Verslag

Groningen - 31 januari 2019

van het OV-CP Groningen op 17 december 2018 om 17:00 uur in het Provinciehuis Groningen

Aanwezig namens reizigers(-organisaties):

ANWB	dhr. Eric Neef
Fietsersbond	dhr. Leo Heijne
Groninger Studentenbond	dhr. Nico Wessels
Individuele reizigers (toetredend)	dhrn. Nigel Onwuachu en Edzard Dijkman
OOG-Vereniging	dhr. Hubert de Vos
Vereniging ROVER	dhr. Menno Visser
Secretaris CP	dhr. Frank Aakster
Vice-voorzitter CP	dhr. Hans van der Veen
Voorzitter CP	dhr. Sjak Rijploeg en Vive

Aanwezig namens instanties:

OV-Bureau GD	dhrn. Wilko Mol en Jorn van der Scheer
Provincie Groningen	dhr. Herman Sinnema
Qbuzz	dhr. Walter Bakker
Werkgroep Spoor Friesland	dhrn. Menno en Bauke van der Veen, Daniël de Ruig

Afwezig / afgemeld:

Arriva-Trein	mvr. Yvonne Dubben
Gemeente Groningen	dhr. Menno Oedekerk
OOG-Vereniging	dhr. Hans Froon
Qbuzz	dhr. Michel van der Mark
Vereniging Kleine Dorpen Gron.	dhr. Rudi Slager
Zorgbelang Groningen	mvr. Arnolda Messchendorp

---

1. Voorzitter dhr. van der Veen opent de vergadering en heet allen welkom. Verhinderd zijn mvr. Messchendorp, mvr. Dubben, dhrn. Slager, Froon, van der Mark en Oedekerk.

2. Mededelingen en actualiteiten:
   - *CP*: Namens de werkgroep Spoor in Friesland zijn aanwezig dhrn, Menno van der Veen, Bauke van der Veen en Daniël de Ruig. Als kandidaat-leden zijn aanwezig dhrn. Onwuachu en Dijkman. Vanaf volgend CP zal dhr. Slager namens de VKDG worden opgevolgd door mvr. Vellema. I.v.m. afronding studie heeft dhr. Reindersma zijn deelname beëindigd.
   - *OVB, dhr. Mol: Lijn 73*: Op aandringen van gemeente Ter Apel, winkeliers, chauffeurs Qbuzz en OVB heeft staatssecretaris Harbers op 12 dec in Ter Apel toegezegd maatregelen te zullen betalen om de ernstige overlast van ‘veiligelanders’ te bestrijden i.s.m. veiligheidszorg en chauffeurs, w.o. mogelijk een -tijdelijke- pendelbus Emmen-AZC en in ieder geval –‘potige’- stewards in lijn 73, waarna Qbuzz-chauffeurs besloten de halte AZC vooralsnog aan te blijven doen met lijn 73; *Noot: Net als CP-Drenthe is ook CP-Groningen blij met maatregelen die moeten zorgen dat chauffeurs hun zeer gewaardeerde werk veilig en goed kunnen doen en dat goedwillende passagiers, w.o. veel ‘gewone’ AZC-klanten, kunnen rekenen op*

de kwaliteit van het OV. Dhr. Mol antwoordt dhr. Visser dat de kosten voor stewards tot op heden in de 'tonnen euro's' lopen.
Uitgebrachte CP-adviezen tarieven+dienstregelingen: Dhr. Mol meldt dat het DB-OVB heeft besloten de verplichte BTW-verhoging alsook de LTI volledig door te bereken in de tarieven 2019, daarmee ook het CP-advies en de kritiek op het Rijksbeleid in de Staten van Drenthe volgend. Gedeputeerde Brink sprak daar de intentie uit om verder te gaan met investeren in de kwaliteit van het OV in Drenthe. In de Staten van Groningen pleitten SP en GL wel voor fasering, maar ook gedeputeerde en DB-lid Gräper besloot tot de 'minst slechte' van de door het CP als 'slecht', 'slechter' en 'slechtst' gekwalificeerde drie opties.

