HALFJAARSRAPPORTAGE 2026

Rapportage over de eerste zes maanden van 2026

ov bureau
groningen drenthe

DAGELIJKS BESTUUR, OKTOBER 2026

Inhoudsopgave

VOORWOORD 3

1 INLEIDING 4

2 BELEIDSDOELSTELLINGEN 6

2.1 Reizigerskilometers 7
2.2 Gebiedsdekkendheid 9
2.3 Klanttevredenheid 10
2.4 Inwonertevredenheid 11
2.5 Punctualiteit 12
2.6 Duurzaamheid 13
2.7 Kostendekkendheid 14

3 FINANCIEEL 17

3.1 Meerjarenbeeld resultaatverwachting 2026-2030 17
3.2 Verloop weerstandsvermogen 19
3.3 Begrotingsjaar 2026 20

Voorwoord

HALFJAARSRAPPORTAGE EN ACTUELE CONTEXT

In deze halfjaarsrapportage over de maanden januari tot en met juni van 2026 presenteren we de huidige status en de verwachting van de gestelde doelstellingen in de begroting 2026.

LEESWIJZER

In de opzet van deze rapportage is zoveel mogelijk de opzet van de begroting 2026 gevolgd.

De rapportage start met een inleidend hoofdstuk waarin een terugblik over de eerste helft van 2026 wordt gegeven en een aantal actuele ontwikkelingen wordt vermeld.

Daarna volgt een toelichting van de status van de beleidsindicatoren, ‘waar staan we nu’, en eventueel een verwachting voor de tweede helft van 2026. Dit wordt per indicator beschreven.

In het financiële gedeelte wordt een meerjarenbeeld voor de komende jaren gegeven, inclusief het verwachte verloop van het weerstandsvermogen en een toelichting hierop. Als laatste wordt de verwachte prognose voor geheel 2026 gegeven en eventuele verschillen met de gewijzigde begroting worden toegelicht.

Inleiding

In deze rapportage blikken we terug op de ontwikkelingen, resultaten en problemen (uitdagingen) van het eerste halfjaar van 2026 en kijken we alvast vooruit naar de tweede helft.

Een van de hoogtepunten was de opening van het nieuwe busstation van het Hoofdstation van Groningen op 27 juni jongstleden. Het busstation is verhuisd van de voor- naar de achterkant van het treinstation. Een compact en toegankelijk busstation, met chauffeursverblijf, dat tijdwinst voor veel reizigers oplevert en een besparing in de exploitatie van de dienstregeling. Op 28 juni ging de nieuwe dienstregeling in, met een uitbreiding van het aantal bussen op de drukke lijnen in Groningen en Drenthe. We hopen met het nieuwe busstation en de uitbreiding van de dienstregeling het OV aantrekkelijker te maken voor meer mensen en automobilisten te verleiden de auto vaker te laten staan.

Het aantal keer dat bussen niet of te laat rijden, de rituitval, is door vervoerder Qbuzz flink teruggebracht. Met uitzondering van situaties van bijzonder slecht weer (sneeuw en ijzel) en van stakingen in het OV, lukt het Qbuzz steeds vaker de rituitval op de afgesproken norm te houden. Dit is belangrijk voor een betrouwbaar OV, de reiziger moet ervan op aan kunnen dat de bus op tijd komt.

Ook zijn er 45 nieuwe elektrische bussen bij gekomen, zijn we begonnen met de voorbereidingen van de aanbesteding van de nieuwe busconcessie Groningen-Drenthe die eind 2029 begint en is verder gewerkt aan de invoering van de Meedoenpas. Samen met de provincies Groningen en Drenthe hopen we dat in ieder geval een deel van de mensen met een smalle beurs vanaf 1 januari aanstaande met deze pas buiten de spits gratis kan reizen met de bus en regionale trein in beide provincies.

Het is mooi om te zien dat steeds meer mensen de bus weten te vinden en te waarderen. Daar werken we iedere dag hard aan, ook met gerichte inzet van marketing en communicatie. Als OV-bureau streven we dit jaar naar een groei van 3,5% in reizigerskilometers ten opzichte van 2025. Uit de cijfers over het eerste half jaar blijkt een afname van bijna 3%. Dit komt volledig door de afname van het aantal studenten; er zijn (landelijk) minder studenten dan vorig jaar, een demografische ontwikkeling. Als we ook het effect van de bijzonder vele sneeuw- en ijzeldagen deze winter buiten beschouwing laten, zien we de geambieerde groei van het aantal reizigerskilometers en dus ook de opbrengsten. Dit is voor ons als opbrengstverantwoordelijk OV-bureau natuurlijk heel belangrijk.

De samenwerking met Qbuzz blijft een punt van aandacht. Net als bij een aantal andere vervoerders in Nederland, hebben kostenstijgingen en de transitie naar zero emissie grote (financiële) impact. Momenteel loopt er een traject om dit te beoordelen. Qbuzz geeft aan dat (een deel van de) elektrische bussen en laadinfrastructuur soms minder presteren van verwacht.

Als laatste, maar niet onbelangrijk, de financiën. De begroting 2026 is inmiddels tweemaal gewijzigd, beide in positieve zin. In de primaire begroting gingen we nog uit van een negatief resultaat over 2026 van € 0,66 miljoen, welke gedekt zou worden door een onttrekking uit de algemene reserve (het weerstandsvermogen). Op basis van de actuele prognose gaan we uit van een klein positief resultaat over 2026 van € 0,59 miljoen en is een onttrekking uit de algemene reserve niet meer nodig. Voor een nadere toelichting op de financiën verwijzen we naar hoofdstuk 3.

