MEMO

ov bureau groningen drenthe

Onderwerp Ontwerp dienstregeling busvervoer Groningen Drenthe 2016
Datum 21 april 2016

Het dagelijks bestuur OV-bureau heeft besloten de ontwerp dienstregeling 2016, als enkele wijzigingen voor 2017, vrij te geven voor inspraak. Alvorens het bestuur de dienstregeling 2016 op 22 juni a.s. definitief zal vaststellen, wordt een ieder in de gelegenheid gesteld te reageren op de ontwerp dienstregeling.

In dit memo zijn achtereenvolgens de volgende onderdelen opgenomen:

- De uitgangspunten voor dienstregeling 2016 vanaf pagina 2
- Een totaaloverzicht vanaf pagina 4
- Algemeen vanaf pagina 6
- Provincie Groningen west vanaf pagina 10, oost vanaf pagina 12
- Provincie Drenthe noord vanaf pagina 15, zuid vanaf pagina 19
- Stad Groningen vanaf pagina 23

Uitgangspunten



Foto OV-bureau: busstation Assen in de sneeuw 30 januari 2015

Doelstelling

- Groei van het aantal reizigers(kilometers)
- Het bieden van een vervoersnetwerk van 7 tot 24 uur.
- Verhogen van de kostendekkingsgraad met 1 procentpunt.
- Vasthouden aan een 7,5 voor de klanttevredenheid.

Ontwikkelrichting

- Bieden van een **hoogwaardig net** met snelle en hoogfrequente lijnen op de vervoersbundels met de grootste vraag naar vervoer en waar vervoersgroei gerealiseerd kan worden (Qliner/Q-link/zware streeklijnen). Deze lijnen kennen veelal een hoge kostendekkingsgraad van ruim boven de 50 procent.
- Bieden van een **basisnet** op verbindingen waar een regelmatige busdienst over de gehele dag gewenst is gezien de reizigersaantallen. De kostendekkingsgraad van deze lijnen is gemiddeld 50 procent.
- Een **aanvullend net** met vervoer voor specifieke doelgroepen die waar mogelijk aanhaakt op het hoogwaardig net of het basisnet. Dit vervoer wordt met een vaste vervoersdienst aangeboden waar de vraag voldoende collectief is om de kosten voor deze dienst te rechtvaardigen. Voor verbindingen waar wel vraag is, maar deze vraag onvoldoende collectief is om een voldoende effectief

vervoerssystemen te kunnen bieden, faciliteren van partijen om te komen tot een vervoerssysteem met vrijwilligers.

Uitgangspunten

- **Verbeteren kwaliteit HOV (Qliner/Q-link)**
  - Waar nodig maatregelen aan de infrastructuur met wegbeheerders voor versnellen van het vervoerssysteem en het verdergaand betrouwbaar krijgen van het vervoer.
  - Aanbod van vervoer volgt groeiende vraag.
  - Aanbod waar nodig beter afstemmen op vervoersbehoefte forensen.
  - Aanbod van vervoer stuurt op reismomenten door bijvoorbeeld de hogere spitsfrequentie ook ruimer voor en na de spits te laten rijden.
  - Invoeren van de 2e fase HOV-visie Groningen door Q-link 1 te laten rijden tussen Zuidhorn – Zernike – UMCG en Station Europapark en Q-link 5 te laten rijden van Annen via P+R haren - Grote Markt – UMCG naar P+R Meerstad (voorwaarde is dat de infrastructuur gereed is)

- **Integraal vervoer**
  - Ontwikkelen rekening houdend met busvervoer in keten van verplaatsingen met o.a. trein, auto, (elektrische)fiets en lopen.
  - Ontwikkelen in nauwe afstemming met o.a. bus- en treinvervoerders, buurtprovincies, gemeenten, grotere bedrijven, onderwijsinstellingen en ziekenhuizen
  - Extra aandacht voor fietsvoorzieningen en parkeerplaatsen bij haltes, zowel fysieke aanleg als in communicatie

- **Eenvoud**
  - Vergroten van de eenvoud van het openbaar vervoer.
  - Vergroten eenvoud bij corridors met gebundelde lijnen.

- **Efficiënte en betrouwbare uitvoering**
  - Vertrektijden worden up-to-date gehouden voor betrouwbare vertrektijden
  - Waar nodig worden maatregelen aan infrastructuur genomen voor vergroten betrouwbaarheid
  - Behoud van een efficiënte dienstregeling.
  - Stimuleren spreiding schooltijden en gebruik van de (elektrische) fiets om spitsgebruik busvervoer te ontlasten en dalurengebruik te stimuleren i.s.m. Groningen Bereikbaar en Regio Groningen Assen.
  - Inzet van de soort bus zo goed mogelijk passend binnen de vraag naar het betreffende vervoer (groot/klein, vast/vraagafhankelijk).
  - Tegenspitsritten in het bus-systeem zo inzetten dat deze zo nuttig mogelijk zijn voor reizigers en het systeem.
  - Verdergaand slimmer gebruik maken van beschikbare data, inclusief data van o.a. trein en autogebruik.

- **Doorvoeren vastgestelde maatregelen**
  - Doorvoeren van maatregelen die reeds door het DB zijn vastgesteld: stadsdiensten Meppel, Hoogeveen, Assen, Veendam en Haren vervallen (grotendeels), gemeenten wordt de mogelijkheid geboden vervangend vrijwilligersvervoer te regelen.

- **Financieel**
  - In de kadernota 2016 is vastgesteld dat de voorgenomen maatregelen voor enkele stadsdiensten (1 miljoen euro) voldoende opleveren om de daling aan inkomsten vanuit de Brede Doel Uitkering voor 2016 op te vangen.

Totaal overzicht



Foto OV-bureau: Hoofdstation Groningen 26 september 2014

Lijn/Corridor	Maatregel		Besloten 2014	Nieuw voorstel
Algemeen				
Wijzigingen 2015	Wijzigingen exclusief week voor de zomer			€ 60.000
Buurtbus	Beperking versterking buurtbus door aanpassing abonnement			€ -10.000
Zomervakantie	Extra businzet in eerste week zomervakantiedienstregeling			€ 75.000
Kerstvakantie	Kerstvakantie als kleine vakantie (8 dagen)			€ 105.000
Provincie Groningen				
Ter Apel (273)	Vervallen, gemeente/AZC aan zet voor eventuele vervanging		€ -150.000	
Stadsdienst Haren	Vervallen, gemeente aan zet voor eventuele vervanging		€ -40.000	
Stadsbus Veendam (271)	Vervangen door vrijwilligersvervoer		€ -90.000	
Surhuisterveen - Groningen (39/133)	Optimaliseren 11, 39, 133			€ -
Delfzijl - Groningen (40/140)	Integreren 40/140, spitsritten altijd van/naar Appingedam			€ 30.000
Uithuizen - Delfzijl (61)	Daluren 8-persoons Uithuizen - Appingedam			€ -50.000
Drachten - Groningen (314)	314 10-minutendienst werkdagen vanaf 14:49 i.p.v. 15:19			€ 5.500
Drachten - Groningen (314)	Start 314 zaterdag a Groningen 9:16 en zondag 12:16			€ 30.000
Loppersum - Uithuizen (45)	Optimaliseren grootte bus o.b.v. ontwikkeling reizigersaantallen			€ -30.000
Delfzijl - Winschoten (119)	Snellere route in Delfzijl voor betere treinaansluiting			€ -10.000
Zoutkamp-Groningen	Ochtendspitsverlenging 1 slag ipv versterking			€ 30.000
Middelstum - Loppersum (660)	Vervallen lijn i.v.m. beperkt gebruik			€ -12.000
Provincie Drenthe				
Stadsdienst Assen (2, 3, 5)	Vervallen lijnen 2, 3 en 5, gemeente aan zet voor eventuele vervanging		€ -75.000	
Stadsdienst Assen (1, 4)	Stadslijn 1 en 4 van midi naar groot*	*	€ 250.000	
Stadsdienst Hoogeveen (1,2)	Vervallen, gemeente aan zet voor eventuele vervanging		€ -290.000	
Stadsdienst Meppel (1)	Vervallen, gemeente aan zet voor eventuele vervanging		€ -335.000	
Assen - Annen / Vries - Groningen	Optimaleseren verbinding			€ -150.000
Emmen - Groningen (300)	Emmen - Groningen 300 weekend halfuurdienst vanaf 9 uur			€ 32.000
Emmen - Groningen (305)	Emmen - Groningen extra spitsritten ochtend 305			€ 4.000
Assen - Groningen (309)	309 kwartierdienst overdag 7 - 18 m.u.v. zomervakantie			€ 130.000
Zweeloo lijnen	Verbeteren aansluiting op de trein in Beilen en Hoogeveen			€ -
Meppel - Assen (20)	Rijtijden, frequenties	*	€ 120.000	
Oosteinde - Meppel (39)	Route inkorten voor bediening Oosterboer			€ -
Hoogeveen - Echten (38)	Daluren vervallen, spits van 8 persoons naar LijnBelBus			€ -30.000
Station - Meerdijk (stadslijn 12 Emmen	Aanpassing route			€ -
Zuidwest Drenthe	Inzet lijn 33, 36, 37, 48 i.v.m. dalend gebruik			€ -
Grensgebied Drenthe/Overijssel	Samen ontwikkelen met bezuiniging voor beide			€ -
Groningen Stad				
Peizerweg - HS (3, 4, 304, 314, ..)	Afronding busbaan (...)		€ -300.000	
Stationsweg Groningen (veel lijnen)	Scheiden verkeersstromen		€ -200.000	
Leek - Lewenborg (3)	Doortrekken naar halte Ruischerbrug			€ 90.000
Aanpassing (6/35)	Aangepaste routevoering en combineren ljinen 6 en 35			€ -
Zernike - Hoogkerk (17)17	Vervallen in middagspits			€ -200.000
Totaal resultaat dienstregeling 2016			€ -1.110.000	€ 99.500
Totaal saldo				€ -1.010.500
Maatregelen start vermoedelijk medio 2016				
Groningen - Roden (4) / Leek (3)	Route strekken in Roden /Leek			
Zuidelijke stadswijken Groningen	Aanpassing lijnnennet			
Sontwegbrug + P+R Meerstad	Start Q-link 1 Zuidhorn - Europapark en 5 Annen - Meerstad			
Lijn 2 Eelde	Versnelde route in Eelde			
Lijn 7 Station Noord - Station	Vervallen			
Lijn 12 Bellingwolde - Winschoten	Enkele ritten klein/LijnBelBus naar groot			
Maatregel 2017				
LijnBelBuslijnen	Vervallen lijnen waarop alleen LijnBelBusritten worden aangeboden			€ 120.000
	* Flankerende maatregelen die worden genomen in samenhang met beeindiging stadsdiensten.			

