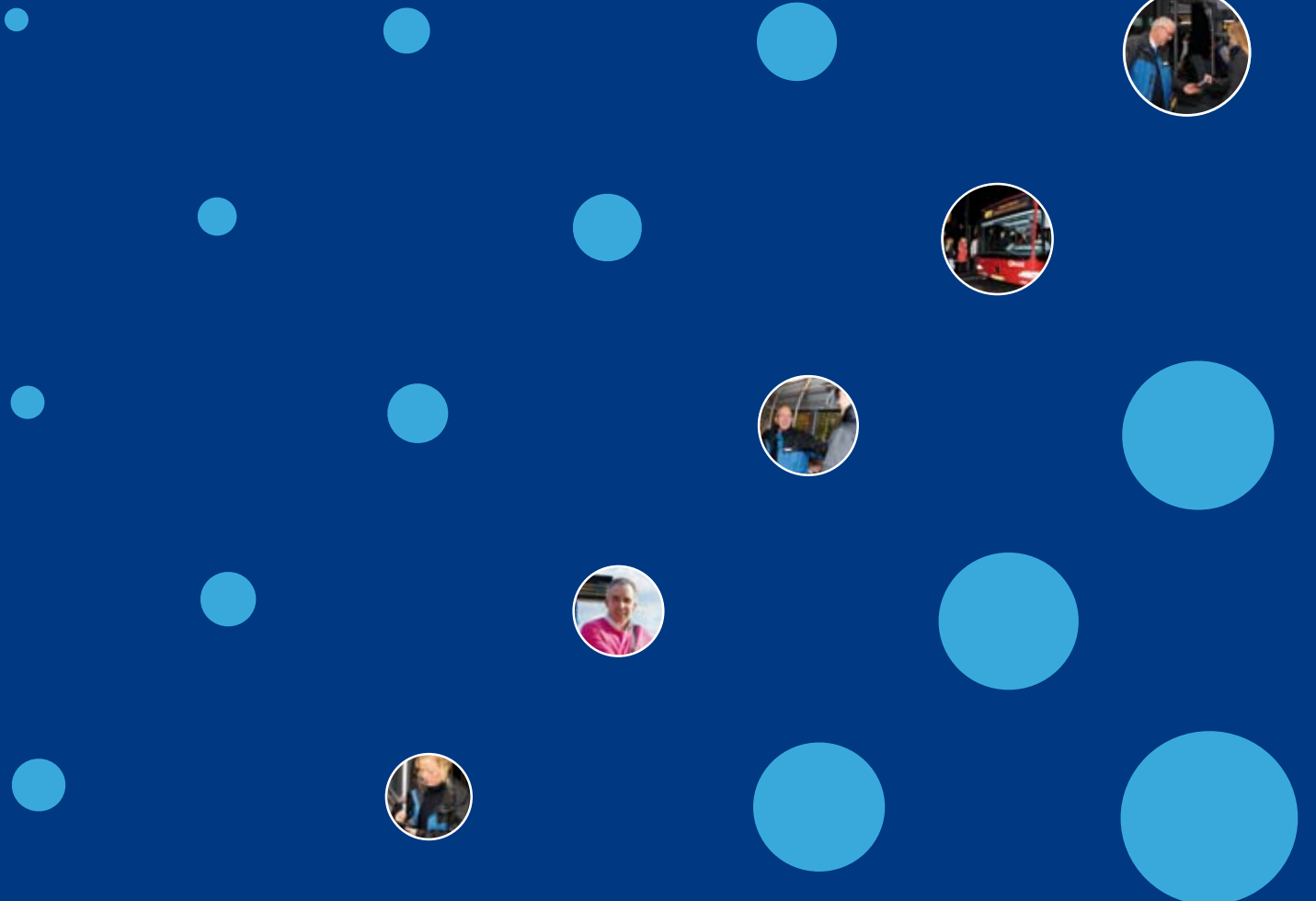


Begroting 2012



Begroting 2012

Vastgesteld door het Algemeen Bestuur op 4 juli 2011

Inhoud

1.	Inleiding	5
1.1	Algemeen	5
1.2	Visie en strategie	8
2.	Programmabegroting	12
2.1	Programmadoel en indicatoren voor doelrealisatie	12
2.2	Programmabegroting bij ongewijzigd beleid	13
2.3	Effecten, voorstellen en dekking	14
2.4	Programmabegroting na verwerking effecten, voorstellen en dekking	15
2.5	Programmabegroting in meerjarenperspectief	15
3.	Productenraming	16
3.1	Productenraming: klant-reiziger	16
3.2	Productenraming: ontwikkeling	19
3.3	Productenraming: beheer	22
3.4	Productenraming: special projects	23
3.5	Productenraming: informatie en analyse	25
3.6	Productenraming: bedrijfsvoering	26
3.7	Productenraming: financiering	27
3.8	Meerjarenproductenraming 2012-2015	29
3.9	Stand en verloop van de balanspost vooruit ontvangen BDU middelen	31
4.	Paragrafen	32
4.1	Paragraaf weerstandsvermogen	32
4.2	Paragraaf financiering	35
4.3	Paragraaf bedrijfsvoering	36
5.	Samenstelling bestuur	39
	BIJLAGE I: Overzicht uitgezette gelden d.d. 1 januari 2011	40
	BIJLAGE II: Afkortingenwijzer	41



1 Inleiding

1.1 Algemeen

In 2004 werd het OV-bureau Groningen-Drenthe ingesteld door de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen. Met deze bundeling van krachten rond het OV-opdrachtgeverschap werd een verdere verbetering van het openbaar vervoer in de beide provincies nagestreefd.

In de praktijk van de afgelopen jaren heeft deze verbetering ook daadwerkelijk vorm gekregen. De kwaliteit van het aangeboden vervoer is met de nieuwe concessie in 2009 aanzienlijk verbeterd en in de periode 2005 – 2009 groeide het aantal reizigers fors. Ook waardering van de OV-reiziger voor het busvervoer in de provincies stegen. Over 2010 stonden alle meegenomen OVB-concessies in de top-tien van de OV-klientenbarometer (klantwaarderingen van de ruim 80 in Nederland afgegeven OV-concessies)

Deze verbeteringen komen voort en sluiten aan bij de algemene strategie van het OV-bureau. Kort gesteld houdt deze strategie in dat we op efficiënte wijze het gebied ontsloten houden en optimaal bijdragen aan de bereikbaarheid van stedelijk gebied en tevens streven naar reizigersgroei en daarmee samenhangende groei van de reizigersinkomsten. Hiermee - en met de subsidiemiddelen vanuit de BDU Verkeer en Vervoer zoals de provincies die van het rijk ontvangen - kunnen verdere verbeteringen in het openbaar vervoer worden gerealiseerd, dit als onderdeel van het bredere verkeer- en vervoerbeleid van Groningen, Drenthe en Groningen.

Vanaf 2012 is niet zeker in hoeverre het OVB deze strategie kan doorzetten. Enerzijds door de komende (in de tijd oplopende) bezuinigingen op de BDU. De provincies Groningen en Drenthe stellen een deel van deze rijkssubsidie beschikbaar voor OV-exploitatie. Anderzijds omdat er voor het eerst in jaren in 2010 geen reizigersgroei heeft plaatsgehad in het busvervoer in Groningen en Drenthe, waardoor ook de reizigersinkomsten 2010 achter zijn gebleven bij de begroting 2010. Deels valt dit te verklaren uit incidentele zaken, zoals het grote aantal sneeuwdagen in 2010. Tegelijkertijd valt niet

uit te sluiten dat de echte vraag naar busvervoer het afgelopen jaar ook is gedaald, bijvoorbeeld door de aanhoudende economische crisis.

Het OV-bureau zoekt samen met Qbuzz en de andere concessiehouders doorlopend naar optimalisaties in de dienstregeling, bijvoorbeeld mede mogelijk gemaakt door nieuw beschikbare infrastructuur rond Transferium Hoogkerk en Knooppunt Gieten. Aanvullende bezuinigingen zijn vanaf 2012 echter onontkoombaar. De vragen zijn met name:

- Welke omvang de bezuinigingen in en na 2012 moeten hebben? Voor 2012 zijn wij in deze begroting uitgegaan van een nog beperkte bezuiniging van 1,7 miljoen euro. Voor de daarop volgende jaren doen wij in deze begroting geen uitspraak, het woord is wat dat betreft eerst aan de (nieuwe) Provinciebesturen.
- Vanuit welke beleidskaders we de bezuinigingen invullen? Het ligt daarbij niet direct in de rede te snijden in het OV-aanbod dat grote reizigersstromen faciliteert of kan genereren. Eerder zal het OV-bureau kijken naar steeds minder gebruikte lijnen (die wellicht kunnen worden beëindigd of van lijnbus naar lijnbelbus kunnen worden omgezet) en het aanbod in dalperiodes, zowel in de zin van dag-, week- en jaar-“dalen”. Daarbij gaat het uiteraard steeds om maatwerk, goed af te stemmen met bijvoorbeeld de gemeentelijke partners.

Voor de OV-reiziger in het gebied - die ook in 2012 belang zal hechten aan zaken als snelheid, betrouwbaarheid, veiligheid, gemak en geen al te duur product - zal het grootste deel van het aanbod niet wijzigen. Naast de genoemde bezuinigingen (verantwoorde verminderingen van het aanbod) verwachten wij bijvoorbeeld ook dat:

- De strippenkaart eind 2011 uit de bus zal zijn verdwenen, en de chipcard juist gemeengoed zal zijn geworden. De Eurokaartjes blijven beschikbaar in de bus;
- Op een toenemend aantal knoop- en haltepunten actuele reisinformatie beschikbaar zal zijn;
- Het busaanbod met name in de zomermaanden meer toegespitst kan worden op het faciliteren van vrijetijdreizigers;

- De Hanzelijn (eind 1212) en de Vechtdallijnen (ook eind 2012) in de dienstregeling 2013 zullen doorwerken in het bus-dienstregelingsproces 2013, zoals dat in 2012 gestalte zal krijgen.

De relatie met onze concessiehouders zal in het derde jaar van de concessies op alle punten vaste vormen hebben aangenomen. Geen kinderziekten meer, en – binnen de kaders van de concessies en de beschikbare middelen – alle ruimte voor creatieve doorontwikkelingen in de nog resterende concessieperiode tot aan 2015/2016. Met name met de grootste concessiehouder Qbuzz zal de robuuste ontwikkelrelatie zoals we die steeds voor ogen hebben gehad tot volle bloei moeten zijn gekomen in de komende periode.

Het jaar 2012 wordt ook van groot belang voor de Regiotram Groningen, waarvan de bouwphase voor 2013 voorzien is. Het OV-bureau is bij de ontwikkeling van Regiotram zowel bestuurlijk als ambtelijk nauw betrokken, daar waar de reizigersopbrengsten van Regiotram – net zoals nu het geval bij de bussen – terecht zullen komen bij het OVB. Een goede exploitatie van Regiotram is daartoe van groot belang, en vraagt in het ontwikkelproces structureel aandacht. Eveneens zullen de buslopen tijdens de bouwphase veel aandacht vragen.

Begrotingsindeling

De indeling van de begroting 2012 is vernieuwd. In hoofdstuk 1 wordt vooruitgeblekt op het komende jaar en het meerjarenperspectief en de belangrijkste doelen en ontwikkelingen. Verder is de visie en strategie in dit hoofdstuk opgenomen. Hoofdstuk 2 bestaat uit de programmabegroting. Hierin komt aan de orde: het programmadoel en de belangrijkste indicatoren voor doelrealisatie, de programmabegroting bij ongewijzigd beleid, effecten, voorstellen en dekking. Het hoofdstuk eindigt met de programmabegroting na verwerking van effecten, voorstellen en dekking en een weergave van de programmabegroting in meerjarenperspectief. Hoofdstuk 3 bevat de productenraming, waarbij per product de meerjarendoelstellingen, de doelen voor 2012 en de geraamde baten en lasten worden vermeld. Hoofdstuk 3 vervolgt met de meerjarenproductenraming 2012 tot en met 2015 en met de stand en het verloop van de balanspost vooruit ontvangen BDU-middelen. In hoofdstuk 4 komen de paragrafen weerstandsvermogen, financiering en bedrijfsvoering aan bod. De samenstelling van het bestuur is weergegeven in hoofdstuk 5.

De structuur van de begroting 2012 is ongewijzigd ten opzichte van 2011, zoals hieronder weergegeven.

Begroting en rekeningcyclus

De begroting- en rekeningcyclus en het financieel beheer is opgezet conform de gemeenschappelijke regeling en de financiële verordening. De begroting, die op grond van de Wet op de gemeenschappelijke regeling jaarlijks na vaststelling voor 15 juli moet worden toegezonden aan de minister van Binnenlandse Zaken, wordt sinds het begrotingsjaar 2011 jaarlijks aan het begin van het jaar herzien. Dit gebeurt met een zogenoemde integrale update van de begroting. Over de realisatie van de begroting wordt tussentijds 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 betreffende 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.

Toelichting op de vermelde bedragen

De vermelde bedragen voor het jaar 2010 zijn de gerealiseerde bedragen conform de voorlopige rekeningcijfers 2010. Voor 2011 zijn de bedragen vermeld van de begroting 2011 na twee wijzigingen.

Alle bedragen voor 2012 en volgende jaren zijn berekend op het geraamde prijspeil 2012.

