen
- Voorbereiding/begeleiding aanbestedingen
- Juridische ondersteuning directie en OV-adviseurs
- Bezwaar- en beroepsprocedures
- Bonus-/malus-/boete-oplegging
- Juridische screening afspraken/correspondentie
- Juridische voorzieningen m.b.t. formules

Office-management & Secretariaat

- Kantoorfaciliteit
- Ondersteuning marketing & communicatie
- Ondersteuning personele zaken
- Secretariele ondersteuning en archief
- Bedrijfsveiligheid en Arbo

13. Productenraming in een oogopslag en meerjarenproductenraming 2010-2012

LASTEN	realisatie 2007	begroting 2008	begroting 2009	begroting 2010	begroting 2011	begroting 2012
Klant-reiziger	49.931	54.000	75.000	75.000	75.000	75.000
Ontwikkeling						
-strategische innovatie	30.074	71.300	50.000	50.000	50.000	50.000
Beheer generiek						
-reizigersinformatie	8.743	306.000	312.000	312.000	312.000	312.000
-sociale veiligheid	260.692	437.000	446.000	446.000	446.000	446.000
-toegankelijkheid	87.152	-	-	-	-	-
-marketing en communicatie	980.155	969.000	988.000	988.000	988.000	988.000
-beleid beheer	262.667	237.000	242.000	242.000	242.000	242.000
Beheer specifiek						
-concessiemanagement GGD	70.190.360	76.124.261	89.163.000	80.247.000	80.247.000	80.247.000
-concessiemanagement Zuidoost Drenthe	4.583.809	5.421.634	6.043.000	6.647.000	6.647.000	6.647.000
-concessiemanagement Zuidwest Drenthe	2.585.829	2.759.748	2.630.000	3.419.000	3.419.000	3.419.000
-concessiemanagement Q-liner 315	142.694	404.000	425.000	553.000	553.000	553.000
-concessiemanagement spoor						
-aanbesteding en beheer CVV	2.679.504	1.843.000	2.532.000	2.532.000	2.532.000	2.532.000
-beheer Toerbus	372.942	158.700	162.000	162.000	162.000	162.000
Bedrijfsvoering						
-lonen en salarissen	1.119.537	1.163.000	1.186.000	1.186.000	1.186.000	1.186.000
-huisvestingskosten	95.748	104.000	106.000	106.000	106.000	106.000
-kantoorkosten	105.935	153.000	156.000	156.000	156.000	156.000
-advieskosten	121.470	104.000	106.000	106.000	106.000	106.000
Financiering						
-financiering en dekkingsmiddelen	-	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000
-voorziening BDU rente	598.608	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
-voorziening BDU stremmingen	-	255.000	260.000	260.000	260.000	260.000
-voorziening BDU verbetering dienstregeling en aansluitingen	7.842.657	2.594.000	-	-	-	-
-voorziening BDU OV-chipkaart	-	3.330.000	-	-	-	-
totaal lasten	92.118.505	96.988.643	105.382.000	97.987.000	97.987.000	97.987.000
BATEN						
Beheer specifiek						
-concessiemanagement GGD	37.562.636	36.035.669	39.747.000	40.584.000	40.584.000	40.584.000
-concessiemanagement Zuidoost Drenthe	1.710.167	1.751.974	1.698.000	1.733.000	1.733.000	1.733.000
-concessiemanagement Q-liner 315	3.120	-	-	-	-	-
-beheer Toerbus	84.205	-	-	-	-	-
Bedrijfsvoering						
-lonen en salarissen	713.930	711.000	725.000	725.000	725.000	725.000
Financiering						
-financiering en dekkingsmiddelen	51.268.038	52.195.000	53.154.000	53.154.000	53.154.000	53.154.000
-rente	776.409	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
-voorziening BDU verbetering dienstregeling en aansluitingen	-	2.965.000	10.058.000	1.791.000	1.791.000	1.791.000
-voorziening BDU OV-chipkaart	-	3.330.000	-	-	-	-
totaal baten	92.118.505	96.988.643	105.382.000	97.987.000	97.987.000	97.987.000
Saldo baten - lasten	-	-	-	-	-	-

14. Stand en verloop van de voorziening BDU

Het OV-bureau Groningen Drenthe heeft een voorziening, namelijk de voorziening BDU. Hierin worden de cumulatieve exploitatieoverschotten aangehouden in verschillende componenten. Bij voortzetting van het bestaande beleid inclusief deze begroting zal het verloop van de (diverse componenten van de) voorziening BDU als volgt zijn.

Stand en verloop voorziening BDU	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Stand 1 januari	18.268.633	22.979.954	29.999.883	15.941.883	10.670.883	7.158.827
<i>Toevoegingen</i>						
Verbetering dienstregeling en aansluitingen	12.684.827	2.594.000	-	-	-	-
Reizigersinformatie	-	-	-	-	-	-
Stremmingen	-	255.000	260.000	260.000	260.000	260.000
Weerstandscapaciteit	-	290.000	-	-	-	-
Rente	598.608	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
OV-chipkaart	-	11.901.000	-	-	-	-
Totaal	13.283.435	15.040.000	260.000	260.000	260.000	260.000
<i>Onttrekkingen</i>						
Verbetering dienstregeling en aansluitingen	3.550.000	2.965.000	10.058.000	1.791.000	1.791.000	1.791.000
Reizigersinformatie	-	-	-	1.480.000	0	0
Stremmingen	175.000	255.000	260.000	260.000	260.000	260.000
Weerstandscapaciteit	4.667.170	-	-	-	-	-
Rente	-	800.071	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
OV-chipkaart	179.944	4.000.000	4.000.000	2.000.000	1.721.056	0
Totaal onttrekkingen:	8.572.114	8.020.071	14.318.000	5.531.000	3.772.056	2.051.000
Stand 31 december	22.979.954	29.999.883	15.941.883	10.670.883	7.158.827	5.367.827
Standen per 31 december naar component						
Verbetering dienstregeling en aansluitingen	16.594.827	16.223.827	6.165.827	4.374.827	2.583.827	792.827
Reizigersinformatie	1.480.000	1.480.000	1.480.000	-	-	-
Stremmingen	75.000	75.000	75.000	75.000	75.000	75.000
Weerstandscapaciteit	4.210.000	4.500.000	4.500.000	4.500.000	4.500.000	4.500.000
Rente	800.071	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
OV-chipkaart	-179.944	7.721.056	3.721.056	1.721.056	-	-
Totaal	22.979.954	29.999.883	15.941.883	10.670.883	7.158.827	5.367.827

