

# Memo definitieve hoofdlijnen dienstregeling 2021

6 juli 2020 – aangepaste versie voor provincie Groningen 1 september 2020

## Inleiding

Dit jaar gaat het dienstregelingsproces anders dan andere jaren. Gebruikelijk is dat op basis van de begroting van het volgende jaar en binnen de vastgelegde begrotings- en beleidskaders voorstellen voor een nieuwe dienstregeling van het opvolgende jaar worden ontwikkeld. Deze worden dan in april voorgelegd aan het dagelijks bestuur OV-bureau, vrijgegeven voor inspraak en daarna in juni definitief goedgekeurd, waarna de dienstregeling wordt ingevoerd per medio december.

## Corona vraagt flexibiliteit in inzet

Vanwege de coronacrisis en de daaruit voortkomende gevolgen gaat het dit jaar anders. De voorstellen voor de ontwerp-hoofdlijnen dienstregeling 2021 zijn nog ontwikkeld voor de coronacrisis en gingen uit van grofweg een gelijkblijvend budget. Nadien is de coronacrisis toegeslagen, waarbij het gebruik van het openbaar vervoer aanvankelijk gedecimeerd is. De dienstregeling is teruggeschroefd op werkdagen naar ongeveer 60% van wat er normaal rijdt. Per 2 juni is de dienstregeling weer opgeschroefd naar 'vol', mede naar aanleiding van het zicht op een beschikbaarheidsvergoeding vanuit het Rijk voor 2020 om reizigers in het OV voldoende ruimte te kunnen geven. Het vervoer begint nu weer aan te trekken naar op werkdagen ongeveer 35% van het vervoer voor de coronacrisis. Op dit moment is nog moeilijk te zeggen:

1. In welke mate en per wanneer de capaciteitsbeperking van het OV volledig wordt losgelaten.
2. In welke mate en per wanneer studenten en werkenden weer op de opleiding en het werk verwacht worden.
3. In welke mate en per wanneer reizigers weer terugkeren in het OV.
4. Hoe de precieze uitwerking van de beschikbaarheidsvergoeding gaat zijn voor 2020 en in welke mate ook voor 2021 afspraken worden gemaakt.

In ieder geval zal de situatie na Corona niet dezelfde zijn als de situatie voor Corona. Reizigers hebben deels andere keuzes gemaakt, op onderdelen zal door thuiswerken en thuisonderwijs volgen minder vervoer nodig zijn. Dit zal gaan betekenen dat het openbaar vervoer in de toekomst flexibeler dan nu met één wijzigingsmoment per jaar moet kunnen inspelen op wijzigingen in de vraag. Deze behoefte is er niet alleen per 2021, maar ook al per start van het nieuwe schooljaar op 17 augustus. Zolang de studenten niet of slechts heel weinig naar Zernike gaan, hoeven bussen, bijvoorbeeld op Q-link Oranje tussen Hoofdstation en Zernike (lijn 15), niet 12 keer per uur te rijden.

## Flexibelere inzet per 17 augustus

Om invulling te kunnen geven aan de gewijzigde vervoersvraag en flexibeler te kunnen inspelen op ontwikkelingen zal per maandag 17 augustus een aangepaste dienstregeling worden doorgevoerd. Per buslijn wordt een vaste dienstregeling geboden die invulling geeft aan de in

de huidige situatie verwachte vervoersvraag. Dit pakket omhelst ongeveer 90% van de bestaande dienstregeling. De overige 10% is beschikbaar om flexibel in te spelen op de onzekere ontwikkelingen in de vervoersvraag.

### **Dienstregelingsvoorstellen structuur 2021 doorzetten, volume 2021 aanhouden**

De dienstregelingsvoorstellen hoofdlijnen 2021 hebben betrekking op twee categorieën van maatregelen:

- Aanpassingen van structuur (lijn/routevoering).
- Aanpassingen van volume (bedieningsniveau/frequenties).

Zoals geschetst vraagt het na-coronatijdperk om flexibiliteit in volume van de inzet van bussen. Dit gaat om flexibiliteit in het bedieningsniveau/frequenties, niet zozeer om aanpassing van lijn-/routevoering. Om deze reden zullen dienstregelingsvoorstellen die betrekking hebben op de aanpassing van de *structuur* routevoering van lijnen onveranderd doorgevoerd worden, maar de voorstellen met betrekking tot het *volume* de bediening/frequenties worden aangehouden tot een moment na de zomer 2020 waar we breder uitsluitsel kunnen geven over de consequenties van corona voor de dienstregeling 2021 en op onderdelen wellicht ook al voor het najaar 2020.

Op de volgende pagina's zijn de door het dagelijks bestuur OV-bureau goedgekeurde definitieve hoofdlijnen opgenomen. Hierin is in paars opgenomen wat de voorgenomen wijzigingsdatum van de betreffende wijziging is.

### **Resultaten inspraak**

Bij het OV-bureau zijn 33 reacties ontvangen en bij de gemeente Groningen 13. Veelal betroffen bij het OV-bureau binnengekomen reacties verduidelijkingsvragen over de voorgenomen wijziging van lijn 21 en 25 rondom Sleen en Erm. Uit de ontwerp hoofdlijnen bleek niet duidelijk dat Erm en Sleen ook in het weekend bediend zullen blijven worden. In de definitieve hoofdlijnen als bijgevoegd is dit expliciet opgenomen. Naar aanleiding van de reacties is er geen aanleiding voorgestelde wijzigingen aan te passen.

# Uitgangspunten

Onderstaand zijn ter informatie de uitgangspunten voor dienstregeling 2021 opgenomen zoals die in het najaar van 2019 zijn vastgesteld.

## Aanleiding

Zoals ieder jaar wordt de dienstregeling voor 2021 vanaf het begin van 2020 weer verder doorontwikkeld. In de hoofdlijnen voor de begroting wordt het kader geschetst waarbinnen de dienstregeling doorontwikkeld wordt. Het jaar 2020 is het eerste jaar van de nieuwe concessie waarin een groot aantal vernieuwingen ten opzichte van de huidige concessie zijn doorgevoerd, zoals de schaa sprong in verduurzaming, de verdere vereenvoudiging en het ontzorgen van de reiziger op het gebied van plannen, reizen en betalen en een toenemende beschikbaarheid en gebruik van data bij verdere optimalisering van het vervoerproduct.

## Nieuwe concessie

Vanwege de start van de nieuwe concessie zou het wellicht voor de hand liggen om juist niet te veel te wijzigen, in de langere termijn ontwikkelplannen met gemeenten zit echter een aantal ontwikkelingen die mogelijk al in 2021 worden ingevoerd. We zijn dus vanaf begin 2020 weer gestart met de voorbereidingen voor de hoofdlijnen van dienstregeling 2021, de dienstregeling voor het tweede jaar van de nieuwe GD2020 concessie. Onderstaand zijn de uitgangspunten opgenomen zoals die op 6 december 2019 door het dagelijks bestuur OV-bureau Groningen Drenthe zijn vastgesteld.