3. Spoorzaken:
   - *proef met snelle NS-IC naar Randstad:* NS heeft 't voorstel voor de proef na reacties uit Drenthe en Friesland uitgebreid met en stop in Assen en een proef naar Leeuwarden, uitvoering begin '19. De inpassing van snelle ritten in de reguliere dienstregeling wordt onderzocht. In het MIRT dringt de politiek aan op prioriteit. Eerste stap is snelle ritten toevoegen in de spits. Tweede stap is een kwartier reistijdwinst realiseren voor alle treinen op de Flevo- en Hanzelijn, derde stap is een extra kwartier reistijd winnen tussen Zwolle en Groningen (Leeuwarden) met ERTMS en kortsluitboog Zwolle-Hoogeveen). Overijssel wil een snelle trein Twente-Zwolle. In het toekomstbeeld worden varianten bekeken waarbij vanaf de HSL via Amsterdam-Zuid wordt doorgereden naar Zwolle en mogelijk Groningen. De nieuwe NS-Intercity kan 200kmh en kan 'drukdicht' ook goed door de Ketelmeertunnel. Dhr. van der Veen verwijst naar de Wunderline en stelt voor ook doorrijden naar Hamburg te onderzoeken. Dhr. Sinnema zegt dat de plannen goed in het Toekomstbeeld zitten, en dat het CP kan meedenken in o.a. werksessies.
   - *Decentralisatie Sprinter Zwolle*: Dhr. Rijploeg licht toe dat de landelijke ROCOVs het Kabinet en in 2e instantie ook de 2^{e} Kamer, in brieven hebben gewezen op de reizigersbelangen en duidelijke bezwaren die er zijn, zoals SCICO (single-check-in-check-out) en het voorbijgaan aan de noordelijke wens mbt een IC-Regio of het koppelen van Sprinters aan de regionale lijnen. Middelen voor een beter product, zoals extra stations, inhaalsporen en hogere frekwenties, zijn niet begroot.
     Dhr. Aakster wijst op de bestaande praktijk waarbij NS in vroege en late uren IC's tussen Groningen en Zwolle als 'Sprinter' laat rijden (model IC-Regio- dus eigenlijk - red). Dat is in daluren efficiënt en biedt veel reizigers heel vroeg en heel laat nog doorgaande reismogelijkheden. De vraag is, laat NS die vroege en late treinen bij decentralisatie vallen en moeten reizigers dan overstappen in Zwolle naar//van de andere exploitant van de Sprinter? Of wordt er dan ook heel vroeg en heel laat 'dubbel' gereden met zowèl een IC àls een Sprinter? Dhr. Sinnema neemt deze vraag mee naar het Sprinteroverleg met het Rijk en kijkt verder naar het saldo van voor- en nadelen, er is nog geen keus gemaakt. SCICO is ook voor de Provincie belangrijk: geen extra in-uitcheckpaaltjes... De nu uitgevoerde 'quick-scan' is onvoldoende: Ook alle infra-gevolgen moeten worden meegenomen, zoals extra stations, eventuele extra passeersporen, paden voor goedrentreinen. Staphorst kan

eventueel worden bediend door Sprinters naar Leeuwarden. Een snellere Sprinter op de tak naar Groningen kan bij voorkeur Assen-Noord aandoen. Een hogere frekwentie is ook een eis en afspraken met het Rijk om te betalen voor alle verbeteringen, anders hebben reizigers onvoldoende baat bij decentralisatie.
In Limburg zeggen Arriva en NS goed samen te werken, ook met geïntegreerd kaartgebruik (zie ook verslag vorig CP). Dhr. van der Veen vat samen dat vooralsnog veel open vragen en bezwaren resten en weinig voordelen worden gezien.