Voorstellen algemeen



Foto OV-bureau: Lijn 65 bij de in december 2014 in gebruik genomen halte Leens de Nije Nering

Tegenspitsritten

Bij de nadere invulling van de dienstregeling wordt bezien welke 'tegenspitsritten' (dit zijn ritten die tegen de spitsrichting rijden omdat in de spitsrichting extra ritten nodig zijn, zoals op bijvoorbeeld de Qliner 300, 309, 312 en lijnen 40/140 e.d., maar bijvoorbeeld ook lijn 63) kunnen vervallen om andere ritten bij de betreffende vervoerder in te zetten die thans zonder passagiers rijden. Gedachte is bijvoorbeeld om 's morgens van Groningen naar Zoutkamp en 's middags van Zoutkamp naar Groningen hiermee ook een halfuurdienst te kunnen bieden.

Reizigers gevolgen	Meer aanbod van ritten op meer gewenste momenten.
Financiële gevolgen	Geen

Passende businzet

Op basis van de ontwikkeling van gebruik van het busvervoer wordt de komende periode nog bezien waar ritten uitgevoerd kunnen gaan worden met kleinere bussen, van vast naar LijnBelBus kunnen en waar eventueel ritten juist met grotere bussen moeten worden uitgevoerd.

Betrouwbare vertrektijden

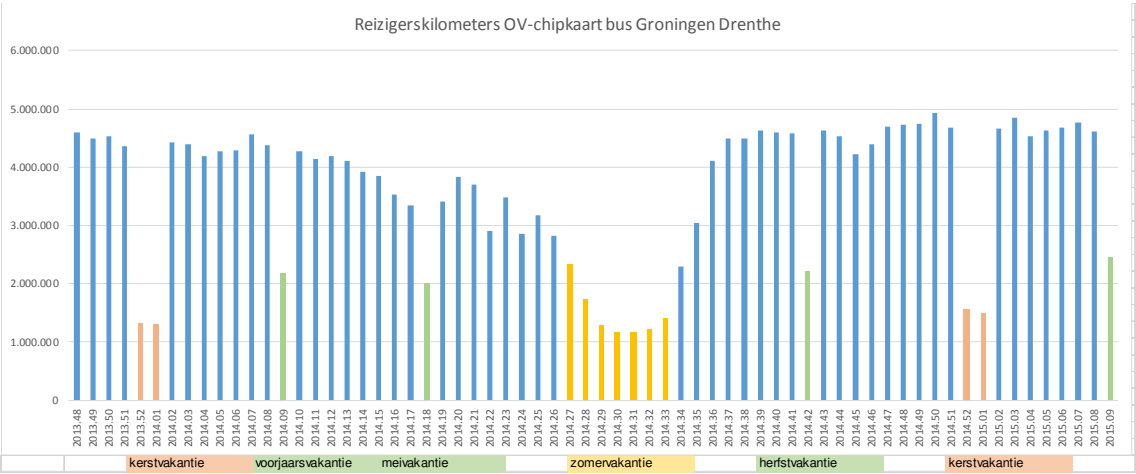
Bij het tot stand komen van de dienstregeling 2014 en 2015 is veel aandacht geschonken aan het verdergaand betrouwbaarder maken van de dienstregeling. Waar nodig zijn vertrektijden van bussen aangepast om de kans op het te vroeg vertrekken van bussen te verkleinen en te laat vertrekken van bussen te verminderen.
Tijdens de totstandkoming van de dienstregeling 2016 zal aandacht worden besteed aan het betrouwbaar houden van de dienstregeling, waarbij waar mogelijk in overleg met wegbeheerders oplossingen worden gezocht voor verbeterde doorstroming van het busvervoer.



Reizigers gevolgen	De betrouwbaarheid van de bus vergroot
Financiële gevolgen	Nog niet bekend

Zomervakantie

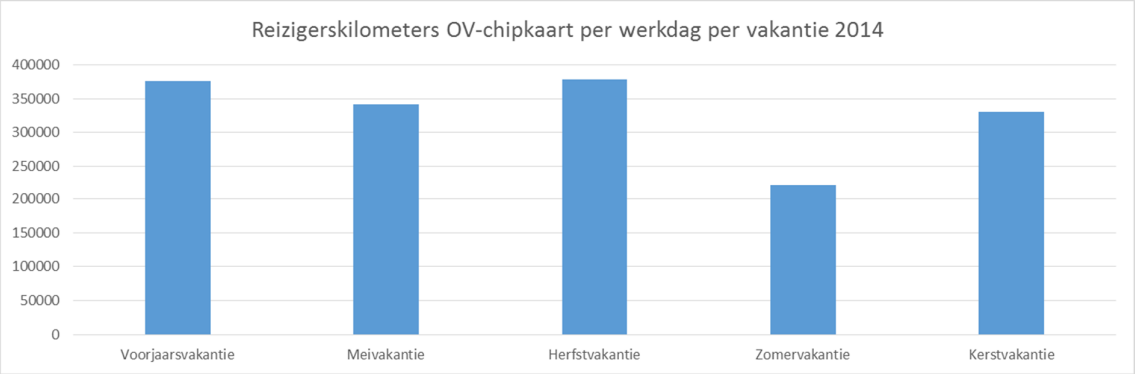
Overwogen is voor te stellen de vakantiedienstregeling te beperken van de huidige 7 weken naar de 6 weken van de basis- en middelbare scholen. Gezien de kosten van bijna 400.000 euro en het al sterk gedaalde gebruik van de bussen door met name middelbare scholieren en studenten, is het voorstel toch ook in de week voor de zomervakantie de zomervakantiedienstregeling te rijden. In 2015 zullen hierbij echter wel meer extra ritten worden ingezet op met name scholierenlijnen, Q-link lijnen en Qliners. Deze inzet zullen wij na evaluatie hoogstwaarschijnlijk ook in 2016 toepassen.



Reizigers gevolgen	Geen ten opzichte van de huidige situatie.
Financiële gevolgen	Geen voor zover evenveel extra ritten in 2016 worden ingezet als in 2015.

Kerstvakantie

Op zowel de Q-link lijnen, stadslijnen Groningen en lijn 140 rijden bussen in de kerstvakantie op werkdagen de kleine vakantiedienstregeling. De overige lijnen rijden de zomervakantiedienstregeling. Aangezien het gebruik van de bussen in de kerstvakantie veel meer lijkt op het gebruik in de kleine vakanties (zie onderstaande grafiek), stellen wij voor op alle lijnen in de kerstvakantie de kleine vakantiedienstregeling te rijden. Voornaamste wijziging is dan dat hiermee met name Qlinerlijnen vaker rijden, zoals de Qliners tussen Emmen en Groningen die dan vier keer per uur rijden i.p.v. twee keer per uur.
In de afgelopen kerstvakantie heeft lijn 140 tussen Delfzijl – Appingedam – Ten Boer – Groningen voor het eerst de nieuwe kleine vakantiedienstregeling gereden met overdag elk half uur een bus i.p.v. alleen in de spits. Het aantal incheckers per dag lag bijna 60 procent hoger dan een jaar eerder met gemiddeld 977 incheckers per dag.



Reizigers gevolgen	Meer reismogelijkheden op werkdagen in de kerstvakantie.
Financiële gevolgen	Netto meerkosten 125.000 euro

Versterking buurtbussen

In 2014 is ruim 120.000 euro uitgegeven aan inzet van versterkingsbussen voor buurtbusritten. Dit zijn 1 tot 4 extra busjes die met name in de wintermaanden bij bepaalde ritten op bepaalde lijnen meerijden omdat de buurtbus zelf onvoldoende capaciteit biedt. In januari 2015 is alweer ruim 50 procent meer versterkt in vergelijking tot dezelfde maand in 2014.
Dat zo veel extra busjes moeten rijden voor bepaalde buurtbussen komt met name doordat per abuis het maandabonnement niet juist geprijsd is. Waar een enkele reiskaartje van 2 euro voor de meeste reizen al goedkoop is in vergelijking tot de OV-chipkaart op saldo, kost het maandabonnement slechts 15 enkele reizen (30 euro). Bij reizen op saldo is deze factor ongeveer bij 30 enkele reizen. Ouders besluiten hierdoor sneller om hun schoolgaande zoon/dochter een abonnement van 30 euro te geven zodat hun zoon of dochter de betreffende maand niet hoeft te fietsen c.q. dat hun zoon of dochter in dat geval een duurdere reguliere bus niet hoeft te nemen als tussen Stadskanaal en Gieten.
Om de versterkingskosten voor de buurtbus niet verder te laten toenemen maar te beperken, is het voorstel het tarief van het maandabonnement de komende jaren jaarlijks met 10 euro te verhogen.

Reizigers gevolgen	Het tarief van het maandabonnement wordt jaarlijks 10 euro duurder.
Financiële gevolgen	Verwachting is dat de opbrengsten ongeveer gelijk blijven door de hogere opbrengsten van reizigers die het abonnement blijven kopen en de minderopbrengsten van reizigers die voortaan op de fiets blijven gaan. Verwachting is dat de versterkingskosten in 2015 met ongeveer 10.000 euro zullen afnemen.

Vergroten eenvoud corridors

In het najaar willen wij nadere invulling gaan geven aan de wijze waarop de invulling van verscheidene lijnen op bepaalde corridors als Groningen Hoofdstation – UMCG – Oosterparkwijk en Assen Station – Mandemaat kunnen vormgeven/communiceren.

Reizigers gevolgen	Betere informatie over verscheidene lijnen op 1 corridor.
Financiële gevolgen	N.v.t.

LijnBelBus

De lijnBelBus biedt een vraagafhankelijke toevoeging aan de basisdienstregeling op een aantal lijnen. In 2009 is gestart met LijnBelBus van 7 tot 24 uur, inmiddels blijkt het gebruik aan de dagranden zodanig beperkt te zijn dat continuering niet gewenst is. Bovendien is op een aantal lijnen het reguliere gebruik zover teruggelopen dat er alleen maar LijnBelBus over is gebleven. LijnBelBus wordt tegen regulier OV-tarief geboden, Regiotaxi kent als vraagafhankelijk OV een hoger tarief. Op lijnen waar alleen nog maar een vraagafhankelijk LijnBelBus wordt geboden stellen wij daarom voor de LijnBelBus te beëindigen, reizigers hebben als alternatief de Regiotaxi.

Per dienstregeling 2017 stellen wij voor de bediening van de onderstaande LijnBelBuslijnen te beëindigen. Reizigers kunnen als alternatief reizen met de Regiotaxi. Ook bieden wij gemeenten hierbij de kans om voor start van de dienstregeling van 2017 een eventueel alternatief te regelen.

