Verslag

Groningen - 15 maart 2019

van het OV-CP Groningen op 12 februari 2019 om 17:00 uur in het Provinciehuis Groningen

Aanwezig namens reizigers(-organisaties):

Fietsersbond	dhr. Leo Heijne
Groninger Studentenbond	dhr. Nico Wessels
Individuele reizigers	dhr. Edzard Dijkman
OOG-Vereniging	dhr. Hubert de Vos
Vereniging ROVER	dhr. Menno Visser
Zorgbelang Groningen	mvr. Arnolda Messchendorp
Secretaris CP	dhr. Frank Aakster
Vice-voorzitter CP	dhr. Hans van der Veen
Voorzitter CP	dhr. Sjak Rijploeg en Vive

Aanwezig namens instanties:

Arriva-Trein	mvr. Jieskje Hollander
Gemeente Groningen	dhrn. Menno Oedekerk en Gerd Boerema
OV-Bureau GD	dhr. Jorn van der Scheer
Provincie Groningen	dhr. Herman Sinnema
Publiek Vervoer	dhr. Jan Bos
Qbuzz	dhrn. Michel van der Mark, Walter Bakker en Wouter Mantel

Afwezig / afgemeld:

ANWB	dhr. Eric Neef
Individuele reizigers	dhr. Nigel Onwuachu
OOG-Vereniging	dhr. Hans Froon
OV-bureau	dhrn. Wilko Mol en Erwin Stoker
Vereniging Kleine Dorpen Gron.	mvr. Nienke Vellema of Hilda Hoekstra

---

1. Voorzitter van der Veen opent de bijeenkomst. Afgemeld zijn de leden Neef, Froon, en Onwuachu, en van het OVB dhrn. Mol en Stoker.

2. Mededelingen: Arriva-Trein wordt voortaan afwisselend vertegenwoordigd door mvr. Jieskje den Hollander, hoofd operatie of dhr, Justin Rienks, regiomarketeer.

3. Actualiteiten OV-bureau: Dhr. van der Scheer valt in voor dhrn Mol en Stoker en meldt:
   Lijn 73 is met hulp van meerijdende stewards vooralsnog ‘gestabiliseerd’. Begin maart komt de staatssecretaris weer om verder te praten over oplossingen, w.o. financiering en inzet van een aparte pendelbus tussen Emmen NS en het AZC.
   OV-Toppertje: In de marketing-actie van chipkaarten voor €2,50 zijn er al plm 7000st verkocht. Dhr. van der Mark vult aan dat het doel is 10.000 te verkopen i.h.k.v de uitrol van de OV-chipkaart (OVC) en overgang naar çashless’ rijden en dat de actieperiode met korting op DalVoordeel-NoordNederland (DVNN) wordt verlengd. Hij neemt de suggestie mee van dhr. Rijploeg om ook sociale diensten te attenderen op deze voordelige OVC en DVNN. Mvr. Messchendorp vraagt om ook te communiceren waar deze kunnen worden gekocht en opgewaardeerd met contant geld, zoals op de servicepunten.
   ‘Bussessions’, de actie met muzikanten op ‘t Hoofdstation en onderweg in Qlink-bussen, leverde veel publiciteit en positieve reacties op.

De *aanbesteding van het H_2-vulpunt* bij Qbuzz aan de Peizerweg leverde 7 inschrijvers op. Wanneer de financiering rond is voor 10 extra H_2-bussen voor Emmen, komt ook daar een vulpunt, waarmee het totaal in GD dan op 32 waterstofbussen komt.
Implementatie GD-concessie: Alle elektrische bussen zijn besteld, de bestelling van de HVO-bussen is bijna rond. Op 4 maart presenteert Qbuzz prototypes bij het station Assen, waarbij ook CP-leden worden uitgenodigd. Dhr. van der Mark nodigt de CP's uit voor apart overleg over de offerte van Qbuzz voor de nieuwe concessie en maakt daarvoor een afspraak via de secretaris. Dhr. van der Scheer vertelt dat er vanaf de zomer al omgebouwde bussen in exploitatie kunnen komen, i.v.m. het gefaseerde ombouwprogramma.

