

Begroting 2010

Inhoud

1.	Inleiding	3
2.	Programma Collectief personenvervoer.....	6
3.	Visie en strategie.....	8
4.	Productenraming: klant-reiziger	11
5.	Productenraming: ontwikkeling	13
6.	Productenraming: beheer generiek	18
7.	Productenraming: beheer specifiek.....	20
8.	Productenraming: bedrijfsvoering	24
9.	Productenraming: financiering	25
10.	Paragraaf weerstandsvermogen.....	28
11.	Paragraaf financiering	31
12.	Paragraaf bedrijfsvoering	34
13.	Productenraming in een oogopslag en meerjarenproductenraming 2010-2013	37
14.	Stand en verloop van de voorziening BDU	39
15.	Bijlage: Overzicht uitgezette gelden d.d. 1 januari 2009	40

1. Inleiding

Het jaar 2010 is voor het OV-beleid in Groningen en Drenthe een belangrijk jaar. Enerzijds doordat de nieuwe concessies (Groningen-Drentheconcessie, HOV-concessie en zes kleinschalige gebiedsconcessies – verbonden met het WMO- en leerlingenvervoer) vanaf eind 2009 van start gaan en in 2010 hun eerste effecten moeten gaan hebben. Anderzijds helaas omdat uit de aanbiedingen is gebleken dat de beoogde aanbestedingswinst, mede ten gevolge van de kredietcrisis en onzekerheden rond de brandstofprijzen, niet kan worden gerealiseerd. De geboden prijzen liggen op vrijwel het huidige niveau, maar dat is in structurele zin te hoog.

Ingrepen zijn daarom noodzakelijk om de begroting van het OV-bureau structureel in balans te houden. Het jaar 2010 zal daarom een sterk duaal karakter hebben waar het om OV gaat: enerzijds een zorgvuldige implementatie en doorontwikkeling van de nieuwe concessies als geheel, anderzijds zeer zorgvuldig omgaan met de noodzakelijke kostenbeperkende/opbrengstverhogende ingrepen als in deze begroting verwerkt. Het perspectief op lange termijn verandert niet – de uitwerking in 2010 wel degelijk.

Het tegenvallende aanbestedingsresultaat bedraagt uitgaande van de uitgebrachte, economisch meest voordelige offertes ten opzichte van de lopende begroting 2009 € 9,8 miljoen. Om dit tekort te kunnen dekken hebben wij de volgende maatregelen verwerkt in deze begroting:

- a. het actualiseren van de raming inkomsten en aanpassing aan de nieuwe concessie-indeling (structureel € 3,1 miljoen);
- b. het inzetten FES middelen van in totaal € 4,5 miljoen gedurende 6 jaar (structureel € 0,75 miljoen);
- c. het opnemen van een structurele stelpost efficiencyverbetering en rationalisatie (structureel € 6 miljoen).

De Begroting 2010 bestaat uit een programmabegroting en een productenraming. De opbouw van de Productenraming is gebaseerd op de in de Kadernota Begroting 2010 genoemde indeling, waarbij het deelthema marketing en communicatie onder het thema Klant-reiziger is geplaatst (was: Beheer generiek). De opbouw is daarmee, zoals onderstaand weergegeven:

Thema	deelthema
Klant-reiziger	<ul style="list-style-type: none"> -klantbeleid -reizigersinspraak -consumentenplatform -klachtenmanagement -klantcontactsysteem -digitalisering reizigersinspraak en klachtenmanagement -ontwikkeling website -marketing en communicatie
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 -voorbereiding regiogram -voorbereiding beheer regionaal spoor
Beheer generiek	<ul style="list-style-type: none"> -haltebeleid -reizigersinformatie -sociale veiligheid -beleid beheer -datamanagement waaronder Conmis en Combimis -tarieven en distributie -bovenregionale netwerken
Beheer specifiek	<ul style="list-style-type: none"> -concessiemanagement GD -concessiemanagement HOV -concessiemanagement KOV Noord Groningen -concessiemanagement KOV Oost Groningen -concessiemanagement KOV Zuidwest Groningen -concessiemanagement KOV Noord Drenthe -concessiemanagement KOV Zuidoost Drenthe -concessiemanagement KOV Zuidwest Drenthe -concessiemanagement Q-liner 315 -concessiemanagement spoor -beheer kleinschalig vervoer en buurtbusverenigingen -beheer doelgroepenvervoer in opdracht van gemeenten -beheer CVV -beheer Toerbus -beheer evenementen
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. Tussentijds wordt door middel van de Vier- en Achtmaandsrapportage, en jaarlijks door middel van Jaarverslag en Jaarrekening gerapporteerd aan Dagelijks en Algemeen Bestuur. Centraal hierbij staat de voortgang inzake de uitvoering van deze begroting in termen van inzet van middelen en geboekte resultaten. Het Algemeen Bestuur stelt Jaarverslag en Jaarrekening vast en neemt kennis van de Vier- en Achtmaandsrapportage.

De begroting 2010 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 2011-2013
- Stand en verloop van de voorziening BDU

De vermelde bedragen voor het jaar 2008 zijn de gerealiseerde bedragen conform de voorlopige rekeningcijfers 2008. Voor 2009 zijn de bedragen vermeld uit de begroting 2009, prijspeil 2009. Alle bedragen voor de jaren vanaf 2010 en volgende jaren zijn berekend op het prijspeil 2010 en exclusief compensabele BTW, tenzij anders aangegeven. In deze begroting is rekening gehouden met een indexering van de begrote lasten van 0% t.o.v. 2009. Voor de baten (BDU) is rekening houden met de geschatte BDU indexering. Deze is op basis van signalen over het crisismaatregelenpakket gesteld op 0%

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,
- klanttevredenheid en
- gebiedsdekkendheid van het collectief vervoer naar plaats en tijd.

De laatste indicator is nieuw ten opzichte van voorgaande jaren. Voor 2009 en volgende jaren hebben wij voor de indicatoren reizigersgroei en klanttevredenheid de volgende streefwaarden vastgesteld. Daarbij zijn tevens de gerealiseerde waarden van de afgelopen jaren weergegeven. Voor 2008 dient daarbij vermeld te worden dat de waarde van -2% wordt veroorzaakt door de grote landelijke OV-staking, waarbij er gedurende een ruime maand geen bussen of minder bussen hebben gereden.

Reizigersgroei	realisatie			streefwaarde				
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
gemiddelde concessies	10%	1%	-2%	4%	2%	2%	2%	2%

Klanttevredenheid	realisatie			streefwaarde				
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
gemiddelde concessies	7,2	7,3	7,4	7,4	7,4	7,5	7,5	7,6

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.

Naast bovenstaande doelstellingen dient het stelsel van collectief personenvervoer zodanig ingericht te zijn dat een persoon met een reiswens redelijkerwijs in staat dient te zijn elke plek in het gebied met één of andere vorm van openbaar personenvervoer te bereiken, binnen redelijke tijdsgrenzen tegen redelijke tarieven. De realisatie van deze doelstelling wordt zichtbaar gemaakt op een gebiedskaart. Deze (nieuwe) doelstelling van het OV-bureau zal de komende jaren nader worden verfijnd. Alsdan zal er ook sprake zijn van een doelstelling op deze indicator.

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

Programma	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Collectief personenvervoer	Realisatie	Begroot	Begroot	Begroot	Begroot	Begroot
<i>Lasten</i>	96.213.679	104.140.000	111.668.000	102.594.000	102.914.000	102.914.000
<i>Baten</i>	96.213.679	104.140.000	111.668.000	102.594.000	102.914.000	102.914.000
<i>Saldo</i>	-	-	-	-	-	-

3. Visie en strategie

Openbaar vervoer algemeen

Het OV-bureau Groningen-Drenthe is een resultante van het gezamenlijk inzicht van de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen dat gebiedsbrede en gezamenlijke beleidsontwikkeling en uitvoering van het openbaar (bus)vervoer de meeste kans biedt op toegesneden OV. Dit OV-beleid dient zich enerzijds te richten op het vergroten van de bereikbaarheid van steden (gegeven bijvoorbeeld ook de bijzondere positie van de Regio Groningen – Assen in het gebied) en anderzijds het behoud van de ontsluiting van het platteland met passende vormen van collectief personenvervoer. De afgelopen periode zijn genoemde doelstellingen in goede mate gerealiseerd: het aantal reizigers in het OV is de afgelopen jaren fors toegenomen, door gegroeide aandacht voor de wensen van de klant en allerlei daaruit voortvloeiende verbeteringen in het OV-aanbod. Tevens is de ontsluiting van het platteland op peil gebleven en zelfs verbeterd door de invoering van servicebussen en invoering van regiotaxi gebiedsbreed per december 2009.