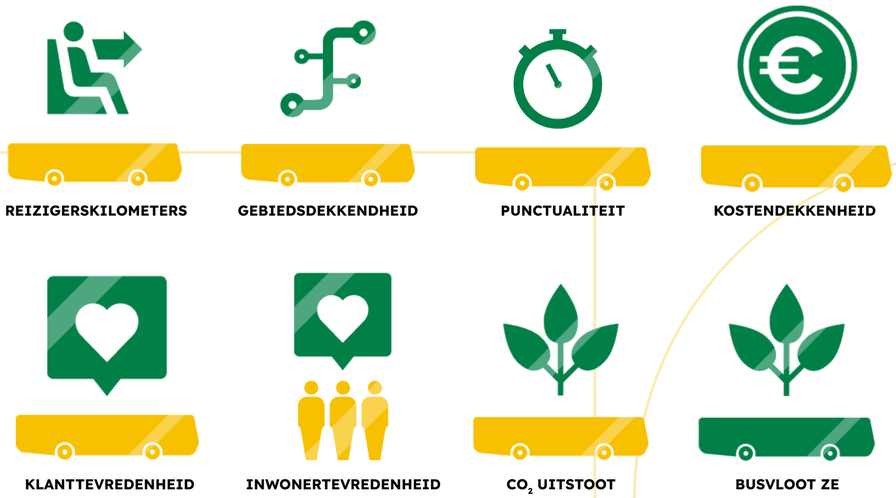
BELEIDSDOELSTELLINGEN

2 BELEIDSDOELSTELLINGEN

Om te kunnen bepalen in hoeverre we het hoofddoel realiseren is het programma nader uitgewerkt aan de hand van een 7-tal beleidsdoelen. Iedere beleidsdoelstelling heeft een beoogde streefwaarde en enkele subdoelen. De subdoelen zijn de uitwerking van hoe het OV-bureau de streefwaarde van het doel beoogt te realiseren. Alle beleidsdoelstellingen hebben betrekking op de uitvoering van de exploitatie van het openbaar busvervoer in Groningen en Drenthe en zijn in feite de indicatoren uit onze voorgaande begrotingen. Het programma bestaat uit de volgende beleidsdoelstellingen: Reizigerskilometers, Gebiedsdekkendheid, Klanttevredenheid, Inwonertevredenheid, Punctualiteit, Duurzaamheid (CO_2-uitstoot per kilometer en instroom ZE bussen) en Kostendekkendheid.

Het (kunnen) realiseren van de gestelde streefwaarde per beleidsdoelstelling hangt af van diverse beïnvloedbare en niet-beïnvloedbare factoren. Denk hierbij aan de prijs van het buskaartje, het geboden product (bus, rit, beleving, ed.), de beschikbaarheid, de dienstregeling, het weer, verkeerssituaties, etc. Als OV-bureau kunnen wij sommige factoren in meer of mindere mate beïnvloeden. Voor het behalen van de streefwaarde van het doel, zijn per doel twee tot drie subdoelen geformuleerd. Elk subdoel draagt bij aan het realiseren van de gestelde streefwaarde en is een beschrijving hoe wij een of meerdere factoren beogen te beïnvloeden.

Op de volgende pagina's wordt ieders beleidsdoelstelling nader uitgewerkt met doel, streefwaarde en subdoelen. Tevens wordt de voortgang over het eerste half jaar van 2026 benoemd en eventueel de verwachting voor het tweede half jaar van 2026.



2.1 REIZIGERSKILOMETERS

Voor het OV-bureau is het essentieel te weten in welke mate de reiziger voor de bus kiest als vervoersmiddel. Het aantal reizigerskilometers geeft ons een belangrijk inzicht in welke mate het beleid van het OV-bureau effectief en doelmatig is. Hoe meer reizigerskilometers er worden gemaakt, des te meer de bus wordt gebruikt om te reizen.

Beleidsdoelstelling; als OV-bureau streven wij in 2026 naar:

Een groei in reizigerskilometers met + 3,5 % t.o.v. 2025 (gelijk aan (raming) 280 miljoen reizigerskilometers)

Dit willen we bereiken met de volgende **subdoelen**:

- Het aantrekken van nieuwe reizigers
- Bestaande reizigers meer te laten reizen

Wanneer we de groei van 3,5% voor 2026 berekenen op basis van de werkelijke gerealiseerde aantallen reizigerskilometers van 2025, dan komen we uit op een aangepaste raming van 268,1 miljoen reizigerskilometers voor 2026. Dit zorgt voor een correctie van de in de begroting genoemde 280 miljoen aan reizigerskilometers. Deze was namelijk gebaseerd op de raming die was opgesteld in 2024 voor 2025.

Het beeld van het eerste half jaar van 2026 laat een afname in reizigerskilometers zien van bijna 3% ten opzichte van 2025. Deze afname wordt volledig veroorzaakt doordat er minder reizende studenten zijn. De daling van de reizigerskilometers door studenten over het eerste half jaar van 2026 is 7,2% ten opzichte van het eerste half jaar van 2025. Dit is een trend die helaas door is gezet en ook zal gaan leiden tot een daling van de SOV-opbrengsten vanaf 2027. Dit financiële effect zal mee worden genomen in de eerste begrotingswijziging van 2027.

Het aantal kilometers door betalende reizigers over het eerste halfjaar van 2026 is in lijn met voorgaand jaar. In de periode tussen 5 januari 2026 en 4 februari is een groot aantal verstoringen geweest van de normale dienstregeling als gevolg van de extreme weersomstandigheden sneeuw en ijzel. Als we hiervoor een correctie meenemen in de berekening van het aantal reizigerskilometers door betalende reizigers, dan zouden we een groei zien op dit deel van het aantal reizigerskilometers. Dit zien we ook terug in de reizigersopbrengsten, deze laten ten opzichte van de begroting over het eerste half jaar van 2026 een groei zien van € 0,45 miljoen.

Daarnaast wordt het beeld enigszins vertekend door het feit dat de vakantie dit jaar heel vroeg viel en de minder drukke weken net voor de zomervakantie dus in het eerste halfjaar van deze rapportage vielen.

De verwachting is dat de doelstelling van 3,5% groei ten opzichte van 2025 in de reizigerskilometers niet wordt gehaald.

AANTREKKEN NIEUWE REIZIGERS

Mensen die nog niet in het OV zitten, ervaren drempels om de eerste stap te zetten. Op verschillende manieren proberen we deze drempels weg te nemen.

Zo hebben we het afgelopen halfjaar ingezet op het aantrekken van nieuwe reizigers door meer zichtbaar te zijn op straat en online. Veel van deze activiteiten zijn moeilijk causaal te relateren aan daadwerkelijke groei in reizigers en reizigerskilometers. De eerste stap in het aantrekken van nieuwe reizigers is de bewustwording creëren dat het OV een (vanzelfsprekende) optie is wanneer er gereisd gaat worden. Hieronder is weergegeven hoe we dit het afgelopen half jaar hebben aangepakt.

Evenementen

Op 17 april hebben we, samen met Arriva Noord en Qbuzz Fryslân, de Wereld OV Dag gevierd. Een dag om stil te staan bij alles wat het OV de maatschappij kan brengen.

Vanaf april hebben er Koningsbussen en Bevrijdingsbussen rondgereden met thema-bestickering. De roze Q-link stond in juni tijdens Pride Groningen op een prominente plek op de Grote Markt in Groningen, wederom met diverse activiteiten in en om de bus. Voor de TT in Assen hebben we een Rossi (lijn 46) bus bestickerd en is er online aandacht gevraagd voor de bus.

Gesegmenteerde campagnes

Om de autorijdende man te prikkelen en de bus positief onder de aandacht te brengen, hebben we de campagne Topding in maart herhaald en uitgebreid met videocontent. In deze campagne brengt autobusverkoper John de bus aan de man.