15. Bijlage: overzicht en toelichting maatregelen in 2009 uit MEP 2020

Ontwikkelingen in relatie tot knooppunt Gieten		
2009	aanvullend	Servicebus Gieten knooppunt Gieten e.o
2009	aanvullend	Servicebus Eext-Gieten
2009	HOV	QL 300 en QL 305 Emmen-Groningen: versnelling Invoering knooppunt Gieten
2009	basis	iQL 603 Veendam-Gieten-Assen (route lijn 10) en 628 Stadskanaal-Gieten-Assen
2009	HOV	QL 303 Veendam-Gieten-Assen Zuid-Assen, ieder half uur, gedeeltelijk vervangen van lijn 10, i.c.m. Qliner 302
Basisnet		
2009	basis	Dal en avond bediening waar nodig aanpassen aan een 'strakke' uurdienst
2009	basis	Lijn 90: Peize-Roden-Leek-Drachten: proef nieuwe spitslijn, kan met bestaande infra/ halten
HOV net		
2009	HOV	QL 300 Emmen-Groningen: extra stops in Gasselte, Annen, Westlaren, Haren
2009	HOV	QL 314 Drachten-Groningen: opwaarderen spitsfrequentie tot kwartiersdienst
2009	HOV	QL 317 Roden-Groningen, QL 316/306 Leek- Groningen: uitbreiding ipv streekbus Roden/Leek + dal 2x QL per uur
Aanvullend net		
2009	aanvullend	Servicebus Stadskanaal
2009	aanvullend	Servicebus Barendveld-Wildervank-Veendam

Knooppunt Gieten

In bijgevoegde maatregelen is uitgegaan van de opening van knooppunt Gieten in (het begin van) 2009. Op het moment van het opstellen van deze begroting is over de datum hiervan nog geen absolute zekerheid te geven. Wat dat betreft dient met betrekking tot de daadwerkelijke realisatiedatum een slag om de arm te worden gehouden. Wanneer het knooppunt gereed is, wordt lijn 10 Veendam-Gieten-Assen aangepast tot een Qliner verbinding opgewaarderd, wordt het aanvullend net geherstructureerd met invoering van een aantal specifieke scholierenlijnen. De exacte uitwerking van de lijnenloop rondom het knooppunt wordt in de loop van 2008 vormgegeven met de stakeholders als gemeente, provincie en reizigersorganisaties.

HOV net

Voor de HOV lijnen wordt in 2009 op basis van de toenemende vervoervraag op lijn 314 gewerkt aan een opwaardering van deze lijn. Hierbij is er vooralsnog vanuit gegaan dat een verhoging van de spitsfrequentie nodig zal zijn. Voor de verbindingen vanaf Roden en Leek geldt dat in toenemende mate een focus op het ineenschuiven van de bediening door Qliner en onderliggend net zal plaatsvinden. Hierdoor ontstaat een sterker Qliner product, mogelijk met hogere frequentie. De exacte uitwerking op de lijnen wordt in de loop van 2008 vormgegeven met de stakeholders als gemeente, provincie en reizigersorganisaties.

Qliner 300 Emmen-Groningen zal naast Gieten na het gereedkomen van de aansluitingen Borger, Gasselte, Annen, Westlaren mogelijk op een aantal van deze locaties stoppen. In de loop van 2008 wordt onderzocht waar precies en in welke frequentie.

Basisnet

In het basisnet is op een aantal locaties sprake van 'gaten' in de bediening. Hierover komen incidenteel klachten binnen bij de vervoerder en bij het OV-bureau. Bezien zal worden in welke mate deze klachten dermate ernstig zijn dat de bediening van een aantal lijnen moet worden aangepast.

Berekeningen in het kader van de Ontwerpopgave Roden-Leek geven aan dat de vervoerstromen richting Drachten bijna net zo groot zijn als richting Groningen. Bovendien geven reizigers regelmatig aan dat zij graag een verbetering zien op de relatie met Drachten vanuit dit gebied. In dat kader wordt een experiment voorgesteld met een spitsbus, van Peize, via Roden naar Leek en Drachten.

Aanvullend net

Voortbordurend op het succes van de Servicebus formule in de integratie tussen OV en doelgroepenvervoer wordt onderzocht of invoering van een Servicebus in Stadskanaal en in de relatie met Bareveld/Gieten en richting Veendam mogelijk is. De laatste heeft overigens ook een sterke relatie met knooppunt Gieten. Uiteraard zullen naast deze concrete projecten ook optimalisaties binnen het gehele lijnennet plaatsvinden op basis van klachten, suggesties van reizigers en ontwikkeling van reizigersaantallen en opbrengsten.