Het jaar 2010 is voor het OV-beleid in Groningen en Drenthe een belangrijk jaar. Enerzijds doordat de nieuwe concessies (Groningen- Drenthe-concessie, HOV-concessie en zes kleinschalige gebiedsconcessies – verbonden met het WMO- en leerlingenvervoer) vanaf eind 2009 van start gaan en in 2010 hun eerste effecten moeten gaan hebben. Anderzijds helaas omdat uit de aanbiedingen is gebleken dat de beoogde aanbestedingswinst mede ten gevolge van de kredietcrisis en onzekerheden rond de brandstofprijzen niet kan worden gerealiseerd. Dit houdt in dat een deel van de uitbreidingen van de afgelopen jaren moet worden teruggedraaid (de voorzieningen die niet zijn gaan “lopen”) en een aantal andere rationalisaties dient te worden doorgevoerd (heroverwegen dan wel herbundelen van zeer onrendabele en/of zeer weinig gebruikte delen van het voorzieningenniveau) en enkele opbrengstverhogende maatregelen dienen te worden getroffen, in totaal voor een maatregelenpakket van 6 miljoen euro. Deze ingrepen, die in deze begroting zijn uitgewerkt, maar die zorgvuldig nader invoeringsoverleg vragen met betrokkenen, zijn noodzakelijk om de begroting van het OV-bureau structureel in balans te houden. En alleen op basis van een sluitend financieel meerjarenperspectief is het mogelijk om de beoogde doorontwikkelingen rond het OV op langere termijn ook daadwerkelijk verder vorm te geven.

Het jaar 2010 zal dus een sterk duaal karakter hebben waar het om OV gaat: enerzijds een zorgvuldige implementatie en doorontwikkeling van de nieuwe concessies als geheel, anderzijds zeer zorgvuldig omgaan met de noodzakelijke kostenbeperkende/opbrengstverhogende ingrepen als in deze begroting verwerkt. Het perspectief op lange termijn verandert niet, de uitwerking in 2010 wel degelijk.

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. Concrete voorbeelden: transparante en comfortabele tarieven en specifieke vervoerformules. Klanten worden overigens steeds 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).

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. Wij verwachten dit vorm te kunnen geven door een robuuste ontwikkelrelatie met de vervoerders in de verschillende concessies. Tevens zal de samenwerking tussen de vervoerders een belangrijk aandachtspunt vormen.

Vervoerders hebben iedere dag contact met de klant en de ontwikkelingen binnen de vervoermarkt; deze kennis en ervaring willen we door middel van de genoemde samenwerkingsvormen beter benutten in de verdere ontwikkeling van het OV-product.

Milieu

In toenemende mate worden 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.

In de bestekken voor de komende, in december 2009 ingaande concessies zijn de geactualiseerde milieueisen worden opgenomen.

Bestuurlijke partners

Het OV-bureau is een gemeenschappelijke regeling. Zij is opgericht vanuit de gedachte, dat bundeling van krachten zowel vervoerkundig en maatschappelijk als financieel meerwaarde zou kunnen genereren. Dat is het geval gebleken, gezien de ontwikkeling in (gebruik van) het OV in de afgelopen periode. Voortdurend zoekt het OV-bureau zoveel mogelijk de 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. Het OV-bureau wil aan de samenwerking met alle overheden maximaal bijdragen. Dat vraagt onzerzijds een open, proactieve houding naast adequaat netwerkbeheer.

Ov-bureau organisatie en –ontwikkeling

Vanuit de hoofddoelstellingen van het OV-bureau om stedelijke gebieden en het platteland goed ontsloten te houden, en om vanuit OV-mogelijkheden en kansen mee te denken en bij te dragen aan gebiedsontwikkelingen, heeft het OV-bureau momenteel ongeveer de volgende rollen/taken:

- Beleidsontwikkeling/programmering OV (inclusief bijdragen aan bv Regio Groningen- Assen/Regiotram)
- Concessiemanagement (incl. robuuste ontwikkelrelatie en marketing)
- Ontwikkeling mobiliteitsvoorzieningen “in de keten”
- Advisering en afstemming spoorse concessiezaken

Het OV-bureau heeft de afgelopen jaren een goede ontwikkeling doorgemaakt. Zij heeft zich inmiddels de rol van opdrachtgever 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 van het OV-bureau als organisatie nodig is. Deze slag heeft betrekking op:

- verdere ontwikkeling van (strategisch) relatiebeheer
- implementatie concessie management (beheer in relatie tot de robuuste ontwikkelrelatie)
- vastleggen en expliciteren beheer-, klant- en communicatiebeleid
- het verder opbouwen van kennis en kunde, m.n. op spoorgebied
- diverse interne bedrijfsvoeringsaspecten:
 - actualisering doelstellingen en takenpakket
 - omgaan met randvoorwaarden als rechtmatigheid en doelmatigheid van handelen
 - gewenste werkwijze en afstemming (intern en als samenspel met de omgeving)
 - gewenste werkhouding medewerkers OV-bureau (idem)
 - consequenties van bovenstaande naar organisatie
 - cultuur: proactief informeren intern resp. professionele zelfstandigheid

4. Productenraming: klant-reiziger

Thema	omvat
Klant-reiziger	<ul style="list-style-type: none"> -klantbeleid - klantcontactstelsysteem en reizigersinspraak -consumentenplatform -klachtenmanagement -ontwikkeling website -marketing en communicatie

Meerjarendoelstellingen

Klantbeleid

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.

Marketing en communicatie

Het door middel van marketing- en communicatieactiviteiten bijdragen aan het realiseren van de volgende algemene doelstellingen van het OV-bureau: het verbeteren van de bekendheid en 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.

Doelen 2010

Klantbeleid

Klantbeleid zal vorm krijgen binnen de robuuste ontwikkelrelatie. Een beleidsnotitie klantbeleid wordt hierover in 2009 opgesteld. De relatie tussen OV-bureau en reiziger krijgt daarmee praktische handen en voeten. De informatie vanuit de klant wordt daarmee optimaal benut met als doel; beter gefundeerde beslissingen, productverbetering, hogere reizigerstevredenheid, meer reizigers en beter imago van het OV.

Klantcontactstelsysteem en reizigersinspraak

Het klantcontactstelsysteem maakt integraal onderdeel uit van de relatie tussen OV-bureau en klant. In deze digitale omgeving(website) kan een reiziger meer te weten komen over het OV. Reizigers maken deel uit van het digitale klantenpanel, enquêtes worden op vastgestelde momenten afgenomen en resultaten vermeld op de website en verwerkt in de werkwijze van het OV-bureau.

Consumentenplatform

De consumentenplatforms adviseren over het geheel aan OV in de regio. Gezien de lang in gang zijnde beweging van advisering over OV per bus naar het gehele OV en alle opdrachtgevers daarin, functioneren de platforms losser van de organisatie van het OV-bureau. De Consumentenplatforms beslissen zelfstandig over de inzet van het ter beschikking gestelde budget. Het OV-bureau is aanwezig als contactpersoon bij de OV advisering van de platforms en ondersteunt waar nodig de platforms bij de eigen organisatie.

Klachtenmanagement

Voor de verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer vormt klachtenmanagement een serieus instrument. Primair ligt de klachtenafwikkeling overige bij de vervoerder, die hierover richting het OV-bureau

communiceert. De tweedelijns klachten (dus klachten over de klachtafhandeling door de vervoerder) 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

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

Marketing en communicatie

- Analyse van resultaten imago onderzoek bussen in Groningen en Drenthe gehouden in 2009, van resultaten Klantenbarometer 2008, en van resultaten digitaal klantenpanel (continu). Deze resultaten komen in de loop van 2009 binnen. Op basis van de analyses zullen richting reiziger en niet-reiziger doelen worden gesteld.
- Planning van verbeteringen in producten, diensten en communicatie.
- Uitvoeren van marketing en communicatie activiteiten.
- Evalueren van effecten verbeteringsactiviteiten.
- Bijstelling van plannen.
- Speerpunten hierbij zijn: faciliteren positieve berichtgeving over busvervoer, promotie van OV naar keuze reizigers voor betere DAL uren bezetting, promotie OV naar “captives” om klanttevredenheid te borgen. Doelen hierbij zijn: positiever imago ov per bus, te meten medio 2010, een toename van DAL uren bezetting met 5 %, en een stijging van het algemene rapportcijfer in de Klantbarometer.
- Promotie en distributie van de OV-Chipkaart.

Baten en lasten:

Klant-reiziger	2008	2009	2010	2011	2012	2013
	Realisatie	Begroot	Begroot	Begroot	Begroot	Begroot
Lasten						
marketing en communicatie	869.845	988.000	950.000	950.000	950.000	950.000
klant overig	46.767	75.000	75.000	75.000	75.000	75.000
totaal lasten	916.612	1.063.000	1.025.000	1.025.000	1.025.000	1.025.000
Baten	-	-	-	-	-	-
Saldo	916.612	1.063.000	1.025.000	1.025.000	1.025.000	1.025.000

Toelichting baten en lasten:

Per 2010 is de post marketing en communicatie verlaagd i.v.m. verminderde kosten van inhuur a.g.v formatie-uitbreiding.