- LijnBelBus 5, 6 en 7 in Emmen (in overleg met gemeente Emmen zal een heroriëntatie plaatsvinden naar de routevoering van de overige stadslijnen)
- LijnBelBus 38 Echten – Hoogeveen
- LijnBelBus 46 Ruinen – Dwingeloo
- LijnBelBus 53 Gieten – Rolde
- LijnBelBus 18 Lewenborg – Meerstad (Q-link 5 zal gaan rijden naar P+R Meerstad)
- LijnBelBus 30/32 Zuidhorn – Munnekezijl
- LijnBelBus 48 Winschoten – ’t Waar
- LijnBelBus 49 Siddeburen – Zuidbroek
- LijnBelBus 71 Alteveer – Veendam
- LijnBelBus 261 Opwierde – Damsterheerd
- LijnBelBus 811 Vlagtwedde – Bad Nieuweschans
- LijnBelBus 817 Finsterwolde – Bad Nieuweschans

Reizigers gevolgen	Gemiddeld wordt in 4,1 procent van de reismogelijkheden daadwerkelijk gebruik gemaakt van reismogelijkheden op bovenstaande LijnBelBussen. In een aantal gevallen moet met Regiotaxi worden gereisd in plaats van met LijnBelBus, op andere plekken wordt de bediening juist overgenomen door streeklijnen op iets grotere afstand. De nadere uitwerking van de maatregelen zal voor de dienstregeling 2017 worden voorbereid.
Financiële gevolgen	De kosten van bovenstaande LijnBelBuslijnen kwamen in 2014 op ruim 120.000 euro.

Provincie Groningen west



Drachten – Groningen (Qliner 314)

Qliner 314 trekt elk jaar weer meer reizigers. Om deze reizigersgroei op te vangen zet Arriva Touring gericht langere Qlinerbussen in, worden versterkingsbussen ingezet en wordt waar nodig extra ritten in de dienstregeling opgenomen. Voor 2016 is het voorstel voor Qliner 314:

- De 10-minutenfrequentie op werkdagen buiten vakantieperiodes vanaf Groningen Hoofdstation op werkdagen in de middag te starten vanaf 14:49 uur i.p.v. 15:19 uur.
- Op zaterdag eerder te starten met rijden: eerste aankomst in Groningen om 9:16 uur i.p.v. thans om 10: 16 uur.
- Op zondagen eerder te starten met rijden: eerste aankomst in Groningen om 12:16 i.p.v. thans om 16:16 uur.

Reizigers gevolgen	Op werkdagen een extra rit, op zaterdag en zondag een hogere frequentie tussen Drachten en Groningen (combinatie 304-314 twee keer per uur) gedurende de openingstijden van de winkels in Groningen.
Financiële gevolgen	Netto extra kosten 35.000 euro

Zoutkamp – Groningen (lijn 65)

Lijn 65 kent een hoog gebruik, met name in de spitsuren. Vanuit Zoutkamp naar Groningen houdt de hoge spitsfrequentie al om 8:17 uur op. Dit leidt tot overvolle bussen én versterking op de rit van 8:17 uur naar Groningen. Daarom stellen wij voor om 8:47 uur een rit toe te voegen naar Groningen. In de andere richting gaat het om een extra rit om 7:33 uur uit Groningen naar Zoutkamp.

Reizigers gevolgen	Klanten krijgen in de late ochtendspits een extra reismogelijkheid naar Groningen. In de andere richting wordt een extra rit geboden die interessant is voor reizigers naar het UMCG, de scholen bij Kardinge én het Hogeland College in Wehe den Hoorn.
Financiële gevolgen	Deze maatregel kan budgetneutraal uitgevoerd worden

Surhuisterveen – Groningen (lijn 39/133/639)

De basislijn op deze corridor is thans lijn 39. Deze ontsluit alle onderliggende dorpen. Uit herkomst – bestemming analyses is gebleken dat dit vervoeraanbod niet in overeenstemming is met de werkelijke reisbehoefte. Veel klanten reizen vanuit het lint Surhuisterveen – Grootegast – Sebaldeburen naar Groningen Centrum en Hoofdstation. Deze groep heeft in de spits een aantrekkelijk alternatief in de vorm van lijn 133. In de daluren is de reistijd met lijn 39 echter 20-25 minuten langer. De verbinding via Zuidhorn wordt vooral veel gebruikt door studenten van en naar Zernike en door scholieren vanuit Vinkhuizen. Deze reizen veelal naar het traject waar ook lijn 133 rijdt. Voor hen blijven snelle alternatieven voorhanden.

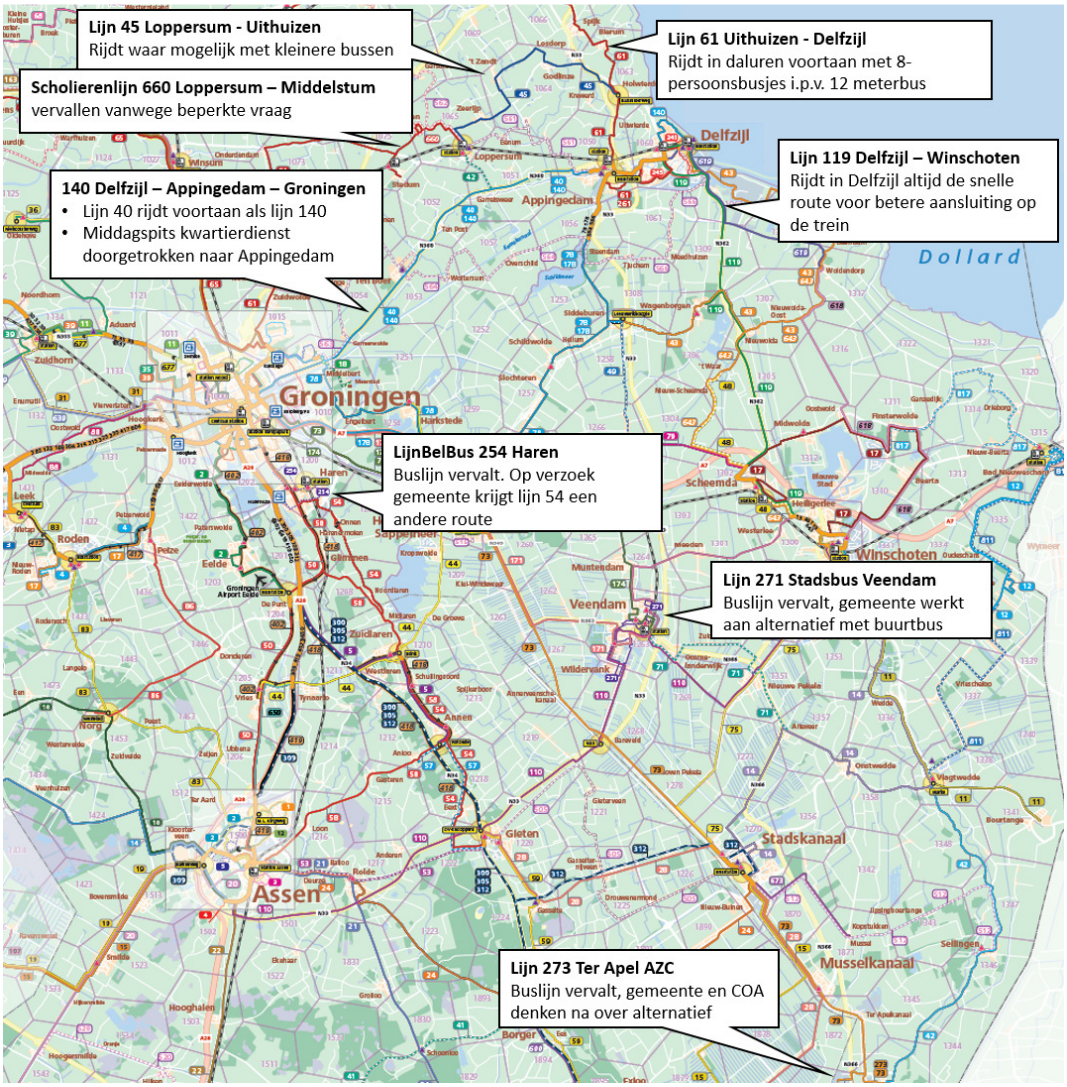
Voorstel is dan ook het vervoersaanbod als volgt aan te passen:

- Uitbreiding tot een basisuurdienst van lijn 133 op werkdagen buiten de vakantie van globaal 6:30 tot 18:00 uur, met in de ochtendspits een halfuurdienst naar Groningen en ’s middags vanaf Groningen.
- In de ochtendspits behoud van huidige dienstregeling op lijn 39, in de middagspits van een halfuurdienst naar een uurdienst.
- Op werkdagen in de daluren (tussen 10:00 en 14:00 uur) inkorten van lijn 39 tot het traject Surhuisterveen – Zuidhorn v.v. Klanten naar Zernike en de binnenstad van Groningen behouden een overstap op lijn 11. Klanten naar het Hoofdstation in Groningen kunnen overstappen op de trein. Klanten vanuit Surhuisterveen, Grootegast en Sebaldeburen kunnen ook met lijn 133 reizen naar Groningen. Voor De Held stellen wij voor een deel van de ritten van lijn 6 hiernaartoe te leiden. Zie hiervoor de voorstellen voor de stadsdienst Groningen.
- In de weekenden een ongewijzigde dienstregeling van ongeveer een keer per uur lijn 39.
- Tussen Surhuisterveen en Sebaldeburen bieden de lijnen 39 en 133 gezamenlijk een halfuurdienst.

Voor lijn 639 onderzoeken wij of deze lijn geïntegreerd kan worden in lijn 133/39 waarbij voor Enumatil een meer op de vraag afgestemd vervoeraanbod geboden zal worden.

Reizigers gevolgen	Klanten uit Surhuisterveen, Opende, Korhorn, Grootegast en Sebaldeburen krijgen op werkdagen overdag meer en snellere verbindingen met Groningen. Klanten uit Niekerk en Oldekerk hebben in de middagspits voortaan één verbinding per uur met Groningen. In de daluren dienen klanten vanuit deze plaatsen voortaan over te stappen te Zuidhorn.
Financiële gevolgen	Doordat lijn 133 minder een kortere reistijd heeft dan de huidige lijn 39, kunnen voor dezelfde kosten meer ritten geboden worden. Daarom kan dit voorstel bijna budgetneutraal worden doorgevoerd. De netto meerkosten bedragen ongeveer 15.000 euro.

Provincie Groningen oost



Ter Apel (lijn 273)

Lijn 273 rijdt tussen Ter Apel busstation en het AZC met een midibus in aansluiting op lijn 73. Van lijn 273 wordt met name gebruik gemaakt door asielzoekers die tijdelijk in Ter Apel/AZC wonen en bezoekers van het AZC. Op 20 juni 2014 heeft het dagelijks bestuur OV-bureau het besluit genomen om lijn 273 te laten vervallen per dienstregeling 2016. Dat besluit is zo vroeg genomen zodat gemeente en COA voldoende voorbereidingstijd hebben voor de eventuele introductie van een alternatief aanvullend vervoersysteem. Op verschillende momenten heeft hierover al overleg plaatsgevonden met gemeente en COA. Eind maart is er vervolgoverleg met het COA/gemeente over een alternatief vervoerconcept.

Reizigers gevolgen	Afhankelijk van de inzet gemeente/COA
Financiële gevolgen	Netto besparing 155.000 euro

Stadsbus Haren (LijnBelBus 254)

Op 20 juni 2014 heeft het dagelijks bestuur OV-bureau besloten de stadslijn Haren om te zetten naar LijnBelBus per dienstregeling 2015 en te laten vervallen per dienstregeling 2016. Dat besluit is zo vroeg genomen zodat gemeente en/of de samenleving voldoende voorbereidingstijd hebben voor de eventuele introductie van een alternatief aanvullend vervoersysteem.
Op verzoek van de gemeente Haren stellen wij gezamenlijk voor de route van de 'nieuwe' streeklijn 51 Groningen – Onnen – Zuidlaren – Assen via de Kerklaan in Haren te laten rijden. Meer informatie hierover is opgenomen op pagina 18.

