

OV-bureau Groningen Drenthe

Nadere informatie voor de nieuwe Provinciale Staten bij het Statenvoorstel inzake de ontwerpbegroting en ontwerp hoofdlijnen dienstregeling 2024 van het OV-bureau.

Het OV-bureau Groningen Drenthe - de oprichting

Het OV-bureau Groningen Drenthe is een gemeenschappelijke regeling (GR) van de provincies Groningen en Drenthe en de gemeente Groningen.

In 2004 hebben Burgemeester en Wethouders van de gemeente Groningen en Gedeputeerde Staten van de provincies Groningen en Drenthe aan Raad en Staten het voorstel gedaan om een principe besluit te nemen over de uitwerking van de en gemeenschappelijke regeling.

Later is in 2004 aan Raad en Staten voorgesteld toestemming te verlenen tot het treffen van de gemeenschappelijke regeling openbaar lichaam OV-bureau Groningen Drenthe om zo vorm en inhoud te geven aan de samenwerking op het gebied van het stads- en streekvervoer in Groningen en Drenthe. Die toestemming is gegeven.

De verkregen toestemming heeft geleid tot het in 2005 ondertekenen van de Gemeenschappelijke Regeling OV-bureau Groningen waarmee de gemeenschappelijke regeling openbaar lichaam OV-bureau Groningen Drenthe een feit werd.

Sindsdien organiseert het OV-bureau Groningen Drenthe als opbrengstverantwoordelijke partij het busvervoer in Groningen en Drenthe (het beheersgebied van het OV-bureau). Dit wordt vormgegeven middels de aanbesteding van de busconcessie Groningen-Drenthe.

Financiering (regionaal) openbaar vervoer algemeen, OV-bureau Groningen Drenthe in het bijzonder.

Naast het hoofdrailnet waar het ministerie de concessie voor het hoofdspoorlijnnet uitdeelt kent Nederland ook regionale openbaar vervoer concessies.

Dit zijn de provincies, zoals boven genoemd het OV-bureau Groningen Drenthe, de VRA (Vervoersregio Amsterdam) en MRDH (Metropoolregio Rotterdam Den Haag).

Vroeger was stadsvervoer bij de grote steden (waaronder de gemeente Groningen) ondergebracht vandaar dat ook de gemeente Groningen onderdeel is van het OV-bureau Groningen Drenthe.

De financiering van de exploitatie van de regionale concessies verloopt inmiddels via het provinciefonds. Voor het OV-bureau Groningen Drenthe zijn dat beide provincies. Uitgangspunt hierbij is een sluitende exploitatiebegroting.

Exploitatietekorten vallen onder artikel 26 lid 2 van de Gemeenschappelijke Regeling (GR) waarin de verdeelsleutel van de Gemeenschappelijke Regeling inzake risico's voor de moeders in situaties van exploitatietekorten is vastgelegd.

Art. 26 lid 2 GR

2. De exploitatietekorten van het Openbaar Lichaam OV-bureau worden door de deelnemende bestuursorganen volgens een door de deelnemende bestuursorganen overeengekomen verdeelsleutel gedragen.

Deze verdeelsleutel is in de toelichting opgenomen en bedraagt: provincie Groningen/provincie Drenthe/gemeente Groningen respectievelijk 44% / 35% / 21%.

Ontwikkeling in het OV met bus tot corona

In de laatste jaren van de vorige busconcessie (die liep tot einde dienstregeling 2019) was sprake van een jaarlijkse groei van het vervoersaanbod en het gebruik van het openbaar vervoer per bus.

Dienstregelingen starten medio december in het voorgaande jaar.

Deze situatie was daarmee ook de situatie van de aanbesteding voor de huidige concessie (start dienstregeling 2020 (dec. 2019) t/m dienstregeling 2029). En uitgangspunt van de vervoerders die een inschrijving hebben gedaan. De aanbesteding is in medio 2018 gewonnen door Qbuzz.

Corona

Tijdens de coronapandemie volgden de gebeurtenissen zich in snel tempo achter elkaar op. Gebeurtenissen die niet alleen voor Nederland als samenleving grote impact hadden maar ook ok het openbaar vervoer en dan met name op de beschikbaarheid en financierbaarheid daarvan.

Ook de landelijke overheid heeft dat gelukkig ingezien en die kwam met steunmaatregelen: de Beschikbaarheidsvergoeding Openbaar Vervoer (BVOV) in 2020, 2021 en 2022. Voor 2023 is er nog een Transitievangnet openbaarvervoer (TVOV 2023) en daarmee is het voor de rijksoverheid (op dit moment) klaar met steun. Die steun is niet 100% dekkend t.o.v. de situatie zonder corona. Daarnaast zijn de reizigersaantallen (= inkomsten) ook nog niet weer op het niveau van voor corona. Beide zijn aspecten die in negatieve zin bijdragen aan de huidige financiële situatie van het OV-bureau.

Via verschillende brieven bent u als Provinciale Staten hierover geïnformeerd waarbij u in 2020. In onze brief van 10 juni 2020 hebben wij u bericht: (agendapunt T7 <https://ris2.ibabs.eu/Agenda/Details/ProvincieGroningen/c9109024-02e0-4773-9fb1-53c35a7a672d>)

Het openbaar vervoer ontwikkelde zich de afgelopen jaren zeer goed. Het decentraal OV (bus, tram, metro, regionale trein) groeide de afgelopen 5 jaar in Nederland met meer dan 10%, in 2019 betrof deze groei ruim 3%. En ook de klantwaardering bleef toenemen, in 2019 werd een 7,8 bereikt als voorlopig hoogtepunt. Deze ontwikkeling kwam de afgelopen maanden abrupt tot een (voorlopig) einde. Eind februari werd duidelijk dat de coronapandemie ook Nederland zou bereiken. En daarna ging het snel: half maart (2020) riep het Kabinet voor heel Nederland de 'intelligente lockdown' uit.