5. Productenraming: ontwikkeling

Product	omvat
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 -voorbereiding regiogram -voorbereiding beheer regionaal spoor

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 aanbrengen, 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-makership 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 2010:

Algemeen

Om de begroting in 2010 ten opzichte van het aanbestedingsresultaat en de tegenvallende Rijksbijdrage (BDU) sluitend te krijgen is het noodzakelijk om voor 2010 een maatregelenpakket op te stellen om een begrotingstekort van € 6 miljoen te dekken. Doelen voor 2010 zijn:

1. Implementatie en doorontwikkeling van de nieuwe concessies
2. Maatregelenpakket uitvoeren met betrekking een sluitende begroting

Verder geldt voor de MEP maatregelen die op de jaarschijf 2010 genoemd zijn niet in de begroting 2010 zijn opgenomen omdat deze in principe niet uit de beschikbare middelen gedekt kunnen worden. Dit betekent dat iedere uitbreiding van de dienstverlening in 2010 separaat gefinancierd moet worden vanuit de founding fathers dan wel uit externe middelen. Realisatie van deze maatregelen is afhankelijk van samenwerking met diverse hierbij betrokken actoren, zoals gemeenten en vervoerders.

Maatregelenpakket 2010 en volgende jaren in verband met een structureel sluitende begroting

De dekking voor begrotingstekort van € 6 miljoen zal gevonden moeten worden door een combinatie van:

- Opbrengstenmaximalisatie,
- Een optimalisatie en rationalisering in het aanbod,
- Externe additionele financiering.

Op dit moment is rudimentair een eerste vingeroefening gemaakt over de orde van grootte van de dekking uit ieder van de elementen. In de komende periode moet verkend worden in overleg met alle overheden, reizigersorganisaties en vervoerders op welke wijze een mix van maatregelen het bedrag van € 6 miljoenen kan dekken. U treft in deze begroting een eerste indicatie van de aard van de maatregelen aan en de orde van grootte van de dekking die daarmee gevonden wordt.

Opbrengstenmaximalisatie

Voor eind 2009 kunnen verder opbrengsten worden gegenereerd bijvoorbeeld door een verhoging van regionale tarieven. Te denken valt daarbij aan bijvoorbeeld het P+R tarief de eurokaartjes.

Optimalisatie en rationalisering in het aanbod

1. Binnen het huidige OV-aanbod is in de afgelopen jaren flink uitgebreid (van 2005 tot 2009 is ruim 15 % in kwantiteit (busuren) uitgebreid). Binnen deze uitbreidingen zijn niet alle uitbreidingen even goed gaan lopen. Hierbinnen is rationalisatie mogelijk:
 - a. Kwartierdiensten Qliners: deze zijn dagdekkend danwel in de brede spits ingezet. Met name aan de randen van de spits en in het dagdal is rationalisatie mogelijk.
 - b. P+R Citybusverbinding: in principe rijden deze de gehele dag iedere 10 minuten. In het dagdal kan dit worden beperkt tot ieder kwartier.
2. Door de gecombineerde aanbesteding ontstaat in heel Groningen en Drenthe een vangnet aan de onderkant. Hiermee kan een deel van de dunne lijnen waar een zeer lage bezetting is maar die vast rijden worden omgezet naar vraagafhankelijk.
3. Beperken van paralleliteit bus-bus en trein-bus. Binnen het huidige OV-netwerk bestaan nog steeds parallel bus- en treinlijnen en buslijnen. Met het invoeren van bijvoorbeeld de treinverbinding van Veendam naar Groningen en het opvoeren van de frequentie van Zuidbroek naar Groningen kan hier een rationaliseringsslag op de bus plaatsvinden.
4. Verdergaande integratie stad- en streeknet. Met name binnen Groningen, maar ook binnen Assen en Emmen is op bepaalde verbindingen sprake van overbediening door zowel streek als stadlijnen. Hier kan de stadsfunctie gedeeltelijk overgenomen worden door streeklijnen.

Met dit pakket is naar verwachting het begrotingstekort van € 6 miljoen te dichten. Naast dit pakket vindt ook in 2010 doorontwikkeling plaats op diverse punten, zie elders in dit hoofdstuk.

Externe additionele financiering

Vooralsnog bestaat niet de verwachting dat additionele externe middelen ter dekking van het begrotingsgat worden gevonden. Als mogelijkheden zich hiervoor aandienen zullen wij deze bestuderen en het aanboren van deze externe middelen overwegen.

Strategische innovatie

- Implementatie GD- en HOV-concessie per december 2009.
- Ontwikkelen van de robuuste ontwikkelrelatie met alle vervoerders in Groningen Drenthe.
- Met overheden implementeren van het in 2009 op te stellen implementatieplan DRIS
- Controle op de bus (BOA) en een deel van de sociale veiligheidsacties apart aanbesteden.

- Bijdrage aanbestedingsstrategie Regiotram in samenhang met project regiotram en in samenwerking met het projectbureau Regiotram, de provincie en de gemeente Groningen.
- Externe financieringsbronnen voor openbaar vervoer aanboren, onder andere door bereikbaarheidsarrangementen te sluiten met bedrijven, instellingen en andere grote werkgevers.
- Bijdrage aan aanbesteding Vechtdallijnen i.s.m. provincie Drenthe, Overijssel en Regio Twente

Nieuwe dienstverlening en formules

- Herontwerp Qliners Hondsrug in relatie tot OV-knooppunt Gieten
- Verdere Opwaardering Q-liner verbindingen, o.a. opwaardering Q-liner 314 Drachten-Groningen en onderzoek naar frequentieverhoging spits.
- Uitbouwen P+R Citybussysteem, onder andere in relatie tot het nieuwe transferium Hoogkerk
- Onderzoeken naar de mogelijkheden voor een tangentverbinding Zernike-Hoogkerk-Martini ziekenhuis.
- OV-verbinding met Meerstad verbeteren.

Maatwerkoplossingen sectoren en doelgroepen

- Implementatie gezamenlijke aanbesteding met gemeenten
- Gezamenlijk met gemeenten bezien van de mogelijkheden voor nieuwe Servicebussen.
- 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

- In overleg met de vervoerders, overheden en reizigers vervoerkundig optimaliseren van het OV-product, verbeteren waar nodig en rationaliseren waar mogelijk
- Q-liner 317 Roden-Groningen, Q-liner 316/306 Leek-Groningen: onderzoek naar uitbreiding i.p.v. streekbus Roden/Leek.
- Verbeterplan Drenthe Zuidoost, incl. bediening Delflanden.

OV-dimensie infra RO, milieu

- Bijdrage aan structuurvisies
- Bijdrage aan intergemeentelijke ontwerpgave Roden Leek
- Ontwikkeling OV-product voor transferium Hoogkerk.
- Bijdrage aan invoering Masterplan Emmen Centrum
- Opstellen samenwerkings-/intentieovereenkomst met gemeenten en andere wegbeheerders m.b.t. OV en OV-ontwikkeling.
- In overleg met NS Poort, Prorail en gemeenten beëindigen dan wel overnemen van de erfpachtconstructies voor busstations met als doel deze vervoerder-onafhankelijk maken.

Milieueisen

- Stimuleren van experimenten op het gebied van toepassing van meer milieuvriendelijke technieken in openbaar vervoer, invoering van minimaal 1 experiment in 2010.

OV-chipkaart

Landelijk is een uitrolschema voor de implementatie van de OV-chipkaart vastgesteld. Groningen en Drenthe is een van de gebieden waar de OV-chipkaart als laatste zal worden ingevoerd. Een precies tijdstip is daarbij nog niet aan te geven omdat het besluit tot uitrol afhankelijk is van de ervaringen in de regio's Rotterdam en Amsterdam en de gekozen oplossingen voor de in die regio's ondervonden problemen. Op het moment dat er sprake is van een stabiel systeem in de pilotregio's zal de uitrol binnen een jaar moeten hebben plaats gevonden.

Omdat het precieze tijdstip van de invoering van de OV-chipkaart in Groningen en Drenthe niet is te voorzien, zijn in de aanbesteding van de GD-concessie geen eisen en specificaties m.b.t. de OV-chipkaart opgenomen. De OV-chipkaart maakt derhalve geen onderdeel uit van de aanbesteding. Bij implementatie van de OV-chipkaart zullen de kosten die vervoerders hiervoor maken (o.a. aanschaf en inbouw apparatuur) worden vergoed.

Baten en lasten:

Ontwikkeling	2008	2009	2010	2011	2012	2013
	Realisatie	Begroot	Begroot	Begroot	Begroot	Begroot
<i>Lasten</i>	60.167	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000
<i>Baten</i>	-	-	-	-	-	-
<i>Saldo</i>	60.167	50.000	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	-haltebeleid -reizigersinformatie -sociale veiligheid -beleid beheer -datamanagement waaronder Conmis en Combimis -tarieven en distributie -bovenregionale netwerken

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.

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 2010

Haltebeleid

- met de GD-vervoerder implementeren van de nieuwe lay-out halte-informatie (conform bestek) op alle haltes in Groningen en Drenthe. Stimuleren van gebruik openbaar vervoer door mensen met een lichamelijke beperking door uitgebreide communicatie en marketing van de reismogelijkheden per regulier openbaar vervoer, met als doel om reizigers de overstap te laten maken van doelgroepenvervoer naar regulier openbaar vervoer. Ondersteunen van wegbeheerders bij het verder toegankelijk opwaarderen van bushaltevoorzieningen en het actief uitdragen van best practices op dit gebied.