Reizigers gevolgen	Zie voorstel op pagina 18.
Financiële gevolgen	Netto besparing 40.000 euro.

Stadsbus Veendam (lijn 271)

In 2013 is de Servicebus Veendam (15-persoonsbus) vervangen door een stadslijn met een toegankelijke 8-persoonsbus. Het dagelijks bestuur OV-bureau heeft in juni 2014 besloten uiterlijk in december 2015 te stoppen met deze stadslijn. Eerder heeft het OV-bureau aangeboden deze lijn te vervangen door een buurtbus-achtig concept met een lage vloerbus (8-persoons). In februari j.l. heeft de gemeente uitgesproken dat ze een dergelijk concept van OV prefereren boven andere concepten van (besloten) vrijwilligersvervoer. Op dit moment wordt een brede werkgroep geformeerd vanuit de samenleving om te komen tot een stadsdienst met vrijwilligers per december a.s.

Reizigers gevolgen	Geen
Financiële gevolgen	Netto besparing omstreeks 90.000 euro

Uithuizen – Appingedam – Delfzijl (lijn 61)

Lijn 61 wordt doordeweeks/overdag uitgevoerd met grote bussen (uurdienst), daarbuiten met kleinere bussen. De bezetting van de grote bussen tussen Delfzijl en Uithuizen in de daluren is gering (maximaal 6 personen per rit). Een ander aandachtspunt is de krappe aansluiting die lijn 61 biedt op de trein te Appingedam. Het voorstel is:

- Het vervangen van een aantal grote bussen door 8-persoons bussen in de daluren;
- Het strekken van lijn 61 ter hoogte van Uithuizen (Streeksterweg) ten koste van twee haltes; het aantal instappers bedraagt een enkeling per dag, alternatieve halte op maximaal 1.000 meter afstand;
- De tijdswinst van de lijnstrekking wordt ingezet om de aansluiting in Appingedam robuuster te maken

Reizigers gevolgen	Voor een enkeling grotere halteafstand; voor tientallen een betrouwbaarder treinaansluiting te Appingedam
Financiële gevolgen	Netto minderkosten € 50.000,-

Loppersum – Holwierde (lijn 45)

In de brede spits rijden op lijn 45 midibussen. Reizigersaantallen laten het toe een deel van de midibussen te vervangen door 8-persoonsbusssen.

Reizigers gevolgen	geen
Financiële gevolgen	Netto besparing ongeveer 30.000 euro.

Delfzijl – Appingedam – Ten Boer - Groningen (lijn 40/140)
Q-Link 3 gaat doorrijden naar de nieuwe keerlus bij Ruischerbrug. Hiermee ontstaat een goede aansluiting tussen lijn 3 en lijn 140. Omdat lijn 3 wordt verlengd, stellen wij voor de ritten van lijn 40 om te zetten naar lijn 140. Klanten naar Lewenborg, Kardinge en Ulgersmaborg kunnen overstappen bij de halte Ruischerbrug. Doordat de ritten van lijn 40 ook als 140 gaan rijden zal een eenduidiger vervoersaanbod ontstaan met in de ochtendspits een 10-minutenfrequentie van Appingedam naar Groningen en 's middags een 15-minutenfrequentie tussen Groningen en Appingedam. Nu rijden 4 ritten per uur in de middag van Groningen naar Ten Boer en zijn extra versterkingsbussen nodig tussen Groningen – Ten Boer – Appingedam.

Binnenkort zal onder klanten een herkomst – bestemming onderzoek plaatsvinden. Dit om te onderzoeken of de huidige routevoering binnen de stad Groningen het best aansluit bij de klantbehoeften, of dat alternatieve routes aantrekkelijker zijn.

Reizigers gevolgen	Reizigers vanuit Appingedam/Ten Boer naar Lewenborg/Kardinge krijgen een dagdekkende verbinding met overstap bij Ruicherbrug. De rechtstreekse buslijn 40 vervalt op deze route. Klanten tussen Appingedam, Ten Boer en Groningen krijgen in de middagspits meer reismogelijkheden.
Financiële gevolgen	30.000 euro meerkosten

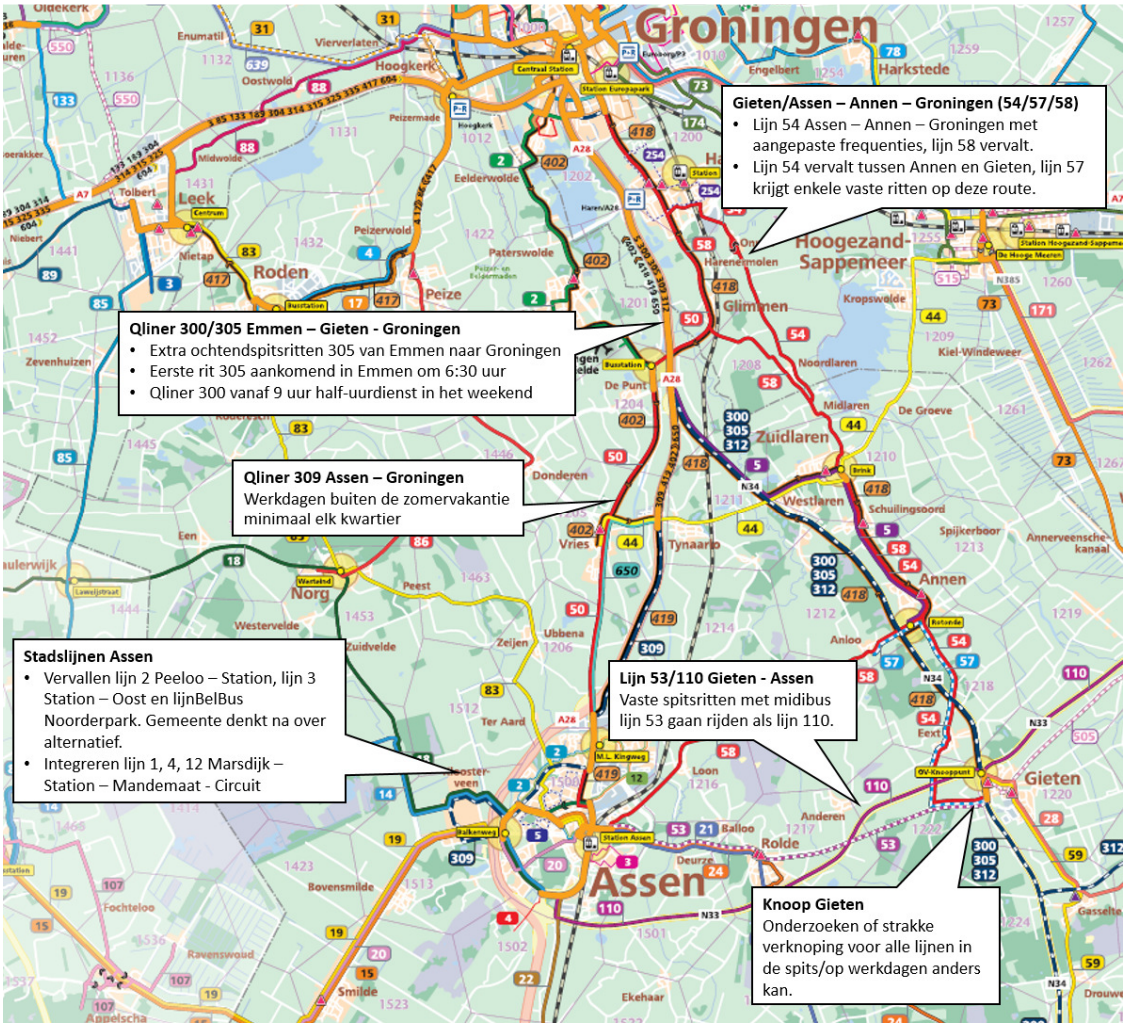
Delfzijl – Winschoten (lijn 119)
Op dit moment is de aansluiting van lijn 119 uit Delfzijl op de trein in Scheemda niet haalbaar. Door de rechtstreekse bediening van het ziekenhuis te Delfzijl met lijn 119 te laten vervallen kan deze aansluiting wel worden gerealiseerd. Daarnaast kan hierbij de aansluiting vanaf de trein in Delfzijl ruimer worden gemaakt. Bezoekers aan het ziekenhuis (5 a 10 per dag) kunnen in Delfzijl overstappen op lijn 245 die bij de voordeur van het ziekenhuis stopt. Hiervoor worden de vertrektijden van lijn 245 met een half uur verschoven.

Reizigers gevolgen	Klanten hebben voortaan in Scheemda een overstap vanuit de trein uit Groningen op lijn 119 naar Wagenborgen en Delfzijl. In omgekeerde richting is deze aansluiting al mogelijk. Hiervan maken ongeveer 15-20 klanten per dag gebruik. Klanten (5-10 per dag) die reizen naar het ziekenhuis in Delfzijl dienen in Delfzijl over te stappen op lijn 245.
Financiële gevolgen	Netto minderkosten € 10.000,-

Middelstum - Loppersum (lijn 660)
Deze lijn bestaat uit een tweetal ritten die aansluiten op de lestijden van de school in Middelstum. Vanwege het lage gebruik (0 tot maximaal 3 instappers per rit) is het voorstel deze lijn te laten vervallen.

Reizigers gevolgen	Reizigers hebben als alternatief o.a. de trein en/of fiets. De verbinding station Stedum – Middelstum is 5 kilometer.
Financiële gevolgen	Netto besparing 12.000 euro.

Provincie Drenthe noord



Gieten – Assen (lijn 53, 110)

Omdat lijn 110 in Assen niet aansluit op de Intercity's rijden sinds enkele jaren spitsritten op lijn 53 Gieten – Rolde Kerkbrink - Assen die wel aansluiten op deze treinen. Dagelijks maken minimaal vijf personen van OV-knooppunt Gieten naar station Assen gebruik van deze ritten. Deze reisbewegingen vormen de meerderheid (circa 60 %) van alle reisbewegingen op lijn 53. Voorstel is de vaste ritten op lijn 53 om te zetten in ritten met midibus op lijn 110 (Gieten – Assen via de N33). Op lijn 53 worden daarvoor in de plaats LijnBelBus-ritten ingelegd tussen Gieten en Rolde.

Reizigers gevolgen	Het aantal reismogelijkheden wordt geconcentreerd op lijn 110. Het aanbod wordt daarmee eenvoudiger. Reizigers van/naar Anderen (0 tot 2 per dag) moeten in de spits weer van tevoren reserveren; in de daluren was dat al zo.
Financiële gevolgen	Verwachting is dat deze maatregel kostenneutraal kan worden doorgevoerd.