Behalve de met BTW-OV belaste prestaties, is de begroting opgesteld en exclusief compensabele BTW. De BTW die gecompenseerd kan worden uit het BTW-compensatiefonds wordt doorgeschoven naar de deelnemende bestuursorganen (c.q. de gemeente Groningen, de provincie Groningen en de provincie Drenthe) en wordt op declaratiebasis aan het OV-bureau vergoed.

Voor de posten die worden belast met de BTW-OV geldt dat de begroting wordt opgesteld inclusief BTW. In concreto gaat het hierbij om de kosten van het collectief vraagafhankelijk vervoer en meerwerk met betrekking tot de concessies. BTW-OV is niet te compenseren uit het BTW-compensatiefonds, maar wordt extra bijdrage aan de provincies Groningen en Drenthe gevraagd, die daarvoor op hun beurt schadeloos zijn gesteld door het Rijk. Deze bijdragen zijn als bate herkenbaar in de begroting opgenomen.

In deze begroting is rekening gehouden met een indexering van de begrote lasten van 2% t.o.v. 2011. Voor de baten (BDU) is rekening houden met de geschatte BDU indexering van 2%.

Begrotingsstructuur 2012

Klant-reiziger: klantbeleid, reizigersinspraak, consumentenplatforms, websitebeheer en marketing en communicatie.

Ontwikkeling: strategische innovatie, nieuwe dienstregeling en formules, vervoerkundige optimalisatie en ontwerpen, de OV-dimensie van infrastructuur, ruimtelijke ordening en milieu, reizigersinformatie en haltebeleid, sociale veiligheid en tarieven en distributie.

Beheer: beheer algemeen en audits, het concessie management van negen concessies, te weten de Groningen Drenthe concessie, de HOV-concessie (treinvervangend, hoogwaardig OV) de zes regioconcessies en de concessie lijn 315 (Groningen-Lelystad).

Special projects: evenementen en nachtvervoer, toeristenvervoer, de voorbereiding van de regiotram, en projecten voor derden.

Informatie en analyse: bronbeleid informatievergadering voor beheer, ontwikkeling, klant en klachten en verantwoording.

Bedrijfsvoering: organisatieontwikkeling, personeel, facilitair management, financiën en control, juridische advisering en klachtenmanagement.

Financiering: financiering- en dekkingsmiddelen, waaronder bijdragen BDU en BTW-OV.



1.2 Visie en strategie

Visie

Het OV-bureau Groningen-Drenthe is de resultante van de gezamenlijke visie 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 (zie bijvoorbeeld ook de bijzondere positie van de Regio Groningen – Assen in het gebied) en anderzijds op het behoud van de ontsluiting van het landelijk gebied met passende vormen van collectief personenvervoer. De visie op het regionaal OV in de provincies Groningen en Drenthe heeft zich reeds in de loop van de jaren 90 ontwikkeld en ligt in hoofdlijnen vast in allerlei opeenvolgende gebiedsvisies, staat ook niet ter discussie. De kern van de visie is de volgende:

1. Zeer hoogwaardig OV op de centrale assen in Groningen Stad (tramniveau, vrijliggende banen, hoge tot zeer hoge frequenties: overdag minstens 6 keer per uur).
2. Hoogwaardig OV op de centrale assen van en naar de stad (rechte snelle lijnen, hoge frequenties, vrije doorgang naar centrum Groningen, waar mogelijk in de toekomst verder verspreiden, overdag minstens 4 keer per uur).
3. Adequaats stads/wijk-centrum-vervoer in Groningen, Emmen en Assen, (ontsluitend, frequentie overdag minimaal 2 keer per uur, met bijpassende op doorstroming gerichte infrastructuur).
4. Hoogwaardige transferia (zowel herkomst- als bestemmingsgericht) bij alle centrale weg-assen naar Groningen, afgestemd op de gebiedskenmerken, en kansrijke ketenreizen (OV-OV, fiets-OV, auto-OV). Idem doorontwikkelen van dit soort concepten voor Emmen en Assen.
5. Cordon van hoogwaardige P+R-plaatsen rond de stad Groningen (specifiek voor ketenreizen auto-OV, bestemmingsgericht, relatie punt 1). Idem eventueel doorontwikkelen naar Emmen en Assen.
6. Gebiedsdekkend basisnet, deels in lijndiensten (frequentie minstens 1 x per uur, met waar aan de orde doorstroommaatregelen van wegbeheerders), stedelijk vervoer en servicebusconcepten (Meppel, Hoogeveen, Hoogezand,

Delfzijl, Assen, Haren), maar ook met producten als regiotaxi, (stedelijke) lijnbelbussen, buurtbussen etc., goed aangetakt op relevante transferia, rekening houdend met krimpscenario's en daaruit voortvloeiende mobiliteitsvraagstukken in landelijk gebied.

7. Hoge klantkwaliteit qua haltes, voertuigen, reisinformatie, betaalgemak, toegankelijkheid, sociale veiligheid, ketenverplaatsingen etc.

Aan de realisatie van deze visie wordt in de provincies gestaag gewerkt. Het betreft in zijn aard een complex en langjarig programma, met vele keuzemomenten, prioriteitsstellingen, gebiedsspelers (provincies, gemeenten, I&M/Rijkswaterstaat, Regio Groningen - Assen, private en maatschappelijke actoren), financiële vraagstukken, uitvoeringsvraagstukken etc. Het beschikbaar komen van bijvoorbeeld de RSP-middelen vormt zoals bekend een belangrijke versnellingsimpuls voor het verder brengen van het beoogde ROV in het gebied. Het streven is erop gericht deze visie ergens tussen 2020 en 2030 tot stand te brengen.

...de hoogste score van de

Nederlandse OV-autoriteiten...

Strategie

In het dichterbij brengen van de OV-visie van Groningen en Drenthe werd de afgelopen periode goede voortgang geboekt. Sinds 2005 is het basisniveau in de beide provincies goed op peil gebleven en steeg het aantal regionale OV-reizigers met ongeveer 25%. Ook de waardering van de OV-reiziger voor het aangeboden product nam met de jaren steeds verder toe. In 2010 scoorden de concessies onder beheer bij het OV-bureau gemiddeld 7,6, daarmee de hoogste score van de Nederlandse OV-autoriteiten. Dit is waarschijnlijk het gevolg van maatregelen als:

- De met de nieuwe concessies doorgevoerde vernieuwingen (waaronder nieuw bussempark voorzien van reizigersinformatie in de bussen)
- Gerichte - de vraag/vervoerspanning volgende - uitbouw van het OV-netwerk
- Het gereed komen van meer transferia, P+R vrije doorgangen en doorstromingsbevorderende maatregelen voor bussen



- Meer en meer gerichte inzet van Q-liners
- Beëindigen of vraagafhankelijk maken van lijnen die hun oorspronkelijke functie verloren hebben en weinig reizigers meer trekken
- Veel aandacht van uitvoeringskwaliteit (bv punctualiteit, reisinformatie) binnen de concessies
- Een uitgekiend marketing – en promotiebeleid inclusief regionale gemakkaartjes

De gerealiseerde groei vindt haar fundament in de volgende achterliggende strategie. Door het besluit de opbrengstverantwoordelijkheid van het stads- en streekvervoer niet bij de vervoerder maar bij onszelf te leggen in samenhang met de beleidslijn van de provincies Groningen en Drenthe om hun BDU-bijdrage voor OV-exploitatie aan het OVB op een vast (te indexeren) niveau te houden kan het OVB de inkomsten uit reizigersopbrengstengroei volledig inzetten ter verbetering van het bestaande OV-aanbod.

Met behoud en doordachte optimalisering van een in alle opzichten acceptabel basisvoorzieningsniveau (ontsluitingsfunctie) worden aldus extra inkomsten uit reizigersopbrengstengroei vooral en gericht ingezet om het vervoeraanbod op plaatsen met veel vervoervraag(potentie) verder op te voeren. Dit gebeurt hetzij generiek: meer

frequentie (bereikbaarheidsfunctie), hetzij specifiek (doelgroepfunctie). In combinatie met andere maatregelen (infra, doorstroming, kwaliteit, keten, rationalisering net, marketing, promotie, etc.) leidt dit tot een aantrekkelijker en hoogwaardiger ROV, waardoor meer reizigers worden aangetrokken (en co-financieringsarrangementen voor werkgevers aantrekkelijker worden) waardoor nieuwe extra inkomsten worden gegenereerd. Zo ontstaat een spiraal naar boven, die de afgelopen periode dus inderdaad in gang is gezet: steeds meer OV-gebruik tegen een steeds hogere kostendekkingsgraad met gelijkblijvende overheidsbijdrage aan OV-exploitatie.

Dagelijks maken tegenwoordig ongeveer 100.000 reizigers gebruik van het ROV in Groningen en Drenthe (35-40.000.000 klanten per jaar, goed voor ongeveer 450.000.000 reizigerskilometers). Tegelijkertijd is het OV-aanbod (het aantal "dienstregelingen") uitgebreid met bijna 15%.

Vooruitblik 2012 - 2015 en bezuinigingskader

In de periode 2012 - 2015 wordt het - gezien de komende bezuinigingen en gezien het uitblijven van reizigersgroei in 2010, waarvan nog onduidelijk is in hoeverre dit incidenteel of structureel is - een grote opgave om de lijn naar (nog) beter vast te houden. Risico-elementen zijn bijvoorbeeld:

- De omvang van het door te voeren bezuinigingspakket in de jaren na 2012 – mede afhankelijk van keuzen ter zake van de beide (nieuwe) Provinciebesturen.
- De bij wegbeheerders beschikbare middelen en aandacht voor OV-wal-voorzieningen (doorstroming wegen, kwaliteit knooppunten en haltes etc.)
- De reizigersontwikkeling in de komende jaren, daar waar de “bijna vanzelfsprekende groeilijn” in 2010 niet is opgetreden (met als gevolg lagere dan geraamde reizigersinkomsten)

...maatwerk, waarbij het netwerk en de aansluitingen in tact dienen te blijven...

Gegeven de gekozen basis/groei-strategie zal de komende tijd in de eerste plaats zal samen met Qbuzz en de andere concessiehouders worden

gezocht naar optimalisaties in de dienstregeling, mede mogelijk gemaakt door nieuw beschikbaar komende infrastructuur, bijvoorbeeld rond Transferium Hoogkerk (doortrekken vrije busbaan naar Groningen CS en afslagen/bus op de vluchtstrook op A7 en A28) en Knooppunt Gieten. Verder ligt het niet direct in de rede te minderen in het OV-aanbod dat grote reizigersstromen faciliteert of kan genereren. Daarom zal het OV-bureau bij de bezuinigingsopgave met name kijken naar steeds minder gebruikte lijnen (die wellicht kunnen worden beëindigd of van lijnbus naar lijnbelbus kunnen worden omgezet) en het aanbod in dalperioden, zowel in de zin van dag-, week- en jaar-“dalen”. Daarbij gaat het uiteraard steeds om maatwerk, waarbij het netwerk en de aansluitingen in tact dienen te blijven en steeds goed afgestemd moet worden met de consumentenplatforms Groningen en Drenthe en de gemeentelijke partners, waar het gaat om concrete infra-ontwikkelingen, gebiedsontwikkelingen en samenhangende vervoerstromen van WMO-pashouders en leerlingen.

Overigens zou het vanuit efficiency in het OV (verhouding spits- en dalbussen) buitengewoon behulpzaam zijn als bijvoorbeeld de RUG en de HBO-instellingen in het gebied hun college-starttijden naar bijvoorbeeld 10.00 uur zouden verplaatsen.

Verder zal in 2012 de gezamenlijke visie Regionaal Openbaar Vervoer van de Regio Groningen - Assen en het OVB gereed zijn. Deze visie vormt ook onderwerp van gesprek met het rijk, en gaat bijvoorbeeld over de vraag hoe op lange termijn om te gaan met een groeiende kern (RGA) en een krimpende omgeving, en de eenzijdige vervoerstromen zoals die met name rondom de stad Groningen plaatshebben, en die structureel hoge kostendekkingsgraad onmogelijk maken zonder aanvullende exploitatiefinanciering.

Klant centraal

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. Specifieke aandacht zal de komende periode uitgaan naar de volgende doelgroepen:

- Forenzen/werkenden
- Studenten
- Scholieren
- Vrijtijdsreizigers
- Ouderen en WMO-pashouders
- Zorgvragers

Klanten worden overigens steeds mondiger en deze input laat zich goed vertalen naar verbetering van de kwaliteit van dienstverlening: daarom investeren we als OVB in de klantrelatie op individueel en collectief niveau (werkgevers, opleidingscentra, recreatiebestemmingen, zorgaanbieders etc.)

De Consumentenplatforms Groningen en Drenthe vormen de basis van het formele contact met de reiziger. Daarnaast maakt het OVB uiteraard ook gebruik van (digitale) klantenpanels, Klachtenregistraties, de landelijke OV-klantenbarometer, reizigerstellingen etc.

Opdrachtgeverschap en concessie management

Als opdrachtgever voeren we de regie op de uitvoering door onze opdrachtnemers en tevens partners: de vervoerbedrijven. Het gaat dan om:

- de generieke gebiedsconcessie (concessiehouder Qbuzz)
- de HOV-concessie voor een drietal “trein-ervangende” busdiensten (concessiehouder Arriva Touring)
- een zestal regioconcessies, waarin OV, regiotaxi, WMO-vervoer en leerlingenvervoer door gemeenten en OV-bureau als één contract zijn aanbesteed aan 6 verschillende concessiehouders)
- Lijnconcessie 315 van Groningen via Heerenveen naar Lelystad (tot eind 2012)

In de relatie tussen concessieverlener en concessiehouder 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.