Reizigersinformatie

- uitrollen van dynamische reisinformatiesystemen buiten op straat conform het in 2009 op te stellen

- implementatieplan DRIS. Realisatie van minimaal 20 DRIS panelen.
- Ontwikkelen van andere reisinformatiesystemen dan DRIS op de halte.

Sociale veiligheid

- Implementatie en aansturing van controle en service door externe BOA's met als doel een beter inzicht in en verder beperken van werkelijke percentages zwart- en grijsrijden.
- Bijdrage aan verdere uitbreiding veiligheidsconvenanten.

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 en het bevorderen van sociale veiligheid gelijktijdig toezien op de uitvoeringskwaliteit 'op straat'.

Datamanagement

- Naar aanleiding van de gezamenlijke aanbesteding zal CombiMIS opgezet worden voor de verschillende regio's/contracten als centraal beheer en monitoringinstrument.
- 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

- Implementeren van tariefbijstellingen voortvloeiend uit een tarievenstudie samenhangend met kostenontwikkelingen in het busvervoer.
- 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	2008	2009	2010	2011	2012	2013
	Realisatie	Begroot	Begroot	Begroot	Begroot	Begroot
<i>Lasten</i>						
reizigersinformatie en haltebeleid	62.142	312.000	312.000	312.000	312.000	312.000
sociale veiligheid	416.446	446.000	446.000	446.000	446.000	446.000
beleid beheer	265.946	242.000	204.000	204.000	204.000	204.000
Totaal lasten	744.534	1.000.000	962.000	962.000	962.000	962.000
<i>Baten</i>	-	-	-	-	-	-
Saldo	744.534	1.000.000	962.000	962.000	962.000	962.000

7. Productenraming: beheer specifiek

Product	omvat
Beheer specifiek	<ul style="list-style-type: none"> -concessiemanagement GD -concessiemanagement HOV -concessiemanagement KOV Noord Groningen -concessiemanagement KOV Oost Groningen -concessiemanagement KOV Zuidwest Groningen -concessiemanagement KOV Noord Drenthe -concessiemanagement KOV Zuidoost Drenthe -concessiemanagement KOV Zuidwest Drenthe -concessiemanagement Q-liner 315 -concessiemanagement spoor -beheer kleinschalig vervoer en buurtbusverenigingen -beheer doelgroepenvervoer in opdracht van gemeenten -beheer CVV -beheer Toerbus -beheer evenementen

Meerjarendoelstellingen

Beheer/concessiemanagement

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 van 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. Zowel voor verblijfsrecreanten als voor dagjesmensen wordt een systeem van openbaar vervoer geboden, zodanig dat campings, bungalowparken, binnensteden, attractieparken, enz. goed (onderling) bereikbaar zijn, waarmee 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.

Bijzonder vervoer, waaronder evenementen

Voor bezoekers van grotere evenementen inzetten van extra openbaar vervoer. Door cofinanciering vanuit organisator en/of gemeenten of hanteren van hogere tarieven is evenementenvervoer en ander bijzonder vervoer in beginsel voor het OV-bureau volledig kostendekkend.

Voor bezoekers van horeca, bioscopen, schouwburgen e.d. waar mogelijk bieden van openbaar vervoer aanvullend op het reguliere aanbod gedurende bepaalde nachten.

Doelen 2010

Concessiemanagement algemeen

- Verdere professionalisering van het concessiemanagement met gebalanceerde inzet van ‘tight’ en ‘loose’ instrumenten en een goede samenhang met de vormgeving van de robuuste ontwikkelrelatie. 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. Daarin past een zakelijke houding met een duidelijke antenne voor effectiviteit van gedrag.
- In 2010 zullen strakke procedures worden ontwikkeld en gevolgd om onzekerheid over cruciale data- en geldstromen weg te nemen en te houden.
- In 2010 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.
- Daarnaast 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.
- Om voor alle regioconcessie, zowel voor het gemeentelijke- als voor het OV deel, een noodzakelijk minimumniveau van beheer te garanderen, zal het OV-bureau in samenspraak met gemeenten en externe partijen een zgn. ‘toolbox beheer’ ontwikkelen.

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, waarin de GD concessiehouder op veel punten een centrale rol heeft. Dat maakt de goede beheersrelatie met de GD-concessiehouder extra van belang. We dienen te komen tot sluitende procedures van toezicht en regie op de relatie tussen GD-concessiehouder en overige concessiehouders.

Implementatie en Concessiebeheer nieuwe HOV concessie

- Implementatie van de nieuwe concessie conform bestek, met bijzondere aandacht voor 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 van administratieve stromen.
- Het beheer van lopende regiotaxi concessies.

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 in opdracht van de provincies Drenthe en Overijssel en Regio Twente aanbesteden van de spoorlijnen Emmen – Zwolle en Almelo – Mariënberg (gezamenlijk Vechtdallijnen).

Beheer kleinschalig vervoer

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

Toerbus, evenementenvervoer en vervoer voor uitgaanspubliek

- In 2010 zal voor de Toerbus naar aanleiding van de ervaringen uit het verleden de bestaande inzet worden geoptimaliseerd en zal mogelijk 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, dancefestivals TT-Hall, de 4-mijl van Groningen en de Bloemenjaarmarkt, gebruikmakend van cofinanciering.
- Uitbreiding van het aanbod van openbaar vervoer voor bezoekers van horeca, bioscoop, theater e.d. op kansrijke verbindingen waar een kostendekkende exploitatie kan worden bereikt. Opzet in samenwerking met ondernemers en gemeenten.

Baten en lasten:

Beheer specifiek	2008	2009	2010	2011	2012	2013
	Realisatie	Begroot	Begroot	Begroot	Begroot	Begroot
Lasten						
-concessiemanagement GGD	76.657.662	84.269.000	-	-	-	-
-concessiemanagement ZOD	4.573.100	5.370.000	-	-	-	-
-concessiemanagement ZWD	2.283.457	2.788.000	-	-	-	-
-concessiemanagement GD	-	3.637.000	89.379.000	89.379.000	89.379.000	89.379.000
-concessiemanagement HOV	-	136.000	3.332.000	3.332.000	3.332.000	3.332.000
-concessiemanagement KOV alle regio's	-	394.000	9.066.000	11.122.000	11.512.000	11.512.000
-concessiemanagement Q-liner 315	347.982	425.000	438.000	438.000	438.000	438.000
-beheer CVV	2.536.941	2.532.000	2.129.000	70.000	-	-
-beheer Toerbus	121.821	162.000	162.000	162.000	162.000	162.000
Totaal lasten	86.520.963	99.713.000	104.506.000	104.503.000	104.823.000	104.823.000
Baten						
-concessiemanagement GGD	38.190.781	39.176.000	-	-	-	-
-concessiemanagement ZOD	1.692.252	1.591.000	-	-	-	-
-concessiemanagement GD	-	1.588.000	41.055.000	41.463.000	41.875.000	42.291.000
-concessiemanagement HOV	-	57.000	1.468.000	1.483.000	1.498.000	1.513.000
-concessiemanagement KOV alle regio's	-	114.000	2.932.000	2.961.000	2.991.000	3.021.000
-concessiemanagement Q-liner 315	68.400	-	-	-	-	-
-beheer Toerbus	26.972	-	-	-	-	-
Totaal Baten	39.978.405	42.526.000	45.455.000	45.907.000	46.364.000	46.825.000
Saldo	46.542.558	57.187.000	59.051.000	58.596.000	58.459.000	57.998.000

Toelichting baten en lasten:

De concessies GGD, Zuidoost Drenthe en Zuidwest Drenthe lopen in 2009 door tot 13 december. Vanaf die datum gaan de nieuwe concessies in, te weten, de GD-concessie, de HOV-concessie en zes concessies kleinschalig OV (KOV).

Onder de post CVV zijn de in de diverse regio's lopende contracten vermeld, die variëren qua einddatum. Na afloop van deze lopende CVV-contracten is het CVV onderdeel van het concessiemanagement KOV.

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.

De reizigersopbrengsten (en aantallen) over de laatste maanden van 2008 en januari 2009 laten een stijgende trend zien. Dit wordt verklaard uit nieuwe OV-producten waar in toenemende mate nieuwe reizigers gebruik van maken. Naar verwachting kan hieruit additioneel € 1,5 miljoen vanaf 2009 worden gegenereerd. Deze verwachting is in de vermelde geraamde opbrengsten verwerkt.