- *spoor N-Nederland-brief van ROVER*, dhr. Visser: ROVER heeft landelijk de wensen vanuit de afdelingen geïnventariseerd en vanuit het Noorden zijn ingebracht:
  1 heropening van de lijn Veendam-Stadkanaal en verlenging naar Emmen,
  2 opening van een station Groningen-west / Hoogkerk en
  3 een spoorverbinding naar Zernike RUG.
  Dhr. Sinnema zegt dat deze wensen worden doorgerekend in het Toekomstbeeld, het spoor naar Emmen en Zernike alleen in de ‘ambitievariant’.
  Ivm de eisen aan overwegveiligheid is het waarschijnlijk dat station ‘Hoogkerk’ meer richting Suikerunieterrein zal moeten worden aangelegd. Hij bevestigt dhr. Dijkman dat goed moet worden onderzocht hoe de spoorlijn ten zuiden van het huidig station Veendam langs de -recente- woonbebouwing kan worden ingepast, om overlast te voorkomen. Rijden op H2 kan daarbij een voordeel zijn. Dhr. Heijne vindt een eenvoudig betaalsysteem voor de trein een belangrijke eis, doorgaande treinen of overstappen kunnen later worden ingevuld. Dhr. Rijploeg wijst erop dat Zernike vooral werkdagen erg druk is, maar in avond- en weekend onvoldoende vervoer heeft voor een treindienst. Hij stelt daarom voor ook nieuwe technieken van busbanen met b.v. elektronisch gekoppelde en geleide ‘bus-treinen’ als optie te onderzoeken. Dhr van der Scheer meldt dat ook i.h.k.v. de OV-Visie-Stad een optimale oplossing wordt gezocht voor Zernike, rekening houdend met het overige OV-net in de Stad. De secretaris schrijft in een brief aan Rover dat het CP de voorstellen van Rover ondersteunt in de zin dat voor Zernike de optimale HOV-oplossing moet worden gezocht.

- *presentatie ‘Noord-Link” door dhr. Daniël de Ruig, wg Spoor in Friesland:*
  Dhr. de Ruig benadrukt dat Noord-Link een ander concept is dan de oude Zuiderzeelijn-plannen, en daarom als nieuw voorstel politieke aandacht verdient.
  Zie voor de inhoud van de presentatie bijgevoegd bestand.
  Dhr. Visser vraagt naar de exploitatiekosten, maar die zijn -nog- niet doorgerekend.
  De werkgroep wijst op minder investeringsnoodzaak in de ‘oude lijn’ en de toename van het aantal reizigers op de Noord-Link, en ruimtelijke reserveringen die zijn gemaakt langs de A6 en A7. Dhr. Aakster vindt de aansluiting in Heerenveen-zuid interessant voor de bediening van Friesland.
  Dhr. Sinnema wijst op de afwijzende houding van de noordelijke provincies, die, met alle andere instanties, geen nieuwe spoorverbinding via Emmeloord hebben opgenomen in de Toekomstbeeld-varianten. Het Rijk heeft geen geld (over) voor een ZZL, Noord-Link of snelle lijn Breda-Utrecht. Een lobby is nu kansloos.

Op de lange termijn kan blijken dat het spoor te vol is voor verder ‘sleutelen’ aan bestaande verbindingen en kunnen kosten en baten van een nieuwe lijn wellicht worden bekeken, maar de benodigde miljarden zijn nu niet te vinden. De suggestie van dhr. Onwuachu, om vast het deel Groningen-Heerenveen te ontwikkelen is al geprobeerd en liep o.a. vast op hoge kosten voor beheer en onderhoud.
De voorzitter vat samen dat ’t CP grote voordelen ziet in een Noord-Link, die het rechtvaardigen om dit als ‘nieuw initiatief obv voortschrijdend inzicht’ op de politieke agenda te zetten. Afspraak: De noordelijke CP’s gaan in onderling overleg over een - nieuwe Spoorvisie voor de lange termijn, als mogelijke aanvulling of vervolg op het Toekomstbeeld.

- *Wunderline en Deutschlandtakt* : Dhr. Sinnema vertelt dat de Staten hebben ingestemd met de voordracht Wunderline, zodat nu de exploitatie kan worden uitgewerkt, inclusief aan Duitse kant het ‘visgraatmodel’ . Eind 2019 kan de stuurgroep dan een besluit nemen. De Wunderline komt -nog- niet voor in het landelijke dienstregelingmodel “Deutschlandtakt” maar de provincie zal de inpassing van de Wunderline in Deutschlandtakt met de deelstaat Niedersachsen bespreken. Dhr. Aakster legt kort uit wat het ‘Taktfahrplan’ in houdt, verwijzend naar Bahn2000 in Zwitserland.
- *Stavaza overige spoorprojecten*: dhr. Sinnema kan tevreden melden dat de lijn Veendam-Stadskanaal zal worden opgenomen in het ‘hoofdrailnet’ van ProRail en dat nu afspraken kunnen worden gemaakt over beheer en onderhoud, en met de STAR over het eigendom, en kan worden berekend of de kosten passen binnen het budget van plm 63mlj€. In januari gaat een brief hierover naar de Staten.