Bestuurlijke partners

Het OV-bureau is een Gemeenschappelijke Regeling van de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen. Het OVB 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 infrastructurele maatregelen tot ruimtelijke ordening via milieu tot WMO-vervoerbeleid. Wij willen aan de samenwerking met alle overheden maximaal bijdragen. Dat vraagt onzerzijds een open, proactieve houding naast adequaat netwerkbeheer.



2 Programmabegroting

2.1 Programmadoel en indicatoren voor doelrealisatie

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 (aantallen),
- klanttevredenheid en

Voor 2011 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. Zie onderstaande tabellen.

Onder reizigersgroei verstaan we in dit verband de procentuele groei van de aantallen reizigers. De streefwaarden voor de reizigersgroei hangen samen met de geraamde opbrengsten. De vermelde streefwaarden o.b.v. aantallen reizigers zijn in overeenstemming met de geraamde opbrengsten vanaf 2011.

Bij de klanttevredenheid gaat het om de rapportcijfers, zoals die blijken uit het jaarlijkse, landelijke klanttevredenheidsonderzoek.

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.

Reizigersgroei	realisatie				streefwaarde			
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
gemiddelde concessies	1%	-2%	10%	-3%	1%	1%	1%	1%

Klanttevredenheid	realisatie				streefwaarde			
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
gemiddelde concessies	7,3	7,4	7,4	7,6	7,6	7,7	7,7	7,7

2.2 Programmabegroting bij ongewijzigd beleid

Bij *ongewijzigd* beleid ontstaat het volgende beeld van de begroting 2012.

product	lasten
Klant-reiziger	1.309.000
Ontwikkeling	1.044.000
Beheer	103.773.000
Special projects	1.581.000
Informatie en analyse	99.000
Bedrijfsvoering	1.815.000
Financiering	626.000
Totaal lasten	110.247.000

product	baten
Beheer	49.866.000
Special projects	600.000
Bedrijfsvoering	719.000
Financiering	57.525.000
Totaal baten	108.710.000
Saldo baten - lasten	1.537.000-

Oorzaken voor het ontstane tekort zijn de hogere dan geraamde indexering van de concessies, tegenvallende reizigersopbrengsten 2010 en een lagere opbrengst studentenkaart OV door herziene verdeling. Hoewel er ook gunstige ontwikkelingen zijn, zoals lagere verwachte kosten voor de regioconcessies en opbrengsten als gevolg van verbetermaatregelen, ontstaat bij ongewijzigd beleid een nadelig saldo van ruim € 1,537 miljoen.

In dit nadelig saldo is nog niet vooruitgelopen op mogelijke kortingen op de bijdragen uit de BDU. Hierover is het gesprek op landelijk en provinciaal niveau nog gaande.



2.3 Effecten, voorstellen en dekking

Beleidsplan vrijetijdsvervoer

Met betrekking tot het vrijetijdsvervoer is een beleidsplan ontwikkeld. Hierin zijn de volgende voorstellen opgenomen met financiële gevolgen:

- Vervallen budget ToerBus ad € 165.000
- Extra budget strategische innovatie voor aanjagen projecten t.w.v. € 100.000
- Extra budget voor promotiedoeleinden € 150.000 2012, daarna € 250.000

Dit betekent per saldo een extra beslag op middelen van € 85.000 vanaf 2012.

Actualisatie personeelsbegroting

Het functieboek van het OV-bureau is herzien in verband met de gewenste aansluiting bij het functieboek van de provincie Drenthe. Als gevolg hiervan is de waardering van een aantal functies herzien. Hierbij geldt dat de huidige inschaling van medewerkers wordt gegarandeerd. Alleen hogere inschalingen leiden tot extra kosten voor het OV-bureau. Per saldo leidt de herziening van het functieboek tot een hogere structurele personeelslast van € 25.000.

Budget informatie en analyse

Als gevolg van de start van de OV-chipkaart zal een grote stroom van data beschikbaar komen. Analyse hiervan ten behoeve van sturing en beleidsinformatie vergt extra inhuur van advies en personeel. Wij stellen voor het budget voor informatie en analyse structureel te verhogen van € 97.000 tot € 150.000.

Regiotram

De voorbereiding van de aanbesteding en aanleg van de regiotram vergt extra personele inzet door medewerkers van het OV-bureau. Door het bureau Berenschot zijn deze gevolgen in kaart gebracht. Vooralnog verwachten wij dat de extra kosten voor

het OV-bureau in rekening kunnen worden gebracht bij het Trambureau. Definitieve afspraken met het Trambureau moeten nog worden gemaakt. Voor 2012 ramen wij geen gevolgen voor de exploitatie. Wij stellen het effect van de extra kosten in verband met de voorbereiding van de regiotram op nihil.

Onvoorzien

De post onvoorzien wordt opgenomen voor eventuele tegenvallers, die op dit moment nog niet kunnen worden voorzien. Van de post onvoorzien is in de afgelopen jaren beperkt gebruik gemaakt. Mede gelet op de overige weerstandscapaciteit zal naar verwachting het beroep op onvoorzien beperkt zijn. Voor 2012 en volgende jaren achten wij de omvang van deze post voldoende op een niveau van jaarlijks € 200.000. Dit is overeenkomstig het niveau in de huidige meerjarenbegroting. Wij stellen voor de post onvoorzien te handhaven op € 200.000 per jaar.

Dekking

Teneinde een sluitende begroting 2012 te bereiken achten wij maatregelen nodig van structureel € 1,7 miljoen. Deze kunnen bestaan uit het genereren van extra opbrengsten, maar zullen ook onvermijdelijk bestaan uit bezuinigingen. Gelet op de samenstelling van de begroting van het OV-bureau zullen bezuinigingen onvermijdelijk grotendeels gevonden moeten worden door het aanpassen van het voorzieningenniveau van het openbaar vervoer. In het vorige hoofdstuk is aangegeven welk beleidskader bij de invulling van bezuinigingen van toepassing is. Concrete maatregelen zullen in 2011 uitgewerkt worden. Naar evenredigheid zullen ook de posten dan het voorzieningenniveau van het openbaar vervoer worden heroverwogen.

Samenvatting effecten, voorstellen en dekking

In onderstaand overzicht zijn de effecten voorstellen en dekking samengevat.

Lasten	omschrijving	bedrag
Klant-reiziger	Beleidsplan vrijetijdsvervoer	150.000
Ontwikkeling	Beleidsplan vrijetijdsvervoer	100.000
Beheer		
Special projects	Beleidsplan vrijetijdsvervoer	165.000-
Informatie en analyse	Verhoging informatie en analyse	53.000
Bedrijfsvoering	Actualisatie personeelsbegroting	25.000
Financiering	Bezuinigingen/extra opbrengsten	1.700.000-
Totaal lasten		1.537.000-

2.4 Programmabegroting na verwerking effecten, voorstellen en dekking

Na verwerking van effecten, voorstellen en dekking is de programmabegroting 2012 in evenwicht (zie het schema hiernaast).

2.5 Programmabegroting in meerjarenperspectief

In meerjarenperspectief ontstaat het volgende beeld, waarbij voor 2010 de voorlopige jaarrekeningcijfers zijn opgenomen en voor 2011 de begrote cijfers, na twee wijzigingen van de begroting. Voor 2012 is de programmabegroting vermeld na verwerking van effecten voorstellen en dekking. Het meerjarenperspectief bevat bedragen op het prijspeil 2012.

product	lasten
Klant-reiziger	1.459.000
Ontwikkeling	1.144.000
Beheer	103.773.000
Special projects	1.416.000
Informatie en analyse	152.000
Bedrijfsvoering	1.840.000
Financiering	1.074.000-
Totaal lasten	108.710.000

product	batens
Beheer	49.866.000
Special projects	600.000
Bedrijfsvoering	719.000
Financiering	57.525.000
Totaal batens	108.710.000
Saldo batens - lasten	-

Lasten	realisatie 2010	begroting 2011	begroting 2012	raming 2013	raming 2014	raming 2015
Klant-reiziger	767.915	1.284.000	1.459.000	1.559.000	1.559.000	1.559.000
Ontwikkeling	727.265	1.024.000	1.144.000	1.044.000	1.044.000	1.044.000
Beheer	101.439.154	101.687.000	103.773.000	103.773.000	103.773.000	103.773.000
Special projects	109.745	1.315.000	1.416.000	1.416.000	1.416.000	1.416.000
Informatie en analyse		97.000	152.000	152.000	152.000	152.000
Bedrijfsvoering	1.879.369	1.779.000	1.840.000	1.840.000	1.840.000	1.840.000
Financiering	547.344	957.000	1.074.000-	1.138.000-	883.000-	888.000-
Totaal lasten	105.470.791	108.143.000	108.710.000	108.646.000	108.901.000	108.896.000

Batens	realisatie 2010	begroting 2011	begroting 2012	raming 2013	raming 2014	raming 2015
Beheer	45.731.991	47.957.000	49.866.000	50.364.000	50.868.000	51.376.000
Special projects	15.806	650.000	600.000	600.000	600.000	600.000
Bedrijfsvoering	755.890	705.000	719.000	719.000	719.000	719.000
Financiering	58.967.104	58.831.000	57.525.000	56.963.000	56.714.000	56.201.000
Totaal batens	105.470.791	108.143.000	108.710.000	108.646.000	108.901.000	108.896.000

Saldo batens - lasten	-	-	-	-	-	-
------------------------------	---	---	---	---	---	---

3 Productenraming

3.1 Productenraming: klant-reiziger

Klant-reiziger omvat:

- klantbeleid
- reizigersinspraak
- consumentenplatforms
- websitebeheer
- marketing en communicatie

Meerjarendoelstellingen

Marketing en communicatie

Het door middel van marketing- en communicatie-activiteiten bijdragen aan het realiseren van de volgende 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, bijdragend aan een hoge mate van reizigerstevredenheid en reizigersgroei.

Tevreden klanten

De reiziger centraal stellen. Resultaat van onze inspanningen is dat reizigers zich "klant" voelen.

Toename van reizigers en opbrengsten

Het behoud van reizigers en het werven van nieuwe reizigers leidt tot gestage toename van reizigers.

Verbetering imago busvervoer in Groningen en Drenthe

In 2009 is een nulmeting gehouden onder reizigers en niet-reizigers. Er is gemeten op motivatie, capaciteit en gelegenheid. Motivatie houdt in de mate waarin een persoon belangstelling heeft voor (het resultaat van) gedrag. Onder capaciteit verstaan we de mate waarin een persoon beschikt over eigenschappen, kennis en ervaring om zijn gedrag te beïnvloeden. Gelegenheid is de mate waarin de externe omgeving faciliterend of belemmerend werkt op het gedrag. Uit de nulmeting blijkt:

- communicatie over nieuwe producten (P+R Citybus, Eurokaartjes, Servicebus, Nachtbus, frequentieverhoging Q-liners) wordt gezien en gewaardeerd;

- frequente busreizigers zijn positiever over de bus dan automobilisten;
- driekwart van de reizigers geeft aan dat ze begrijpen hoe ze een reis moeten plannen;
- er is veel behoefte aan informatie onderweg (als er stremmingen of vertragingen zijn);
- gewenste verbeteringen liggen op het vlak van busverbindingen 's avonds en in het weekend.

Naar aanleiding van het imago onderzoek, digitale reizigerspanel, en resultaten van marketingacties hebben we ons strategisch klantbeleid en strategische pijlers scherper gedefinieerd.

Strategisch klantbeleid:

- in gesprek zijn met reizigers: wat zijn wensen en behoeftes;
- aanzetten tot probeer- en meergebruik;
- reizigers en niet-reizigers het openbaar vervoer laten ervaren als nabij en relevant;
- samenwerken met andere partijen: vervoerders, gemeenten en bestemmingen.

Pijlers in klantbeleid:

- communicatie: de bus is dichtbij, herkenbaar en relevant voor doelgroep(en);
- segmentatie naar regio, leeftijd en reisdoelen;
- functionele en frequente communicatie gericht op kennis en onderhoud imago;
- gewenst gedrag: probeer- en meergebruik, behoud van reizigers;
- product: nieuwe producten + reisdoelen + aanbiedingen;
- meten = weten: wat levert het op, best practices;
- bundeling van krachten met vervoerders, gemeenten, "reisdoelen" en "kanalen".

Doelen 2012

Klantbeleid

Meer reizigers in de daluren;

- Sociaal en recreatief gebruik door ouderen, WMO-pashouders. Met gemeenten als partner uitvoering geven aan het WMO-beleid en ouderenbeleid. In 2012 worden drie proeven gehouden in Delfzijl, Noordenveld en Groningen waarna eventueel verdere uitbreiding kan plaatsvinden. In 2012 genereren van meer opbrengsten door "herintreders" en recreatief gebruik door WMO-pashouders, senioren en recreanten.
- Toerisme, recreatie en cultuur door iedereen, zowel voor toeristen als voor eigen inwoners. Een zomerlijn introduceren en via de folder communiceren welke bestemmingen langs de buslijn liggen. Als experiment zullen enkele regiovervoerders in de zomer een kleine omweg maken langs bepaalde attracties.
- In 2012 wordt ingezet om meer reizigers in de daluren gebruik te laten maken van de P+R Citybus.