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	2008	2009	2010	2011	2012	2013
	Realisatie	Begroot	Begroot	Begroot	Begroot	Begroot
Lasten						
Lonen, salarissen en overige personele kosten	1.117.469	1.186.000	1.426.000	1.426.000	1.426.000	1.426.000
Huisvestingskosten	85.741	106.000	106.000	106.000	106.000	106.000
Kantoorkosten	132.360	156.000	156.000	156.000	156.000	156.000
Advieskosten	104.110	106.000	106.000	106.000	106.000	106.000
Totaal lasten	1.439.680	1.554.000	1.794.000	1.794.000	1.794.000	1.794.000
Baten						
Bijdragen personeelskosten	711.000	126.000	740.000	740.000	740.000	740.000
Totaal Baten	711.000	126.000	740.000	740.000	740.000	740.000
Saldo	728.680	1.428.000	1.054.000	1.054.000	1.054.000	1.054.000

Toelichting baten en lasten:

Per 2010 is het effect van de formatie-uitbreiding (zie paragraaf bedrijfsvoering) verwerkt in de post lonen en salarissen.

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 passen vanaf 2008 op de BDU-bijdrage aan het OV-bureau jaarlijks de BDU-index toe. Voor de begroting 2010 is voor de BDU index een percentage van 0% verondersteld op basis van aanwijzingen omtrent de invulling van bezuinigingsmaatregelen voortvloeiende uit het crisispakket van het Kabinet. In de onderstaande tabel zijn de begrote BDU-bijdragen voor 2009 en 2010 vermeld. De vermelde bedragen zijn inclusief de compensatie voor BTW-OV.

Bedragen	Begroting 2009	Index 2009	Begroting 2010
BDU-bijdrage Groningen	34.522.000	0%	34.522.000
BDU-bijdrage Drenthe	18.901.000	0%	18.901.000
Totaal bijdragen	53.423.000		53.423.000

Naast de reguliere bijdrage uit de BDU ontvangt het OV-bureau via de provincies Groningen en Drenthe 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.

Voor de concessies waarvoor het OV-bureau opbrengstverantwoordelijk is, namelijk de GD-concessie, de HOV-concessie en de concessie Kleinschalig OV (KOV) heeft het OV-bureau baten bestaande uit de opbrengst studentenkaarten en de overige reizigersverkopen.

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.

Baten en lasten:

Financiering en dekkingsmiddelen	2008	2009	2010	2011	2012	2013
	Realisatie	Begroot	Begroot	Begroot	Begroot	Begroot
Lasten						
Onvoorziene uitgaven	-	500.000	500.000	-	-	-
Voorziening BDU, rente	896.095	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Voorziening BDU, stremmingen	255.000	260.000	260.000	260.000	260.000	260.000
Voorziening BDU, verbetering dienstregeling en aansluitingen	2.724.628	-	-	-	-	-
Voorziening BDU OV-chipkaart	2.366.000	-	8.571.000	-	-	-
Stelpost efficiencyverbetering en rationalisatie	-	-	6.000.000-	6.000.000-	6.000.000-	6.000.000-
Totaal lasten	6.241.723	760.000	3.331.000	5.740.000-	5.740.000-	5.740.000-
Baten						
Bijdragen BDU	52.152.631	53.423.000	53.423.000	53.423.000	53.423.000	53.423.000
Rente	1.005.643	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Voorziening BDU, verbetering dienstregeling en aansluitingen	-	8.065.000	2.729.000	1.774.000	1.637.000	1.176.000
Bijdragen OV-chipkaart	2.366.000	-	8.571.000	-	-	-
bijdragen middelen FES, stimulering regionaal OV	-	-	750.000	750.000	750.000	750.000
Totaal Baten	55.524.274	61.488.000	65.473.000	55.947.000	55.810.000	55.349.000
Saldo	49.282.551-	60.728.000-	62.142.000-	61.687.000-	61.550.000-	61.089.000-

Toelichting baten en lasten:

De post onvoorziene 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 toevoeging aan de voorziening BDU in verband met stremming is als last op genomen. De lasten van stremmingen voor het OV-bureau worden rechtstreeks ten laste van de voorziening BDU gebracht, onderdeel stremmingen en omleidingen, zie hoofdstuk 14, stand en verloop van de voorziening BDU.

De stelpost efficiency verbetering en rationalisatie is nader toegelicht in Hoofdstuk 5, ontwikkeling.

De toevoeging aan de voorziening BDU in verband met de OV-chipkaart betreft de toevoeging van de (geraamde) ontvangsten van het Rijk die via de provincies Groningen en Drenthe aan het OV-bureau beschikbaar worden gesteld in verband met de invoering van de OV-chipkaart. De ontvangsten zijn onder de baten vermeld.

De specificatie van de onder de baten vermelde bijdragen BDU is in eerder in dit hoofdstuk vermeld.

De onttrekking uit de voorziening BDU vindt plaats teneinde de begroting sluitend te maken.

De FES-middelen stimulering regionaal OV worden via de provincie ontvangen op basis van lopende overeenkomsten.

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, de risico's worden vervolgens beknopt toegelicht.

Omschrijving	Zeer gering	Gering	Gemiddeld	Aanmerkelijk	Wijziging '08
Algemene bezuinigingsmaatregelen				→ X	Nieuw
Wijziging groei en indexering BDU					
<i>Verdeling EDU op basis van structuurkenmerken</i>	X ←		X		Vervallen
<i>Geen indexering BDU gelden (hantering nullijn)</i>				→ X	Nieuw
WROOV/SOV-opbrengsten					
<i>Fluctuerende reizigersaantallen</i>			X		
WROOV en regionale kaartsoorten:					
<i>Bevriesting verdeelsleutel en samenhangend grotere onnauwkeurigheid</i>			X ←	X	Beprekter
<i>Eenmalige correctie OV-chip</i>		→ X			Nieuw
<i>OV-studentenkaart voor MBO-scholieren</i>			→ X		Nieuw
WROOV-reglement					
<i>Garantstelling jegens de Staat</i>	X				
Overschrijding kosten concessies					
<i>Toename in aantal DRU's</i>	X ←	X			Vervallen
<i>Bonus-/malusregeling</i>	X				
OV-chipkaart, exploitatiefase					
<i>Diverse risico's van technische en operationele aard</i>				X	
CVV + Ontwikkeling kleinschalig vervoer					
<i>Openstelling regeling geeft verhoogd risico op kostenoverschrijding</i>			X		
Sociale Veiligheid & Toegankelijkheid	X				
Ontwikkelingen, monitoring en onderzoek	X				
Consumentcommunicatie en -onderzoek	X				
Beheer	X				
Haltebeleid en reizigersinformatie	X				
Verbetering dienstregeling & aansluiting	X				
Marketing en communicatie					
<i>Aanbesteding van marketing en communicatiediensten</i>	X ←	X			Vervallen
Kosten bedrijfsvoering	X				
Rentelasten	X				
Compensatie BTW via het BCF	X				
TOTAAL AANTAL RISICO'S	14	1	4	4	
PROCENTUEEL	61%	4%	17%	17%	

Algemene bezuinigingsmaatregelen

Om de economie door de crisis te leiden, heeft het kabinet begin 2009 een ingrijpend pakket met bezuinigingen en investeringen gepresenteerd. Het is zeer goed denkbaar dat er bezuinigingen zullen plaatsvinden op het product openbaar vervoer en dat het OV-bureau hier de directe gevolgen van zal ondervinden.

Geen indexering BDU gelden

In 2008 is door het rijk geen volledige loonprijscompensatie toegepast, hetgeen deels is doorvertaald naar het OV-bureau. Voor de komende jaren is de verwachting dat in de begroting van het rijk de nullijn gehanteerd zal worden, waardoor compensatie van loon- en prijsstijgingen achterwege zal blijven. In de begroting 2010 van het OV-bureau Groningen Drenthe is deze bezuiniging reeds overgenomen.

Ov-studentenkaart voor Mbo-scholieren

In september 2008 is tijdens de Algemene Politieke Beschouwingen de motie Slob aangenomen. Met deze motie wordt voorgesteld om structureel middelen te reserveren om de kosten van openbaar vervoer voor Mbo-deelnemers onder de 18 jaar verder omlaag te brengen. Inmiddels zijn deze bedragen aan de OCW-begroting toegevoegd. De exacte invulling is ultimo 2008 echter nog niet bekend, maar alles wijst in de richting van een Ov-chipkaart met bijbetaling. Een voorlopige offerte van vervoerders heeft uitgewezen dat dit een haalbare variant is voor vervoerders. Bovendien kan deze variant op steun rekenen van de doelgroep (vertegenwoordigd door JOB), de Mbo-raad en het IPO. Invoering van deze variant via de Koninklijke weg is op zijn vroegst mogelijk per 1 augustus 2010, temeer daar niet vooruit kan worden gelopen op de invoering van een chipkaart voor het hele land (de full chipfase). Concreet betekent dit voor het OV-bureau Groningen Drenthe dat de invoering van een Ov-studentenkaart voor Mbo-scholieren zal kunnen leiden tot opbrengstderving. Ondanks dat er vraagtekens bestaan ten aanzien van de nacalculatie gaan wij er vooralsnog vanuit dat deze derving volledig zal worden gecompenseerd door het Ministerie van OCW.

Fluctuerende reizigersaantallen en kilometers

Voor de reizigersopbrengsten is, naast het aantal reizigers, ook het aantal reizigerskilometers belangrijk. De opbrengst is afhankelijk van de lengte van de reisafstand. Door velerlei factoren kan het aantal reizigers en het aantal reizigerskilometers sterk fluctueren. Enkele factoren welke direct invloed hebben op de reizigersopbrengsten zijn; het weer, de kwaliteit van vervoer en stakingen.