4. Update Spoorzaken: Dhr. Sinnema geeft informatie over de actuele ontwikkelingen:
   De proef met de *snelle Intercity naar Den Haag* is succesvol verlopen: een kwartier sneller dan normaal. Op de *Spoortafel* worden met NS vervolgstappen besproken. In het '*Toekomstbeeld OV'* is opgenomen dat verkorte reistijden van het noorden naar de Randstad zullen worden onderzocht. Ambitie van noordelijke overheden, Regio Amsterdam en Oost-Nederland is om allereerst een kwartier reistijdwinst tussen Zwolle en de Randstad te realiseren. Over de *decentralisatie van de Sprinterdienst Zwolle-Groningen/Leeuwarden* is nog geen nieuws te melden.
   Over de *Wunderline* hebben Duitse en Nederlandse bestuurders in Winschoten geconfereerd en besloten de benodigde gelden te reserveren en de exploitatieplannen verder uit te werken met Arriva. In 2020 valt dan het besluit over de realisatie van stap 1 van de sneldienst vanaf de opening van den nieuwe Emsbrug in 2024.
   De *Stadskanaallijn* nadert de besluitvorming, nog voor de Statenverkiezingen. Met het ministerie worden afspraken gemaakt over de kosten van beheer en onderhoud, met de STAR over de overdracht van de grond en met Arriva over de exploitatie. ProRail maakt een projectplan, waaruit de planning zal moeten blijken. Gepland wordt ingebruikname eind 2022.
   Het project "*Extra Sneltrein Groningen-Leeuwarden (ESGL)"* is volop in uitvoering, waarbij de treindienst enkele weekenden moet worden gestremd (het werk is goed te zien vanuit de trein en o.a. aan de Paterswoldseweg -red). Mvr. Hollander verwacht dat de '2e sneltrein' medio 2020 kan gaan rijden. Dhr. Tichelaar van Arriva-Trein zal met het CP de ESGL-dienstregeling gaan bespreken.
   De *NS-dienstregeling 2020* ontlokt enige scepsis: dhr. Rijploeg hekelt de 9' langere reistijd naar Den Haag via Utrecht, haaks op de versnellings-ambitie van het Noorden, en mvr. Messchen-dorp relativeert de 4'-versnelling door inzet van de SNG-Sprinters tussen Zwolle en Groningen, waarop dhr. Oedekerk uitlegt dat de noodzaak is om na realisatie van de doorkoppeling van het Hoofstation betrouwbare aansluitingen op onder andere de sneltrein Leeuwarden te bieden.!
   In de aanloop naar de *nieuwe Arriva-trein-concessie* zijn de in- en uitcheck-paaltjes en kaartautomaten op de perrons inmiddels vervangen door betere. Nu begint de renovatie ("refurbishment" in goed nl -red) van de 51 treinen, waaronder het bij een ernstig ongeval beschadigde treinstel is bijna gereed van herstel in Polen. Met de onlangs bij Campina beschadigde trein, en het bij toerbeurt uit dienst nemen van stellen t.b.v. de renovatie mist Arriva dus structureel drie stellen, en moet er heel creatief worden gepland om alle diensten met voldoende capaciteit te kunnen rijden. Overwogen wordt om een stel te besparen door tussen Harlingen en Leeuwarden een treinvervangende busdienst in te stellen, hoewel dat na de zomer dan weer niet gaat passen. Dhr, Sinnema dringt aan op het 'lenen' van 'bakken' uit (Arriva-)concessies elders in Nederland. Door een efficiëntere omloop kan de 'extra sneltrein'-ESGL' ook met het huidige aantal treinen worden gereden. Vanaf najaar 2020 stromen de nieuwe 'Stadler-WINK'-treinstellen in.

Arriva gaat CP-leden uitnodigen voor een zgn. “design-freeze” op 25 februari a.s. om -samen met andere deelnemers aan het Stadler-bezoek in Zwitserland- verder te praten over ontwerp- en interieur-détails.
Op de vraag van mvr. Messchendorp naar een comfortabeler rolstoelplaats bevestigt mvr. Hollander dat de treinen nu meerdere rolstoelplekken krijgen, ìn de passagiersruimten (voor lange ritten) èn dichtbij de uitgang (voor korte ritten).