We hebben de campagne de Lijngids uitgebreid - een samenwerking met Marketing Groningen en Marketing Drenthe. Bij deze campagne staat er elke maand een buslijn centraal met inspirerende bestemmingen langs die lijn om zo de recreatieve reiziger uit te nodigen de bus te pakken.

Met prijspromoties laten we zien hoe makkelijk en betaalbaar de bus is. Afgelopen half jaar hebben we bijna elk weekend en alle schoolvakanties Broezz'n (met 2 personen op 1 dagkaart) gepromoot. In aansluiting op het landelijke zomeractietarief NL Dal Flex vrij van €49 ('NL-ticket voor de trein'), hebben we het initiatief genomen om een Solo-Broezz'n ticket beschikbaar te stellen en voerden we hier campagne op.

Met de introductie van Voordeel Noord op 1 maart, een actie vanwege de stijgende benzineprijzen in april en vervolgens een campagne om de OVpay prijspropositie Voordeel Noord bekend te maken, dragen we bij aan de bewustwording dat reizen met het OV voordelig kan en de stimulans om vaker het OV te pakken. Hoe meer je reist, hoe meer korting je krijgt. Het gebruik van Voordeel Noord zit in een stijgende lijn.

Naast de reiziger rechtstreeks te benaderen, doen we dit ook via werkgevers. Aan de hand van postcode-analyses maken we inzichtelijk waar woon-werkverkeer reizen mogelijk zijn.

BESTAANDE REIZIGERS MEER LATEN REIZEN

In januari is er een nieuwe campagne gelanceerd gericht op het stimuleren van een fijne sfeer in de bus: Buspunten. Met deze campagne vertellen we op een positieve manier wat wenselijk gedrag is in de bus. In mei is de campagne uitgebreid met videocontent en opnieuw onder de aandacht gebracht.

Voor de opening van het nieuwe busstation op het Hoofdstation van Groningen hebben we, gezamenlijk met partners, een campagne opgezet die inspeelde op de voordelen van het nieuwe busstation. Een videoreeks, busbestickering en online campagne gaven een heldere boodschap: Onder het spoor door.

De campagne voor Voordeel Noord is, naast nieuwe reizigers, ook gericht op bestaande reizigers. Voordeel Noord is voor iedereen die vaker dan 1 à 2 keer per maand in het Noordelijke OV zit. Ga je vaker reizen, worden de reizen steeds voordeliger.

2.2 GEBIEDSDEKKENDHEID

Gebiedsdekkendheid is de mate waarin de reiziger overal in het geografische gebied van de provincies Groningen en Drenthe kan komen met het OV (tussen 07:00u tot 24:00). Als OV-bureau streven we ernaar dat iedereen in de beide provincies binnen een straal van 2 km een bushalte heeft. Waar dit niet lukt, bieden we in een straal van 15 km rondom een netwerk van 57 hubs een hubtaxi aan die de reiziger van het herkomstadres naar een hub brengt.

Beleidsdoelstelling; als OV-bureau streven wij in 2026 naar:

OV-bereikbaarheid voor alle inwoners en reizigers in Groningen en Drenthe.

Dit willen we bereiken met de volgende **subdoelen**:

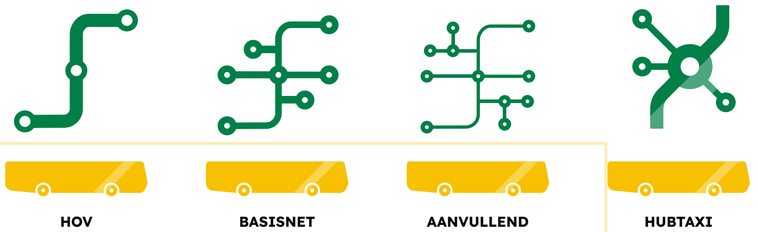
- bereikbaar houden en ontsluiten landelijk en stedelijk gebied
- het netwerk zo vormgeven dat deze optimaal aansluit op de vervoersvraag
- een optimale dienstregeling voor de gegeven financiële middelen

BEREIKBAAR HOUDEN EN ONTSLUITEN LANDELIJK EN STEDELIJK GEBIED

Om het landelijk en stedelijk gebied te ontsluiten en bereikbaar te houden, hebben wij drie typen van openbaar vervoer ontwikkeld. Met iedere nieuwe dienstregeling streven wij naar de inzet van de juiste mix van deze drie types om dit subdoel te realiseren.

De drie types zijn:

1. Hoogwaardig OV (HOV), snel en frequent vervoer over een langere afstand dat altijd rijdt;
2. Een basisnet van stads- en streeklijnen voor het hele gebied dat altijd rijdt, minimaal in uursdiensten: Comfortabel vervoer voor korte tot middellange afstanden.
3. Aanvullend Openbaar Vervoer, gericht op specifieke momenten en plaatsen.



Als onderdeel van het aanvullend vervoer is er ook de hubtaxi. Dit is een OV-taxi van en naar de hub (vandaar hubtaxi) tegen OV-tarief en, tegen een hoger tarief, deur-deur taxi, die vraagafhankelijk/beschikbaar/gebiedsdekkend is daar waar geen reguliere OV beschikbaar is.

HET NETWERK ZO VORMGEVEN DAT HET OPTIMAAL AANSLUIT OP DE VERVOERSVRAAG

Eind juni is het nieuwe busstation op het hoofdstation van Groningen geopend. Hiermee zijn de bussen uit Drenthe (A28) en Friesland (A7) sneller op het nieuwe busstation. De nieuwe tunnel onder de sporen door naar de binnenstad brengt bussen sneller naar de binnenstad. De opening van het nieuwe busstation is feestelijk gevierd op zaterdag 27 juni.

Op een aantal Q-liner en Q-link lijnen zijn meer bussen gaan rijden om de vervoervraag beter aan te kunnen en ruimte te bieden voor nieuwe reizigers. In Drenthe is een nieuwe buurtbus ontwikkeld van Havelte naar Steenwijk met een nieuwe groep vrijwilligers. Bij evenementen bieden we extra bussen in overleg met evenementenorganisaties. Deze worden goed gebruikt, waarbij er regelmatig meer bussen moesten worden ingezet dan vooraf de inschatting was. De TT in Assen heeft meer OV-reizigers laten zien dan ooit tevoren. Nachtbussen rondom Meppel en Groningen worden steeds beter gebruikt en op onderdelen uitgebreid. Het is positief om te vermelden dat er het afgelopen half jaar minder incidenten op en in de nachtbussen waren.

2.3 KLANTTEVREDENHEID

Klanttevredenheid is een rapportcijfer dat de busreiziger geeft aan de bus ten aanzien van een aantal criteria. Het rapportcijfer wordt gemeten op basis van onafhankelijk onderzoek (OV-Klantenbarometer) door het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV).