Bevriezing verdeelsleutel en samenhangend grotere onnauwkeurigheid

Toepassing van de methodiek van regionaal bevroren betekent voor de opbrengstverdeling dat de onnauwkeurigheid toe zal nemen, omdat 'lokale' ontwikkelingen (positieve en negatieve) binnen een regio over de gehele regio worden uitgesmeerd en omdat de substitutie tussen NVB en Ov-chip nooit precies 100% zal zijn. Deze onnauwkeurigheid kan negatieve gevolgen hebben op de exploitatie en kan budgetten onder druk zetten. Beheersingsmogelijkheden zijn beperkt.

Eenmalige correctie OV-chip

Belanghebbenden (vervoerbedrijven en DO's) zullen door invoering van de OV-chipkaart voor een aantal kaartsoorten hun opbrengsten op een later tijdstip ontvangen dan in het huidige systeem. Deze tijdelijke en eenmalige daling in de omzet komt in het verdeelsysteem van de Regionale Bevriezing dus ook deels voor rekening van andere concessies.

Garantstelling WROOV

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.

Bonus-/malusregeling

Het OV-bureau Groningen Drenthe heeft in haar contracten met vervoerders verschillende bonus/malus-regelingen opgenomen. Door de opname van bonus/malusregelingen worden de vervoerders gemotiveerd zich aan hun afspraken te houden. Mocht zich de situatie voordoen dat er sprake is van een hoger bedrag aan bonussen dan dat er malussen worden opgelegd dan betekent dit een directe aanslag op de financiële middelen van het OV-bureau omdat deze bonussen en malussen niet worden begroot.

Diverse risico's van technische en operationele aard bij invoering OV-chipkaart

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. Zo is het risico aanwezig dat de kosten en gederfde 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 eenmalige daling van de reizigersopbrengsten in 2010 zal daarom rekening moeten worden gehouden.

Openeinderegeling CVV

Omdat het CVV een openeinderegeling betreft kan dit voor het OV-bureau betekenen dat een aanslag op de financiële middelen wordt gedaan op het moment dat er een sterke groei van het aantal ritten is.

Niveau weerstandscapaciteit

Bij de vaststelling van de jaarstukken 2007 heeft het OV-bureau de gewenste weerstandscapaciteit bepaald op € 4,5 miljoen. Met ingang van het boekjaar 2008 zijn er enkele risico's vervallen maar zijn er ook enkele nieuwe risico's in kaart gebracht. Per saldo achten wij de bij de vaststelling van de jaarstukken 2007 bepaalde weerstandscapaciteit toereikend in relatie tot de onderkende risico's. 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

Wettelijk kader 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 2010 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 2010 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 kortdan wel langlopende geldleningen zijn de toetsing van de kasgeldlimiet en de renterisiconorm onnodig.

Met ingang van 1 januari 2009 is de Wet FIDO gewijzigd. Het statuut dient derhalve aangepast te worden.

De wijzigingen van de Wet FIDO die op 1 januari 2009 ingaan en van toepassing zijn voor het OV-Bureau zijn als volgt:

- Minister van Financiën eerstverantwoordelijk voor de EMU-norm. Toevoeging dat de minister van Financiën ook nog bij wijze van ultimum remedium het aandeel van de decentrale overheden of overheidslagen in een eventuele Europese EMU-boete kan vaststellen.
- De nieuwe renterisiconorm zal gebaseerd worden op het begrotingstotaal. Momenteel is de renterisiconorm gerelateerd aan het saldo van de vaste schuld aan het begin van een begrotingsjaar.
- Kasgeldlimiet. Geen uitwisseling meer van kwartaalrapportages aan het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. De informatie over de kasgeldlimiet wordt opgenomen in de financieringsparagraaf bij de begroting en de rekening.
- Prudent uitzetten: minimaal A-rating. Het schrappen van de norm van de gelijkwaardige kredietwaardigheid van financiële instellingen zonder rating. De Regeling uitzettingen en derivaten decentrale overheden (Ruddo) zal dan minimaal een A-rating vereisen van financiële instellingen als tegenpartij bij uitzetten.

Het statuut voor het OV-bureau is een afgeleide van het statuut voor de provincie Groningen en zal dienovereenkomstig gewijzigd worden. Het wachten is nog op de aanpassingen van de Regeling uitzettingen en derivaten decentrale overheden.

Uitgezette gelden

De tijdelijk overtollige middelen van het OV-bureau, per 1 januari 2009, een bedrag van € 20.001.045, worden uitgezet voor de provincie Groningen. De provincie Groningen zet deze middelen uit op basis van gemengd beheer. In het overzicht uitgezette gelden per 1 januari 2009 (bijlage 1 bij deze begroting) wordt vermeld hoe de gelden van het OV-bureau zijn uitgezet.

In het overzicht van de uitgezette gelden staan per 1 januari 2009 drie deposito's vermeld aan twee IJslandse banken, nl.:

- € 10 mln. tot 14 oktober 2008 bij de Kaupthing Bank;
- € 10 mln. tot 3 november 2008 bij Landsbanki Islands;
- € 10 mln. tot 3 november 2008 bij de Kaupthing Bank.

Op 26 januari 2009 zijn de deposito's verstrekt aan de Kaupthing Bank ad € 20,0 mln. en ook de rentebaten van deze deposito's ad € 0,9 mln. (totaal € 20,9 mln.) terugontvangen. Tevens is de rente vanaf de respectievelijke vervaldatum tot 26 januari 2009 ad € 0,2 mln. ontvangen.

Over de € 10,0 mln. die is uitgezet bij Landsbanki Islands is nog geen duidelijkheid over terugontvangst. Het aandeel van het OV-bureau hierin, € 0,6 miljoen wordt in 2009 overgedragen aan de partners. De reden hiervoor is dat het eventueel vormen van een voorziening met betrekking tot deze vordering niet kan worden gedekt uit de bijdragen BDU.

De gewogen gemiddelde rentepercentages over 2008 zijn:

- 1^e kwartaal 2008 4,46%;
- 2^e kwartaal 2008 4,49%;
- 3^e kwartaal 2008 4,64%
- 4^e kwartaal 2008 4,66%

Het gewogen gemiddelde rentepercentage over 2008 is 4,56%

Beleid uitzetten gelden provincie Groningen

Voor het uitzetten en opnemen van gelden worden de criteria/gedragsregels gehanteerd zoals ze zijn vermeld in het Treasury Statuut voor de provincie Groningen 2005.

In verband met de huidige situatie bij de financiële instellingen is er voor gekozen om met ingang van 2008 geen gelden meer uit te zetten in het buitenland. De reden hiervoor is dat vooral bij buitenlandse banken niet beschikt kan worden over de meest recente situatie bij de betreffende bank, zoals bijvoorbeeld de vermogenspositie.

Voorts is begin december 2008 besloten om vooruitlopend op de wijzigingen van de Regeling uitzettingen en derivaten decentrale overheden (Ruddo) en de wijzigingen van het huidige treasurystatuut van de provincie Groningen:

- Voorlopig alleen middelen uit te zetten bij Nederlandse financiële instellingen;
- Indien in de toekomst weer middelen worden uitgezet in het buitenland dit te beperken tot de Eurozone;
- Voor uitzettingen langer dan 3 maanden een minimale rating van de financiële instelling van Aa te hanteren, waarbij de rating van het land van vestiging van deze financiële instelling eveneens Aa dient te zijn.

Obligaties Morgan Stanley

Op 14 februari 2006 zijn er obligaties van Morgan Stanley met een rest looptijd van ongeveer 5 jaar via de ING Bank aangekocht. Het gaat hierbij om een bedrag van € 5,0 mln. De rating van Moody's voor Morgan Stanley was op dat moment AA3 met een stabiele outlook.

Als gevolg van de huidige kredietcrisis heeft Moody's de rating van Morgan Stanley verlaagd naar A2 met een negatieve outlook. Doordat de rating van Morgan Stanley is verlaagd, voldoet deze belegging niet meer aan de eisen zoals gesteld in het treasurystatuut. In het statuut is onder meer bepaald dat, indien de rating van een geldnemer daalt beneden de gestelde kredietwaardigheids-eisen, onderzocht zal moeten worden op welke termijn de afgesloten overeenkomst kan worden beëindigd en tegen welke kosten. Er zal een afweging gemaakt worden van het risico dat men loopt qua tegenpartij en de kosten.

Gelet op het onderzoek van ING Investment Management naar de kredietwaardigheid van Morgan Stanley, de huidige marktwaarde van deze obligaties en de onrust op de vermogensmarkt heeft de provincie Groningen besloten om de obligaties Morgan Stanley voorlopig in de portefeuille te houden. Indien de koers de nominale waarde benadert ruim voor de aflossing op 14 januari 2011, zal een heroverweging van eventuele verkoop plaatsvinden.

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.