5. Kwaliteitsplan Publiek Vervoer, presentatie door dhr. Bos:
In overleg met het OV-bureau (OVB) en mede n.a.v. de opmerkingen van het CP e.a. wordt nu gewerkt aan een Kwaliteitsplan m.b.t o.a. betaalbaarheid, vindbaarheid en betrouwbaarheid. PV heeft zelf geen invloed op de tarieven van de hubtaxi (Ht) die door het DB-OVB worden vastgesteld. PV kan wel kijken naar de uitwerking en effecten ervan op het gebruik. De uitgedeelde ‘hand-out’ wordt toegelicht:
Stiptheid: De in het Bestek geëiste 95% binnen gestelde grenzen wordt globaal gehaald, maar sommige regio’s scoren onder de maat, waarover met de vervoerders wordt gesproken. Klachten luiden meestal: “taxi komt te laat”.
Informatie: Er is vaak onduidelijkheid over het juiste tarief, en waarvoor en waar de Ht kan worden besteld. PV maakt een ‘beslisboom’ die call-center-medewerkers van diverse instanties moet helpen allemaal dezelfde, juiste info te geven.
Klachten worden in het systeem ‘SMILE’ ingevoerd; er zijn 20 ingediend op een totaal van plm 11-duizend ritten, op zich weinig, maar is het aantal representatief? Het indienen van een klacht is niet eenvoudig…Klachten die bij chauffeurs worden geuit worden -nog- niet geregistreerd. “Te laat” is de meestgenoemde klacht. Dhr. Bos zal op verzoek van dhr. Visser de vervoerders vragen naar opmerkingen en ervaringen van chauffeurs als input voor het Kwaliteitsplan en ook de ‘beslisboom’ publiceren op de website.
Betaalmogelijkheden zijn contant en in principe ook met PIN, maar dit laatste is -nog- lang niet overal mogelijk en moet daarom worden actief worden uitgebreid.
Vindbaarheid: Dhr. Bos ziet dit als deel van onvoldoende ‘*bekendheid*’. Weten potentiële gebruikers van het bestaan van de Ht…? Voor betere vindbaarheid is geen betaalbaar bel-systeem gevonden met één centraal 0800-telefoonnummer met automatische doorschakeling naar de vervoerder in de betrokken regio. Vraag is ook of een apart PV-nummer wenselijk is, of beter aansluiting kan worden gezocht bij een bekend al bestaand nummer, maar overleg met b.v. ‘9292’ schiet niet op. Hun systeem kan niet uit de voeten met producten zonder dienstregeling. PV wil de Ht bekender maken via aparte apps en via websites van derden. Dhr. Rijploeg vindt dat ‘9292’ landelijk moet worden aangespoord ook informatie over Ht-achtige productie te (kunnen) gaan aanbieden. Dhr. Van der Mark bevestigt dit: ‘9292’ is van de vervoerders, ook het OVB vraagt ‘9292’ er naar. Dhr. Bos ziet voor de korte termijn meer in samenwerking met Qbuzz, die in haar offerte voor de nieuwe GD-concessie een klantvriendelijke(r) reisbegeleidingsapp- en website heeft aangeboden, die ook Ht-achtig vervoer kunnen omvatten. Als dat goed blijkt te werken, is wellicht uitrol naar ‘9292’ mogelijk. Info over de Ht geven in de bus zelf -zoals dhr. Dijkman oppert- is niet haalbaar ivm de lange voor-aanmeldtijd en reserveringsnoodzaak en bovendien is de Ht geen openbaar vervoer. Kleinschalig OV met 8-persoons-busjes komt wel in de GD-concessie en kan dus wel op de infoschermen en op DRIS etc worden getoond.
Dhr. Rijploeg mist overstapmogelijkheden van OV op Ht… 2 uur tevoren bellen…? Desastreus! “Dan is de Ht toch geen oplossing voor aansluitend vervoer, wanneer een bus of trein vertraagd is…!” Dhr. Bos verwijst naar de beperkingen vanuit het Bestek, het verkorten van de aanmeldtijd leidt 1-op-1 tot prijsverhogingen. Dhr. Rijploeg betwijfelt of die lange aanmeldtijd bij aansluiting