Forenzen uit de auto in de bus;

- Forenzen proberen via de werkgever via grootgebruikcontracten uit de auto in de bus te krijgen. Hiermee is gestart in 2011 en in 2012 zal verdere uitbreiding plaatsvinden. In 2012 meer opbrengsten genereren door middel van grootgebruikcontracten.
- In 2012 wordt gestreefd meer reizigers die gebruik maken van de P+R Citybus al eerder in hun reis gebruik te laten maken van de bus door deze reizigers gebruik te laten maken van de Qliners.

Reizigersinspraak

Digitaal Reizigerspanel;

- In 2012 wordt onderzocht of op een goedkopere manier geëncquêteerd kan worden. De omvang van het panel begin 2011 is ca. 800 leden.

Klantenpanels;

- Voortzetting van de huidige manier van werken.

Digitaal chauffeurspanel;

- In 2011 wordt een proef gehouden met 2 à 3 enquêtes en 4 à 6 polls onder chauffeurs van de GD-concessiehouder. Na deze verkennende fase vindt in 2012 een evaluatie plaats aan de hand waarvan wordt bekeken of het panel een vervolg krijgt en mogelijk wordt uitgebreid naar de HOV- en regiovervoerders.

Consumentenplatform

- Het OV-bureau zorgt ervoor dat Consumentenplatforms tijdig worden betrokken bij advisering, is aanwezig als contactpersoon bij de bijeenkomsten van de platforms en ondersteunt waar nodig de platforms.
- Het OV-bureau zal de Consumentenplatforms ondersteuning bieden voor doorgaande professionalisering.
- Ook in 2012 zal blijven worden gewerkt met thematische werkgroepjes als voorbereiding op grotere thema's.

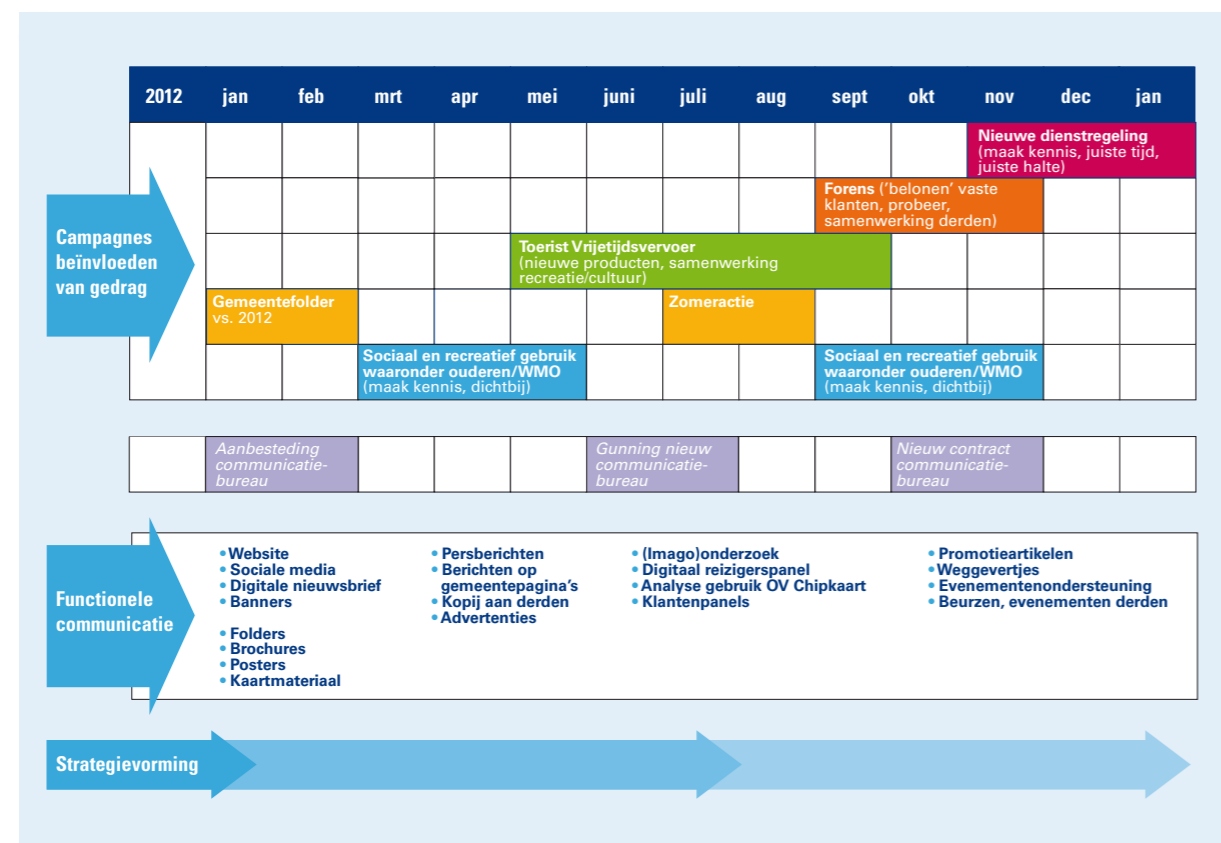
Marketing en communicatie

De grote campagnes en continue activiteiten zijn in het onderstaande activiteitschema vermeld. Daarnaast zetten we in 2012 in op:

- OV-chipkaart; (staart van de introductie)
- Dienstregeling 2012 en 2013;
- Aanbesteding communicatiebureau;
- Samen met gemeenten en vervoerders bij WMO-loketten en vrijwilligersnetwerken inzetten op OV;
- Uitrollen zomerlijfolders;
- Uitrollen werkgevers benadering.

Activiteiten 2012

Voor 2012 wordt eind 2011 een jaarplan gemaakt, waarin alle voorziene marketing- en communicatie activiteiten worden ingepland. Voor de hoofdlijnen zie onderstaand schema.



Baten en lasten					
Klant-reiziger	2011 Begroot	2012 Begroot	2013 Raming	2014 Raming	2015 Raming
Lasten					
- marketing en communicatie	1.219.000	1.393.000	1.493.000	1.493.000	1.493.000
- klant-reiziger overige	65.000	66.000	66.000	66.000	66.000
totaal lasten	1.284.000	1.459.000	1.559.000	1.559.000	1.559.000
Baten	-	-	-	-	-
Saldo	1.284.000	1.459.000	1.559.000	1.559.000	1.559.000

Toelichting baten en lasten:

Het budget voor marketing en communicatie wordt in verband met de uitvoering van het beleidsplan vrijetijdsvervoer in 2012 met € 150.000 verhoogd en vanaf 2013 met € 100.000. Tegenover deze verhoging staat het opheffen van het budget voor de toerbus vanaf 2012, een bedrag van € 165.000, zie ook onderdeel 2.3 van deze begroting.

3.2 Productenraming: ontwikkeling

Ontwikkeling omvat:

- strategische innovatie
- nieuwe dienstregeling en formules
- vervoerkundige optimalisatie en ontwerpen
- de OV-dimensie van infrastructuur, ruimtelijke ordening en milieu
- reizigersinformatie en haltebeleid
- sociale veiligheid
- tarieven en distributie

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 klantwensen als goede dynamische reisinformatie, toegankelijke haltes en veilige bussen en 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 de auto concurrerende reistijd vanaf de herkomst of vanaf transferlocaties in de reisketen (transferia, P+R) gewaarborgd, onder acceptabele condities.

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.

- **bedrijven en bedrijventerreinen, resp. forenzen:** Met bedrijven op bedrijfsterreinen (in steden maar ook bij dorpen) het personeelsvervoer beter regelen, in co-makership en co-finance, odanig dat meer forenzen 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 carpool-halte, vandaar in de bus rechtstreeks naar het bedrijf en vice versa.

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.

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.

Tarievenbeleid

Het ontwikkelen, verbeteren en aanpassen van het tarievenstelsel zodanig dat voor de reiziger een overzichtelijk, gemakkelijk en acceptabel tarief-systeem 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 2012

Strategische innovatie

- In 2012 zal de robuuste ontwikkelrelatie met de vervoerders in Groningen en Drenthe verder worden doorontwikkeld.
- Uitrollen van DRIS op haltes en knooppunten (doorlopend in 2013 e.v.) en mede gebruik maken van andere media
- Bijdrage leveren aan (strategische) afstemming van grote projecten in Groningen
- Onderzoek naar strategische infrastructuur en strategische benutting van het wagenpark door het OV-bureau
- Meedenken over bereikbaarheidsvraagstukken om tijdens de periode van de werkzaamheden aan de Ring Zuid OV een alternatief te bieden.

Nieuwe dienstverlening en formules

- Ontwikkeling van de dienstregeling 2013 passend binnen de financiële kaders en Hanzelijn.
- Uitbouwen van het netwerk en de bediening van het P+R Citybus-systeem (transferium Hoogkerk, P+R 22 Europapark P3 en P+R 24 Ikea).
- Deelname aan de taskforce Mobiliteitsmanagement Ring Zuid en P+R product voor werkzaamheden tram/Zuidelijke Ringweg ontwikkelen.
- Het uitvoeren van het Vrijtijdsvervoer beleidsplan.
- De Nachtbusformule wordt op basis van kostendekkendheid in overleg met stakeholders als horeca, gemeenten doorontwikkeld en indien wenselijk aangepast.
- In 2012 zal voor de chipkaart het tarievenkader worden geanalyseerd en doorontwikkeld.

Doelen 2012 (vervolg)

Vervoerkundige optimalisatie en ontwerpen

- Het versnellen van het bestaande lijnennet om kwaliteit en kostendekkendheid te vergroten.
- Het herontwerpen van de onderkant van het OV lijnennet met de regiovervoerders, waarbij geldt dat klein materieel wordt ingezet waar mogelijk en groot materieel waar noodzakelijk en vraagafhankelijke inzet waar mogelijk en vaste inzet waar noodzakelijk.
- Ontwerp OV-net stad Groningen in relatie tot (bouw) tram.
- Doorontwikkeling OV-netwerk Groningen Drenthe op basis van kwantitatieve vervoeranalyses.
- Verdere invulling geven aan ontwikkeling waarbij het reizigersbelang en de efficiëntie van de vervoerder en de financiële kaders van het OV-bureau centraal staan.

OV-dimensie infra RO, milieu

- Bijdrage aan structuurvisies: stationsontwikkeling Assen, stationsontwikkeling Groningen, Emmen centrum (Atalanta), Meerstad, POP, PVVP, GVVP.
- Het verbeteren van beschikbare voorzieningen/infra op knooppunten op basis van de analyse 2011, met in 2012 de focus op reizigersinformatievoorziening.
- Het formaliseren van bestaande samenwerkingen met gemeenten en andere wegbeheerders met betrekking tot OV, onder andere ServicePunten, P+R terreinen, DRIS, veiligheid, etc.
- Het verder vervoerder onafhankelijk maken van strategische OV-infra.

Reizigersinformatie en Haltebeleid

- De beschikbaarheid van Dynamische informatie (DRIS) langs andere kanalen en media dan palen op straat ontwikkelen (mobiel, smartphone, internet, etc.)
- Haltescan informatie digitaal beschikbaar maken gekoppeld aan (actueel) reisadvies.

Sociale Veiligheid

- Het verbeteren (of ten minste het behoud) van het gevoel van sociale veiligheid in de bussen en op de (bus)stations. De reizigers geven voor de sociale veiligheid in de bus een 7,8.
- Het terugdringen van het aantal incidenten.
- De verdere uitbreiding van de veiligheidsconvenanten.
- De evaluatie van de inzet van OV-stewards.
- De uitbreiding van het aantal ServicePunten
- Beperken zwart- en grijsrijden tot maximaal 1%, mede door gerichte inzet OV-stewards.
- Subjectieve veiligheid, op basis van de Klantenbarometer: rapportcijfer van reizigers voor sociale veiligheid in het voertuig van minimaal een 7,8. Rapportcijfer voor sociale veiligheid op de halte minimaal een 7,5.
- Verdere uitbreiding van lokale afspraken of convenanten omtrent sociale veiligheid op knooppunten en stationsgebieden.

Tarieven en distributie

- De OV-chipkaarttarieven zijn opbrengstneutraal tot en met 2012. Per 1 januari 2012 zullen de OV-chipkaart tarieven (waaronder de verchipte sterabonnements) met de jaarlijkse index worden verhoogd. De P+R Citybuskaarten en Regiotaxitarieven zullen grootschaliger in prijs worden aangepast.
- Het voorbereiden van tariefdifferentiatie. Per 1 januari 2013 zal op basis van inzichten in gebruik van verschillende kaartsoorten na invoering van de OV-chipkaart een aanpassing van het tariefsysteem kunnen worden ingevoerd. Hierin worden alle kaartsoorten en tarieven meegenomen.
- Het bieden (op verzoek van derden) van maatwerk tarieven voor speciale groepen, gelegenheden, promoties of evenementen waarbij eventuele voordelen/kortingen voor reizigers ontstaan door cofinanciering van derden (gemeenten, organisaties).
- Evaluatie van het gebruik van de distributiepunten OV-chipkaart in het eerste kwartaal van 2012.