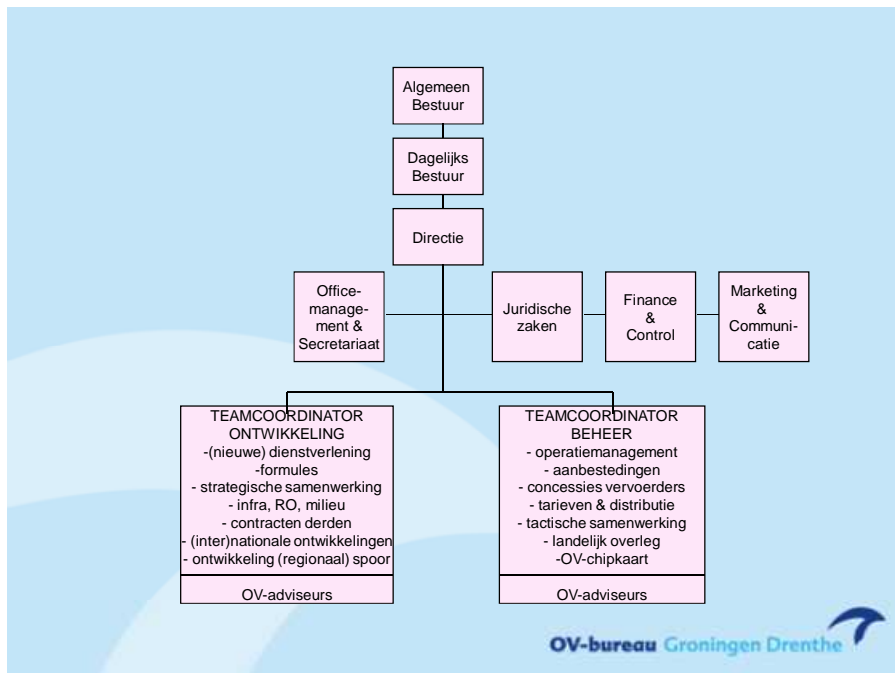
Organisatieontwikkeling

Het OV-bureau heeft de afgelopen jaren een goede ontwikkeling doorgemaakt. Zij heeft zich inmiddels de rol van opdrachtgever 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 van het OV-bureau als organisatie nodig is. Deze slag heeft betrekking op:

- verdere ontwikkeling van (strategisch) relatiebeheer
- implementatie concessie management (beheer in relatie tot de robuuste ontwikkelrelatie)
- vastleggen en expliciteren beheer-, klant- en communicatiebeleid
- het verder opbouwen van kennis en kunde, m.n. op spoorgebied
- diverse interne bedrijfsvoeringsaspecten:
 - actualisering doelstellingen en takenpakket
 - omgaan met randvoorwaarden als rechtmatigheid en doelmatigheid van handelen
 - gewenste werkwijze en afstemming (intern en als samenspel met de omgeving)
 - gewenste werkhouding medewerkers OV-bureau (idem)
 - consequenties van bovenstaande naar organisatie
 - cultuur: proactief informeren intern resp. professionele zelfstandigheid

Organogram en formatie

Het organogram van het OV-bureau is als volgt:



De huidige formatieomvang van 16,6 fte is op een tweetal punten onvoldoende, te weten bij het onderdeel marketing, waardoor er een te hoge werkdruk is ontstaan en bij het onderdeel databeheer en -management,

waar een structureel tekort bestaat, waardoor te veel taken blijven liggen, hetgeen nog zal worden versterkt met de taakuitbreiding die voortvloeit uit het oppakken van de facilitering van de gemeenten binnen de “kleine concessies”. Reeds in de begroting 2009 hebben wij melding gemaakt van de verwachte formatieve krapte. Het dagelijks bestuur heeft in verband hiermee voor elk van de twee onderdelen ingestemd met een formatie-uitbreiding met 0,8 fte op MBO-niveau.

De formatie komt daarmee op in totaal 18,2 fte en omvat de volgende functies:

Funcctie	Omvang in fte
Directeur	1,00
Teamcoördinator Ontwikkeling	1,00
OV-adviseur ontwikkeling A	2,00
OV-adviseur ontwikkeling B	2,00
OV-adviseur ontwikkeling C	1,00
Teamcoördinator Beheer	1,00
OV-adviseur beheer A	2,00
OV-adviseur beheer B	2,00
Senior Controller	1,00
Juridisch adviseur	1,00
Senior marketing & communicatieadviseur	0,80
Assistent marketing & communicatie	0,80
Medewerking databeheer en -management	0,80
Officemanager	0,80
Secretarieel administratief medewerker	1,00
Totaal	18,20

De financiële gevolgen van deze formatie zijn verwerkt in deze begroting

De bedrijfsvoering omvat de volgende zaken:

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

Huisvesting

De huidige huisvesting begint te knellen. Met de verhuurder van de kantoorruimte aan de Overcingellaan (Gemeenschappelijke Krediet Bank GKB) zijn wij in gesprek over de verlenging van het huurcontract en tevens over de mogelijkheden om de gegroeide ruimtebehoefte van het OV-bureau te faciliteren. Naar verwachting zal een oplossing kunnen worden gevonden binnen het kader van de begroting.

Automatisering

In de loop van 2009 zal worden gestart met het digitaal documenten- en archiveringssysteem.

13. Productenraming in een oogopslag en meerjarenproductenraming 2010-2013

In het navolgende overzicht is de productenraming 2010 en de meerjarenproductenraming 2010-2013 weergegeven. De vermelde bedragen over de realisatie 2008 betreffen de voorlopige cijfers. Verder zijn de vermelde bedrag over 2009 begroot na een wijziging van de begroting.

LASTEN	realisatie 2008	begroting 2009	begroting 2010	begroting 2011	begroting 2012	begroting 2013
Klant-reiziger						
-marketing en communicatie	869.845	988.000	950.000	950.000	950.000	950.000
-klant-reiziger overige	46.767	75.000	75.000	75.000	75.000	75.000
Ontwikkeling						
-strategische innovatie	60.167	50.000	50.000	50.000	50.000	50.000
-voorbereiding regiogram	-	-	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
-voorbereiding beheer regionaal spoor	-	-	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Beheer generiek						
-reizigersinformatie en haltebeleid	62.142	312.000	312.000	312.000	312.000	312.000
-sociale veiligheid	416.446	446.000	446.000	446.000	446.000	446.000
-toegankelijkheid	-	-	-	-	-	-
-beleid beheer	265.946	242.000	204.000	204.000	204.000	204.000
Beheer specifiek						
-concessiemanagement GGD	76.657.662	84.269.000	-	-	-	-
-concessiemanagement Zuidoost Drenthe	4.573.100	5.370.000	-	-	-	-
-concessiemanagement Zuidwest Drenthe	2.283.457	2.788.000	-	-	-	-
-concessiemanagement Q-liner 315	347.982	425.000	438.000	438.000	438.000	438.000
-concessiemanagement spoor	-	-	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
-beheer kleinschalig vervoer	-	-	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
-beheer CVV	2.536.941	2.532.000	2.129.000	70.000	0	0
-beheer Toerbus	121.821	162.000	162.000	162.000	162.000	162.000
-concessiemanagement GD	-	3.637.000	89.379.000	89.379.000	89.379.000	89.379.000
-concessiemanagement HOV	-	136.000	3.332.000	3.332.000	3.332.000	3.332.000
-concessiemanagement KOV Noord Groningen	-	66.000	1.427.000	1.705.000	2.095.000	2.095.000
-concessiemanagement KOV Oost Groningen	-	60.000	1.486.000	2.077.000	2.077.000	2.077.000
-concessiemanagement KOV Zuidwest Groningen	-	7.000	266.000	418.000	418.000	418.000
-concessiemanagement KOV Noord Drenthe	-	45.000	1.164.000	1.233.000	1.233.000	1.233.000
-concessiemanagement KOV Zuidoost Drenthe	-	46.000	981.000	1.776.000	1.776.000	1.776.000
-concessiemanagement KOV Zuidwest Drenthe	-	170.000	3.742.000	3.913.000	3.913.000	3.913.000
-beheer doelgroepenvervoer in opdracht van gemeenten	-	-	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
Bedrijfsvoering						
-lonen en salarissen	1.117.469	1.186.000	1.426.000	1.426.000	1.426.000	1.426.000
-huisvestingskosten	85.741	106.000	106.000	106.000	106.000	106.000
-kantoorkosten	132.360	156.000	156.000	156.000	156.000	156.000
-advieskosten	104.110	106.000	106.000	106.000	106.000	106.000
Financiering						
-stelpost efficiencyverbetering en rationalisatie	-	-	-6.000.000	-6.000.000	-6.000.000	-6.000.000
-financiering en dekkingsmiddelen	-	500.000	500.000	-	-	-
-voorziening BDU rente	896.095	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
-voorziening BDU stremmingen	255.000	260.000	260.000	260.000	260.000	260.000
-voorziening BDU verbetering dienstregeling en aansluitingen	2.724.628	-	-	-	-	-
-voorziening BDU weerstandscapaciteit	290.000	-	-	-	-	-
-voorziening BDU OV-chipkaart	2.366.000	-	8.571.000	-	-	-
totaal lasten	96.213.679	104.140.000	111.663.000	102.594.000	102.914.000	102.914.000