Stadsbussen Assen (lijn 1, 2, 3, 4, 5 en 12)

Op 20 juni 2014 heeft het DB OV-bureau besloten stadslijnen in Assen te laten vervallen per dienstregeling 2016. Dat besluit is zo vroeg genomen zodat gemeente en/of de samenleving voldoende voorbereidingstijd hebben voor de eventuele introductie van een alternatief aanvullend vervoersysteem. Gemeente Assen onderzoekt welke alternatieven zij al dan niet willen gaan inzetten voor de te vervallen lijnen:

- Assen lijn 2/12 M.L. Kingweg – Peelo – Pittelo – Station – Ziekenhuis
- Assen lijn 3 Station – Vredeveld
- Assen lijn 5 Selma Lagerlöflaan – Noorderpark/De Lariks (LijnBelBus)

Stadslijnen 1, 4, 12 M.L. Kingweg – Marsdijk – Station – Ziekenhuis – Mandemaat – TT-circuit wordt een nieuwe gekoppelde lijn 1 en zorgt voor goede bereikbaarheid van verschillende scholen en bedrijven. De exacte route wordt nog nader onderzocht. Op een groot deel van de route verlicht deze lijn de drukte in streekbussen. Op deze lijn zullen daarom op werkdagen i.p.v. midibussen weer 12 meterbussen gaan rijden.

Reizigers gevolgen	Deze zijn afhankelijk van de te maken keuzes door de gemeente Assen. De bereikbaarheid van scholen en bedrijven verbeterd door inzet van grote bussen op de nieuw lijn 1 tussen Marsdijk – Station – Mandemaat – TT-circuit en biedt voor reizigers van Mandemaat/TT-circuit aansluiting op de Intercity van/naar Zwolle.
Financiële gevolgen	Netto meerkosten 175.000 euro

Assen/Gieten – Annen – Zuidlaren – Groningen (lijn 54, 57, 58)

Per dienstregeling 2015 is de inzet van lijn 58 op zaterdagen beperkt tot Assen – Annen en is aangekondigd dat voor dienstregeling 2015 deze verbinding verdergaand kan worden geoptimaliseerd.
Uit het gebruik blijkt dat tussen Haren en Groningen over de Hereweg overdag een kwartierdienst nodig is. Ten zuiden van Haren is een halfuurdienst nodig richting De Punt en Assen, maar is richting Annen en Zuidlaren via Noord- en Midlaren een uurdienst voldoende. Buiten de spitsuren is de bezetting op dat traject bovendien niet groter dan vijftien personen. Tussen Gieten en Annen is de bezetting op lijn 54 zelfs zeer beperkt: tussen de 0 en 2 personen. Op het traject Annen – Assen van lijn 58 ligt de bezetting in de daluren tussen 5 en 10 personen per rit.

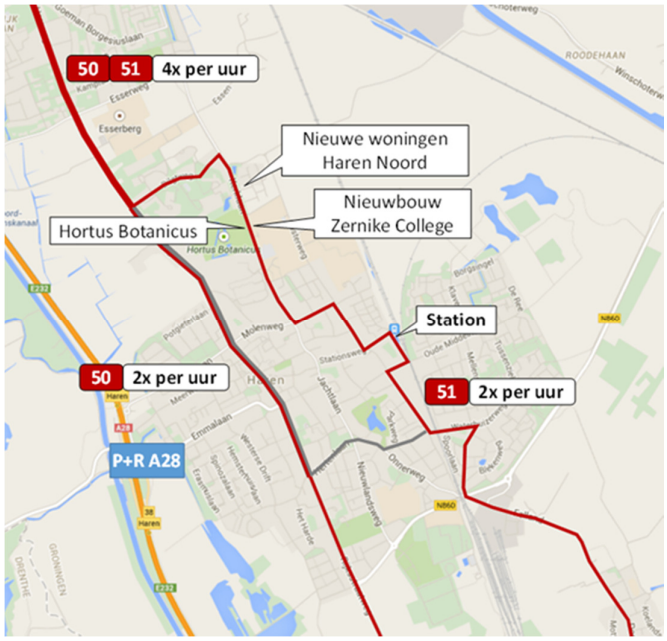
Wij stellen dan ook voor de lijnen 54 en 58 samen te voegen tot de nieuwe lijn 51 die de route Groningen HS – Haren – Onnen – Noordlaren – Midlaren – Zuidlaren – Annen – Gasteren – Assen krijgt. De doorgaande ritten van Groningen via Onnen naar Gieten komen te vervallen. Op de nieuwe lijn geldt het volgende aanbod.

- In de spitsuren buiten vakanties een halfuurdienst Groningen – Onnen, waarvan een tot twee keer per uur doorgaand naar Zuidlaren, Annen en Assen.
- In de daluren en vakanties een halfuurdienst Groningen – Onnen met een grote bus. Op het traject Onnen – Zuidlaren – Annen – Assen rijdt in de daluren ieder uur een 15-persoonsbus. De grote bus en de 15-persoonsbus sluiten in Onnen op elkaar aan.
- Op het traject Gieten – Annen rijdt in de spits ieder uur een kleine bus als lijn 57 aansluitend op lijn 51 van/naar Groningen. In de daluren wordt hier een LijnBelBus geboden.
- Omdat de halte Annen Oprit N34 sinds dienstregeling 2015 ook weer in de daluren wordt bediend, vervalt voor lijn 57 het routedeel Annen – Anloo.

Route in Haren

In de huidige situatie is Haren bediend met de LijnBelBus 254, de P+R verbinding naar Groningen vanaf P+R Haren aan de A28 en met de lijnen 50, 54 en 58 via de Rijsstraatweg. Op verzoek van de gemeente Haren hebben wij met Qbuzz en de gemeente Haren onderzocht of de ‘nieuwe’ lijn 51 via de nieuwe locatie van het Zernike College, de nieuwbouwlocatie Haren Noord en het station kan gaan rijden. Deze nieuwe route lijkt mogelijk zonder extra reistijd. De voorgestelde route takt bij de Dilgtweg af van de Hereweg, volgt daarna de

Kerklaan, Kromme Elleboog en de Oosterweg. Het station wordt bediend via nieuwe haltes die nog worden gerealiseerd. Daarna rijdt lijn 51 via de Middelhorsterweg om bij de Waterhuizerweg de bestaande route naar Onnen op te pakken. De gemeente treedt met direct aanwonenden in overleg over de nieuwe route en bij voldoende draagvlak wordt deze daadwerkelijk in de dienstregeling opgenomen. Het alternatief is dat de bestaande route van lijn 54 voor lijn 51 blijft gelden.



De voorgestelde routewijziging heeft gevolgen voor de frequentie van bestaande haltes langs de Rijksstraatweg. De frequentie op de haltes Dilgtweg (56 check-ins per werkdag), Botanicuslaan (22), Raadhuisplein (155), Julianalaan (42) en Hertenlaan (90) gaat terug van een kwartierdienst naar een halfuurdienst. De bestaande haltes Jagerskampen (geen check-ins) en Molenkampsteeg (8 check-ins) komen helemaal te vervallen. De verwachting is dat het aantal gebruikers van de halte Hertenlaan flink zal dalen als het Zernike College is verhuisd naar de nieuwe locatie Kerklaan.

Route Onnen / Glimmen

Door deze wijziging zullen alle ritten van lijn 51 gaan rijden via Onnen, hiermee krijgt Onnen i.p.v. een uurdienst een halfuurdienst op werkdagen. Voor Glimmen vervalt hiermee een bus per uur op werkdagen en houdt zij twee keer per uur lijn 50 over. Overwogen wordt nog om in de avonduren en op zondag 1 keer per uur lijn 50 Groningen – De Punt – Assen en 1 keer per uur lijn 51 Groningen – Onnen te bieden.

Reizigers gevolgen	Reizigers van onder meer Annen en Zuidlaren naar Haren stappen in de daluren over in Onnen met een overstaptijd van maximaal 3 minuten. Dagelijks gaat het om gemiddeld 20 reizigers. Dat geldt ook voor de circa 5 reizigers per dag die in de daluren van/naar Noordlaren en Midlaren reizen. Reizen tussen Annen, Zuidlaren en Groningen kan sneller, vaker en gemakkelijker met Q-link 5. Reizigers uit Eext stappen in Annen over op Q-link; dit zijn er minder dan 5 per dag.
Financiële gevolgen	Netto besparing ongeveer 150.000 euro

Knooppunt Gieten

Op OV-knooppunt Gieten komen meerdere buslijnen gelijktijdig samen om onderling een overstap te bieden, de zogenoemde ‘synchrone knoop’. Naast deze vaste tijden die de hele dag gelden, rijden veel extra bussen op de routes vanuit Emmen en Stadskanaal via Gieten naar Groningen en terug. Tussen Gieten en Groningen rijden hierbij bussen in de spits achter elkaar aan. Het vasthouden aan de ‘synchrone knoop’ leidt in de spits tot problemen. Door filevorming rond knooppunt Gieten lopen bussen vertraging op en gaan aansluitingen niet altijd goed. Wij onderzoeken of het toegevoegde waarde heeft om de Qliners Emmen/Stadskanaal – Gieten – Groningen (lijnen 300, 305, 312) in de spitsuren meer gelijkmatig over het uur te verdelen, zodat er op het drukke traject tussen Gieten en Groningen een gelijkmatig aanbod ontstaat van bijvoorbeeld iedere vijf

minuten een bus. Voor de verbinding met Groningen kan de synchrone knoop dan in de spitsuren worden losgelaten. Voor een betrouwbare aansluiting verwijzen wij reizigers dan naar een bus die vijf minuten eerder of later vertrekt. Het nadeel is dat de vertrektijden niet over de hele dag hetzelfde zijn.

Emmen – Borger – Gieten – Groningen (Qliner 300, 305)

Het gebruik van de Qlinercorridor Emmen – Groningen groeit elk jaar door met in 2014 een groei van 13 procent van het aantal reizigerskilometers. Voor dienstregeling 2016 stellen wij voor:

- Op zaterdag, zondag en feestdagen Qliner 300 twee keer per uur te rijden vanaf 9 uur 's morgens. Thans start de halfuurdienst op zaterdag om 10 uur en op zondag en feestdagen om 13 uur.
- Op werkdagen in de ochtendspits twee ritten Qliner 305 toe te voegen van Emmen naar Groningen om 6:53 en 7:23 uur. Deze ritten vervangen versterkingsbussen die nu worden ingezet.
- Op werkdagen buiten de zomervakantie op Qliner 305 een rit aankomend in Emmen om half zeven, zodat vanuit Borger en Gieten aansluiting ontstaat op een trein eerder richting Zwolle.

De Qliners 300, 305, 309, 312 en Q-link lijn 5 halteren allen bij de halte Ketwich Verschuurbrug aan de A28. Met name in de spits levert dit vaak veel vertraging op voor deze buslijnen. Voorstel is Qliner 305 voorlopig niet meer te laten halteren bij deze halte, reizigers hebben als alternatief de overige Qliners en Q-linklijn voor de halte Ketwich Verschuurbrug. Thans stapt 4 procent van de reizigers (45 personen) op een werkdag hier uit. Het aantal instappers ligt op ongeveer 3 procent (35 instappers).