Baten en lasten					
Ontwikkeling	2011 Begroot	2012 Begroot	2013 Raming	2014 Raming	2015 Raming
Lasten					
-strategische innovatie	51.000	152.000	52.000	52.000	52.000
-reizigersinformatie en haltebeleid	318.000	324.000	324.000	324.000	324.000
-sociale veiligheid	655.000	668.000	668.000	668.000	668.000
totaal lasten	1.024.000	1.144.000	1.044.000	1.044.000	1.044.000
Baten	-	-	-	-	-
Saldo	1.024.000	1.144.000	1.044.000	1.044.000	1.044.000

Toelichting baten en lasten:

Het budget voor strategische innovatie wordt in verband met de uitvoering van het beleidsplan

vrijtijdsvervoer in 2012 eenmalig met € 100.000 verhoogd, zie ook onderdeel 2.3 van deze begroting.

3.3 Productenraming: beheer

Beheer omvat

- beheer algemeen en audits
- het concessie management van negen concessies, te weten de Groningen Drenthe concessie, de HOV-concessie (treinvervangend, hoogwaardig OV) de zes regioconcessies en de concessie lijn 315 (Groningen-Lelystad)

Meerjarendoelstelling

Beheer

Het optimaal beheren van de concessies, ofwel het zodanig monitoren, controleren en managen van de concessies dat de vervoerders worden gesti-

muleerd 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 en verantwoording richting de opdrachtgever OV-bureau.

Doelen 2012

Beheer algemeen en audits

- Structureel, systematisch en proactief beheer van de verschillende concessies op basis van geprofessionaliseerde managementinformatie.
- Monitoring van reizigersopbrengsten op basis van de in 2010 uitgevoerde audit.
- Hoge mate van tevredenheid bij stakeholders (vervoerders, gemeenten, belangenorganisaties, vrijwilligers, etc.) over het functioneren van het OV-systeem.
- Er zal ook voor 2012 weer een beheersagenda en jaarlijks kwaliteitsplan worden opgesteld.
- De Qliner 315 wordt uitgevoerd tot 2013. Daarna zal deze lijn naar verwachting worden overgeheveld naar Fryslân. In 2011 moet een besluit genomen worden over de opvolging van de Qliner 315 en in 2012 zal hieraan uitvoering moeten worden gegeven.

Toelichting/ontwikkeling

- De geprofessionaliseerde managementinformatie wordt verder uitgebreid met de digitale gegevens afkomstig van de OV-chipkaart;
- Inrichting beheer van reeds ontwikkelde projecten (OV-stewards, ServicePUNTen, veiligheidsconvenanten etc.);
- Voorkomen van wegleffecten bij wijziging verdeelsystematiek a.g.v. uitzetten NVB
- Actieve inzet op speerpunten die hoge prioriteit hebben op de beheersagenda (flexibiliteit is daarbij van belang);
- Prioritering beheersagenda o.b.v. input diverse kanalen (digitaal reizigerspanel, klantreacties, klachten etc.).

Baten en lasten					
Beheer	2011 Begroot	2012 Begroot	2013 Raming	2014 Raming	2015 Raming
Lasten					
-beheer algemeen en audits	97.000	99.000	99.000	99.000	99.000
-concessie management concessie Groningen Drenthe	88.301.000	90.067.000	90.067.000	90.067.000	90.067.000
-concessie management HOV	3.431.000	3.500.000	3.500.000	3.500.000	3.500.000
-concessie management Q-liner 315	399.000	487.000	487.000	487.000	487.000
-concessie management KOV	9.247.000	9.620.000	9.620.000	9.620.000	9.620.000
-beheer Regiotaxi (CVV oud)	212.000	-	-	-	-
totaal lasten	101.687.000	103.773.000	103.773.000	103.773.000	103.773.000
Baten					
-concessie management GD	43.295.000	45.019.000	45.469.000	45.924.000	46.383.000
-concessie management HOV	1.641.000	1.706.000	1.723.000	1.740.000	1.757.000
-concessie management KOV	3.021.000	3.141.000	3.172.000	3.204.000	3.236.000
totaal baten	47.957.000	49.866.000	50.364.000	50.868.000	51.376.000
Saldo	53.730.000	53.907.000	53.409.000	52.905.000	52.397.000

Toelichting baten en lasten:

De raming van de lasten met betrekking tot de concessies vloeien voort uit de concessies.

Verder is rekening gehouden met

- geraamde indexering van de DRU-tarieven met 2%;
- een gewogen tariefstijging van de vervoerbewijzen met 1,7%;
- de gunning van de concessie lijn 315.

De begrote baten voor de concessies voor 2012 en volgende jaren zijn gebaseerd op de stand van de 2e begrotingswijziging 2011, aangevuld met

- de jaarlijks geraamde reizigersopbrengstengroei met 1%;
- de effecten op de reizigersopbrengsten als gevolg van diverse maatregelen.

Nog geen rekening is gehouden met de effecten op de opbrengsten uit de studentenkaart OV, als gevolg van de kabinetsmaatregelen tegen langstudeerders vanaf 2013.

3.4 Productenraming: special projects

Special projects omvat:

- evenementen en nachtvervoer
- toeristenvervoer
- de voorbereiding van de regiotram
- projecten voor derden

Meerjarendoelstelling

Regiotram

Het leveren van een bijdrage aan het project regiotram in samenwerking met het projectbureau regiotram, de provincie en de gemeente Groningen, uitmondend in exploitatieverantwoordelijkheid.

Bijzonder vervoer, waaronder evenementen

Voor bezoekers van grotere evenementen inzetten van extra openbaar vervoer. Door cofinanciering vanuit organisator en/of gemeenten of hanteren van hoge 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.

Toeristenvervoer

In vakantieperiodes verzorgen van speciaal op toeristen afgestemde openbaar vervoerdiensten: 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.

Projecten voor derden

De condities waaronder we projecten voor derden willen verrichten:

- 100% kostendekkend
- Niet in de markt concurrerende activiteiten
- Voor het OV-bureau in de zin van kennis en knowhow een meerwaarde en ook een relationele meerwaarde in relatie tot de doelstellingen van het OV-bureau.

Toelichting baten en lasten:

De additionele kosten voor de OV-chipkaart zijn vanaf 2012 hoger dan in 2011, omdat 2011 nog geen volledig OV-chipkaartjaar is.

Het budget voor toerbus vervalt in verband met de uitvoering van het beleidsplan vrijetijdsvervoer in 2012, zie ook onderdeel 2.3 van deze begroting.

3.5 Productenraming: informatie en analyse

Informatie en analyse omvat

- bronbeleid
- informatievergadering voor beheer
- informatievergadering voor ontwikkeling
- klant en klachten
- verantwoording

Meerjarendoelstelling

Het voorzien in de informatie- en analysebehoefte ten behoeve van beheer, ontwikkeling, klant en klachten en verantwoording.

Doelen 2012	
Regiotram	
<ul style="list-style-type: none"> • Een bijdrage leveren aan het aanbestedingstraject Regiotram, zowel juridisch, financieel als op het gebied van outputspecificaties en deelname aan de dialogoteams met de markt. • Bijdrage aan het continu actueel houden van de business case (exploitatie) • Voorbereiding omleidingsmanagement met betrekking tot de aanleg van de tram. 	
Vrijetijdsvervoer	
<ul style="list-style-type: none"> • Op 20 januari 2011 heeft het DB het vrijetijdsvervoerplan vastgesteld. Samen met enthousiaste partners zal aan deze belangrijke verplaatsingsbehoefte meer invulling worden gegeven. Er zal invulling worden gegeven aan projecten die het meeste effect kunnen bewerkstelligen. Concreet zal aandacht worden besteed op vrijetijdsvervoer afgestemde dienstregeling, tarieven en communicatie. Hierbij zal zo veel mogelijk gebruik worden gemaakt van het bestaande aanbod en waar nodig worden uitgebreid en/of worden aangepast. • Nachtbussen en evenementenvervoer zullen blijvend kostendekkend worden ingezet. Het Nachtbusnetwerk zal op basis van vraag vanuit organisaties (gemeenten e.d.) en reizigers waar mogelijk worden uitgebreid en waar noodzakelijk worden versoberd indien het aantal reizigers voor een kostendekking niet voldoende is en gemeenten en/of horeca geen financiële bijdrage willen/kunnen leveren. 	

Baten en lasten					
Special projects	2011 Begroot	2012 Begroot	2013 Raming	2014 Raming	2015 Raming
Lasten					
-evenementen- en nachtvervoer	650.000	600.000	600.000	600.000	600.000
-OV-chipkaart additionele kosten	500.000	816.000	816.000	816.000	816.000
-Toerbus	165.000	-	-	-	-
totaal lasten	1.315.000	1.416.000	1.416.000	1.416.000	1.416.000
Baten					
-evenementen- en nachtvervoer	650.000	600.000	600.000	600.000	600.000
totaal baten	650.000	600.000	600.000	600.000	600.000
Saldo	665.000	816.000	816.000	816.000	816.000

Doelen 2012	
Bronbeleid	
<ul style="list-style-type: none"> • Waarborgen van kwalitatief goede informatiebronnen zoals KpVV, ConMIS, OV-chipkaart, GOVI, etc. • Bewaken inkomende informatiestromen van de vervoerders, VBN, TLS, e.d. • Benutten van extra informatiemogelijkheden van de OV-chipkaart 	
Beheer	
<ul style="list-style-type: none"> • Managementrapportages voor gemeenten; verzameling en analyse van gegevens • Bieden van ondersteuning bij de beheersagenda voor de GD-concessie en HOV-concessie • Het uitvoeren van onderzoeken en analyses ten behoeve van beleid 	
Ontwikkeling	
<ul style="list-style-type: none"> • Bieden van informatie en analyse bij het optimaliseren van het lijnennet. • Ondersteuning bij specifieke projecten (bijv. onderzoek effecten gemeentefolder) 	
Toelichting / ontwikkeling	
<i>Doorrekenen MEP, dienstregelingen en bijdragen aan projecten (lijn 5)</i>	
Klant en klachten	
<ul style="list-style-type: none"> • Informatieverstrekking en analyse van uitkomsten van o.a. digitaal reizigerspanel, imago-onderzoek, doelgroepenonderzoek • Het verwerken van klachten tot stuurinformatie • (Management)rapportages over klachten die zijn ingediend bij de vervoerders 	
Toelichting / ontwikkeling	
<i>Bijdrage aan digitale klantenpanel; verwerken gegevens van dit panel en andere klantdata</i>	
Verantwoording	
<ul style="list-style-type: none"> • Tijdig, kwalitatief goede en relevante periodieke managementrapportages, waaronder de "thermometer" 	

Baten en lasten					
Informatie en analyse	2011 Begroot	2012 Begroot	2013 Raming	2014 Raming	2015 Raming
Lasten					
informatie en analyse	97.000	152.000	152.000	152.000	152.000
totaal lasten	97.000	152.000	152.000	152.000	152.000
Baten	-	-	-	-	-
Saldo	97.000	152.000	152.000	152.000	152.000

Toelichting baten en lasten:

Het budget voor Informatie en analyse wordt per 2012 verhoogd, zie ook onderdeel 2.3 van deze begroting.

3.6 Productenraming: bedrijfsvoering

Bedrijfsvoering omvat:

- organisatieontwikkeling
- personeel
- facilitair management
- financiën en control
- juridische advisering
- klachtenmanagement

Het beleid ten aanzien van de bedrijfsvoering is opgenomen in de paragraaf bedrijfsvoering in hoofdstuk 4.

Baten en lasten					
Bedrijfsvoering	2011 Begroot	2012 Begroot	2013 Raming	2014 Raming	2015 Raming
Lasten					
-lonen en salarissen	1.454.000	1.508.000	1.508.000	1.508.000	1.508.000
-huisvestingskosten	108.000	110.000	110.000	110.000	110.000
-kantoorkosten	129.000	132.000	132.000	132.000	132.000
-advieskosten	88.000	90.000	90.000	90.000	90.000
totaal lasten	1.779.000	1.840.000	1.840.000	1.840.000	1.840.000
Baten					
-lonen en salarissen	705.000	719.000	719.000	719.000	719.000
totaal baten	705.000	719.000	719.000	719.000	719.000
Saldo	1.074.000	1.121.000	1.121.000	1.121.000	1.121.000

Toelichting baten en lasten:

Het budget voor lonen en salarissen wordt per 2012 verhoogd, zie ook onderdeel 2.3 van deze begroting. Verder is rekening gehouden met 2% loonstijging in 2012.

3.7 Productenraming: financiering

Financiering omvat:

- financiering- en dekkingsmiddelen, waaronder bijdragen BDU en BTW-OV

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.

Doelen 2012

Weerstandsvermogen

Weerstandscapaciteit in overeenstemming met risico's, dus adequaat weerstandsvermogen

Toelichting / ontwikkeling

Het weerstandsvermogen bedraagt momenteel € 4,5 miljoen.