## Netwerkontwikkeling 2025

In aanvulling op het proces in andere jaren wordt er in dit proces ook verder vooruitgekeken naar de situatie in 2025, waar alle werkzaamheden aan de Spoorzone en aan de Ring Zuid gereed zijn en waar mogelijk het spoor naar Stadskanaal ook in gebruik wordt genomen. Samen met Qbuzz, Arriva, provincies en NS wordt gekeken hoe de dienstregeling na afronding van de werkzaamheden kan worden vormgegeven. Te ontwikkelen voorstellen voor de dienstregeling van 2021 moeten ook passen binnen het 2025 beeld.

## Verwijzing naar begroting 2021

In eerdere jaren is de start van het dienstregelingsproces steeds gemarkeerd met het vaststellen van de uitgangspunten voor de doorontwikkeling, waarbij deze ieder jaar gebaseerd zijn op de omgevingsplannen van de provincies. Omdat deze ontwikkelrichting ook al staat opgenomen in de hoofdlijnen voor de begroting is ervoor gekozen deze hier niet te herhalen, slechts de belangrijkste uitgangspunten zijn opgenomen.

## Ontwikkelrichting

- Qliner en Q-link lijnen dat samen met het spoornetwerk in Noord-Nederland een hoogwaardig OV-netwerk (HOV) vormt. Dit HOV heeft zodanige productkenmerken dat dit vervoer een serieus alternatief vormt voor veel autoritten. Hier hoort een kwaliteitsniveau bij dat ook ruimtelijk structurerend werkt. Dit wordt zichtbaar in vastliggende routes, hoogwaardig materieel, hoge frequentie, goede en betrouwbare doorstroming, actuele en dynamische reisinformatie. Het busgedeelte van het HOV-netwerk is met name gericht op en binnen de steden Groningen en Emmen en tussen de grotere kernen in het gebied.

- Buslijndiensten die samen met het HOV-net een basisnet voor het hele gebied vormen als vastgelegd in de omgevingsvisie door de provincies Groningen en Drenthe (zie bijlage 2). Bij de vormgeving van de specifieke basislijnen zijn de bestaande ruimtelijke inrichting en de vervoervraag in het gebied richtinggevend. Het basisnet biedt een goede productkwaliteit die in de nieuwe concessie hoger ligt dan nu, met wifi en airco in alle bussen. De basislijnen zijn vastgelegd in de omgevingsplannen zonder dat de routes structureel worden vastgelegd, zoals in het HOV-net. In frequentie/capaciteitszinnig zijn de betreffende buslijndiensten vraagvolgend.
- Aanvullend vervoer dat aanvullend op het basisnet een sociale rol in het gebied vervult, gericht op het bedienen van een restvraag, voor wie geen alternatief heeft. Vormgeving, frequentie, capaciteit, ontwerpqualität, en tarieven dienen hierop aangepast te zijn. Het aanvullend openbaar vervoer bestaat uit lijnen met een beperkte dienstregeling met grote en/of kleine bussen. Daarnaast bestaat dit uit aanvullend collectief vervoer, niet zijnde openbaar vervoer. Die krijgt in beginsel vorm vanuit onze deelname aan Publiek Vervoer. Hieronder valt de hubtaxi en de faciliteiten die worden verleend aan lokale projecten als buurtbussen en stadsvervoersinitiatieven.

In bijlage 1 staat de kaart uit de omgevingsvisie Drenthe en Groningen opgenomen.

#### **Belangrijkste uitgangspunten**

- Ontwikkelen met meer data: Dienstregeling 2021 voor zo veel mogelijk reizigers verdergaand mooier, eenvoudiger en beter maken. De mogelijkheden hiertoe worden vergroot doordat vanaf de nieuwe concessie meer data beschikbaar komen over het gebruik van het busvervoer.
- Verhogen betrouwbaarheid en snelheid: Qbuzz en het OV-bureau gaan aan de slag om optimalisaties in het busnetwerk tijdig met wegbeheerders te bespreken om de betrouwbaarheid en snelheid van het busvervoer te kunnen vergroten. Dit vergroot niet alleen de aantrekkelijkheid van het busvervoer, maar zorgt tevens voor minder CO<sub>2</sub> uitstoot en tevens dat een bus voor hetzelfde geld meer reizigers kan bedienen. Een bus rijdt dan ook daar waar hij betrouwbaar en snel kan doorrijden.
- Samen ontwikkelen: Omdat het busvervoer een schakel is in de totale mobiliteit van uiteenlopende soorten reizigers, zoals scholieren, werkenden en vrijetijdsreizigers geven we de hoofdlijnen voor de nieuwe dienstregeling in nauwe samenwerking vorm met o.a. wegbeheerders, onderwijsinstellingen, bedrijven en vervoersbedrijven.
- Dienstregeling 2021 passend binnen lange termijn ontwikkelingen: Komende jaren vinden veel ontwikkelingen plaats in de infrastructuur en uitbreiding regionaal spoorvervoer waar het busvervoer in mee ontwikkelt. Dienstregeling 2021 is een stap passend binnen deze lange termijn ontwikkelingen.
- Financieel: In de begroting 2021 is vastgesteld dat de doorontwikkeling van het vervoer budgetneutraal moet plaatsvinden. Dit betekent dat uitbreidingen moeten worden gefinancierd door op andere plekken besparingen te realiseren. Daarnaast zullen beperkt gebruikte ritten en/of lijnen waar mogelijk worden uitgevoerd met kleinere voertuigen en/of minder ritten om zodoende extra financiële middelen vrij te spelen om ritten en lijnen met groeiend gebruik extra op te kunnen vangen en de invulling van het basisnet tot 7 tot 24 uursbediening verder te volmaken.

# Wijzigingen algemeen

## Tussentijdse wijzigingen 2020

Op 15 december is de nieuwe dienstregeling 2020 voor het openbaar vervoer gestart. De afgelopen periode zijn enkele tussentijdse wijzigingen doorgevoerd in het aanbod van lijnen, aanbod van ritten. De meeste van deze wijzigingen worden doorgezet in de dienstregeling van 2021. Vanwege het gelijkblijvend budget voor 2021 is het gevolg dat ter waarde van de tussentijdse wijzigingen budget in besparingen op het voorzieningenniveau moet worden gevonden om dit mogelijk te maken. De tussentijdse wijzigingen zijn de volgende:

- Extra rit lijn 74 Veendam – Stadskanaal: € 11.000,-.
- Extra lijn 77 voor bediening De Hilte: € 51.000,-.
- Extra rit lijn 18 Hoogkerk – Zernike: € 6.000,-.
- Betere bediening OZG Scheemda met lijn 119: € 48.000,-.
- Vervallen AirportLink Groningen – Eelde lijn 100: besparing € 49.000,-.