op OV-knooppunten wel zo is afgesproken, dan wel in het voortraject zo is bedoeld. Dhr. Rijploeg noemt de Ht als systeem mislukt wanneer niet op het OV kan worden aangesloten: uren wachten is zinloos, Ht als achtervang voor OV dus ook. Dhr. Bos zoekt uit wat over aansluiten Ht op OV (-Hubs) in het Bestek staat. Online reserveren zal worden geregeld.
Gebruikers: PV wil nader -laten- onderzoeken wie de huidige en potentiële gebruikers zijn, wat is de doelgroep? Bv Pieterpadlopers? OV-reizigers in het algemeen? Het gebruiksnut van de Ht ligt tussen dat van de straattaxi en het -kleinschalig- OV, en kent dus beperkingen in prijs en service. Optie is ook de Ht-info koppelen aan websites over Hubs en info bij VVV's en andere instanties neerleggen. Bij groter gebruik lopen de kosten snel op, maar kan wellicht op sommige relaties een -kleine- OV-dienst worden herontwikkeld. Momenteel is niet meer bekend dan het aantal aanvragen en de gewenste trajecten. Na 9 maanden ervaring met vooral WMO-vervoer moet de focus nu meer op de Ht komen.
Dhr. van der Veen concludeert dat er binnen het budget dus een maximum is aan het aantal betaalbare Ht-ritten: wel aantal is dat? Hangt ervan af hoeveel het OVB er voor -over- heeft…
Mvr. Messchendorp signaleert dat een reis per Ht naar een willekeurig adres duurder is dan naar een 'Hub', ook wanneer je daarbij je eigen huis voorbij rijdt…. Dhr. Bos beaamt dat de Ht flexibeler zou moeten kunnen opereren, (bv vanaf standplaats-Hub, aansluitend op OV? -red) en neemt de suggesties mee, en gaat oplossingen bespreken met de -volgende- CP's.
Dhr van der Scheer meldt nog dat het OVB-budget voor PV momenteel 1 mlj. euro per jaar is. Het CP vraagt wat het OVB gaat doen wanneer er meer Ht-reizigers komen en het budget wordt overschreden.

6. Dienstregeling: Dhr. Bakker meldt dat de nieuwe dienstregeling 2019 amper klachten heeft opgeleverd. Op winterse dagen is het wel erg druk in de bussen geweest. Dhr. van der Zee heeft een overzicht gestuurd van kleine reparatiemaatregelen en licht enkele toe, w.o. rijtijdaanpassingen o.a. op lijn 85 naar Lewenborg. Qlink 5 naar Annen krijgt een extra late rit, dagelijks om 00:50u aansluitend op een late NS-trein.

7. Qbuzz-zaken: Dhr. Bakker deelt het overzicht Klantreacties uit en licht deze toe. Er zijn weinig reacties op cash-less rijden gekomen. Maatwerk-oplossingen zijn amper gevraagd. Dhr. de Vos signaleerde dat mensen een kaartje kopen in een 'cashbus', en dan overstappen naar een cashless bus…
Dhr. van der Veen concludeert dat de veiligheid in orde is… waarop dhr. Bakker zegt dat de inzet van stewards op lijn 73 de rust vooralsnog heeft doen weerkeren. Mvr. Messchendorp vertelt roekeloos rijgedrag ook als een (on-)veiligheidsaspect te ervaren…
Klachten worden altijd met chauffeurs besproken meldt dhr. Bakker. Klachten zijn een signaal voor Qbuzz. Dhr. Aakster vraagt of er verband wordt gelegd met het Q-drive-programma. Dhr. van der Mark beaamt dat het programma doorloopt, en Qbuzz probeert te denken vanuit de klant. Dhr. Heijne wil naast de getallen graag enkele malen per jaar een diepgravender inhoudelijke klachtenanalyse zien, naar o.a. trends en ontwikkelingen in de tijd en welke acties daar aan zijn gekoppeld.
Dhr. van der Mark vult aan dat ook klachten via sociale media worden meegenomen.