Financiering

Rendement op uitgezette middelen:

- Kort geld: 3 maands euribor
- Lang geld: staatsleningen van een overeenkomstige looptijd

Kostendekkendheid bepaalde activiteiten:

- Nachtervoer
- Evenementenvervoer
- Projecten voor derden

Voldoen aan eisen verantwoording BDU

Voldoen aan informatieplicht aan derden (CBS)

Discussie over bezuiniging BDU/ overgang provinciefonds scherp monitoren, analyseren en indien nodig dekkingspakket voorbereiden en implementeren

Reizigersopbrengsten monitoren en zo nodig bijsturen

Ontwikkeling Studentenkaart monitoren en zo nodig maatregelen nemen

Baten en lasten					
Financiering	2011 Begroot	2012 Begroot	2013 Raming	2014 Raming	2015 Raming
Lasten					
-stelpost nog te realiseren bezuinigingen/opbrengsten	-	1.700.000-	1.700.000-	1.700.000-	1.700.000-
-financiering en dekkingsmiddelen; onvoorzien	200.000	200.000	200.000	200.000	200.000
-voortuitontvangen BDU middelen; stremmingen en omleidingen	265.000	-	-	265.000	265.000
-stelpost beschikbaar voor maatregelen, waaronder MEP	270.000	270.000	270.000	270.000	270.000
-voortuitontvangen BDU middelen; rente	222.000	156.000	92.000	82.000	77.000
totaal lasten	957.000	1.074.000-	1.138.000-	883.000-	888.000-
Baten					
-financiering en dekkingsmiddelen: bijdragen BDU	55.254.000	56.359.000	56.359.000	56.359.000	56.359.000
-specifieke BDU subsidies	750.000	750.000	142.000	-	-
-te vergoeden BTW-OV	248.000	244.000	244.000	244.000	244.000
-rentebaten	222.000	136.000	156.000	92.000	82.000
-mutatie voortuitontvangen BDU: verbetering dienstregeling en aansluitingen (verwacht exploitatiesaldo)	2.357.000	36.000	62.000	19.000	484.000-
totaal baten	58.831.000	57.525.000	56.963.000	56.714.000	56.201.000
Saldo	57.874.000-	58.599.000-	58.101.000-	57.597.000-	57.089.000-

Toelichting baten en lasten:

Het in meerjarenperspectief sluitend maken van de begroting vergt een structureel pakket aan bezuinigingen van netto (lasten – baten) van € 1,7 miljoen. Afhankelijk van de ontwikkelingen zal vanaf 2013 een aanvullend pakket noodzakelijk zijn.

De post onvoorzien blijft gehandhaafd op € 200.000.

Voor stremmingen omleiding bevat de post voor uitontvangen bijdragen BDU nog voldoende middelen om de begrote lasten per jaar van € 265.000 te dekken voor 2012 en 2013.

De rentelasten (toegerekende rente BDU) dalen in verband met de lage rentestand.

Op de bijdragen BDU is een index van 2% toegepast. Geen rekening is gehouden met toekomstige

bezuinigingen, zie ook de hoofdstukken 1 en 2 van deze begroting.

De BTW-OV wordt sinds 2007 niet meer op declaratiebasis, maar forfaitair door het ministerie vergoed aan de provincies. Hoewel de forfaitaire compensatie niet meer afzonderlijk zichtbaar is op de BDU beschikkingen van het ministerie aan de provincies, is bij navraag bij het ministerie gebleken dat de compensatie in de BDU-uitkering aan de provincies is ingebouwd. Het OV-bureau is in 2007 met de provincies overeengekomen dat de BTW-OV op begrotingsbasis door de provincies aan het OV-bureau zal worden vergoed. Wij gaan ervan uit dat deze afspraak wordt voorgezet.

De verwachte bijdragen BDU en BTW-OV zijn weergegeven in de onderstaande tabel:

Bijdragen	Begroting 2011	Index 2012	Begroting 2012	BTW-OV	Begroting 2012 incl. BTW-OV
BDU-bijdrage Groningen	35.705.451	2,00%	36.419.560	158.600	36.578.160
BDU-bijdrage Drenthe	19.549.077	2,00%	19.940.059	85.400	20.025.459
Totaal bijdragen	55.254.528		56.359.619	244.000	56.603.619

De specifieke BDU subsidies hebben een tijdelijk karakter.

De rentebaten dalen door de lage rentestand in combinatie met geringer wordende omvang van de uitgezette middelen.

Het verwacht exploitatiesaldo wordt gedekt uit (+) dan wel toegevoegd aan (-) de vooruit ontvangen BDU-middelen, component verbetering dienstregeling en aansluitingen.

3.8 Meerjarenproductenraming 2012-2015

Meerjarenproductenraming 2012-2015				
Lasten	begroting 2012	raming 2013	raming 2014	raming 2015
Klant-reiziger				
-marketing en communicatie	1.393.000	1.493.000	1.493.000	1.493.000
-klant-reiziger overige	66.000	66.000	66.000	66.000
Ontwikkeling				
-strategische innovatie	152.000	52.000	52.000	52.000
-reizigersinformatie en haltebeleid	324.000	324.000	324.000	324.000
-sociale veiligheid	668.000	668.000	668.000	668.000
Beheer				
-beheer algemeen en audits	99.000	99.000	99.000	99.000
-concessiemanagement concessie Groningen Drenthe	90.067.000	90.067.000	90.067.000	90.067.000
-concessiemanagement HOV	3.500.000	3.500.000	3.500.000	3.500.000
-concessiemanagement Q-liner 315	487.000	487.000	487.000	487.000
-concessiemanagement KOV	9.620.000	9.620.000	9.620.000	9.620.000
-beheer Regiotaxi (CVV oud)	-	-	-	-
-afwikkeling oude concessies	-	-	-	-
Special projects				
-evenementen- en nachtvervoer	600.000	600.000	600.000	600.000
-OV-chipkaart additionele kosten	816.000	816.000	816.000	816.000
-Toerbus	-	-	-	-
Informatie en analyse	152.000	152.000	152.000	152.000
Bedrijfsvoering				
-lonen en salarissen	1.508.000	1.508.000	1.508.000	1.508.000
-huisvestingskosten	110.000	110.000	110.000	110.000
-kantoorkosten	132.000	132.000	132.000	132.000
-advieskosten	90.000	90.000	90.000	90.000
Financiering				
-stelpost nog te realiseren bezuinigingen/opbrengsten	1.700.000-	1.700.000-	1.700.000-	1.700.000-
-financiering en dekkingsmiddelen; onvoorzien	200.000	200.000	200.000	200.000
-voortuitontvangen BDU middelen; stremmingen en omleidingen	-	-	265.000	265.000
-stelpost beschikbaar voor maatregelen, waaronder MEP	270.000	270.000	270.000	270.000
-voortuitontvangen BDU middelen; rente	156.000	92.000	82.000	77.000
totaal lasten	108.710.000	108.646.000	108.901.000	108.896.000

Meerjarenproductenraming 2012-2015 (vevolg)

Baten	begroting 2012	raming 2013	raming 2014	raming 2015
Beheer				
-concessiemanagement GD	45.019.000	45.469.000	45.924.000	46.383.000
-concessiemanagement HOV	1.706.000	1.723.000	1.740.000	1.757.000
-concessiemanagement KOV	3.141.000	3.172.000	3.204.000	3.236.000
Special projects				
-evenementen- en nachtvervoer	600.000	600.000	600.000	600.000
-Toerbus	-	-	-	-
Bedrijfsvoering				
-lonen en salarissen	719.000	719.000	719.000	719.000
Financiering				
-financiering en dekkingsmiddelen: bijdragen BDU	56.359.000	56.359.000	56.359.000	56.359.000
-specifieke BDU subsidies	750.000	142.000	-	-
-te vergoeden BTW-OV	244.000	244.000	244.000	244.000
-rentebaten	136.000	156.000	92.000	82.000
-mutatie vooruitontvangen BDU: verbetering dienstregeling en aansluitingen (verwacht exploitatiesaldo)	36.000	62.000	19.000	484.000
totaal baten	108.710.000	108.646.000	108.901.000	108.896.000
Saldo baten - lasten	-	-	-	-

3.9 Stand en verloop van de balanspost vooruit ontvangen BDU middelen

Stand en verloop	2011	2012	2013	2014	2015
vooruitontvangen BDU-middelen					
Stand 1 januari	15.578.109	9.241.125	8.190.125	7.721.527	7.702.527
Toevoegingen					
Verbetering dienstregeling en aansluitingen	-	54.977	-	-	484.000
Reizigersinformatie	-	-	-	-	-
Stremmingen	260.000	-	-	265.000	265.000
Weerstandscapaciteit	-	-	-	-	-
Rente	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
OV-chipkaart	-	-	-	-	-
Totaal	260.000	54.977	-	265.000	749.000
Onttrekkingen					
Verbetering dienstregeling en aansluitingen (en resultaat 2010)	2.357.000	36.000	62.000	19.000	-
Reizigersinformatie	-	-	-	-	-
Stremmingen	260.000	319.977	265.000	265.000	265.000
Weerstandscapaciteit	-	-	-	-	-
Rente	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
OV-chipkaart	3.579.984	-	-	-	-
Actieprogramma regionaal OV	400.000	750.000	141.598	-	-
Totaal onttrekkingen:	6.596.984	1.105.977	468.598	284.000	265.000
Stand 31 december	9.241.125	8.190.125	7.721.527	7.702.527	8.186.527
Standen per 31 december naar component					
Verbetering dienstregeling en aansluitingen	68.496	87.473	25.473	6.473	490.473
Reizigersinformatie	868.733	868.733	868.733	868.733	868.733
Stremmingen	584.977	265.000	-	-	-
Weerstandscapaciteit	4.500.000	4.500.000	4.500.000	4.500.000	4.500.000
Rente	2.327.321	2.327.321	2.327.321	2.327.321	2.327.321
OV-chipkaart	-	-	-	-	-
Actieprogramma regionaal OV	891.598	141.598	-	-	-
Totaal	9.241.125	8.190.125	7.721.527	7.702.527	8.186.527



4 Paragrafen

4.1 Paragraaf weerstandsvermogen

De laatst vastgestelde notitie weerstandsvermogen van het OV-bureau dateert van 2005. Eind 2010 is er een geheel vernieuwde notitie weerstandsvermogen opgesteld, welke besproken is in de vergadering van het dagelijks bestuur van 9 december 2010. Het DB heeft aangegeven zich op hoofdlijnen te kunnen vinden in de gemaakte analyse maar voornamelijk niet in te stemmen met de herziene notitie. Redenen hiervoor zijn de onzekerheid over enkele belangrijke onderwerpen zoals de OV-chipkaart en de ontwikkelingen met betrekking tot de BDU. Begin 2011 moet er meer duidelijkheid komen; de notitie staat medio 2011 opnieuw geagendeerd voor de vergadering van het DB. De herziene notitie weerstandsvermogen is, aangezien het DB op hoofdlijnen akkoord is met de herziene notitie, als vertrekpunt genomen voor deze paragraaf. De in de vernieuwde (maar nog niet vastgestelde) notitie weerstandsvermogen voorgestelde neerwaartse bijstelling van de weerstandscapaciteit, stellen wij in deze paragraaf niet voor. Dit zal aan de orde zijn als de vernieuwde notitie is vastgesteld.

Risico's beheersen steeds vaker de actualiteit en ook steeds vaker wordt er door overheidslichamen onderkend dat het implementeren van risicomanagement kansen biedt om de effectiviteit te vergroten. Risico's, zowel intern als extern, kunnen grote invloed hebben op het bereiken van gestelde doelen. Denk hierbij niet alleen aan de mogelijke financiële gevolgen van een risico, maar ook aan aantasting van het vertrouwen van de burger in het openbaar vervoer – bijvoorbeeld door negatieve publiciteit. In onderstaand figuur is het krachtenveld waarin het OV-bureau zich bevindt weergegeven.

Volgens de gemeenschappelijke regeling zijn de gemeente Groningen, de provincie Groningen en de provincie Drenthe uiteindelijk financieel verantwoordelijk voor eventuele tekorten bij het OV-bureau. Het is om die reden wenselijk over voldoende weerstandscapaciteit te beschikken zodat het OV-bureau bij het onverhoopt optreden van risico's de financiële lasten kan opvangen. Met het aanhouden van een eigen weerstandscapaciteit wordt beoogd te vermijden dat er een beroep moet worden gedaan op de GR-partners om bij te springen in de financiële gevolgen van de risico's.



Niveau weerstandscapaciteit

De wetgever heeft geen absolute norm bepaald voor het weerstandsvermogen. Het OV-bureau mag hier zelf een beleidslijn en normering op formuleren. Het OV-bureau sluit aan bij de adviezen die zijn gedaan door het Nederlands Adviesbureau voor Risicomanagement (NAR). Op basis hiervan worden zes verschillende klassen van weerstandsvermogen geschetst, uiteenlopend van 'uitstekend' tot 'ruim onvoldoende'

Ratio weerstandsvermogen	
> 2	= Uitstekend
1,4 < x < 2,0	= Ruim voldoende
1,0 < x < 1,4	= Voldoende
0,8 < x < 1,0	= Matig
0,6 < x < 0,8	= Onvoldoende
< 0,6	= Ruim voldoende

Gelet op deze tabel zou een weerstandsvermogen van 1,0 voldoende moeten zijn. Een ratio van 1,0 betekent dat naar verwachting de met risico's samenhangende financiële gevolgen precies kunnen worden opgevangen. In de nieuwe nota weerstandsvermogen van het OV-bureau is de ratio voorlopig bepaald op 2,07. Het OV-bureau kan de incidentele financiële risico's daarmee in uitstekende mate het hoofd bieden. Wel dient te worden opgemerkt dat het jaar 2011 een aantal uitzonderlijke risico's bevat, zoals de overgang naar de OV-chipkaart en de vele daaraan verbonden onzekerheden, alsmede de onzekerheid over de doorvertaling van de bezuinigingen op de BDU. Het lijkt ons daarom goed de verbijzonderde weerstandscapaciteit van € 4.500.000 vooreerst te handhaven.