Gevolgen voor reizigers	Geen, omdat tussentijdse wijzigingen één op één worden doorgezet in de nieuwe dienstregeling.
Kosten dienstregeling	€ 75.000,-
Gevolgen voor infra	Geen

## Toename rijtijden uitvoering dienstregeling

Per 16 augustus 2020 zijn op basis van gewijzigde snelheid en betrouwbaarheid voor het busvervoer rijdtijden geactualiseerd. Hier was ook in de begroting voor 2020 rekening mee gehouden. In totaal gaat het om € 175.000,- aan rijtijdtoename in 2020, die meerjarig doortelt. Voor 2021 betekent dit dat hiervoor dekking moet worden gevonden. Dit is dan ook opgelost in de voorstellen in de ontwerp hoofdlijnen. Voor dienstregeling 2021 wordt thans rekening gehouden met een additionele toename aan kosten voor rijtijden van € 100.000,-.

Gevolgen voor reizigers	Langere reistijden op routes waar bussen meer tijd nodig hebben om hun route af te leggen.
Kosten dienstregeling	€ 275.000 (€ 175.000,- uit 2020, nieuw € 100.000,- in 2021)
Gevolgen voor infra	Blijvend overleg met wegbeheerders om knelpunten in weginfrastructuur op te lossen.

## Rijtijden en infrastructuur

De basis voor dienstregeling 2021 zijn de realistische rijtijden zoals die in de huidige dienstregeling van toepassing zijn. Waar blijkt dat huidige rijtijden niet meer voldoen en bussen in meer of mindere mate vertraging oplopen wordt in eerste instantie altijd gekeken welke mogelijkheden er zijn om de rijtijden weer op een normaal niveau te krijgen. Dit kan bijvoorbeeld zijn door de prioritering bij verkeerslichten te actualiseren, rijtijden over een lijn te herverdelen en/of kleine of grotere infra-aanpassingen in overleg met de betreffende wegbeheerder te realiseren. Mochten al deze maatregelen onderbouwd geen of onvoldoende oplossingen bieden, dan pas worden waar nodig in goed overleg rijtijden geactualiseerd. Deze geactualiseerde rijden worden in de loop van 2021 doorgevoerd.

Waar vanwege infra-aanpassingen verwachtingen zijn dat dit van negatieve invloed kan zijn op de betrouwbaarheid en/of snelheid van het openbaar vervoer zijn Qbuzz en het OV-bureau in overleg met de betreffende wegbeheerders. Dit is bijvoorbeeld het geval bij overweging om fietsstraten te realiseren bestaande busroutes. Een voorbeeld hiervan is de fietsstraat door Westerbork die in overweging is. Deze kan van invloed zijn op de busroute van buslijn 22.

Een voorbeeld voor het betrouwbaarder krijgen van een busroute is de route van buslijn 8 in Groningen-Zuid, waarover zowel chauffeurs als Consumentenplatform meermaals zorgen hebben geuit. Zoals naastgelegen foto illustreert, is de route van lijn 8 door de Beethovenstraat op momenten dat de school start en eindigt onbetrouwbaar en/of niet uitvoerbaar. In beide richtingen rijdt lijn 8 door deze straat. Oplossing kan zijn het introduceren van een stopverbod voor auto's, of het wijzigen van de route van buslijn 8.



### **Doorkijk dienstregeling 2025**

In de periode tot 2025 worden verbeteringen doorgevoerd in de treindienstregelingen in Noord-Nederland. Deze wijzigingen zijn een reden geweest de hoofdcontouren voor de busdienstregeling 2025 te onderzoeken. Dienstregelingswijzigingen 2021 en opvolgende jaren worden mede afgewogen in relatie tot deze contouren.

De belangrijkste wijzigingen tot 2025 in de treindienstregeling zijn:

1. Inzet tweede sneltrein tussen Leeuwarden en Groningen.
2. Doorkoppeling treindiensten Delfzijl – Groningen – Veendam en Eemshaven – Groningen – Winschoten – Bad Nieuweschans. Hierdoor wijzigen ook tijdliggingen van treindiensten waardoor nieuwe afwegingen moeten worden gemaakt voor aansluitende busdiensten.
3. Doorkoppeling treindiensten Leeuwarden – Groningen Hoofdstation naar station Europapark, waarbij de stoptreinen uit Leeuwarden gaan doorrijden als nieuwe (spits)sneltreinen naar Scheemda – Winschoten.
4. Vermoedelijke invoering treindienst van Groningen via Veendam naar Stadskanaal.
5. Versnelling treindiensten Zwolle – Groningen.

Enkele voorbeeld contouren voor de busdienst zijn:

1. Introductie hoogwaardige busverbinding Groningen – Slochteren – Siddeburen.
2. Snellere reismogelijkheden Stadskanaal – Ter Apel – Emmen in aansluiting op de trein in Stadskanaal en Emmen.
3. Wijziging buslijnnet Oost-Groningen met goede aansluiting op stations Veendam, Stadskanaal en Winschoten.

### Vervallen slecht gebruikte ritten

In het busnetwerk in heel Groningen en Drenthe zullen waar mogelijk ritten komen te vervallen die slecht gebruikt worden, mits hiermee de basisbediening van basislijnen niet wordt beperkt. Te denken valt aan ritten die een gemiddelde bezetting hebben van minder dan één passagier per rit. Deze reizigers kunnen als alternatief een bus eerder en/of later nemen, of bijvoorbeeld gebruik maken van de hubtaxi.

Gevolgen voor reizigers	Beperkte gevolgen gezien het beperkt aantal reizigers.
Kosten dienstregeling	Besparing € 90.000,-
Gevolgen voor infra	Geen

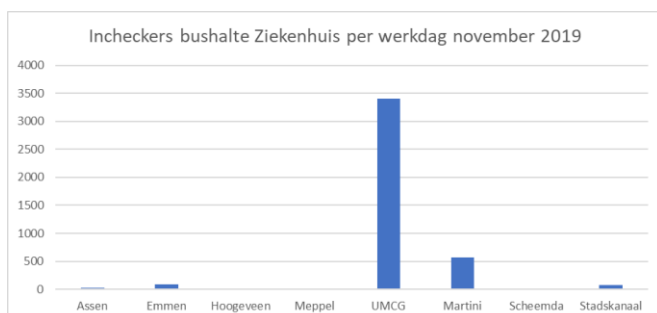
### Stremming UMCG Noord

Door de aanleg van het busknooppunt UMCG Noord is hier vanaf april 2020 tot de zomer van 2021 een tijdelijke situatie, waardoor niet alle bussen de reguliere routes kunnen rijden. Deze stremming heeft behoorlijke impact op de dienstregeling door routewijzigingen en daarmee ook voor de reiziger. Om dit zo goed als mogelijk te communiceren is een aparte pagina ingericht: [www.qbuzz.nl/gd/umcg](http://www.qbuzz.nl/gd/umcg). De twee meest impactvolle wijzigingen betreffen Q-link 2 en lijn 171 en Q-link 5. Q-link 2 en 171 rijden tijdelijk in de richting van Zernike Campus om via de Petrus Campersingel. Deze route is langer en minder betrouwbaar, onder andere vanwege een extra verkeerslicht. Q-link 5 volgt de route van Q-link 6 via het Damsterdiep i.p.v. via de Grote Markt. Die route is beduidend sneller dan de oorspronkelijke route. Dankzij deze kortere route wordt een besparing op Q-link 5 gerealiseerd, deze besparing wordt onder andere gebruikt om de langere route van Q-link 2 en lijn 171 te compenseren.