In reactie op de ontwikkelingen hebben uw Staten gevraagd om een kader te schetsen. Per brief van 23 september 2020 bent u geïnformeerd over verschillende zaken waaronder ook corona gerelateerde aspecten waaronder het mandaat dat het Dagelijks Bestuur van het OV-bureau aan de directeur van het OV-bureau heeft verleend om de dienstregeling zodanig te flexibiliseren dat beter ingespeeld kan worden op het veranderend gebruik van het openbaar vervoer als gevolg van de coronacrisis (agendapunt B.06 <https://ris2.ibabs.eu/Agenda/Details/ProvincieGroningen/163818a5-4ab5-4ee3-932e-138a4eaab82e>)

In reactie op de ontwikkelingen hebben uw Staten vervolgens gevraagd om een kader te schetsen waarmee uw Staten kunt aangeven welke kant we om moeten. Dit heeft geleid tot onze brief van 16 februari 2021 (agendapunt A.02 <https://provinciegroningen.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Index/6293c3f0-53ce-43c5-a135-c17d3f81b8eb>)

Uw Staten hebben op basis van deze brief en memo bij behandeling op 7 april 2021 ons de volgende kaders meegegeven:

Kaders uit de Statencommissie van 7 april 2021

Uw Staten hebben bij de behandeling van onze brief op 7 april 2021 een aantal kaders meegegeven hoe om te gaan met de financiële gevolgen van de coronacrisis voor het regionaal openbaar vervoer.

Deze kaders zijn:

- Kwaliteit van het OV niet afbreken
- Geen tariefsverhoging

- Intelligent snijden in de dienstregeling (t.o.v. 2021)
 - frequentie kan omlaag bij hoogfrequente dienstregeling
 - kijk naar paralleliteit
 - kijk waar andere mogelijkheden/alternatieven voor handen zijn
- Zorg ervoor dat het systeem adaptief is, als na afschalen de reizigers weer terugkomen moet het systeem ook makkelijk op te schalen zijn.
- Probeer niet aan de eisen te komen uit de omgevingsvisie maar maatwerk bv. in de late, late avonduren moet wel kunnen. Ga daar verstandig mee om, betrouwbaarheid en zekerheid zijn in een OV-systeem van groot belang.
- Het is bespreekbaar eigen middelen ter beschikking te stellen.

Deze kaders zijn leidend geweest en nog steeds leidend voor de invulling van het OV per bus in Groningen en Drenthe.

Naast gevolgen van de coronapandemie ook gevolgen van inflatie t.g.v. de Oekraïne oorlog en rituitval

Het Openbaar Vervoer heeft de afgelopen jaren klap-op-klap te verduren gehad:

Na de coronapandemie wat zorgde voor minder reizigers als gevolg van meer thuiswerken en rituitval vanwege minder beschikbaar personeel door uitgestelde zorg werden de gevolgen van de oorlog in Oekraïne duidelijk. Forse prijsstijgingen die zowel direct (prijsontwikkeling brandstof kosten) als indirect (stijgende inflatie met gevraagde prijscompensatie via de cao's) zich manifesteerden.

Tijdens de in de cao gevraagde prijscompensatie en extra personeel vanwege stijgende werkdruk waren stakingen een aanvullende oorzaak van rituitval.

Door de hoge mate van rituitval is de betrouwbaarheid van het openbaarvervoer onder druk komen te staan. Ook dat heeft negatieve effecten op de terugkeer van reizigers in het Openbaar vervoer.

De situatie heeft tevens geleid tot een situatie bij Qbuzz waarbij eind 2022 voor het eerst een beroep is gedaan op artikel 26 lid 2 van de Gemeenschappelijke Regeling (GR) waarin de verdeelsleutel van de Gemeenschappelijke Regeling inzake risico's voor de moeders in situaties van exploitatietekorten is vastgelegd.

Deze verdeelsleutel is: provincie Groningen/provincie Drenthe/gemeente Groningen respectievelijk 44% / 35% / 21%.

Wij hebben uw Staten daarover geïnformeerd met onze brief van 3 november 2022. (agendapunt B.09

<https://provinciegroningen.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Index/ebf654fe-115e-4f2e-a363-362e992ae0d6>) met daarin nogmaals (in iets ander vorm) de beleidsknoppen.

Deze zogenoemde beleidsknoppen zijn:

1. het verhogen van de bus tarieven,
2. het snijden in de dienstregeling,
3. een extra bijdrage vanuit de moeders van het OV-bureau,
4. het verduurzamen van de busvloot (ZE bussen) en
5. investeringen in de betrouwbaarheid en doorstroming van het OV.

Wat al is gedaan/gaan doen en wat niet

- Geen extra verhoging van de tarieven (we volgen enkel de landelijke indexen)
- Snijden in de dienstregeling waaronder ook het in lijn brengen van de dienstregeling met het 'nieuwe normaal' (minder reizigers-minder vervoersaanbod en aanbod flexibel over verdelen over drukke dag en minder drukke dagen.)
- Niet zover snijden in de dienstregeling dat het landelijk gebied niet bereikbaar is.
- Door inzet van de Business Case Zero Emissie het kostenniveau omlaag brengen.
- Bijdragen aan inframaatregelen t.b.v. het versnellen en betrouwbaarder maken van het OV. (resultaten pas op langere termijn naar realisatie infrastructuur)

- Qbuzz voor een deel van de extra kosten over 2022 compenseren.