Inventarisatie van risico's

De ratio wordt bepaald door een indeling van risico's naar kans en gevolg, waarbij rekening wordt gehouden met beperking van risico's door het treffen van beheersmaatregelen. In de nieuwe notitie Weerstandsvermogen OV-bureau Groningen Drenthe wordt uitvoerig stil gestaan bij de aard en impact van de aanwezige risico's en de gevolgen voor de vereiste weerstandscapaciteit. In deze paragraaf weerstandsvermogen beperken we ons tot een opsomming van de geïnventariseerde risico's - ingedeeld naar risicoklassen - zoals deze ook in voorgaande jaren aan de orde zijn gekomen.

Aanmerkelijke risico's

Het OV-bureau loopt geen aanmerkelijke risico's. Van een aanmerkelijk risico is sprake wanneer de kans van het tot uiting komen van de risico's meer dan 50% is met daarbij een mogelijk gevolg van meer dan € 500.000. Het OV-bureau weet vroegtijdig in te spelen op wijzigende omstandigheden en heeft hiertoe ook voldoende mogelijkheden, zodat van aanmerkelijke risico's geen sprake is.

Gemiddelde risico's

Van een gemiddeld risico is sprake wanneer de kans van het tot uiting komen van de risico's meer dan 15% is met daarbij een mogelijk gevolg van meer dan € 500.000. Het OV-bureau heeft de volgende risico's als gemiddeld aangemerkt.

Minder reizigers

Het OV-bureau draagt bij acht van de negen concessies het opbrengstrisico. Dit risico houdt in dat als de omvang van de reizigersaantallen en -opbrengsten afneemt het OV-bureau daarvan de gevolgen moet dragen. Om het risico te beperken zet het OV-bureau stevig in op voorlichting en marketing. Ook wordt er onderzoek gedaan naar het effect van prijsstijgingen op reizigersuitval.

SOV opbrengsten (impact regeerakkoord)

De opbrengsten uit de SOV (Studenten OV) is een van de drie grote inkomstenbronnen van het OV-bureau. Als gevolg van het nieuwe regeerakkoord verliezen studenten hun OV-jaarkaart als ze meer dan een jaar vertraging hebben. De SOV opbrengsten zullen als gevolg daarvan kunnen dalen vanaf 2013. Het regeerakkoord geeft daarnaast een taakstelling aan het onderwijs waarvan onduidelijk is hoe deze wordt ingevuld. Voornamelijk is het risico van daling van de SOV opbrengsten getypeerd als gemiddeld.

Kosten implementatie OV-chipkaart

De vervoerder van de GD-concessie zal zorgen voor de invoering van de OV-chipkaart in het GD-concessiegebied en zal daartoe alle noodzakelijke en gangbare activiteiten verrichten. De overeenkomst met de vervoerder laat echter enige ruimte voor kostenoverschrijding bovenop het vastgestelde subsidiebedrag. Het totale bedrag dat met de implementatie van de OV-chipkaart gemoeid is blijft hiermee onzeker.

Hogere uitvoeringskosten OV-chipkaart

De uitvoering van de OV-chipkaart is belegd bij Trans Link Systems B.V.(TLS). Als gevolg van opstartproblemen bestaat het risico dat de uitvoeringskosten zullen stijgen, wat invloed heeft op de exploitatie van het OV-bureau als drager van het opbrengstrisico.

Landelijke ontwikkelingen BDU

Het nieuwe kabinet heeft in het regeerakkoord een aantal maatregelen beschreven die gevolgen hebben voor de hoogte van de subsidiestroom richting decentrale overheden. De exacte invulling van de korting BDU is een bevoegdheid van de beide provincies Drenthe en Groningen. Hierbij is het de vraag in hoeverre kortingen op de BDU één op één worden doorvertaald naar het openbaar vervoer. Een wijziging in de BDU-middelen, gedurende de looptijd van een concessie heeft directe gevolgen voor de exploitatie van het OV-bureau.

Geringe risico's

Van een gering risico is sprake wanneer de kans van het tot uiting komen van de risico's meer dan 15% is maar het mogelijke gevolg kleiner zal zijn dan € 500.000. Het OV-bureau heeft de volgende risico's als gering aangemerkt.

Regiovervoer (open einde)

Door het openeinde karakter van de verschillende vormen van regiovervoer (lijnbus, regiotaxi en buurtbus) zijn de mogelijkheden van budget-beheersing beperkt. Het laatste jaar is er een continue groei waarneembaar in het regiovervoer en in de begroting is hier reeds rekening mee gehouden. Daarnaast behoort een bijstelling van de tarieven en voorwaarden tot de mogelijkheden, evenals het terugbrengen van de promotionele activiteiten.

WROOV (verdeling en kosten onderzoek)

De NVB abonnementen blijven nog tot (minimaal) eind 2011 in gebruik en de WROOV verdeling blijft tenminste tot 2012 doorlopen voor abonnementen. Risico hierbij is dat de WROOV verdeling van 2009 gehandhaafd blijft en het OV-bureau als opbrengst-verantwoordelijke niet profiteert van gunstige ontwikkelingen in de jaren 2010, 2011 en 2012. Er bestaat voor vervoerders en decentrale overheden wel mogelijkheden om bezwaar aan te tekenen. In dat geval zal er een aanvullend WROOV onderzoek

moet plaatsvinden waarbij de kosten deels ten laste komen van het OV-bureau.

Implementatie OV-chipkaart (vertraging)

Met de vervoerder van de GD-concessie is een contract gesloten over de implementatie van de OVchipkaart. Oorspronkelijk zou de chipkaart in de provincies Groningen en Drenthe op 1 oktober 2010 ingevoerd worden, maar deze datum is niet gehaald. Het risico bestaat dat het OV-bureau er niet in slaagt om het NVB tijdig uit te zetten waardoor de kosten voor het in stand houden van het NVB (ten dele) voor rekening van het OV-bureau komen.

Correctie op tariefberekening (Commissie Kist)

De Commissie Kist onderzoekt op welke wijze de tarieven van de OV-chipkaart door de decentrale overheden worden berekend. Op basis van dit onderzoek geeft de Commissie per decentrale overheid een oordeel of de door de decentrale overheden vastgestelde tarieven opbrengst-neutraal zijn. De meeste overheden hebben inmiddels hun tarieven (naar beneden) moeten bijstellen. Het risico is daarmee aanwezig dat de Commissie Kist, of later de minister ook niet akkoord zal gaan met de tarieven zoals die door het OV-bureau zijn berekend.

Meerwerk vervoerders

De rijtijden van ritten in een dienstregeling worden uitgedrukt in 'dienstregelinguren' ofwel DRU's. Vervoerder krijgen een na vaststelling van de dienstregeling een subsidie die is gebaseerd op de hoeveelheid te rijden DRU's maal het tarief. Gedurende het jaar kan de hoeveelheid DRU's muteren als gevolg van een verdichting of verdunning van de bestaande frequentie, maar er kunnen ook lijnen worden geïntroduceerd en geëlimineerd en kunnen routewijzigingen of rijtijdmetingen leiden tot een ander aantal gereden DRU's. Het risico is aanwezig dat er gedurende het jaar meerwerk ontstaat als gevolg van onvoldoende grip en daarvoor bijsturingmogelijkheden gedurende het jaar.

Juridische risico's

Het juridisch risico is het risico van veranderingen in - en naleving van - wet en regelgeving. Ook het mogelijk bedreigd worden van de rechtspositie van het OV-bureau valt hieronder, evenals de mogelijkheid dat contractuele bepalingen niet



afdwingbaar zijn of niet correct gedocumenteerd zijn. Er wordt binnen het OV-bureau veel aandacht geschonken aan de juridische kwaliteitszorg. Voortschrijdend inzicht en onvoorziene omstandigheden kunnen de mate waarin juridische maatregelen zijn afgedekt echter beïnvloeden.

Zeer geringe risico's

Van een zeer gering risico is sprake wanneer de kans van het tot uiting komen van de risico's zeer klein is (< 15%). De zeer geringe risico's worden niet in deze paragraaf beschreven maar uitgewerkt in de vernieuwde notitie weerstandsvermogen

4.2 Paragraaf financiering

Wettelijk kader en financieringsstatuut

De financieringsfunctie is bedoeld om de middelen te verschaffen die voor het OV-bureau nodig zijn

voor de uitvoering van de taken, genoemd in de Gemeenschappelijke regeling. Op grond van de Wet Financiering Decentrale Overheden (Wet FIDO) dienen de decentrale overheden en dus ook het OV-bureau, te beschikken over een financieringsstatuut. De hoofdlijnen voor dit statuut zijn door het Algemeen Bestuur meegegeven in de Financiële verordening en zijn door het Dagelijks Bestuur uitgewerkt tot het nu geldende financieringsstatuut uit 2007.

Na diverse aanpassingen in de Wet FIDO en aanpassing van de Regeling Uitzettingen en Derivaten Decentrale Overheden (Ruddo) is aanpassing van het huidige financieringsstatuut van het OV-bureau wenselijk. In oktober 2009 heeft actualisatie van het financieringsstatuut op de agenda van het Dagelijks Bestuur gestaan en heeft het Dagelijks Bestuur besloten om te wachten met actualisatie, en de besluitvorming hieromtrent bij de Regiovisie

Groningen Assen af te wachten. De wenselijkheid tot actualisatie komt voort uit verschillen die bestaan tussen de gestelde kaders in de financiële verordening van het OV-bureau en de gehanteerde uitgangspunten in het financieringsstatuut van de Provincie Groningen. De verschillen hebben voornamelijk betrekking op de gevraagde ratings in relatie tot de looptijd van de uitzettingen. De uitvoering van de financieringsfunctie zal echter niet tot onrechtmatigheden leiden omdat in het statuut van het OV-bureau en de vermogensbeheerovereenkomst met de provincie Groningen is opgenomen, dat het vigerende treasurystatuut van de provincie Groningen van toepassing is. De provincie Groningen werkt met een actueel financieringsstatuut, waarmee aan alle wettelijke vereisten wordt voldaan. Bovendien zijn de gestelde eisen in het financieringsstatuut van de Provincie strenger dan de minimumeisen die het Algemeen Bestuur heeft gesteld in de Financiële verordening.

Financieringsplanning en limieten

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 afspraken in de concessies en de afspraken over subsidieverstrekking door de partners. 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 2012 zullen de uitgaande liquiditeiten van het OV-bureau gefinancierd worden uit de binnenkomende liquiditeiten en de liquiditeitoverschotten. De resterende liquiditeitoverschotten worden ten alle tijden risicomijdend uitgezet, dit binnen de kaders van het financieringsstatuut. Het aantrekken van middelen wordt voor 2012 niet verwacht.

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.

Uitgezette gelden

De tijdelijk overtollige middelen van het OV-bureau bedragen per 1 januari 2011: € 14.101.400. In het overzicht uitgezette gelden per 1 januari 2011 (bijlage 1 bij deze begroting) wordt vermeld hoe de gelden van het OV-bureau zijn uitgezet. Momenteel neemt de provincie Groningen de tijdelijk overtollige middelen van het OV-bureau mee in haar 'kortgeld' uitzettingen. Vooralsnog is er geen reden om daarvan af te wijken. Als benchmark voor het rendement op uitgezette middelen hanteren wij de driemaands euribor.

4.3 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

In 2010 is de organisatiestructuur van het OV-bureau beperkt aangepast, waarbij overigens de formatie-omvang op 18,2 is gebleven (zie onder organogram). Dit om als ambtelijke organisatie nog beter in te kunnen spelen op de verschillende eisen die aan de organisatie worden gesteld:

- Overtuigende adviesrol voor het bestuur en "founding fathers" op inhoud, proces, bestuurlijk-politieke gevoeligheden etc., opdrachtnemerschap van (kaderstellende) bestuursbesluiten en zorgvuldige verantwoording richting bestuur.
- Heldere - met de gebiedspartners gedeelde - vervoerkundige hoofdlijnenvisie op de doorontwikkeling van het Regionaal Openbaar Vervoer in het gebied, doorwerkend in een afgestemd meerjarenperspectief.
- Zodanige mix van opdrachtgeverschap en partnership met de concessiehouders dat deze optimaal en geïnspireerd hun taken vormgeven en uitvoeren ("inlevende zakelijkheid")
- Invulling partnership met inliggende gemeenten rond de gecombineerde concessies OV/WMO/Leerlingenvervoer.