Gevolgen voor reizigers	Reizigers op de lijnen 1, 2, 3, 4, 5, 163 en 171 ondervinden hinder van deze stremming. Per periode is de impact verschillend.
Kosten dienstregeling	Eenmalige besparing € 125.000,-
Gevolgen voor infra	Geen

### Bediening ziekenhuizen

Vanuit meerdere partijen is gevraagd hoe het openbaar vervoer mee kan bewegen met de veranderingen in de zorg waarbij een grotere spreiding over het gebied van het zorgaanbod ontstaat. Onderstaand is de huidige situatie opgenomen, evenals de voorgenomen wijzigingen uit de ontwerp hoofdlijnen en zijn potentiële wijzigingen benoemd. Het OV-bureau is reeds met de meeste ziekenhuizen in overleg over de bediening met OV, dit zullen we intensiveren om het aanbod op onderdelen verder te verbeteren.



#### Wilhelmina Ziekenhuis Assen

- Huidig: Stadslijn 1, streeklijnen 14 Oosterwolde – Veenhuizen - Assen, 22 Zweeloo – Beilen – Assen en 84 Haulerwijk – Norg – Assen en Qliner 310 Veendam – Gieten – Rolde – Assen bedienen het Ziekenhuis van Assen, evenals de Cityline van de gemeente Assen. De lijnen 1, 14, 22 en 310 tellen gezamenlijk gemiddeld per werkdag 31 incheckers.
- Ontwerp hoofdlijnen: In de forensenspits zal spitslijn 109 Groningen Zernike – Marsdijk Assen door gaan rijden via de Europaweg en Ziekenhuis naar het Station van Assen.
- Potentie: Vooralsnog zien we geen aanleiding meer vervoer aan te bieden gezien het huidige zeer beperkte gebruik.

#### Scheper Ziekenhuis Emmen

- Huidig: Stadslijn 1/2, streeklijnen 26 Coevorden – Schoonebeek – Klazienaveen – Emmen en 44 Schoonebeek – Erica – Emmen en spitslijnen 112 Borger – Emmen en 126 Nieuw – Schoonebeek – Emmen. Gemiddeld checken per werkdag 89 mensen in op de bus bij het Ziekenhuis.
- Ontwerp hoofdlijnen: Bediening door nieuwe spitslijnen 142 Ter Apel – Emmen en 173 Stadskanaal – Ter Apel – Emmen.
- Potentie: lijnen 142 en 173 hebben nog een beperkt aantal ritten, de potentie is om dit de komende jaren verder uit te breiden. Daarnaast is in de hoofdlijnen opgenomen dat een sneldienst Hoogeveen – Emmen het Ziekenhuis in Emmen zou kunnen bedienen. Kosten half tot anderhalf miljoen euro. Een andere optie zou kunnen zijn het doorrijden van lijn 27 Hoogeveen – Zweeloo – Emmen station na 9 uur 's morgens vanaf station Emmen naar het Ziekenhuis en Angelslo: kosten op jaarbasis € 300.000,-.

#### UMCG Groningen

- Huidige bediening Hoofdingang met Q-link 2 Zuidhorn – Zernike – UMCG – Europapark, Q-link 5 Annen – Haren – UMCG – Harkstede, Q-link 6 Delfzijl – Groningen – Haren, 61 Middelstum – Groningen, 65 Zoutkamp – Groningen, 76 Hoogezand – Groningen, 85 Oosterwolde – Groningen, 160 Eemshaven – Groningen, 171 Veendam – Groningen, 174 Veendam – Groningen en 178 Siddeburen – Groningen.
- Huidige bediening UMCG Noord (zonder stremming): Q-link 1 Zernike – UMCG – Hoofdstation, Q-link 2 Zuidhorn – Zernike - UMCG – Europapark, Q-link 3 Leek – Leewenborg, Q-link 4 Roden – Beijum, Q-link 5 Annen – Haren – UMCG – Harkstede, 163 Lauwersoog – Groningen, 171 Veendam – Groningen.
- Potentie UMCG: bediening met lijn 10 Station Noord – Korrewegwijk – Hoofdstation – Hoornsemeer zodra de busroute via de Diepenring in gebruik wordt genomen.

#### Martini Ziekenhuis Groningen

- Huidige bediening: 8 P+R Hoogkerk – Hoofdstation – Martini Ziekenhuis – P+R Hoogkerk, 9 Noord – Hoofdstation – Martini Ziekenhuis – Eelde, 10 Noord – Korreweg – Hoofdstation – Martini Ziekenhuis – Hoornsemeer, 85 Oosterwolde – Leek – Martini Ziekenhuis – Hoofdstation – Karding en 189 Drachten – Martini Ziekenhuis – Hoofdstation.
- Ontwerp hoofdlijnen: Lijn 7 Vinkhuizen – Hoofdstation gaat twee keer per uur doorrijden naar Martini Ziekenhuis – P+R Hoogkerk.



- Potentie: HOV-lijn UMCG – Hoofdstation – Martini Ziekenhuis, snelle verbinding Europapark – Martini Ziekenhuis – P+R Hoogkerk.

#### Ziekenhuis Bethesda Hoogeveen

- Huidig: Het ziekenhuis in Hoogeveen wordt bediend door streeklijn 31 Hoogeveen – Balkbrug (– Ommen). Daarnaast wordt het ziekenhuis ook bediend door één lijn van De Bij, het stadsvervoer van Hoogeveen. Gemiddeld checken op lijn 31 per werkdag 18 reizigers in bij het ziekenhuis in Hoogeveen.
- Ontwerp hoofdlijnen: Voorstel is lijn 31 tussen Hoogeveen en Zuidwolde op werkdagen in de daluren vaker te laten rijden: twee i.p.v. een keer per uur, daarnaast is het voornemen deze lijn een keer per uur vanaf Zuidwolde door te laten rijden naar Meppel.  
Wens is om een sneldienst Hoogeveen – Emmen te introduceren die al dan niet via het Ziekenhuis in Hoogeveen rijdt. Hiervoor is thans geen financiële dekking gevonden. Koppeling van lijn 27 Hoogeveen – Emmen aan lijn 31 naar het Ziekenhuis lijkt helaas niet mogelijk met behoud van voor veel reizigers belangrijke aansluitingen.
- Potentie: Vanwege het beperkte gebruik zien wij voor nu geen potentie om meer ritten van en naar het ziekenhuis aan te bieden.