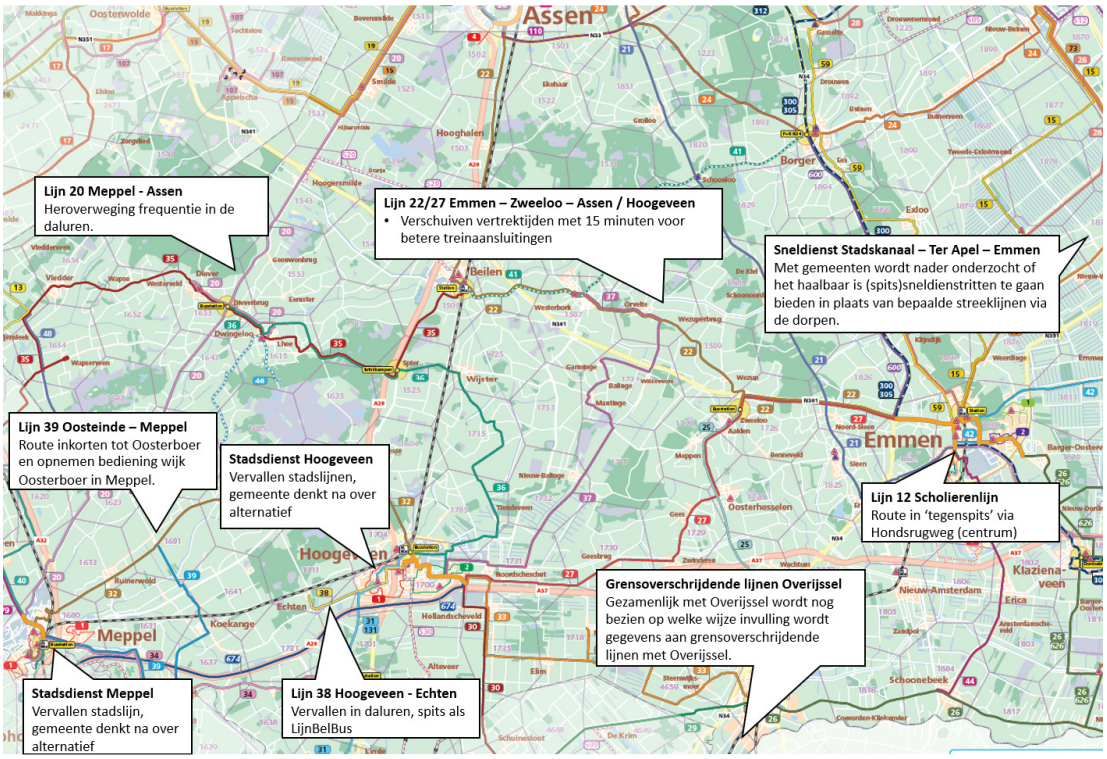
Reizigers gevolgen	Extra reismogelijkheden op verschillende momenten tussen Groningen via Gieten en Borger naar Emmen en terug. Grotere betrouwbaarheid dienstregeling Qliner 305. Voor halte Ketwich Verschuurbrug zullen reizigers gebruik moeten gaan maken van bijvoorbeeld Qliner 300 i.v.m. Qliner 305 die deze halte gaat overslaan.
Financiële gevolgen	Netto meerkosten 35.000 euro.

Assen – Groningen (Qliner 309)

Het gebruik van Qliner 309 tussen Assen en Groningen is in 2014 wederom gegroeid. In 2014 hebben reizigers met de OV-chipkaart 14 procent meer kilometers afgelegd, waarbij veruit de grootste groei is gerealiseerd door reizigers met de OV-chipkaart op saldo. In januari en februari 2015 is de groei wederom 14 procent.
Voorstel voor Qliner 309 is de frequentie tussen 10 en 13 uur te verhogen van 2 naar 4 keer per uur, zodat van 7 tot 18 uur uur minimaal 4 keer per uur een Qliner rijdt tussen Assen Kloosterveen – Rondweg – Marsdijk – Groningen. In de zomervakantie blijft de frequentie 2 keer per uur.

Reizigers gevolgen	Op werkdagen buiten de zomervakantie elk kwartier een Qliner tussen de buitenwijken van Assen en Groningen. Verbeterde overstapmogelijkheden bij de halte M.L. Kingweg en Maria in Campislaan in Assen op overige stads- en streeklijnen.
Financiële gevolgen	De netto extra kosten (kosten minus opbrengsten) zijn bij 4 nieuwe reizigers per extra rit 130.000 euro. T.o.v. het totaal aantal reizigers is hiervoor een reizigersgroei nodig van 2,5 procent. Bij een reizigersgroei van 5 procent zijn de kosten volledig gedekt.

Provincie Drenthe zuid



Stadslijnen Hoogeveen en Meppel

De stadslijnen van Meppel (lijn 1 Berggierslanden – Station – Oosterboer) en Hoogeveen (lijn 1 Station – Trasselt/Schutlanden en lijn 2 Station – Krakeel/Wolfsbos) worden in de bestaande dienstregeling uitgevoerd met midibussen, doorgaans in een halfuurdienst. Op 20 juni 2014 heeft het DB OV-bureau besloten de stadslijnen in Meppel en Hoogeveen te laten vervallen per dienstregeling 2016. Dat besluit is zo vroeg genomen zodat gemeenten en/of de samenleving voldoende voorbereidingstijd hebben voor de eventuele introductie van een alternatief aanvullend vervoersysteem. Zowel de gemeente Hoogeveen als Meppel is actief aan de slag om invulling te geven aan onderzoek om al dan niet te komen tot alternatieven.

Reizigers gevolgen	Voor reizigers die nu gebruikmaken van de stadsbussen zijn er haltes van streeklijnen in de nabijheid (gemiddeld 500 meter). In sommige gevallen kan de afstand oplopen tot anderhalve kilometer. Reizigers zullen dan waarschijnlijk meer gaan fietsen naar een belangrijke halte of het station, voor zover zij dat nu niet al doen. Reizigers die deze afstand niet zelf kunnen overbruggen, zullen waarschijnlijk meer gebruik gaan maken van wmo-vervoer of een aanvullende vorm van vervoer die vanuit de samenleving of de gemeente ontstaat.
Financiële gevolgen	Netto besparing omstreeks 620.000 euro

Knooppunt Zweeloo (lijn 22, 27)

In Zweeloo sluiten de lijnen 27 (Hoogeveen – Zweeloo – Emmen) en lijn 22 (Assen – Beilen – Zweeloo) op elkaar aan. In zowel Assen, Beilen, Emmen en Hoogeveen bestaan goede en minder goede aansluitingen op het overige openbaar vervoer. Consumentenplatform Drenthe en chauffeurs van Qbuzz hebben verzocht de vertrektijden met ongeveer een kwartier te verschuiven zodat lijn 22 in Beilen voor reizigers van/naar Zweeloo – Westerbork beter aan kan gaan sluiten op de sprinter van/naar Zwolle.

Wij stellen dan ook voor de vertrektijden met 15 minuten te verschuiven, gevolgen zijn dat:

- De overstaptijd van de bus Zweeloo – Westerbork - Beilen op de sprinter Beilen – Zwolle afneemt van 25 tot 10 minuten. De overstaptijd op de sprinter in Beilen van/naar Assen - Groningen is nu 5 minuten en wordt 20 minuten. Uit analyse van chipkaartgegevens blijkt echter, dat er nauwelijks (minder dan 4 per dag) klanten gebruik maken van deze overstap. Deze kleine groep klanten is voortaan een kwartier langer onderweg naar Groningen. In Assen vervalt de overstap op te intercity en wordt voortaan aangesloten op de sprinter naar zowel Zwolle als Groningen.
- De overstaptijd van de bus Emmen – Zweeloo – Hoogeveen op de sprinter Hoogeveen – Zwolle afneemt van 20 naar 5 minuten.
- In Emmen gaat lijn 27 aansluiten op de stadslijnen en op de stoptrein.

De volgende afwegingen worden hierbij nog gemaakt:

- Lijn 25 (Zweeloo – Coevorden) sluit in Zweeloo aan op de lijnen 22 en 27 en in Coevorden op de trein en schooltijden. Onderzocht wordt in hoeverre in Zweeloo nog aansluitingen geboden kunnen worden zonder dat de aansluiting op schooltijden en trein in Coevorden slechter worden.
- In Hoogeveen veranderen enkele bus-bus aansluitingen. We onderzoeken of we hier verbeteringen in kunnen doorvoeren door de vertrek- en aankomsttijden van de lijnen 31/131 en 32 te herzien.
- De extra spitsritten op lijn 22 kunnen net als nu als maatwerk gebruikt worden om in de spits extra aansluitingen te bieden. Dit zou bijvoorbeeld kunnen betekenen dat in de spitsuren ook een aansluiting op de sneltrein in Emmen of op de sprinter naar Groningen in Beilen gerealiseerd kan worden. Een andere optie is om een halfuurdienst te bieden op de route Emmen – Zweeloo – Beilen.
- Bieden op lijn 27 Hoogeveen – Emmen in de avonduren en op zondag eens per twee uur een reismogelijkheid met een 12-meterbus, of elk uur een reismogelijkheid met een 8-persoonsbus.

Reizigers gevolgen	Reizigers richting Zwolle zijn voortaan via zowel Hoogeveen als Beilen 15 minuten korter onderweg. Reizigers richting Assen/Groningen 15 minuten langer. Klanten die vanuit lijn 22 in Assen overstappen op de intercity, zullen voortaan gebruik moeten maken van de overstap op de sprinter.
Financiële gevolgen	Neutraal

Hoogeveen – Echten (lijn 38)

Op lijn 38 worden in de spits ritten aangeboden met een 8-persoonsbus en buiten de spits met een LijnBelBus. Ongeveer 5 reizigers per dag maken gebruik van de vaste ritten. De LijnBelBus-ritten worden vrijwel niet gebruikt. Het aanbod is hier te groot voor de beperkte vraag. Daarom stellen we voor het aanbod op lijn 38 te beperken, door alleen nog tijdens de spitsuren ritten aan te bieden als LijnBelBus. Buiten de spits zijn er te weinig reizigers om überhaupt vervoer aan te bieden.

Reizigers gevolgen	Reizigers van en naar Echten kunnen in de spits gebruik maken van de LijnBelBus. In de daluren is Echten alleen nog bereikbaar met de Regiotaxi.
Financiële gevolgen	Deze maatregel levert een besparing op van € 30.000 op jaarbasis.

36 Dieverbrug – Hoogeveen, 37 Westerbork Hoogeveen en 48 Steenwijk - Havelte

De streeklijnen 36, 37 en 48 in Zuidwest Drenthe laten dalend gebruik zien. De vervoersinzet wordt in overleg met de vervoerder nader afgestemd op de vraag. Hierbij zullen geen ritten vervallen.

Reizigers gevolgen	N.n.b.
Financiële gevolgen	N.n.b.