4 Dienstregeling Bus:

- *Ervaring met dr 2019*: Volgens dhr. Bakker zijn er alleen wat kleinigheden voorgevallen en worden klantreacties over de dienstregeling nog verzameld. Bij Gasselternijveen krijgt Qliner 312 binnenkort 2 paar tijdelijke haltes, in afwachting van definitieve haltes, die pas rond mei 2019 klaar kunnen zijn. Dhr. van der Scheer meldt dat er nu wat meer reacties komen over Qlink 15 die nu via Ring West rijdt ipv Westerhaven. Dhr. Mol noemt lijn 38 Leek - Grootegast, waarover een enkele reiziger klaagde dat door routeruil met de Buurtbus, nu -iets- meer moet worden betaald. Dhr. Bakker zegt toe dat eventuele ‘reparaties’ zullen worden besproken met de CP’s in het overleg dienstregeling op 22 januari.
- *terugkoppeling voorzittersoverleg 10/12 over hubtaxi en Lijnbelbus:* Dhr. Mol heeft op 12 december de CP-voorzitters gesproken over het functioneren van de Hubtaxi als alternatief voor de minst-gebruikte, begin 2018 opgeheven Lijnbelbusroutes.
Dhr. Mol bespreekt de door het CP in het Memo benoemde probleempunten met dhr. Bos van Publiek Vervoer. Er zijn problemen in de uitvoering, zoals CP’s zeggen, met ‘vindbaarheid, betaalbaarheid en betrouwbaarheid’. Voor ex-OV-reizigers zijn de verschillen groter dan voor ex-regiotaxi-reizigers. Het tarief is lastig, nu te hoog, maar te laag zou het tot overbelasting van de Hubtaxi kunnen leiden. Dhr. van der Veen wijst op het gemis van integratie-voordelen tussen OV en Hubtaxi. Het werkt niet zoals gedacht en hij verwijst naar de Qbuzz-concessie Drechtsteden waar nu als

aanvullend OV-product de “Bestelbuzz” wordt aangeboden, tegen OVC-tarief en met slechts 20 minuten voor-aanmeldtijd. Dat spreekt het CP al meer aan…
Dhr. Mol zegt toe het concept-Bestelbuzz met Qbuzz te zullen bespreken en wijst op de komst van meer comfortabele 8p-bussen in de nieuwe GD-concessie.
Ook zal het OVB een betere uitvoering van het PV stimuleren. Dhr. Rijploeg verlangt dat het PV voldoet aan de gestelde eisen in het Bestek. Dhr. Dijkman merkt op dat 8-persoons busjes momenteel niet steeds de reguliere route afleggen van de buslijn waarop ze rijden. Dhr. Visser stelt voor op kansrijke routes met een lage prijs te experimenteren om te kijken of daardoor een reguliere buslijn kan op- of herleven.

- *Uitgangspuntennota dr 2020* : Eerder naar 2020 doorgeschoven lijnennet en dienstregelingsuggesties in adviezen van het CP worden op 22 januari besproken, samen met nieuwe ideeën, zoals b.v. het memo van dhr. Dijkman over lijn 174.
- Dhr. Mol antwoordt dhr. De Vos op diens vraag, dat alle elektrische bussen voor 2020 inmiddels zijn besteld, en dat de bestelling van enkele- en gelede HVO-bussen in voorbereiding is.

5 Qbuzz-zaken:

- *Klantreacties*: besproken onder punt 4 ervaring dienstregeling.
- *Presentatie I-Lost:* Dit punt wordt behandeld in volgend CP op 12 februari.