#### Isala Diaconessenhuis Meppel

- Huidig: Het ziekenhuis in Meppel wordt bediend door streeklijnen 34 Meppel – Zuidwolde en 39 Meppel – Koekange. Tijdens een gemiddelde werkdag checken 20 reizigers per dag in bij het ziekenhuis in Meppel.
- Ontwerp hoofdlijnen: Vanwege de veelgebruikte overstap in Zuidwolde van lijn 31 op lijn 34 stellen we voor om deze lijnen aan elkaar te koppelen. Hiermee krijgt Hoogeveen een rechtstreekse verbinding met het ziekenhuis in Meppel. Het consumentenplatform heeft gevraagd of enkele lijnen in Meppel aan elkaar gekoppeld kunnen worden zodat meer plaatsen een rechtstreekse verbinding met de scholen hebben. Andersom kunnen hierdoor ook meer plaatsen rechtstreeks met het ziekenhuis verbonden worden. We onderzoeken nog samen met Qbuzz of dit kan zonder andere aansluitingen te verbreken.
- Potentie: Vanwege het beperkte gebruik zien wij voor nu geen potentie om meer ritten van en naar het ziekenhuis aan te bieden.

#### Ommelander Ziekenhuis Scheemda

- Huidig: Lijn 119 (basislijn tussen Delfzijl en Winschoten) en lijn 17 (aanvullende lijn tussen Winschoten -Finsterwolde-Scheemda) hebben een bushalte ter hoogte van het ziekenhuis. Beide lijnen bieden aansluiting op de trein in Scheemda. De loopafstand van de halte naar de hoofdingang bedraagt echter ruim een kilometer.
- Ontwerp hoofdlijnen: Het Ommelander Ziekenhuis (OZG) heeft een belangrijke functie in de regio. Er zijn vanuit verschillende partijen wensen uitgesproken de bereikbaarheid van het ziekenhuis te verbeteren. met ingang van 24 mei a.s. rijdt lijn 119 via de achteringang van het ziekenhuis waardoor de loopafstand veel korter wordt. Het voorstel is dat lijn 17 dit ook gaat doen m.i.v. de nieuwe dienstregeling.

- Een verdergaand voorstel zou kunnen zijn om lijn 17 door te trekken naar Zuidbroek (i.p.v. station Scheemda) om daar aansluiting op de trein te bieden en vervolgens door te rijden als lijn 174 naar Veendam; reizigers kunnen dan rechtstreeks van Veendam naar het Ommelander Ziekenhuis. In de spits kunnen reizigers daarnaast met een overstap ook vanuit Hoogezand met de bus naar het ziekenhuis. Reizigers vanuit Finsterwolde naar Hoogezand en Groningen stappen over in Zuidbroek i.p.v. Scheemda en zijn daarmee niet langer onderweg dan in de huidige situatie. Noordbroek krijgt weer een busverbinding. De nieuwe halte bij Ommelander Ziekenhuis wordt een overstapknoppunt in de vier verschillende windrichtingen. Vanwege de meerkosten van dit voorstel (€ 122.000,- per jaar) wordt dit niet per 2021 voorgesteld, maar willen we eerst kijken hoe de nieuwe bediening met 119 en 17 op het ziekenhuis terrein voldoet aan de vraag.
- Reizigers vanuit Stadskanaal naar het OZG kunnen met bestaande lijnen 23 en 24 naar Winschoten, waar ze over kunnen stappen op lijn 119 die ze bij het OZG brengt. Deze overstap is niet altijd aantrekkelijk vanwege de (belangrijkere) aansluiting op de trein in Winschoten. Het alternatief om lijn 23 en 24 door te laten rijden naar het OZG zou echter € 700.000,- per jaar kosten. Dit staat in geen enkele verhouding tot de te verwachten reizigersaantallen.
- Potentie langere termijn: in principe zou lijn 119 gekoppeld kunnen worden aan Q-link 6 naar Appingedam. Een reis zonder overstap van Appingedam naar het OZG vergt het doortrekken van 119 naar Appingedam, dit zou ten koste van de Q-link 6 in Delfzijl moeten gaan en stellen we om die reden niet voor.



#### Refaja Ziekenhuis Stadskanaal

- Huidig: het ziekenhuis wordt ontsloten (halte Gasselterbrug) en ruimschoots bediend door de lijnen 24 Winschoten – Stadskanaal – Borger - Assen, 74 Emmen – Musselkanaal – Stadskanaal – Bareveld - Veendam en Qliner 312 Stadskanaal – Gasselternijveen – Gasselte – Gieten - Groningen.
- Ontwerp hoofdlijnen: in het voorstel is opgenomen lijn 107 van Busstation Stadskanaal via de halte bij het Ziekenhuis in Stadskanaal naar Hoogezand en Groningen te laten rijden.
- Potentie: in de toekomstschets voor 2025 is de bediening van het ziekenhuis geborgd.

# Wijzigingen gemeente Groningen

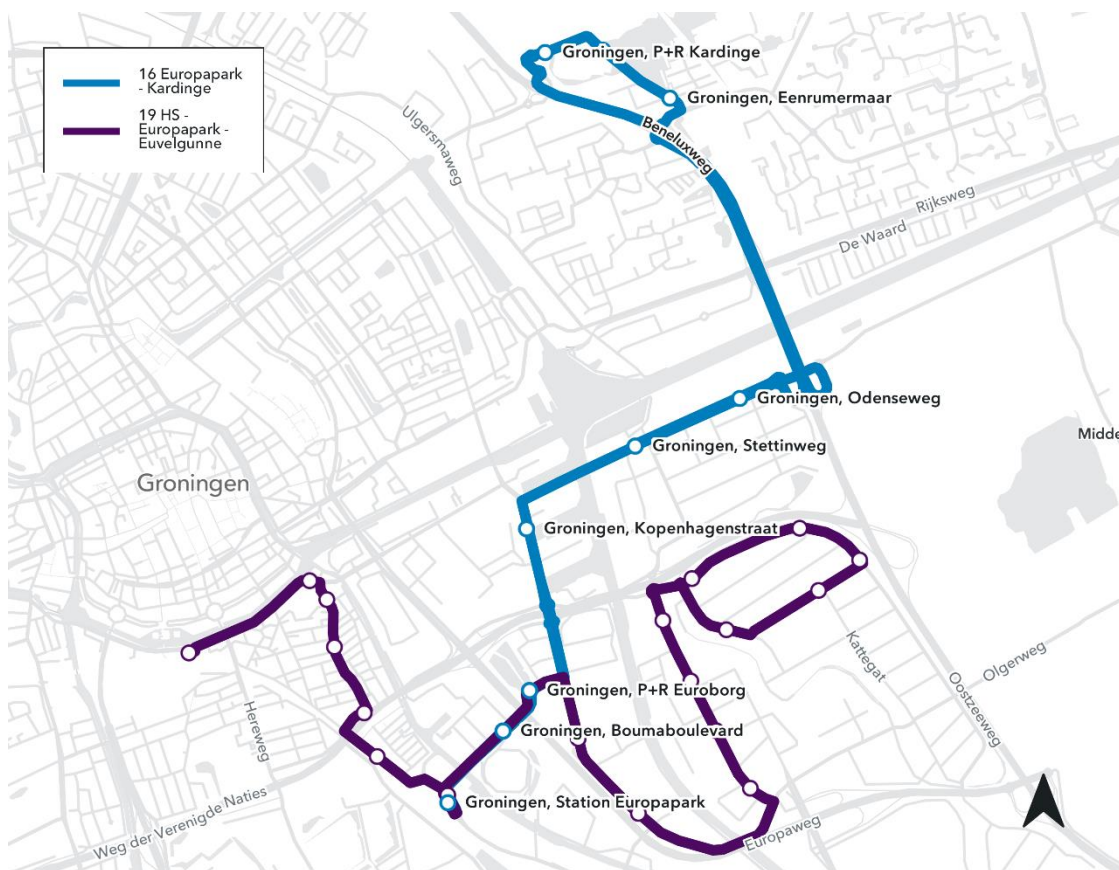
In samenwerking met o.a. de gemeente Groningen is in het afgelopen jaar gewerkt aan een concept OV-visie gemeente Groningen, welke onderdeel wordt van een integrale mobiliteitsvisie van de gemeente Groningen. Daarin zullen naar waarschijnlijkheid relatief grote keuzes worden gemaakt over het openbaar vervoer per bus in de gemeente Groningen. In de afgelopen anderhalf jaar is synchroon aan dit proces gewerkt aan de ontwikkeling van een nieuw lijnennet in Groningen Zuid, waardoor o.a. het Martini Ziekenhuis beter wordt verbonden met het nieuwe Hoofdstation, het centrum en de diverse P+R's. Dit nieuwe lijnennet wordt in het komende jaar verder uitgewerkt, zodat deze overeen komt met de keuzes gemaakt in de mobiliteitsvisie.