Meppel – Havelte – Dieverbrug – Smilde - Assen (lijn 20)

In de spitsuren rijdt lijn 20 momenteel minimaal een halfuurdienst. In de daluren overdag, ‘s avonds en in het weekend rijdt lijn 20 eenmaal per 90 minuten. We overwegen om op een aantal van deze dal momenten een hogere frequentie te bieden. Vooral de middaguren op werkdagen buiten de vakanties lijken hiervoor potentie te hebben. De ritten op lijn 20 in de vroege middag zitten momenteel namelijk relatief vol.

Reizigers gevolgen	Meer reismogelijkheden in de middag op werkdagen buiten de vakanties.
Financiële gevolgen	Netto extra kosten 120.000 euro

Oosteinde – Meppel (lijn 39)

Momenteel rijdt lijn 39 tussen Meppel en Oosteinde, via de Wijk en Koekange. Het gebruik tussen Koekange en Oosteinde is laag. Het voorstel is dan ook om het traject tussen de provinciale weg N375 en Oosteinde te laten vervallen. In plaats daarvan, heeft lijn 39 vervolgens tijd over om in Meppel een wijk of buurt beter te bedienen. Dit zou bijvoorbeeld kunnen met het opnemen van de wijk Oosterboer in de route.

Reizigers gevolgen	Er kan niet meer opgestapt worden tussen de haltes Oosteinde Rotonde (wel op lijn 32) en de rotonde N375. Alleen de halte Koekangerweg vervalt hierdoor.
Financiële gevolgen	Neutraal

Streeklijnen grensgebied Drenthe - Overijssel (lijn 29, 30, 33)

Het OV-bureau Groningen Drenthe en provincie Overijssel hebben allebei te maken met het landelijke besluit om de BDU niet te laten meegroeien met de kosten van het openbaar vervoer. In het grensgebied van Drenthe en Overijssel lopen enkele grensoverschrijdende lijnen waar mogelijk op exploitatie kan worden bespaard. Momenteel voert provincie Overijssel een reizigersonderzoek uit. Als de reizigersstromen uit het nu lopende onderzoek in Overijssel inzichtelijk zijn, onderzoeken wij samen met provincie Overijssel en de vervoerders welke optimalisaties het lijnennet in deze regio mogelijk zijn. De focus ligt daarbij met name op de Overijsselse lijnen 29 (Zwolle – Coevorden) en 30 (Hoogeveen – Hardenweg) en de GD-lijn 33 (Hoogeveen – Coevorden).

Reizigers gevolgen	Onbekend.
Financiële gevolgen	Onbekend.

Route lijn 21 Emmen

Gemeente Emmen gaat de Ermerwerg herinrichten. Het is op dit moment nog niet bekend of het vanaf de herinrichting nog haalbaar is om lijn 21 binnen de huidige rijtijd via de Ermerweg te laten rijden. Mocht dat niet haalbaar zijn, dan zal lijn 21 tussen Emmen Zuid en Station gaan rijden via de N34 en N381.

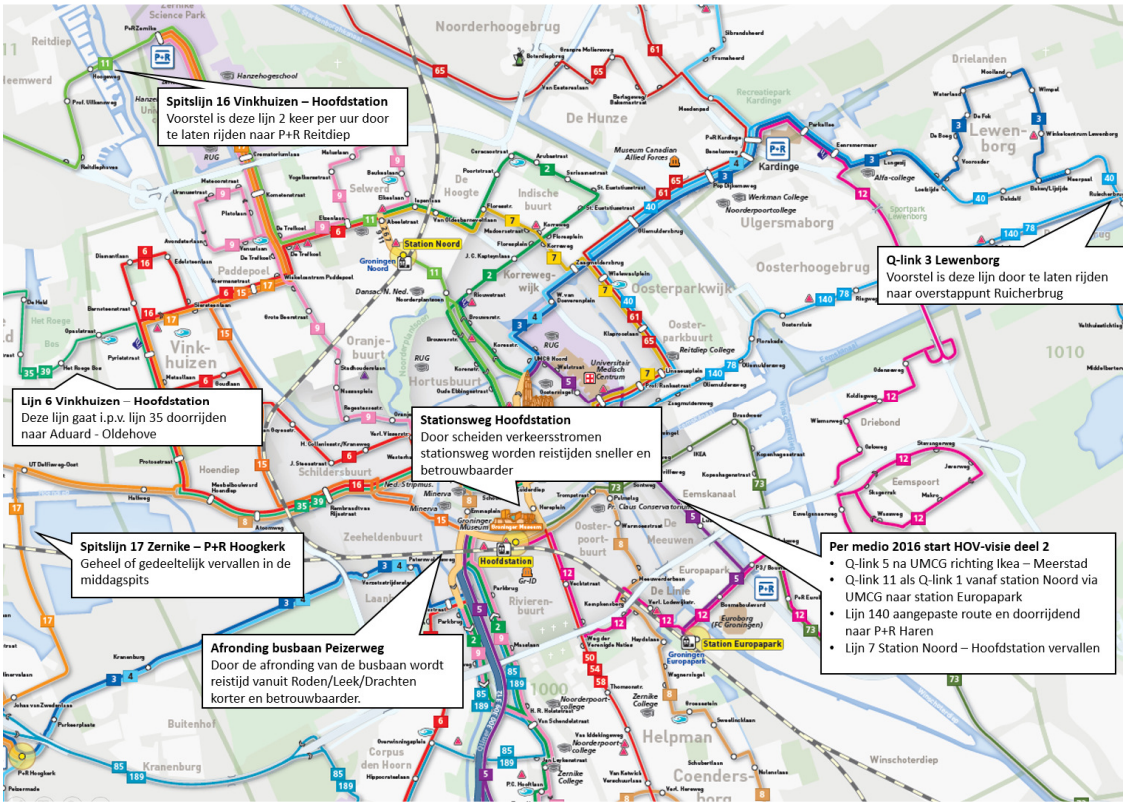
Reizigers gevolgen	Indien lijn 21 niet meer via de Ermerweg rijdt, kunnen reizigers die in-/uitstappen bij halte aan de Ermerweg gebruikmaken van stadslijn Bargeres. In-/uitstappen voor het centrum kan bij de halte Frieslandweg en niet meer aan de Hondsrugweg.
Financiële gevolgen	Geen

Route lijn 12 Emmen

Meerdijk is een van de beoogde P+R-locaties voor Emmen. Gemeente Emmen en OV-bureau willen bezoekers uit Klazienaveen en Duitsland verleiden om de auto in Meerdijk te parkeren en met de bus verder naar het centrum te reizen. Een rechtstreekse buslijn naar het centrum is er in de bestaande situatie niet. Meerdijk wordt bediend door lijn 26, in de spits aangevuld met lijn 12 en 600 die allebei eindigen op Meerdijk. Deze lijnen rijden tussen het station en Meerdijk via de Boermarkeweg (ziekenhuis).
Het voorstel is om bepaalde ritten op lijn 12 een andere route te geven, zodat deze het centrum kunnen bedienen. In de ochtendspits (7:30-10:00 uur) zal lijn 12 van het station langs het ziekenhuis naar Meerdijk rijden en daarna terug via de Van Schaikweg en Hondsrugweg (centrum). In de middagspits andersom. Net zoals nu rijdt lijn 12 vooralsnog niet in de daluren.

Reizigers gevolgen	P+R-reizigers van Meerdijk kunnen in de ochtendspits met lijn 12 rechtstreeks naar het centrum en in de middagspits rechtstreeks terug. In de daluren reist men met lijn 26 en kan men op het station overstappen op diverse lijnen naar het centrum. Voor bestaande reizigers heeft deze wijziging geen negatieve gevolgen.
Financiële gevolgen	De routewijziging op lijn 12 kan kostenneutraal worden gerealiseerd. Het aantal ritten blijft vooralsnog ongewijzigd.

Stad Groningen



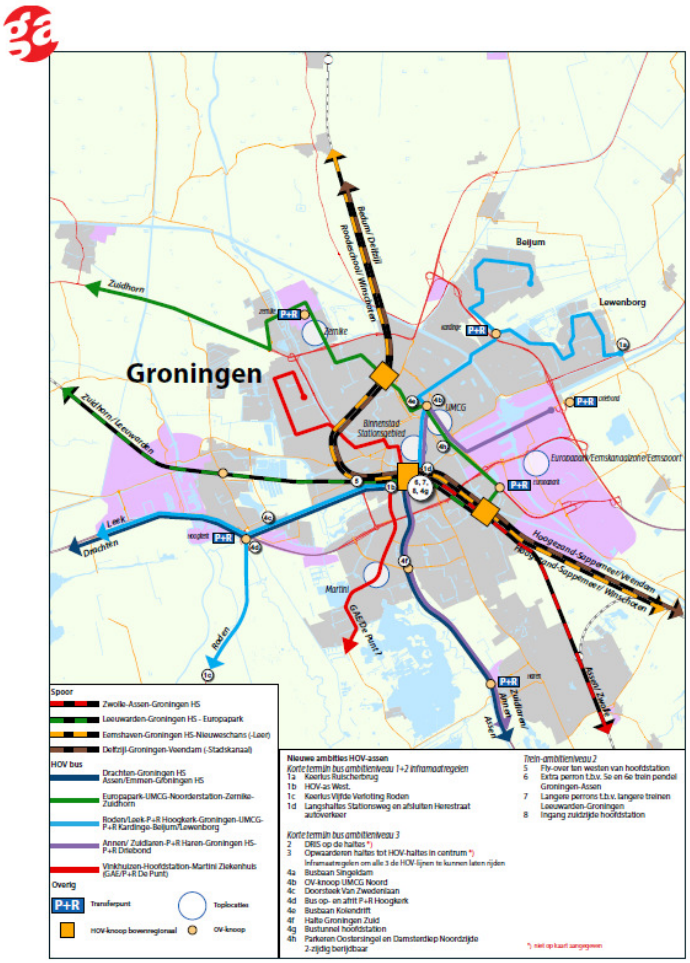
Algemeen

In de stad Groningen gaat in 2016 het lijnennet conform de HOV visie gestructureerd worden. Dit betekent dat de huidige Q-link groen (lijn 11) die vanaf Zuidhorn via Zernike naar het Hoofdstation rijdt wordt omgeklapt vanaf de nieuw te realiseren knoop UMCG Noord naar UMCG Zuid en station Europapark. Q-link lijn 11 rijdt nu zuidelijk via de Ebbingestraat, met de omklap zal deze in twee richtingen over het Boterdiep rijden en via de nieuw aan te leggen busbaan Kolendrift via UMCG Noord gaan rijden. Gelijktijdig wordt Q-link paars uit Zuidlaren en Annen en P+R Haren omgeklapt vanaf UMCG Zuid naar P+R Meerstad. In de HOV-visie is deze maatregel al vastgelegd.

Centraal in het netwerk is het knooppunt UMCG Noord. Hier zullen de groene, blauwe en paarse Q-link lijnen samenkomen en overstap op elkaar bieden. Voordat het lijnennet aangepast kan worden moet eerst de infrastructuur gereed zijn, zoals heringericht Boterdiep, Kolendrift, UMCG Noord, heringerichte Oostersingel, Sontbrug en P+R Meerstad. Over de termijn van uitvoering van de maatregelen heeft uitgebreide afstemming plaatsgevonden met de gemeente Groningen. Resultaat van deze afstemming is dat het totale pakket niet gereed is voor de zomer 2016, reden waarom nu nog niet de voorstellen tot in detail aan u worden voorgelegd, maar dat de maatregel op hoofdlijn zoals beschreven in de HOV visie wordt toegelicht.