6 OV-Stads-zaken:

- *“bussen om de west”:*, Dhr. van der Scheer heeft namens het OVB een uitgebreider stuk met effecten gestuurd. Dhr. Mol zegt dat het genoemde kostenbedrag niet het ‘eindbedrag’ is. Alle kosten door de gemeente laten betalen klinkt logisch, maar heeft als nadeel dat de gemeente die redenering ook omgekeerd kan toepassen en het OVB kan laten meebetalen aan inframaatregelen die het OV efficiënter maken…’soms gaat het langzamer, soms sneller’. Dhr. Rijploeg zegt de redenering te volgen, maar wijst erop dat de gemeente het initiatief nam tot het weren van efficiënt OV uit de Binnenstad en dat dhr. van Selm, vorig directeur OVB, het CP voorhield dat het OVB het OV zou aanpassen bij de gemeentelijke maatregelen op voorwaarde dat de gemeente alle kosten en te derven inkomsten aan het OVB zou vergoeden. Dhr van der Veen herinnert eraan dat het CP waarschuwde tegen de verminderde OV-kwaliteit en dienstverlening en duidelijk tegen was. De gemeente hield vol dat de reizigers in het algemeen er niet op achteruit zouden gaan, maar dit is in de ogen van het CP zeker wel het geval: Het is nu aan de gemeente om weer verbeteringen te realiseren en te investeren in de doorstroming om de effecten te minimaliseren. Dhr, van der Scheer zegt dat de gemeente ‘quick wins’ wil realiseren voor de bussen in het kader van de OV-visie, in de gehele stad, niet alleen in het centrum.
- *“bussen om de oost”;* Dhr. van der Scheer zegt geen nieuwe informatie over de plannen te hebben ontvangen van de gemeente.
  Dhr. van der Veen zegt de gemeente van harte welkom te heten indien zij alsnog besluit om de bussen slechts gedeeltelijk van de Grote Markt te weren (het CP stelde eerder voor 1 specifieke lijn te handhaven als centrumlijn).

Het CP heeft ‘een hard hoofd’ in de beoogde centrumhaltes bij de St-Jansbrug en Stadsschouwburg. Er is te weinig ruimte om het voor zowel reizigers, fietsers, bussen èn auto’s veilig in te richten, en het risico bestaat dat de haltes daarom te ver van de St-Jansbrug -dus Grote Markt- komen te liggen. Dhr. Onwuachu heeft voorgesteld ook een 2-richtingen busroute aan de stadszijde van de Diepenring te onderzoeken en dhr. Aakster noemt verbreding van de rijbaan ter hoogte van het Provinciehuis als een optie om de haltes beter te kunnen vormgeven.
Het OVB zegt ‘er bovenop te zitten’, maar dhr. Rijploeg herinnert aan een reeks van milieu-en OV-onvriendelijke maatregelen zoals de Eikenlaan-oversteek, de Oosterhamrik-(auto-)plannen en de Binnenstadsmaatregelen …’goed OV interesseert de gemeente niks…lijkt het’. Hij hoopt dat de gemeente nu, met een ander college van B&W, zal zeggen: “we gaan het OV weer goed op de rails zetten”.
Dhr. Van der Veen maant het OVB nu een goede nul-meting op te zetten en meetwaarden af te spreken, om de effecten van ‘bussen over oost’ ditmaal wèl goed te kunnen meten, niet alleen qua doorstroming, maar ook qua reizigersgebruik, herkomst en loopafstanden (zie eerder CP-memo aan OVB).
Dhr. van der Scheer vertrouwt op OVC-data vanaf 2019, waaruit dan ook overstaprelaties kunnen worden afgeleid. Dhr. Aakster suggereert ook specifiek naar de P+R-reizigers te kijken, in hoeverre die reageren op het niet meer bedienen van de Grote Markt. Dhr. Visser vindt dat er nu wel beter is geprobeerd effecten van Bussen over West aan te geven. Dhr. van der Veen vindt vergelijken nog steeds lastig, het onaangename gevoel blijft dat we als CP hebben gewaarschuwd en gevraagd om vergelijking vóór en na, en nu het gevoel hebben -helaas- gelijk te hebben gekregen, maar het niet duidelijk is terug te zien in de resultaten. Dhr. Rijploeg zegt ‘het zij zo”, maar bij ‘bussen over oost’ moeten gemeente en OVB de vergelijking ‘voor-na’ beter gaan meten en evalueren. Op voorstel van dhr. Visser zal het CP de gemeente vragen om ook nog varianten met 2-richting-busverkeer aan de stadszijde en verbreding van de rijbaan bij het Provinciehuis te onderzoeken t.b.v. bussen om de oost, en om alsnog te overwegen tenminste 1 ‘City-buslijn’ via de Grote Markt te handhaven.

7 Het verslag van het CP-Groningen van 6 november j.l. wordt goedgekeurd.

Sluiting vergadering