In afwachting van de vaststelling van de mobiliteitsvisie is al voor dit jaar een aantal maatregelen uitgewerkt. Dit pakket van maatregelen is kostenneutraal en kan daarmee al worden ingevoerd, waarbij de maatregelen Hoogkerk – Zernike nog een vraagpunt zijn vanuit de totale financiering dienstregeling 2021.



## Nieuwe stadslijnen 19 Hoofdstation – Europapark – Euvelgunne en 16 Europapark - Kardinge

Momenteel rijdt stadslijn 12 tussen het Hoofdstation en P+R Kardinge, via o.a. station Europapark, P3, bedrijventerrein Euvelgunne, P+R Meerstad en de scholenlocatie Kluiverboom in Lewenborg. Doordat deze buslijn tussen parkeerterrein P3 en Sontweg relatief veel omrijdt is de lijn weinig aantrekkelijk voor een grote groep (potentiele) reizigers die vanuit de trein op station Europapark naar Kardinge of de Kluiverboom (willen) reizen. Daarnaast reist de grootste groep reizigers van/naar bedrijventerrein Euvelgunne van/naar het Hoofdstation. Lijn 12 wordt in de loop van 2021 gesplitst in forensenlijn 19 Hoofdstation – bedrijventerrein Euvelgunne en een scholierenlijn 16 Station Europapark – P3 – Kluiverboom – Kardinge.



De nieuwe lijn 19 Hoofdstation – Euvelgunne zal twee keer per uur rijden tijdens de brede forensenspits en lijn 16 Europapark – Kardinge vier keer per uur in de brede scholierenspits. Waar de huidige lijn 12 een lusje in Euvelgunne rijdt in beide richtingen, is dit door het opsplitsen van de lijn nog maar een keer per rit.

De reizigers tussen P+R Kardinge, P+R Meerstad en bedrijventerrein Euvelgunne (15 per dag) krijgen een overstap of toegenomen loopafstand naar de halte, vanaf de Sontweg. Met lijn 16 krijgen veel reizigers een snellere verbinding tussen station Europapark en de scholenlocatie Kluiverboom in Lewenborg en Kardinge, die circa een kwartier sneller is dan de verbinding via het Hoofdstation. Reizigers vanuit de lijnen 76, 171, 174 en 178 zijn bij een overstap op bushalte P3 hiermee ook sneller bij Kluiverboom en Kardinge.



Gevolgen voor reizigers	De huidige verbinding tussen Station Europapark en Kardinge wordt minimaal 10 minuten sneller en gaat op de drukste momenten twee keer vaker rijden. Daarmee kunnen reizigers uit diverse plaatsen tussen P+R Kardinge en Kluiverboom en Parkeerterrein P3 en Station Europapark sneller reizen. Bijkomend voordeel is dat dit de drukke Q-link 3 ontlast. Reizigers naar bedrijventerrein Euvelgunne vanuit P+R Kardinge krijgen een langere reis met overstap op Parkeerterrein P3 of een reis met maximaal 500 meter extra loopafstand.
Kosten dienstregeling	€ 32.969,-
Gevolgen voor infra	Halte Kopenhagenstraat weer in gebruik nemen

### Rechtstreeks met lijn 107 van Kardinge naar Zernike

Lijn 107 rijdt momenteel van Stadskanaal via Gieten naar de Zernike Campus om Qliners 300 en 312 te ontlasten. Echter, voor reizigers op deze lijnen wordt ook al een mogelijkheid geboden om vanaf P+R Haren A28 of de Van Ketwich Verschuurbrug over te stappen op lijn 109 naar Zernike Campus. In het netwerk van Groningen Stad is geen rechtstreekse verbinding tussen P+R Kardinge en de Zernike Campus. Momenteel moeten reizigers voor deze verbinding via knooppunt UMCG Noord reizen, waar de drukbezette Q-link 1 en 2 naar de Zernike Campus rijden.

Door met lijn 107 vanuit Stadskanaal een route te rijden via de Kielsterachterweg en Hoogezand en in Groningen Kluiverboom en P+R Kardinge rechtstreeks te verbinden met de Zernike Campus, bieden we met lijn 107 vijf keer per werkdag nieuwe reismogelijkheden, zoals van P+R Kardinge naar Zernike. Deze wijziging voeren we in de loop van 2021 door.