8. Hoofdstation: Dhr. Gerd Boerema projectmanager Spoorzone van de gemeente Groningen geeft een gast-presentatie over de hoofdzaken: Hoofdstation, spoorzone en 4-sporigheid, verplaatsen busstation en gebiedsontwikkeling zuidzijde.
Het station wordt uitgebreid met meer perrons, de eerste drie perronsporen worden opgeheven en vervangen door publieksruimte, er komen drie tunnels voor fietsen, reizigers en bussen. De

busperrons komen langs de Intercity-perrons te liggen en worden aan dezelfde reizigerstunnel gekoppeld, zodat bussen en reizigers elkaar niet meer hoeven te kruisen. De aanvoerroute van de bussen uit het zuiden loopt loopt straks via een 'insnijding" in het midden van het Emmaviaduct en komt daaronder uit op de HOV-as-west. De bustunnel mondt uit op de Stationsweg. De busbuffer komt tussen de tunnelmond zuidzijde en het busperron, dus zeer dichtbij de haltes. De 'insnijding' is gunstig voor alle bussen uit de richting zuid, maar door de verbreding van het talud komt de huidige busbaan naar de Zaanstraat te vervallen en moet lijn 10 vanuit de Parkweg een omweg rijden via een rotonde bij de Maaslaan, of een geheel andere route kiezen via b.v. Martiniplaza, Ring West en HOV-as-west. Dit wordt t.z.t. ook met de CP's besproken. Overwogen wordt om onder het busstation een parkeergarage te bouwen.
Ook het aantal fietsplekken wordt aan beide stationszijden sterk uitgebreid. De fietstunnel krijgt vides voor de sociale veiligheid en sluit aan op de rotonde in de fietsenkelder van het voorplein.
De Kiss&Ride komt op de plek van de huidige sporen 1t/m3b. Op de plek van 1t/m3a komen winkels en voorzieningen.
Eind februari wordt dit werk aanbesteed, de spoorzone is al eerder gegund:
Tot voorbij station Europapark komen 4 doorgaande sporen, voor Arriva en NS elk 2. Bij Europapark komt een keerspoor voor treinen uit Leeuwarden, de treinen Eemshaven / Delfzijl worden gekoppeld aan de treinen Leer / Veendam-Stadskanaal.
Het totale spoorwerk moet in 2023 klaar zijn, en het nieuwe busstation met toevoerroutes in 2024, in ieder geval ná het werk aan de Ring Zuid.
Mvr. Messchendorp merkt op dat de bussen en auto's naar de zuidzijde Station ook aan de rechterzijde van het Emmaviaduct zouden kunnen uitvoegen, waardoor een kruising met rechtdoorgaand verkeer zou worden vermeden, maar dhr. Boerema zegt dat dat is overwogen, maar vanwege andere nadelen niet is gekozen.
De gebiedsontwikkeling zuidzijde is nog in de fase van visievorming. Ook b.v. een nieuw cultuurcentrum Oosterpoort kan desgewenst worden ingepast, hetgeen voor de bereikbaarheid per OV erg gunstig zou zijn.
Dhr. Rijploeg stelt voor om geschikte daken van perrons etc te benutten voor energieopwekking met b.v. zonnepanelen.
Dhr. van der Scheer gaat desgevraagd nader in op de alternatieve routes voor lijn 10, en tekent daarbij aan dat de Grunobuurt straks op loopafstand ligt van de stationsentrée en busperrons aan de zuidzijde, waardoor bushaltes bij de Parkweg / Paterswoldseweg eventueel kunnen worden gemist. Op het Nelf-terrein, ten westen van de nieuwe Paterswoldsewegtunnel komen bovendien nieuwe haltes aan de HOV-as-west.
De Eeldersingel en de Rabenhauptstraat zijn straks geen logische routes naar het busstation zuidzijde. In de OV-visie Stad wordt een afweging gemaakt in netwerk-verband, maar de route via Martiniplaza en Ring West lijkt vooralsnog een kansrijke variant. Dhr. Mantel zou graag een autoarme Stationsweg zien bij de uitmonding van de bustunnel, maar dhr. Boerema zegt dat de stationsweg z'n doorgaande functie voor autoverkeer zal houden. Afgesproken wordt dat dhr. Boerema in het najaar terugkomt in het CP om de voortgang toe te lichten.