Op dit moment wordt nog gekeken of de toegenomen drukte op Q-link 5 (op het gedeelte P+R Haren-Hoofdstation-Grote Markt-UMCG) waar nu versterkingsbussen rijden opgelost kan worden door de eveneens sterk gegroeide lijn 140 Delfzijl-Appingedam-Groningen te integreren. Dit zou bijvoorbeeld kunnen door lijn 140 dagdekkend via UMCG Noord te laten rijden naar het hoofdstation en dan door naar P+R Haren.

Bij het omklappen van Q-link groen (lijn 11) naar Europapark vervalt de noodzaak voor lijn 7 grotendeels. Een belangrijke functie van lijn 7 (Hoofdstation-UMCG Zuid-Oosterparkwijk-Station Noord is de verbinding tussen het UMCG en Station Noord. Mede gezien de intensivering van lijn 61/65 door de Oosterparkwijk en het zeer geringe gebruik van lijn 7 in de huidige situatie wordt voorgesteld om lijn 7 dan te laten vervallen.



Lange termijn beeld HOV ingezoomd op stad Groningen inclusief maatregelen

Concrete wijzigingen per december 2015

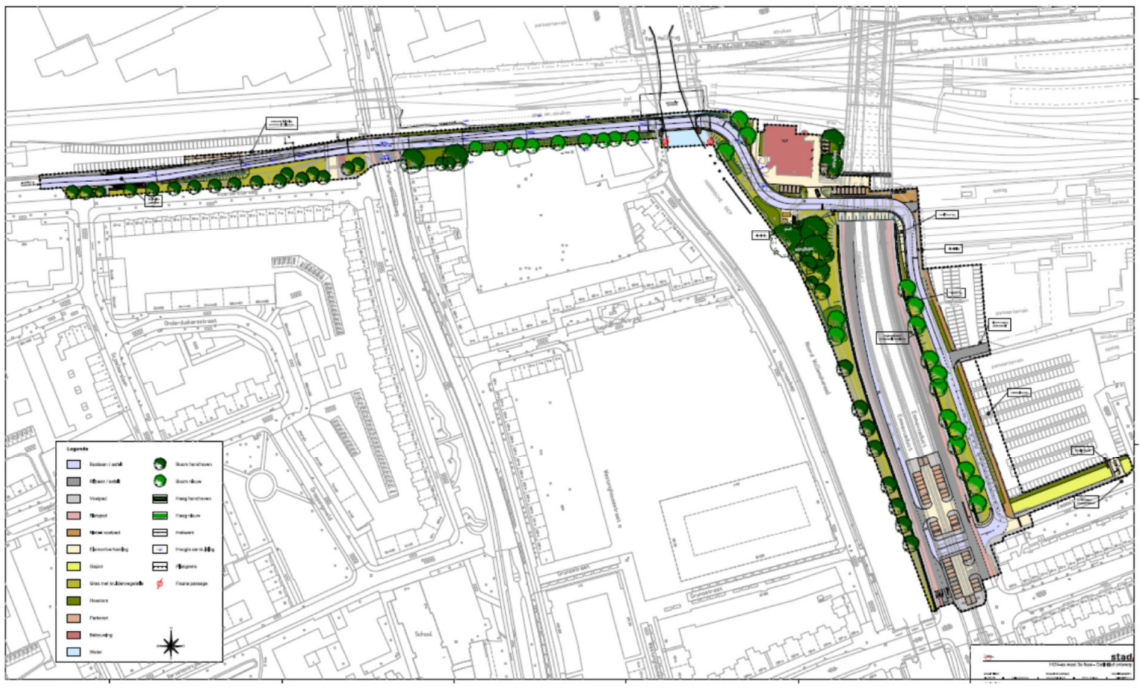
P+R Hoogkerk – P+R Zernike (lijn 17)

De bezetting in de middagspits tussen Zernike en P+R Hoogkerk is aan de lage kant. Een kwartierdienst sluit niet aan bij de werkelijke reisbehoefte. Veel van de gebruikers zijn student en reizen in de middag toch liever via het hoofdstation. Enerzijds wordt dit veroorzaakt door de behoefte om ’s middags nog de binnenstad te bezoeken, anderzijds door het gegeven van de zitplaatskans op een bus naar Friesland van P+R Hoogkerk kleiner is dan vanaf het hoofdstation waar deze ritten beginnen. Daarom stellen wij voor de frequentie ’s middags terug te brengen naar een halfuurdienst of volledig op te heffen.

Reizigers gevolgen	Klanten vanaf Zernike naar P+R Hoogkerk en verder hebben voortaan ’s middags slechts elk half uur een verbinding in plaats van elk kwartier. Mogelijkerwijs vervalt lijn 17 in het geheel in de middag. Klanten dienen dan om te reizen via het Hoofdstation. Dit levert een extra reistijd op van 10-15 minuten.
Financiële gevolgen	Netto minderkosten € 100.000,- (bij halvering frequentie) tot € 200.000,- (bij opheffing in de middag)

Afronding busbaan Peizerweg en scheiden verkeersstromen stationsweg Groningen

De huidige busbaan Peizerweg eindigt aan de Groninger zijde bij de Paterswoldseweg. Deze busbaan wordt verlengd naar het Emmaviaduct. Hierdoor wordt op de lijnen die via deze route rijden de reistijd met een minuut verminderd. Daarnaast zal, met name in de ochtendspits, een meer betrouwbare dienstregeling geboden kunnen worden. Door deze wijziging wordt de halte Kamerlingh Onnesstraat voortaan alleen nog door lijn 6 bediend. Zoals het er nu uitziet is de aannemer begin 2016 gereed met de werkzaamheden aan het afmaken van de HOV as. Mocht dit iets uitlopen dan zullen de lijnen in eerste instantie nog via de Parkweg blijven rijden.



De bussen van en naar het Hoofdstation verliezen veel tijd door de drukte op de Stationsweg. De gemeente Groningen heeft binnen het HOV-infrapakket onderzocht of het mogelijk is door kleinschalige ingrepen op de Stationsweg de doorstroming voor de bus te verbeteren. Hierbij gaat het om een iets andere rijstrookindeling op Stationsweg en Emmaviaduct, de inrichting van de verkeersregelinstallaties en dergelijke. De voorlopige inschatting is dat hiermee toch 200.000 euro op jaarbasis kan worden bespaard.

Reizigers gevolgen	Klanten vanuit Leek, Roden, Drachten en P+R Hoogkerk profiteren van een snellere en meer betrouwbare verbinding met het Hoofdstation en centrum van de stad. Klanten reizend van en naar de halte Kamerlingh Onnesstraat hebben voortaan minder reismogelijkheden, of moeten reizen vanaf de haltes Parkweg (lijnen 2, 9, 85 en 189) of Paterswoldseweg
Financiële gevolgen	Netto minderkosten circa 300.000 euro Peizerweg en 200.000 euro Stationsstraat

Q-link 3 Leek – Lewenborg

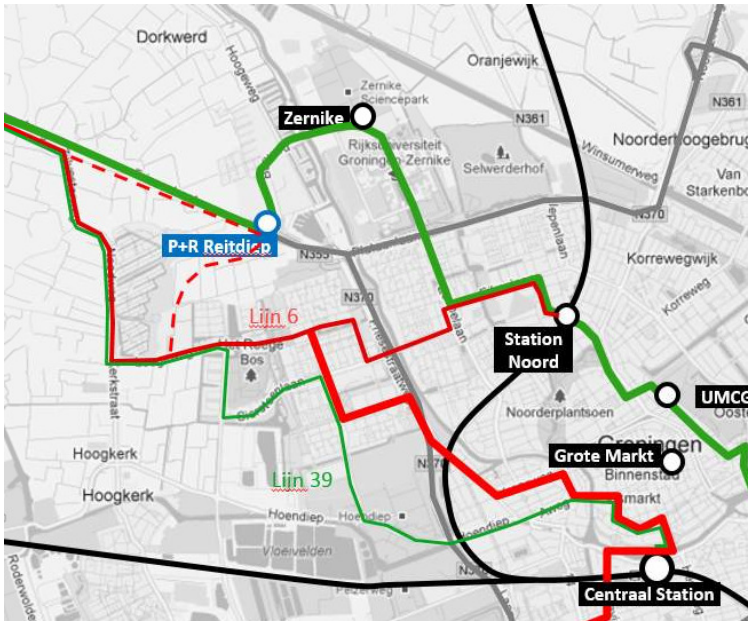


Lijn 3 eindigt momenteel bij de halte Meerpaal en zal vanaf de nieuwe dienstregeling gaan doorrijden naar de nieuwe halte Ruicherbrug. Bij de halte Ruischerbrug onstaat de mogelijkheid over te stappen van/naar lijn 140 Delfzijl – Appingedam – Ten Boer – Groningen. De ritten van de huidige lijn 40 worden omgezet in ritten van lijn 140. In Lewenborg vervalt hierdoor de halte Dukdalf, die nu in de spits wel bediend wordt. Klanten kunnen gebruik maken van de halte Baken / Lijzijde

Reizigers gevolgen	Met een overstap op Ruischerbrug ontstaat er een frequente verbinding tussen Appingedam en Ten Boer enerzijds en Lewenborg – Kardinge anderzijds.
Financiële gevolgen	Netto meerkosten € 90.000,-

Lijn 6 Vinkhuizen door naar De Held en mogelijk Oldehove

Het voorgestelde opheffen van lijn 39 in het dagdal tussen Zuidhorn en Groningen maakt dat de bediening van De Held verslechtert, nu rijden lijn 35 (Oldehove-Groningen) en 39 (Surhuisterveen-Groningen) samen een halfuursdienst. De huidige lijn 6 naar Vinkhuizen (4 keer per uur) rijdt nu twee keer per uur door naar station Noord. Voorgesteld wordt om de andere tak van lijn 6 door te trekken naar De Held, via de bussluis Leegeweg, waarna doorgereden wordt naar Oldehove in plaats van lijn 35. Oldehove en Aduard worden daarmee gekoppeld aan de stadslijn 6. Gelijktijdig kunnen de extra spitsritten op lijn 6 in de vorm van lijn 16 doorrijden naar P+R Reitdiep als deze gereed is. In de verdere toekomst kan lijn 6 in De Held via de nieuwe noord-zuidroute langs P+R Reitdiep rijden. Door deze routewijziging vervallen de haltes Edelsteenlaan en Siersteenlaan voor deze ritten. Uit bezettinganalyses blijkt dat slechts een kleine groep klanten verder reist dan de halte Diamantlaan.



Reizigers gevolgen	De haltes Goudlaan en Siersteenlaan worden voortaan slechts 2x per uur bediend. De haltes in De Held worden voortaan overdag vaker bediend.
Financiële gevolgen	Neutraal