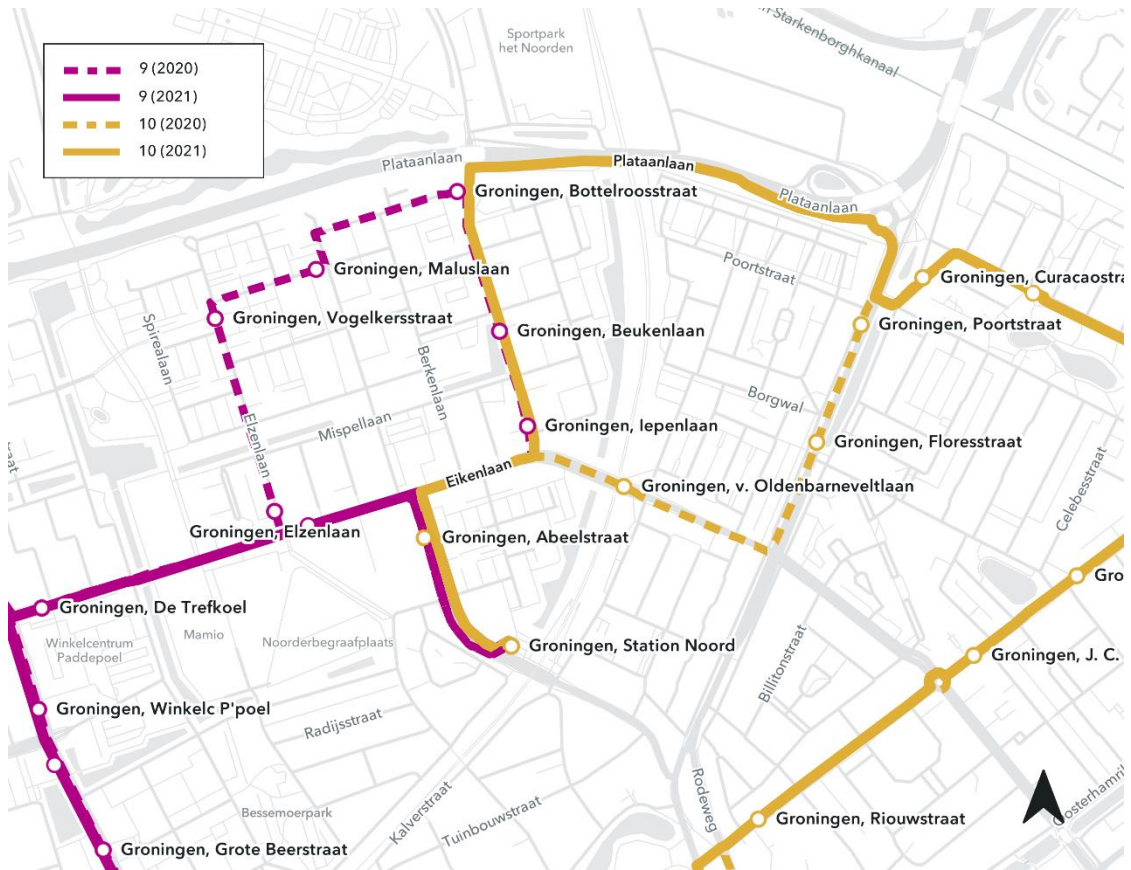
Gevolgen voor reizigers	Nieuwe rechtstreekse reismogelijkheden tussen P+R Kardingse en de Zernike Campus.
Kosten dienstregeling	Neutraal
Gevolgen voor infra	Geen

### Wijziging routes stadslijnen 9 en 10 Selwerd

In overleg met bewoners en wijkvernieuwing Sunny Selwerd is gezocht naar het beter en efficiënter ontsluiten van de wijk Selwerd. De huidige stadslijn 9 door Selwerd is traag en slecht gebruikt, waardoor de kosten per reiziger erg hoog uitvallen. In het afgelopen jaar is gezocht naar mogelijkheden om dit beter en efficiënter te maken. Met de werkgroep van bewoners en na onderzoek van Sunny Selwerd kwamen we tot de conclusie dat bediening van Selwerd via de Iepenlaan en de Eikenlaan leidt tot een betere en betrouwbare bediening. Hierdoor nemen sommige halte-afstanden met ongeveer 200 meter toe, tot een maximale loopafstand van 600 meter in de noord-westhoek van de wijk, ter hoogte van de gele studentenflat Dragant. Voordeel is dat dan het aantal bussen per uur op de vervangende haltes hoger ligt en in de wijk zelf meer leefruimte ontstaat.



Concreet zal stadslijn 9 niet meer via de wijk Selwerd rijden maar via Eikenlaan naar Station Noord. Ter vervanging van de bus op de Iepenlaan zal stadslijn 10 vanuit de Korrewegwijk via de Ring Noord en de Iepenlaan naar Station Noord gaan rijden, waardoor hier de frequentie wordt verdubbeld en andere verbindingsmogelijkheden worden geboden, onder andere naar Winkelcentrum Beren en de Grote Markt. Consequentie van deze routewijziging is dat de weinig gebruikte haltes Van Oldebarneveldtlaan, Floresstraat en Poortstraat komen te vervallen. De halte Van Oldenbarneveldtlaan ligt nabij de halte Iepenlaan en ook niet ver van station Noord. De halte Poortstraat ligt op steenworp afstand van de halte Curacaostraat. De halte Floresstraat ligt iets verder van een alternatieve halte, maar in de praktijk zijn mensen nu al veelal sneller door de halte J.C. Kapteynlaan te gebruiken, omdat ze daarmee richting centrum niet achter door de Korrewegwijk hoeven mee te reizen. En aan de noordkant blijft Curacaostraat ook voor deze mensen een alternatief. Iedere plek in de wijken blijft binnen een straal van 500 meter van haltes te liggen. Deze wijziging voeren we in de loop van 2021 door.



Gevolgen voor reizigers	Een meerderheid van de reizigers ervaart dit voorstel naar verwachting als een verbetering van de bereikbaarheid. De reizigers die een langere loopafstand krijgen, krijgen bij hun nieuwe halte een sterk verbeterd toekomstvaster product met meer reismogelijkheden. In de wijk ontstaat bovendien meer leefruimte.
Kosten dienstregeling	Besparing € 126.064,-
Gevolgen voor infra	Vervangende halte Botterloosstraat aan de Iepenlaan, vervallen diverse haltes.

### Beperken haltes rondom Martini Ziekenhuis

Momenteel liggen afgezien van de bushalte Martini Ziekenhuis Hoofdingang drie bushaltes op de routes van lijn 9 en 10 binnen een straal van 250 meter van het ziekenhuis: de haltes van Swietenlaan, Schweitzerlaan en Rotonde Martini Ziekenhuis. We onderzoeken welke van deze haltes we in de loop van 2021 zullen behouden, gezien het feit dat drie haltes een vorm van overbediening is. Voordeel van het laten vervallen van twee van de drie haltes is een betrouwbaardere en snellere dienstregeling voor de stadslijnen 9 en 10.