Beleidsdoelstelling; als OV-bureau streven wij in 2026 naar:

Gemiddeld rapportcijfer van minimaal een 7,5

Dit willen we bereiken met de volgende **subdoelen**:

- De basis goed laten functioneren
- De klantbeleving stimuleren

RAPPORTCIJFER KLANTTEVREDENHEID

In de meest recente landelijke peiling, de jaarlijkse OV-Klantenbarometer 2025, scoort de bus in Groningen en Drenthe een 8,0. Dit cijfer ligt een tiende hoger dan het landelijke gemiddelde van 7,9 en is gelijk aan een jaar eerder. Als we kijken naar de afzonderlijke productsoorten Q-link, Q-liner en stad/streek zien we een klein verschil in het tevredenheidscijfer: Q-link en Q-liner scoren een 8,0, stads- en streekbussen scoren een 8,1. In de tweede helft van maart 2027 worden de nieuwe cijfers van de OV-Klantenbarometer over 2026 verwacht; deze zullen worden opgenomen in de jaarstukken 2026.

Twee keer per jaar voeren we een eigen klanttevredenheidsonderzoek uit onder ons reizigerspanel. Dit doen we om meer inzicht te krijgen in de factoren die de tevredenheid vormen. Het cijfer uit deze peiling is sinds eind 2023 flink gestegen van een 7,0 naar een 7,5 midden 2024 naar een 7,7 eind 2024. Dit cijfer is inmiddels stabiel, de laatste meting in juni 2026 was weer een 7,7. Het klanttevredenheidsonderzoek onder ons eigen reizigerspanel vindt in november opnieuw plaats. De verantwoording hiervan vindt plaats in de jaarstukken 2026.

KLANTTEVREDENHEID DOOR DE BASIS GOED TE LATEN FUNCTIONEREN

Wanneer we inzoomen op het stabiele tevredenheidscijfer zien we dat een aantal basisaspecten een lichte verbetering laten zien. Zo worden de dienstregeling en betrouwbaarheid iets positiever beoordeeld dan in de voorgaande peiling. Echter, we zien ook dat de beoordeling van de bushaltes, in netheid en informatievoorziening, iets minder positief scoort. Een andere daling is zichtbaar bij de beoordeling van de beschikbaarheid van OV-chipkaart oplaadpunten. Een logisch gevolg van het verdwijnen van een groot aantal punten vanwege de overstap naar OVpay.

KLANTTEVREDENHEID DOOR OV-BELEVING TE STIMULEREN

De instroom van nieuwe bussen draagt bij aan een prettigere beleving in de bus. De beoordeling van het comfort scoort iets beter dan tijdens vorige peilingen.
De chauffeur heeft een belangrijke rol in de reisbeleving van de reiziger. Een groet bij in- en uitstap, de vriendelijkheid en hulpvaardigheid bepalen mede hoe een reis beleefd wordt. Samen met Qbuzz werken we aan de bewustwording onder chauffeurs van hun bepalende rol in de reisbeleving.

Naast de chauffeur heeft een medereiziger ook invloed op je beleving. Naar elkaar omkijken en prettig met elkaar omgaan dragen bij aan een goede sfeer in de bus. Daarom is de campagne Buspunten ingezet, om reizigers bewust te maken van prettig reisgedrag. We zien nog geen verschuiving in de beoordeling van de sfeer in de bus.

2.4 INWONERTEVREDENHEID

Naast dat we willen weten hoe het is gesteld met de klanttevredenheid (uitgedrukt in een rapportcijfer) van onze reizigers, willen we ook weten in welke mate de inwoners van Groningen en Drenthe tevreden zijn met het busvervoer en de tevredenheid met het busvervoer in combinatie met de trein (Arriva en NS). Dit wordt gelijk aan de klanttevredenheid uitgedrukt in een rapportcijfer voor inwonertevredenheid.

Beleidsdoelstelling; als OV-bureau streven wij in 2026 naar:

Een rapportcijfer van minimaal een 6,5

Dit willen we bereiken met de volgende **subdoelen**:

- Een positiever beeld van de bus onder niet-busreizigers
- Het aandeel van de inwoners dat minimaal 1x per jaar in de bus zit, vergroten

RAPPORTCIJFER INWONERTEVREDENHEID

Eind 2025 stond het rapportcijfer op een 6,5; een stijging van 0,3 ten opzichte van de jaren ervoor. De volgende meting zal in Q3 2026 plaatsvinden.

INWONERTEVREDENHEID OMHOOG DOOR BETER IMAGO

Er zit een groot verschil tussen het beeld dat busreizigers van de bus hebben en het beeld dat niet-busreizigers van de bus hebben. Over het algemeen zijn busreizigers een stuk positiever. Vaak berust de mening van niet-busreizigers op een ervaring uit een ver verleden, op een negatief bericht in de pers of puur op onwetendheid. Met campagnes als Topding en Lijngids, door zichtbaarheid bij grote events zoals Bevrijdingsdag, Pride en de TT en door samenwerking met bedrijven hebben we gewerkt aan een hoger tevredenheidscijfer. Uit het inwonerstevredenheidsonderzoek blijkt dat de zichtbaarheid van de reclames voor de bus met 8% gestegen is.

INWONERTEVREDENHEID OMHOOG DOOR UITPROBEREN BUS

Naast dat een imagocampagne moet zorgen voor een positiever beeld, is het ook belangrijk om mensen de bus te laten uitproberen. Immers, uit het inwonertevredenheidsonderzoek is gebleken dat onbekend onbemind maakt. Dat begint al met (letterlijk) een keer fysiek de drempel over te stappen van een bus die bij een event staat. In het eerste half jaar van 2026 kon dit tijdens Pride op de Grote Markt. Daarnaast is Broezz'n ingezet als stimulans om de auto (vaker) te laten staan en gezamenlijk de bus uit te proberen. Met de campagne Topding gaven we gratis buskaarten weg om de bus eens te proberen. Uit de enquête onder deelnemers bleek dat meer dan de helft de gratis proefrit voor een dagje uit gebruikte, dat men voorheen nooit of maximaal 1 x per jaar met de bus gereisd had en dat ruim een kwart het na het proberen vaker wilde doen. Een derde geeft aan dat ze het vaker zullen overwegen. We zien een hele kleine daling (1%) in het aandeel van de inwoners dat zegt dat ze nooit met de bus reizen omdat het niet bij ze past.

2.5 PUNCTUALITEIT

Punctualiteit is de resultante van de eisen die zijn gesteld aan de bus(-chauffeur): vertrekpunctualiteit op beginhaltes, de punctualiteit op alle tussenliggende haltes en de aankomstpunctualiteit op de eindhaltes.