9. OV-Stads-zaken: Dhr. Oedekerk en dhr. van der Scheer lichten de stand van zaken toe:
   Het *nieuwe Collegeprogramma* zet v.w.b. de mobiliteit sterker in op fiets en openbaar vervoer en minder op auto's dan afgelopen jaren.
   De *hoorzitting over de Korrebrug* is bijgewoond door dhrn/ Rijploeg en van der Veen, en daar bleek dat het Rijk voor 3 bruggen 45 miljoen uittrekt, waarvan plm 18 voor de Korrebrug, plm 22 voor de busbrug en rest 5 mlj voor de Paddepoelsterbrug. Dat betekent dat er geen -extra- geld komt voor een autoverbinding via de Oosterhamrikroute en dat de Korrebrug het

afwikkelingsniveau houdt van een erftoegangsweg. De ombouw van het Oosterhamriktracé tot autoroute wordt door het college gebonden aan de opstelling van een verkeerscirculatieplan en alleen nog overwogen indien geen betere 'oplossing' wordt gevonden voor de auto-afwikkeling in de oostelijke wijken… Het CP is blij dat er naast inhoudelijke nu ook financiële argumenten zijn om af te zien van auto's op of langs de busbaan en hoopt dat het exclusieve voordeel van het openbaar vervoer op de route tussen Kardinge en het centrum verder kan worden uitgebouwd met hoogwaardige voorzieningen, bv als voorportaal van het UMCG in Kardinge.
Afspraak: Het CP maakt een afspraak met de nieuwe wethouder voor overleg over o.a. de OH-route en over 'Bussen over Oost'.

Het overleg over "Bussen over Oost" wordt in het interne deel van het CP voortgezet: Dhrn. van der Veen en Rijploeg hebben overleg gehad met projectleider dhr. Lubbers, waarbij diverse alternatieven zijn aangedragen vanuit het CP. De inpassing van bushaltes aan de Diepenring blijkt uitermate gecompliceerd, en daarom lijken deze steeds verder 'op te schuiven' in noordelijke richting, waardoor het directe contact met de Sint-Jansbrug en daarmee met de logische looproute tussen Grote Markt en UMCG verloren gaat. Dhr. van der Veen noemt het 'technisch oplosbaar' maar 'conceptueel verkeerd': Vergelijk met de museumroute naar het Hoofdstation die is aangelegd om vanaf het station een directe looproute in het zicht naar de Binnenstad te maken, en een groot succes is geworden. Een looproute vanuit de Grote Markt naar bushaltes nabij de Turfstraat midden tussen de St-Jansbrug en de Maagdenbrug is dus geen vergelijk wat betreft functionaliteit en sociale veiligheid. Als de haltes alleen bij de Turfstraat inpasbaar zouden zijn, mag zelfs de vraag worden gesteld of deze haltes er überhaupt moeten komen, en of hiermee blijkt dat het besluit om bussen van de Grote Markt te weren op onhaalbare vooronderstellingen was gebaseerd?
Vanuit het CP zijn enkele alternatieve voorgedragen "out-of-the-box":

- Maak aan de binnenkant van de Diepenring een dubbele rijbaan voor bussen in beide rijrichtingen, waarbij de bussen op de rijbaan kunnen halteren ter hoogte van de St-Jansbrug… Volgens dhr. Lubbers is de monumentenstatus van de kademuren een belemmering om deze variant uit te werken.
- Keer de rijrichting van het verkeer aan beide zijden van de Diepenring om, en halteer aan de waterzijde langs 'haltebalkons boven het water ter hoogte van de St-Jansbrug, die de kademuren zelf niet aantasten, en waardoor er naast het Provinciehuis ruimte overblijft voor de entree van de parkeergarage en laden/lossen. De haltebalkons kunnen met een extra voetbruggetje onderling worden verbonden waardoor een hoogwaardige centrumhalte aantrekkelijk kan worden vormgegeven, gekoppeld aan de looproute St-Jansstraat-UMCG.

Het CP hoopt dat de suggesties serieus worden onderzocht, en dat uiteindelijk, wanneer blijkt dat de voorspellingen van het CP uitkomen, en dat hoogwaardige openbaar vervoer langs de Diepenring niet goed en veilig oplosbaar is, de Raad zal terugkomen op het besluit om alle busroutes te weren van de Grote Markt en zal laten zoeken naar een hoogwaardige alternatieve ontsluiting van de markt met openbaar vervoer.

10. Het aangepaste verslag van het CP-Groningen van 17 december wordt vastgesteld.

Sluiting vergadering

==========

11. Intern Overleg CP-Groningen. Zie tekst hierboven onder punt 9.