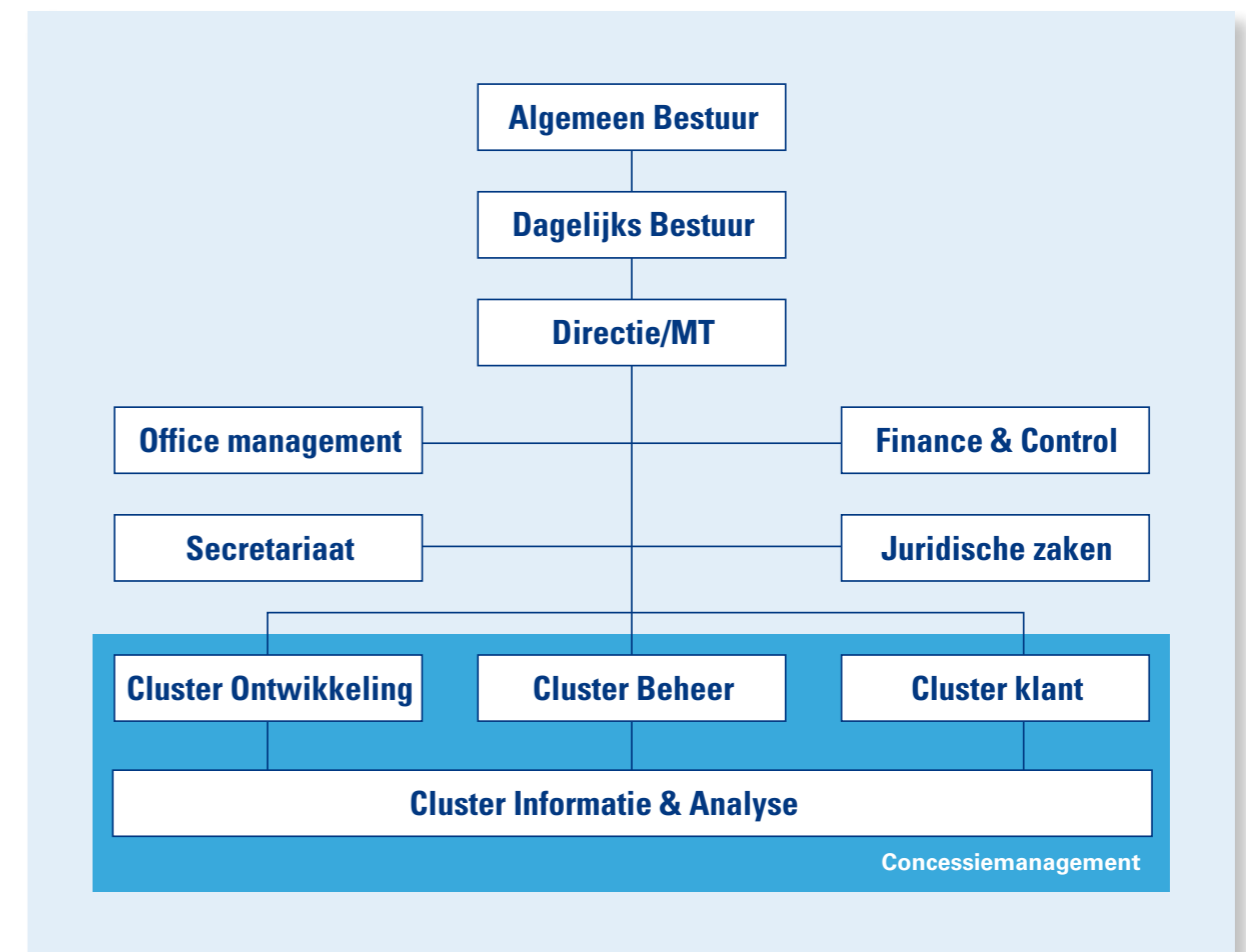
- Zodanige vormgeving van klantgerichtheid en marketing binnen het OV dat verdere groei van het regionaal OV met behoud van gebiedsdekkende ontsluiting van het landelijk gebied plaats kan hebben.
- Het voortdurend leggen van relevante verbandingen in de regio, naar andere regio's en (inter) nationaal.
- Samenhang binnen het OV-bureau en doordachte en op voldoende feiten gebaseerde besluiten en voorstellen (inhoud, bestuurlijk, financieel, juridisch, promotioneel etc.).
- Professionele organisatie, met professionele en verbindende medewerkers, die in- en extern goede samenwerking weten te bereiken.
- Binnen voortdurende randvoorwaarden en kwaliteitskaders (financieel, juridisch/WGR, integriteit etc).

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 taakvelden:

- Ontwikkeling/programmering OV binnen gebiedscontext
- Concessiebeheer en -management van de lopende concessies
- Klantbeleid en marketing/promotie van het busproduct
- Informatie en analyse, ten behoeve van de bovenstaande taakvelden
- Bestuurlijke en Financiële verantwoording conform de WGR-regelgeving

Organogram en formatie

Het organogram van het OV-bureau is als volgt:



De formatie van in totaal 18,2 fte omvat zal als volgt verdeeld zijn over de verschillende organisatieonderdelen van het OV-bureau:

Directeur	1,0 fte
Officemanagement en secretariaat	1,9 fte
Finance, Control en Juridische zaken	2,3 fte
Cluster Ontwikkeling	4,6 fte
Cluster Beheer	3,4 fte
Cluster Klant/Marketing	2,8 fte
Cluster Informatie/Analyse	2,2 fte
Totaal	18,2 fte

De financiële vertaling van deze formatie is verwerkt in deze begroting.

De bedrijfsvoering omvat de volgende zaken:

Financiën en control

- Uitvoering geven aan P&C-cyclus (kadernota, begroting, integrale update, rapportages en jaarstukken)
- Uitvoeren financieringsbeleid
- Uitvoeren financieel beheer
- Opstellen verantwoording BDU
- Internal control
- 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 I&M, 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
- Klachtenmanagement (klachten over de klacht-afhandeling door een vervoerder en wensen met betrekking tot de beleidsvoering door het OV-bureau)

Office-management & Secretariaat

- Kantoorfaciliteit + ICT
- Ondersteuning personele zaken
- Secretariële ondersteuning en archief
- Bedrijfsveiligheid en Arbo

Automatisering

In 2010 en 2011 is de automatisering op verschillende fronten (post- en registratiesysteem, werkomgeving, computers, mobiele bereikbaarheid) op bijdetijds niveau gebracht. Voor 2012 worden geen grote nieuwe automatiseringsslagen voorzien (derhalve normale afschrijvingsmethodiek van toepassing).

Huisvesting

De huidige huisvesting in Assen is voldoende en voldoet goed.

5 Samenstelling bestuur

Het beleid van het OV-bureau wordt bepaald door het algemeen bestuur. Het algemeen bestuur bestaat uit drie gedeputeerden/bestuurders van elk van de colleges van gedeputeerde staten van de provincies Groningen en Drenthe en van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Groningen.

De belangrijkste taken van het algemeen bestuur zijn:

- Het vaststellen van de begroting;
- Het vaststellen van de jaarrekening.

Het dagelijks bestuur van het OV-bureau bestaat uit de drie bestuurders verkeer en vervoer van de provincies Groningen en Drenthe en van de gemeente Groningen. Te weten:

Gedeputeerde provincie Groningen

Mark Boumans, interim-voorzitter

Gedeputeerde provincie Drenthe Henk Brink

Wethouder gemeente Groningen Karin Dekker

De belangrijkste taken van het dagelijks bestuur zijn:

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



Mark Boumans,
interim-voorzitter



Henk Brink



Karin Dekker

Bijlage 1: Overzicht uitgezette gelden d.d. 1 januari 2011

Kort geld < 1 jaar					
Callgeld (tot 1 maand)	Bedrag in euro's	Rente %	Begin datum	Eind datum	Looptijd
ING (Nederland)	11.000.000	0,6000%	23-12-10	06-01-11	14 dagen
ABN AMRO (Nederland)	426.000	0,4133%	28-12-10	03-01-11	6 dagen
ABN AMRO (Nederland)	38.988	0,3950%	29-12-10	03-01-11	5 dagen
ABN AMRO (Nederland)	2.451.504	0,4700%	30-12-10	03-01-11	4 dagen
Totaal callgeld	13.916.492				
Aandeel OV-bureau (3,639%)	506.472				
Deposito's en spaarrekeningen					
Bedrag in euro's	Rente %	Begin datum	Eind datum	Looptijd	
Nederlandse banken					
ING (Nederland)	20.000.000	1,4700%	12-11-10	Dagelijks opvraagbaar	
ING (Nederland)	20.000.000	1,4700%	23-12-10	Dagelijks opvraagbaar	
ING (Nederland)	20.000.000	1,3560%	23-12-10	Dagelijks opvraagbaar	
Ministerie van Financiën (Nederland)	20.000.000	0,6600%	03-11-10	03-01-11	2 maanden
Ministerie van Financiën (Nederland)	50.000.000	0,6000%	19-11-10	19-01-11	2 maanden
Rabobank (Nederland)	10.000.000	0,8960%	03-08-10	03-02-11	6 maanden
BNG (Nederland)	25.000.000	0,6100%	12-08-10	11-02-11	6 maanden
NWB (Nederland)	25.000.000	0,6200%	12-08-10	11-02-11	6 maanden
Rabobank (Nederland)	10.000.000	0,9080%	12-08-10	11-02-11	6 maanden
ABN AMRO (Nederland)	25.000.000	0,8700%	19-11-10	18-02-11	3 maanden
ABN AMRO (Nederland)	5.000.000	1,5781%	26-11-10	25-02-11	3 maanden
ABN AMRO (Nederland)	25.000.000	0,8800%	30-11-10	01-03-11	3 maanden
ABN AMRO (Nederland)	15.000.000	0,9000%	03-12-10	03-03-11	3 maanden
ING (Nederland)	15.000.000	1,0000%	03-12-10	03-03-11	3 maanden
ABN AMRO (Nederland)	5.000.000	1,6767%	23-12-10	23-03-11	3 maanden
ABN AMRO (Nederland)	10.000.000	1,5781%	23-12-10	23-03-11	3 maanden
ING (Nederland)	30.000.000	1,0100%	23-12-10	23-03-11	3 maanden
Rabobank (Nederland)	15.000.000	1,2220%	08-10-10	07-10-11	12 maanden
Buitenlandse banken					
SEB Gothenborg (Zweden)	20.000.000	0,9600%	03-11-10	03-02-11	3 maanden
BNP Paribas (Frankrijk)	10.000.000	0,9700%	13-10-10	13-04-11	6 maanden
BNP Paribas (Frankrijk)	15.000.000	0,9800%	23-12-10	23-06-11	6 maanden
Totaal deposito's en spaarrekeningen	390.000.000				
Aandeel OV-bureau (3,639%)	14.193.528				
Totaal kort geld < 1 jaar OV-bureau	14.700.000				
<i>Correctie Landsbanki Islands</i>	<i>(598.600)</i>				
Totaal kort geld < 1 jaar OV-bureau	14.101.400				

Bijlage 2: Afkortingenwijzer

AB	Algemeen Bestuur
BBV	Besluit Begroting en Verantwoording provincies en gemeenten; de van toepassing zijnde verslaggevingvoorschriften
BDU	Brede Doel Uitkering
BTW	Belasting (over de) Toegevoegde Waarde
BTW-OV	Belasting (over de) Toegevoegde Waarde Openbaar Vervoer
BZK	Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek
ConMIS	Concessiemanagement Informatiesysteem
DB	Dagelijks Bestuur
DRIS	Dynamische Reizigersinformatiesysteem
DRU	Dienstregelingsuur
EURIBOR	Euro Interbank Offered Rate; het gemiddelde rente tarief waartegen 57 vooraanstaande Europese banken elkaar leningen in euro's verstrekken.
FIDO (Wet)	Wet Financiering Decentrale Overheden
GD-concessie	Concessie stads- en streekvervoer Groningen en Drenthe, die sinds 13 december 2009 wordt uitgevoerd door Qbuzz
GGD-overheden	de gemeente Groningen en de provincies Groningen en Drenthe
GOVI	Grenzeloze Openbaar Vervoer Informatie
GR	Gemeenschappelijke regeling
GVVP	Gemeentelijk Verkeer en Vervoerplan
HOV-concessie	de treinvervangende HOV-lijnen 305, 314 en 327 die sinds 13 december 2009 worden uitgevoerd door Arriva Touring
ICT	Informatie en Communicatie Technologie
I&M	Infrastructuur en Milieu
KOV	Kleinschalig Openbaar Vervoer; de 6 regioconcessies die per 13 december 2009 zijn ingegaan voor het kleinschalig vervoer en doelgroepenvervoer.
KpVV	Kennisplatform Verkeer en Vervoer
MEP	Meerjaren Exploitatieplan
NAR	Nederlands Adviesbureau voor Risicomanagement
NVB	Nationale vervoer Bewijzen; door het Rijk vastgesteld tariefstelsel van het Nederlandse openbaar vervoer per bus, zoals vermeld in Staatscourant 2000 nr. 245
OL	Openbaar Lichaam
OV	Openbaar Vervoer
OV(GD)	OV-bureau Groningen Drenthe
P&C-cyclus	Planning en Control-cyclus
POP	Provinciaal Omgevingsplan
PVVP	Provinciaal Verkeer en Vervoerplan
RGA 	Regio Groningen - Assen
ROV	Regionaal Openbaar Vervoer
RSP	Regio Specifiek Pakket
RUDDO	Regeling Uitzettingen en Derivaten Decentrale Overheden
RuG	Rijksuniversiteit Groningen
SOV	Studenten Openbaar Vervoerkaart
TLS	Trans Link Systems; Trans Link Systems is opgericht door de vijf grootste OV-bedrijven om één elektronisch betaal- systeem in het Nederlandse openbaar vervoer te realiseren: de OV-chipkaart

Bijlage 2: Afkortingenwijzer (vervolg)

VBN	Vervoerbewijzen Nederland B.V.
WGR	Wet Gemeenschappelijke Regelingen
WMO	Wet Maatschappelijke Ondersteuning
WROOV	Werkgroep Reizigers Omvang en Omvang Verkopen; een werkgroep die het gebruik van de Nederlandse nationale vervoerbewijzen eens in de paar jaar onderzoekt.

OV-bureau Groningen Drenthe



Overcingellaan 15E, Assen
Postbus 189, 9400 AD Assen

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

info@ovbureau.nl
www.ovbureau.nl