In de begroting is het cijfer voor punctualiteit gesteld op 85%. Dit is een integraal cijfer voor alle bussen die te vroeg vertrekken, te laat vertrekken en te laat aankomen op begin- en eindhaltes en op knooppunten. Voor de eerste zes maanden van 2026 ligt de punctualiteit op 88,4 %. Dit betekent dat 88,4 % van alle ritten binnen de gestelde normen op tijd vertrekken en/of aankomen. Een belangrijk onderdeel waar vanuit het OV-bureau op wordt gemonitord en de vervoerder op wordt aangesproken, is te vroeg vertrekken. Dit is 2,9% waarmee dit percentage lager is dan in voorgaande jaren, de aandacht die hiervoor in de afgelopen jaren is geweest, lijkt zijn vruchten te hebben afgeworpen. Dit neemt niet weg dat het onderdeel ‘te vroeg vertrekken’ onderwerp van gesprek blijft met de vervoerder.

Beleidsdoelstelling; als OV-bureau streven wij in 2026 naar:

Een punctualiteit van 85%

Dit willen we bereiken met de volgende **subdoelen**:

- Operationeel perfecte uitvoering
- Op tijd vertrekken en aankomen



2.6 DUURZAAMHEID

CO_2 UITSTOOT

BUSVLOOT ZE

In aansluiting op de energieagenda van Noord-Nederland Slim & Groen en CO_2 neutraal zetten we een nieuwe standaard op het gebied van verduurzaming in het OV. Hoofdzaak is het terugdringen van emissies naar 0, het beperken van klimaatverandering en de overgang naar hernieuwbare energie. Voor onze concessie streven wij naar een zo duurzaam mogelijke en uiteindelijk een 100% emissievrije concessie. Voor de inwoners van Drenthe en Groningen betekenen emissievrije bussen minder hinder voor de omgeving, minder uitstoot van schadelijke stoffen en minder geluid. In de bus is het stiller en rustiger door minder trillingen. Een schone en stille bus levert de mensen buiten de bus zelfs meer voordelen op dan de reizigers in de bus.

Beleidsdoelstelling; als OV-bureau streven wij in 2026 naar:

Naar een CO_2 uitstoot van 4 gr/p rkm en een instroom van 59 ZE bussen

Dit willen we bereiken met de volgende **subdoelen:**

- Instroom van 59 elektrische bussen
- Nader concretiseren van de langetermijndoel van 100% emissievrije concessie
- Delen van het laadinfrastructuurnetwerk met andere organisaties en bedrijven

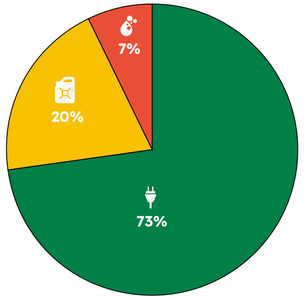
We streven een beheerste en geleidelijke overgang naar zero emissie na, dieselbussen stromen langzaamaan uit en zero emissie bussen stromen in. Hiertoe hebben we afspraken met Qbuzz gemaakt binnen de concessie. Dit is ook de reden dat we steeds minder CO_2 per reiziger uitstoten. In het eerste half jaar van 2026 zijn er conform planning 45 elektrische 12 meter streekbussen ingestroomd.

Als invulling van de Buca ZE heeft Qbuzz een nog openstaande verplichting 14 zero emissie Q-link bussen in te laten stromen. Hiervoor zijn verschillende trajecten doorlopen, waarbij zowel waterstof elektrische als batterij elektrische bussen in beeld waren. Tot op heden is er door Qbuzz nog geen vervangende leverancier geselecteerd.

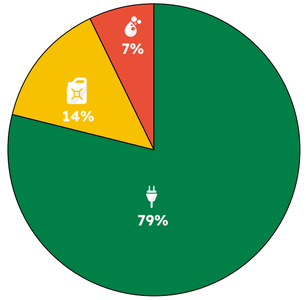
Tot het einde van de concessie zal een klein percentage van de busvloot op HVO blijven rijden, hoe groot dit percentage exact zal zijn, hangt af van het instroommoment van de 14 resterende elektrische bussen en van de omvang van de dienstregeling. Bij de aanvang van de nieuwe concessie in december 2029 gaan we naar 100% zero emissie bussen.

Ondanks de latere instroom van de laatste 14 bussen uit de Buca ZE is het de verwachting dat de gemiddelde uitstoot in 2026 wel zal dalen richting de 4 gr/p rkm. De berekening van de CO_2-uitstoot wordt gedaan bij het opstellen van de jaarstukken 2026.

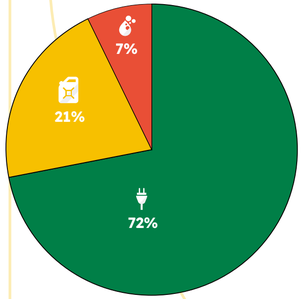
Het verloop van de busvloot is als volgt:



REALISATIE 2025



PRIMAIRE BEGROTING 2026

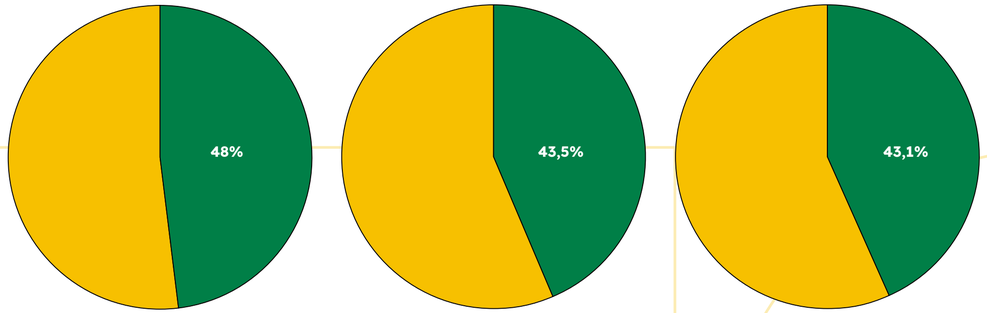


HALFJAARSRAPPORTAGE 2026

Doordat de transitie naar zero emissie voor de busvervoerder onvoorziene omstandigheden met zich meebrengt, worden er extra bussen aangehouden welke op HVO rijden. Dit is noodzakelijk om de gewenste dienstregeling te kunnen blijven rijden.

2.7 KOSTENDEKKENDHEID

De kostendekkendheid betekent enerzijds scherpe controle op de kosten van het vervoer en anderzijds toezicht op de juistheid van de inkomsten. In feite is dit als indicator de verhouding van kosten die worden gemaakt voor de uitvoering ten opzichte van de reizigersinkomsten. Kosten voor de uitvoering zijn kosten van de ingekochte dienstregeling, plus de inzet van OV-stewards (sociale veiligheid) en de kosten voor marketing en communicatie. De reizigersinkomsten bestaan uit de inkomsten uit kaartverkoop en de SOV-kaart (Studenten OV-kaart). Het niet-kostendekkende deel wordt financieel gedekt uit voornamelijk de deelnemersbijdragen en HBE/ERE-opbrengsten. De deelnemersbijdrage wordt jaarlijks geïndexeerd en vormt het vaste gedeelte van de dekking van de kosten.