BATEN	realisatie 2008	begroting 2009	begroting 2010	begroting 2011	begroting 2012	begroting 2013
Beheer specifiek						
-concessiemanagement GGD	38.190.781	39.176.000	-	-	-	-
-concessiemanagement Zuidoost Drenthe	1.692.252	1.591.000	-	-	-	-
-concessiemanagement Q-liner 315	68.400	-	-	-	-	-
-concessiemanagement GD	-	1.588.000	41.055.000	41.463.000	41.875.000	42.291.000
-concessiemanagement HOV	-	57.000	1.468.000	1.483.000	1.498.000	1.513.000
-concessiemanagement KOV alle regio's	-	114.000	2.932.000	2.961.000	2.991.000	3.021.000
-beheer Toerbus	26.972	-	-	-	-	-
Bedrijfsvoering						
-lonen en salarissen	711.000	126.000	740.000	740.000	740.000	740.000
Financiering						
-financiering en dekkingsmiddelen	52.152.631	53.423.000	53.423.000	53.423.000	53.423.000	53.423.000
-rente	1.005.643	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
-voorziening BDU verbetering dienstregeling en aansluitingen		8.065.000	2.729.000	1.774.000	1.637.000	1.176.000
-voorziening BDU OV-chipkaart	2.366.000	-	8.571.000	-	-	-
-FES middelen stimulering regionaal OV			750.000	750.000	750.000	750.000
<i>totaal baten</i>	96.213.679	104.140.000	111.668.000	102.594.000	102.914.000	102.914.000
<i>Saldo baten - lasten</i>	-	-	-	-	-	-

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. De vermelde bedragen over de realisatie 2008 zijn voorlopig.

Stand en verloop voorziening BDU	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stand 1 januari	22.979.954	25.432.531	17.237.531	11.471.961	9.497.961	7.660.961
<i>Toevoegingen</i>						
Verbetering dienstregeling en aansluitingen	2.724.628	-	-	-	-	-
Reizigersinformatie	-	-	-	-	-	-
Stremmingen	255.000	130.000	260.000	260.000	260.000	260.000
Weerstandscapaciteit	290.000	-	-	-	-	-
Rente	896.095	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
OV-chipkaart	2.366.000	0	8.571.000	0	0	0
Totaal	6.531.723	130.000	8.831.000	260.000	260.000	260.000
<i>Onttrekkingen</i>						
Verbetering dienstregeling en aansluitingen	3.550.000	8.065.000	2.729.000	1.774.000	1.637.000	1.176.000
Reizigersinformatie	-	-	1.480.000	-	-	-
Stremmingen	200.000	260.000	260.000	260.000	260.000	260.000
Weerstandscapaciteit	-	-	-	-	-	-
Rente	299.660	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
OV-chipkaart	29.486	0	10.127.570	200.000	200.000	200.000
Totaal onttrekkingen:	4.079.146	8.325.000	14.596.570	2.234.000	2.097.000	1.636.000
Stand 31 december	25.432.531	17.237.531	11.471.961	9.497.961	7.660.961	6.284.961
Standen per 31 december naar component						
Verbetering dienstregeling en aansluitingen	15.769.455	7.704.455	4.975.455	3.201.455	1.564.455	388.455
Reizigersinformatie	1.480.000	1.480.000	-	-	-	-
Stremmingen	130.000	-	-	-	-	-
Weerstandscapaciteit	4.500.000	4.500.000	4.500.000	4.500.000	4.500.000	4.500.000
Rente	1.396.506	1.396.506	1.396.506	1.396.506	1.396.506	1.396.506
OV-chipkaart	2.156.570	2.156.570	600.000	400.000	200.000	-
Totaal	25.432.531	17.237.531	11.471.961	9.497.961	7.660.961	6.284.961

15. Bijlage: Overzicht uitgezette gelden d.d. 1 januari 2009

In het onderstaande overzicht is het totaal van de middelen dat de provincie Groningen in gemengd beheer heeft uitgezet gespecificeerd. Het aandeel van het OV-bureau hierin bedraagt € 20.001.045.

Omschrijving	Bedrag in euro's	Begindatum	Einddatum	Looptijd	Renteperc.	Rest looptijd in dagen / in jr.
Treasury						
Kort (< 1 jaar):						
<i>callgeld (tot 1 maand)</i>						
ABN AMRO Bank (Nederland)	3.200.000	24-12-09	05-01-09	12 dagen	2,140	4
	3.200.000					
Totaal callgeld	3.200.000					in dagen
<i>deposito's:</i>						
Kaupthing Bank (IJsland)	10.434.569	14-11-07	14-10-08	11 mnd.	4,650	-79
Landsbanki Islands (IJsland)	10.475.061	02-11-07	03-11-08	12 mnd.	4,640	-59
Kaupthing Bank (IJsland)	10.476.081	02-11-07	03-11-08	12 mnd.	4,650	-59
Friesland Bank (Nederland)	15.000.000	03-04-08	05-01-09	9 mnd.	4,780	4
ABN AMRO Bank (Nederland)	15.000.000	24-12-08	23-01-09	1 mnd.	2,840	22
SNS Bank (Nederland)	20.000.000	15-02-08	13-02-09	12 mnd.	4,430	43
ING Bank (Nederland)	15.000.000	21-11-08	21-02-09	3 mnd.	4,000	51
Friesland Bank (Nederland)	10.000.000	02-12-08	02-03-09	3 mnd.	3,950	60
BNG Fido Geldmarktselectfonds (Nederland)	15.000.000	14-11-08	31-03-09	4 mnd.	4,292	89
Friesland Bank (Nederland)	15.000.000	03-04-08	03-04-09	12 mnd.	4,780	92
Friesland Bank (Nederland)	10.000.000	10-04-08	09-04-09	12 mnd.	4,780	98
BNG Fido Geldmarktselectfonds (Nederland)	50.000.000	06-05-08	29-04-09	12 mnd.	4,995	118
Friesland Bank (Nederland)	20.000.000	15-05-08	15-05-09	12 mnd.	5,000	134
ING Bank (Nederland)	10.000.000	11-06-08	11-06-09	12 mnd.	5,410	161
ING Bank (Nederland)	20.000.000	23-06-08	23-06-09	12 mnd.	5,410	173
ABN AMRO Bank (Nederland)	25.000.000	24-12-08	24-06-09	6 mnd.	3,290	174
Friesland Bank (Nederland)	15.000.000	24-07-08	24-07-09	12 mnd.	5,450	204
Artesia Bank (Nederland) (100% gar.stelling GE Capital Corp.)	30.000.000	01-08-08	01-08-09	12 mnd.	5,400	212
ING Bank (Nederland)	12.500.000	05-08-08	05-08-09	12 mnd.	5,350	216
ING Bank (Nederland)	15.000.000	14-08-08	14-08-09	12 mnd.	5,300	225
BNG Fido Geldmarktselectfonds (Nederland)	15.000.000	02-10-08	30-09-09	12 mnd.	5,487	272
ING Bank (Nederland)	20.000.000	23-12-08	23-12-09	12 mnd.	4,932	356
ABN AMRO Bank (Nederland)	10.000.000	23-12-08	23-12-09	12 mnd.	4,932	356
ABN AMRO Bank (Nederland)	10.000.000	23-12-08	23-12-09	12 mnd.	4,750	356
ING Bank (Nederland)	20.000.000	24-12-08	24-12-09	12 mnd.	4,800	357
Rabobank (Nederland)	20.000.000	24-12-08	24-12-09	12 mnd.	3,150	357
<i>Totaal deposito's</i>	<i>438.885.711</i>					
Totaal kort < 1 jaar (exclusief callgeld)	438.885.711					
Lang (> 1 jaar):						
<i>obligaties:</i>						
APG FS Rente Fonds Europa (Europese landen)	14.357.504	01-06-04	01-06-09	5,0 jr.	5,280	0,4
Obl.Morgan Stanley 4,375 % nom.5.000.000 (Amerika)	5.072.956	14-02-06	14-01-11	5,0 jr.	3,538	2,0
FRN ING Bank (Nederland)	5.564.630	13-06-08	21-05-10	1,9 jr.	4,470	1,4
	24.995.089					
<i>garantieproducten:</i>						
APG (Barclays) 2004-2009 (Engeland)	14.732.581	25-05-04	25-05-09	5,0 jr.	4,610	0,4
APG (ABN AMRO) 2006-2011 (Nederland)	8.022.218	23-02-06	23-02-11	5,0 jr.	2,83-5,92	2,1
BCM (BNP Paribas) 2006-2011 (Frankrijk)	7.827.407	01-03-06	01-03-11	5,0 jr.	0,881-10,434	2,2
	30.582.206					
<i>deposito</i>						
ABN AMRO Accrual Range Deposito (Nederland)	5.000.000	15-02-06	15-02-11	5,0 jr.	max.4,000	2,1
	5.000.000					
Totaal lang > 1 jaar	60.577.295					
Uitgezette gelden Treasury	502.663.006					