Beleidsdoelstelling; als OV-bureau streven wij in 2026 naar:

Een financieel dekkende exploitatie van de concessie van 43,5%

Dit willen we bereiken met de volgende **subdoelen**:

- Betalen voor wat er rijdt, data-gestuurd afrekenen
- Verstandig begroten, gericht op lange termijn
- Tussentijds financieel bijsturen waar nodig

Qua prognose verwachten we een kostendekkendheid over 2026 te behalen van 43,1%. Dit is 0,4% lager dan is gesteld in de primaire begroting 2026. Tussentijds (na begrotingswijzigingen) wordt dit percentage niet opnieuw vastgesteld.

Het verschil van 0,4% wordt grotendeels veroorzaakt door:

- Hogere lasten voor de uitvoering van de dienstregeling onder andere door een werkelijk hogere landelijke bijdrage index (LBI) dan primair was begroot. Dit heeft een nadelig effect op de kostendekkendheid.

Het nadelige effect door stijging van de hogere lasten van de dienstregeling wordt deels gedekt door hogere reizigersopbrengsten dan begroot.

BETALEN VOOR WAT ER RIJDT, DATA-GESTUURD AFREKENEN

Vanaf de begroting 2025 werkt het OV-bureau volgens de systematiek ‘betalen voor wat er rijdt’. Dit is een concessieafspraak met de vervoerder die maakt dat er een prikkel is voor de vervoerder om alle voor het jaar afgesproken ritten (de dienstregeling) te rijden. Het stimuleert de vervoerder om te zorgen dat zij niet of nauwelijks rituitval heeft.

Momenteel zijn we bezig om de eindafrekening van de dienstregeling 2024 op te stellen. Daarnaast hebben we de verantwoording van de dienstregeling over 2025 ontvangen van de vervoerder. Deze dient nog te worden geanalyseerd door het OV-Bureau. Naar verwachting wordt de eindafrekening over 2025 aan het einde van dit jaar opgesteld.

VERSTANDIG BEGROTEN, GERICHT OP LANGE TERMIJN

Als OV-bureau streven we naar een stabiele balans tussen kosten en uitgaven op lange termijn. Om deze kosten maar ook de opbrengsten goed te kunnen begroten, prognosticeren we onze kosten en uitgaven op basis van diverse indexen 4 jaar vooruit. Dit geeft ons een goed beeld van de financiële ruimte in de begroting en in de meerjarenbegroting voor de dienstregeling.

Op de lange termijn zijn de prognoses goed. Er wordt in deze prognoses nog geen rekening gehouden met de kosten van een eventuele uitbreiding van de dienstregeling in de komende jaren.

Voor meer informatie over de financiën verwijzen we naar hoofdstuk 3.

TUSSENTIJDS FINANCIEEL BIJSTUREN WAAR NODIG

Zoals eerder aangegeven, wordt begroot met landelijke indexen. Veranderingen in indexen, en dan met name de LBI, hebben grote invloed op de financiële positie van het OV-bureau. De LBI gaat over de kosten van de dienstregeling.

Het verloop van de LBI 2026 is als volgt:

LBI 2026	Maart 2025 Primaire begroting	Maart 2025 Actuele prognose	Juni 2026 Actuele prognose
Bus diesel	3,78%	4,45%	6,61%
Bus elektrisch	3,69%	3,79%	3,88%

Door de onrust in het Midden-Oosten stijgt de LBI voor dieselbussen fors in 2026. Doordat meer dan 80% van de busvloot ZE is, is het nadelige effect beperkt.

De begroting 2026 is inmiddels tweemaal gewijzigd, de laatste keer door het algemeen bestuur op 3 juli 2026. Deze bijstellingen waren positief. In de primaire begroting gingen we nog uit van een negatief resultaat van € 0,66 miljoen, welke gedekt zou worden door een onttrekking uit de algemene reserve (het weerstandsvermogen). Op basis van de actuele prognose gaan we uit van een positief resultaat over 2026 van € 0,59 miljoen en is een onttrekking uit de algemene reserve niet meer nodig.

Voor meer informatie verwijzen we naar hoofdstuk 3 en de tweede begrotingswijziging 2026 zelf.

FINANCIEEL

3 FINANCIEEL

In dit hoofdstuk volgt een resultaatverwachting van de komende jaren en het hierbij horende verloop van het weerstandsvermogen. Dan volgt er een financieel overzicht van het actuele begrotingsjaar, waarbij afwijkingen ten opzichte van de gewijzigde begroting worden toegelicht.

3.1 MEERJARENBEELD 2026–2030
3.2 VERLOOP WEERSTANDVERMOGEN
3.3 BEGROTINGSJAAR 2026

3.1 MEERJARENBEELD RESULTAATVERWACHTING 2026-2030

De onderstaande grafiek toont de ontwikkeling van het resultaat tot en met 2030. Hierbij wordt de actuele prognose vergeleken met de prognose zoals deze is opgenomen bij de tweede begrotingswijziging van 2026, welke is vastgesteld door het algemeen bestuur op 3 juli 2026.

Inhoudelijk zijn er een aantal zaken verwerkt, zoals:

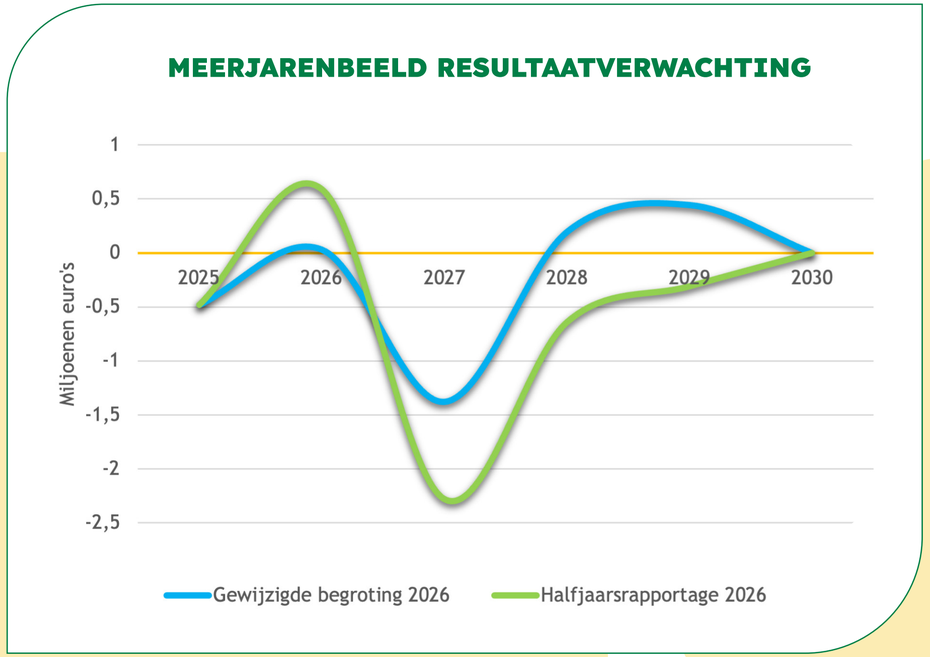
- Doordat de reizigerskilometers door betalende reizigers toenemen, stijgen de reizigersopbrengsten. Dit werkt naar verwachting door in de komende jaren.
- De meest recente LBI 2026 (juni), welke structureel een nadelig effect heeft.
- De SOV-verdeling wordt geherijkt. Naar verwachting levert dit een structureel nadeel op van € 1 miljoen, ingaande vanaf het boekjaar 2027.

De kanttekening die bij dit geprognotiseerde meerjarenbeeld moet worden gemaakt, is dat een volgende LBI/kostenindex het beeld negatiever kan kleuren. De afgelopen jaren hebben we ondervonden dat stijgende brandstofprijzen door oorlogen in Oekraïne en het Midden-Oosten en de wereldwijde stijgende importheffingen en stijgende lonen als reactie op de inflatie een sterke uitwerking hebben op de LBI.

In de bovenstaande ramingen zijn nog niet verwerkt:

- De financiële effecten van de nieuwe concessie in het jaar 2030. Voor nu is het verwachte resultaat voor 2030 op € 0 gezet.
- Het Programma OV-assets brengt extra lasten met zich mee. In dit programma wordt gewerkt aan meer zekerheid/zeggenschap over de busstallingen, bijvoorbeeld door een busstalling te kopen. Het streven is dit budget-neutraal te doen.
- De kosten van de invoering van de Meedoenpas. Deze kosten worden voor het OV-bureau gedekt uit de te ontvangen Grinwis-middelen, dus eveneens budgetneutraal.
- De te ontvangen Grinwis-middelen vanuit het Rijk, via de provincies Groningen en Drenthe. Deze middelen zullen dus onder andere worden ingezet voor de invoering van de Meedoenpas tot het einde van de huidige concessie. Verder worden de Grinwis-middelen besteed aan de uitbreiding van de dienstregeling en om de kostenstijging (LBI) op te vangen. Naar verwachting gaat dit leiden tot positieve saldi voor de jaren 2028 en 2029.

De verwerking van bovenstaande zal, voor zover mogelijk en definitief, gebeuren in de komende begrotingswijzigingen.

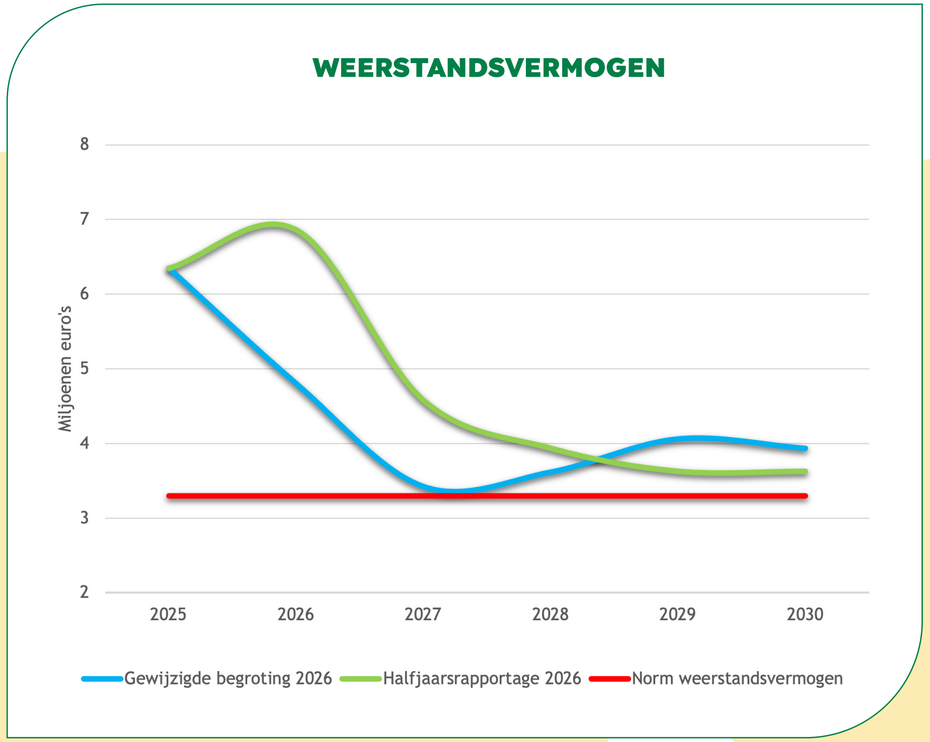


3.2 VERLOOP WEERSTANDSVERMOGEN

Hiernaast is de prognose weergegeven van het weerstandsvermogen (de algemene reserve) op basis van de gewijzigde begroting 2026 (tweede begrotingswijziging 2026) en het meerjarenbeeld resultaatverwachting 2026-2030 (halfjaarsrapportage 2026), welke in hoofdstuk 3.1 zijn vermeld. Het minimumniveau van het weerstandsvermogen is vastgesteld op € 3,3 miljoen. Dit is het niveau van alle geïdentificeerde risico's voor de ontwerp-begroting 2027.

Het overzicht laat zien dat met de verwerking van de LBI van juni 2026, de hogere prognose van de reizigersopbrengsten en de te ontvangen NPG-gelden vanuit de provincie Groningen voor het laadportaal bij het busstation in Groningen (waarmee de onttrekking van € 1,5 miljoen uit de algemene reserve die hiervoor was bedoeld, vervalt) het weerstandsvermogen voor 2026 naar verwachting stijgt.

Als de algemene reserve niet extra wordt aangesproken tot en met 2030 en de verwachte negatieve resultaten uit de algemene reserves worden gedekt, zal het weerstandsvermogen boven de norm blijven. Hierbij geldt dat er nog geen rekening is gehouden met de nog te ontvangen Grinwis-middelen en met de financiële effecten van de nieuwe concessie.



3.3 BEGROTINGSJAAR 2026

Hieronder volgt een overzicht van de financiën over het begrotingsjaar 2026, begroot en geprognosticeerd. De vergelijkende cijfers van de jaarrekening 2025 zijn eveneens opgenomen.

(bedragen x € 1.000)	Jaarrek. 2025	Primaire begr. 2026	Actuele begr. 2026	Prognose 2026
BATEN				
Concessiemanagement				
Reizigersopbrengsten - HOV	21.910	22.881	22.709	22.973
Reizigersopbrengsten - Basisnet	8.302	8.548	8.605	8.705
Reizigersopbrengsten - Aanvullend	7.235	6.986	7.498	7.586
Reizigersopbrengsten - Hubtaxi	198	207	207	207
Studenten OV (OC&W)	27.043	27.450	27.377	27.377
Evenementenvervoer	571	532	532	532
ERE-verwaarding	5.508	4.563	7.733	7.733
Subsidies en bijdragen	2.077	2.855	3.088	4.660
Boetes	472	-	158	158
Huuropbrengsten stallingen	963	961	963	963
Overig	550	650	494	494
Marktbewerking & Communicatie	15	-	-	-
Ontwikkeling	514	-	-	-
Bedrijfsvoering	795	758	773	773
TOTAAL BATEN	**76.152**	**76.391**	**80.136**	**82.160**

(bedragen x € 1.000)	Jaarrek. 2025	Primaire begr. 2026	Actuele begr. 2026	Prognose 2026
LASTEN				
Concessiemanagement				
Uitvoering OV - HOV	57.773	60.935	60.623	60.695
Uitvoering OV - Basisnet	43.862	43.628	46.026	45.119
Uitvoering OV - Aanvullend	43.268	45.349	45.402	46.001
Uitvoering OV - Hubtaxi	1.271	1.200	1.280	1.280
Uitvoering OV - Fryslân Qliner 315	659	728	728	728
Uitvoering OV - Publiek vervoer	1.280	1.353	1.353	1.353
Subsidies en bijdragen	3.519	1.000	3.767	3.767
Sociale veiligheid	1.031	944	1.004	1.004
Evenementenvervoer	503	532	532	532
Afwikkeling voorgaande jaren	1.695	-	-	200
Kosten waterstofmoleculen	476	700	876	876
Kosten stallingen	597	547	547	547
Overig	317	357	498	498
Marktbewerking & Communicatie	648	704	779	779
Ontwikkeling	1.215	765	797	797
Bedrijfsvoering	2.828	3.209	3.205	3.205
TOTAAL LASTEN	**160.941**	**161.951**	**167.416**	**167.380**

Deze tabel gaat verder op de volgende pagina >>

(bedragen x € 1.000)	Jaarrek. 2025	Primaire begr. 2026	Actuele begr. 2026	Prognose 2026
SALDO PROGRAMMA	**84.789-**	**85.560-**	**87.280-**	**85.220-**
ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN				
Deelnemersbijdrage	71.449	75.342	75.344	75.344
Gelden motie Bikker	10.306	9.813	10.868	10.868
Financiering	178	220	120	120
SALDO ALGEMENE DEKKINGSMIDDELEN	**81.933**	**85.375**	**86.332**	**86.332**
Saldo overhead	1.794-	1.576-	1.905-	1.905-
Vennootschapsbelasting	-	-	-	-
Onvoorzien	-	100-	100-	100-
SALDO VAN BATEN EN LASTEN	**4.650-**	**1.860-**	**2.953-**	**893-**
Onttrekkingen uit de algemene reserve	782	-	1.575	75
Onttrekking uit de algemene reserve ter dekking van het negatieve resultaat	181	660	-	-
Onttrekkingen uit bestemmingsres. ZE Transitie	8.485	5.263	8.609	8.609
Onttrekkingen uit bestemmingsres. Kwaliteitsimpuls	465	500	493	493
Onttrekkingen uit bestemmingsres. Kapitaallasten	39	-	39	39
Stortingen in de algemene reserve	75-	-	-	-
Stortingen in de bestemmingsres. ZE Transitie	5.509-	4.563-	7.733-	7.733-
SALDO MUTATIES RESERVES	**4.369**	**1.860**	**2.983**	**1.483**
(VERWACHT) RESULTAAT	**282-**	**-**	**31**	**590**

De primaire begroting 2026 is door het algemeen bestuur vastgesteld op 11 juli 2025. Vervolgens is de eerste begrotingswijziging vastgesteld op 8 december 2025 en de tweede begrotingswijziging op 3 juli 2026. Dit resulteert in de kolom genaamd Actuele begroting 2026.

In deze halfjaarsrapportage maken we de vergelijking tussen de actuele prognose van 2026 en de actuele begroting van 2026.

De eventuele begrotingswijzigingen die volgen uit de halfjaarsrapportage 2026 worden meegenomen in de derde begrotingswijziging over 2026, welke aan het algemeen bestuur zal worden aangeboden in december.

Het verwachte saldo na mutaties van de reserves over 2026 is € 0,59 miljoen positief. Dit is ten opzichte van de actuele begroting 2026 € 0,56 miljoen hoger. Dit kan als volgt worden verklaard:

BATEN

- De reizigersopbrengsten zijn € 0,45 miljoen hoger dan begroot. De oorzaak is de toename in het gebruik van de bussen door betalende reizigers.
- Vanuit de provincie Groningen wordt een subsidie ontvangen vanuit de NPG-gelden van € 1,57 miljoen. Deze middelen worden besteed ter dekking van de kosten van het laadportaal van het hoofdstation in Groningen. De oorspronkelijke dekking, namelijk een uitname uit de algemene reserve, vervalt hierdoor. Zie ook onder het kopje mutaties in de reserves.

LASTEN

- De LBI van juni stijgt ten opzichte van de LBI van maart. Hierdoor stijgen de lasten voor de uitvoering van de dienstregeling. Dit heeft een nadelig effect van € 0,75 miljoen.
- Daartegenover staat dat de hoeveelheid rituitval een financieel voordeel oplevert, doordat de kosten lager zijn. Dit in het kader van betalen naar wat rijdt. Het voordeel bedraagt € 0,99 miljoen. In januari en februari zijn door winterse omstandigheden minder ritten gereden door de vervoerder dan gepland. Op basis van overmacht zijn er separate afspraken gemaakt met de vervoerder, om een deel van deze uitgevallen ritten te vergoeden.
- Op basis van een eerste analyse op de door de vervoerder verantwoordde dienstregelingsuren over 2025, ramen we hiervoor een nagekomen last van € 0,2 miljoen. De eindafrekening voor de dienstregeling 2025 wordt eind 2026 verwacht.

MUTATIE IN DE RESERVES

- De onttrekking uit de algemene reserve van € 1,5 miljoen ter dekking van de kosten van het laadportaal bij het hoofdstation in Groningen vervalt, doordat deze dekking op een andere manier is geregeld. Zie ook onder het kopje baten.