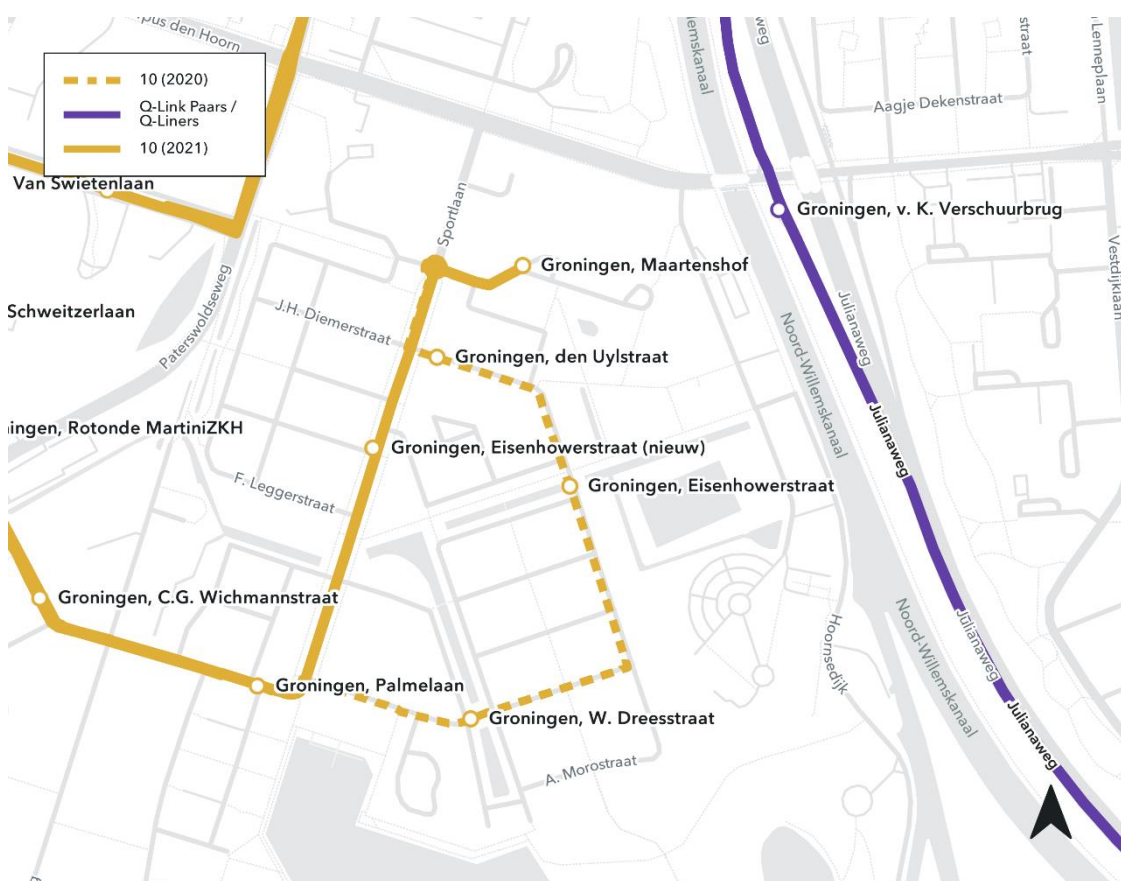
Gevolgen voor reizigers	Sommige reizigers moeten verder lopen naar een halte.
Kosten dienstregeling	Besparing € 10.000,-
Gevolgen voor infra	Enkele haltes worden niet meer bediend.



### Strekken stadslijn 10 in Hoornsemeer

Sinds de aanleg van de wijk Hoornsemeer rijdt stadslijn 10 vanaf de Von Suttnerlaan via de Den Uylstraat naar het eindpunt Maartenshof. De haltes op dit stuk van de route worden weinig gebruikt. Daarnaast zijn de straten zijn slecht geschikt om bussen toe te laten, waardoor gekoken is of het per saldo voordelen oplevert om de bus een andere route in de wijk te laten rijden. Ook vanuit wijkbelangen Hoornsemeer is de vraag naar voren gekomen om de route hier te strekken over de Palmelaan. Hierdoor nemen de loopafstanden, onder andere vanaf het Best Western-hotel met ongeveer 50 tot 250 meter toe ten opzichte van de huidige situatie. Voor Best Western Hotel geldt de halte Van Ketwich Verschuurbrug (westzijde) als een sneller en frequenter alternatief.

Met deze routewijziging komen de haltes W. Dreesstraat, Eisenhowerstraat en den Uylstraat te vervallen. Er checken per werkdag 85 mensen in op deze drie haltes, terwijl de drie haltes allen minder dan 250 meter van de nieuwe route aan de Palmelaan liggen. Het percentage ouderen is hier relatief hoog (10-20%). In overleg met de gemeente Groningen en de wijkvereniging gaan we kijken waar en of alternatieve haltes nodig zijn. Een nader te onderzoeken locatie is een nieuwe halte Eisenhowerstraat aan de Palmelaan. Deze wijziging voeren we in de loop van 2021 door.

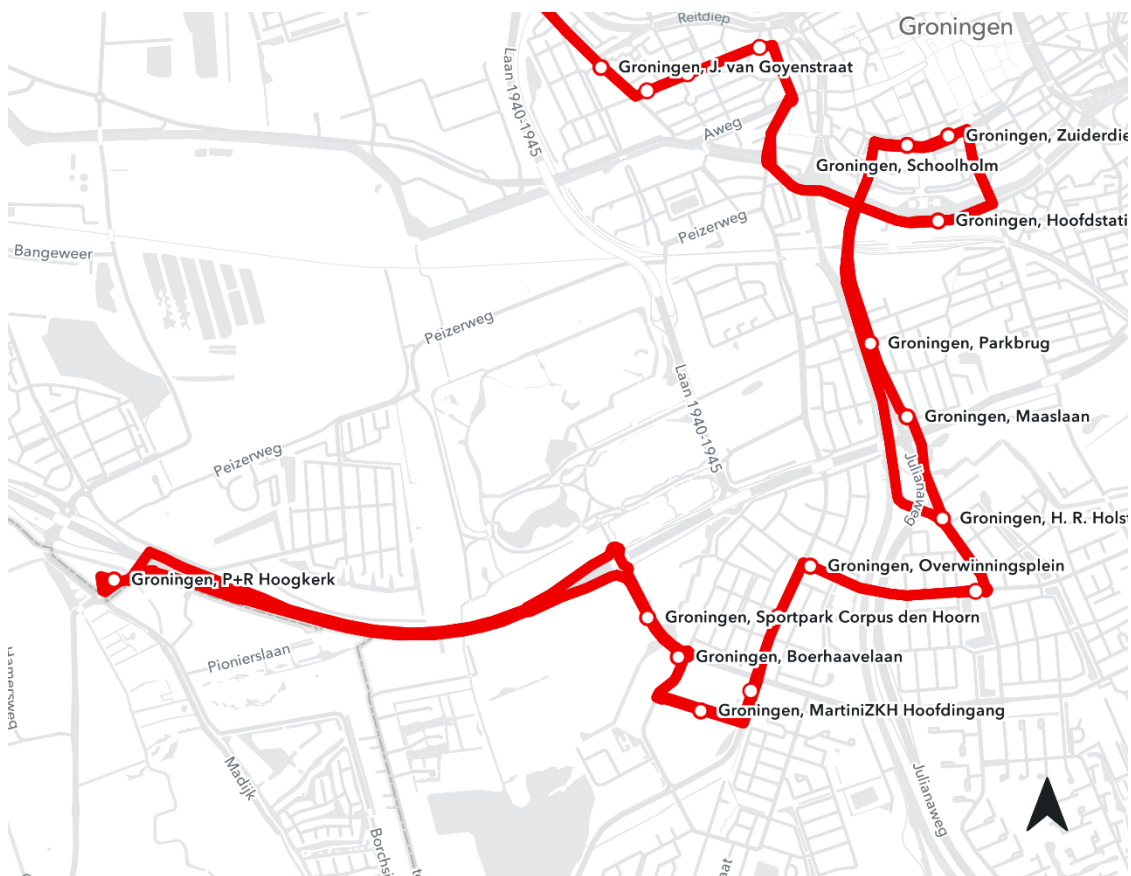


Gevolgen voor reizigers	Sommige reizigers moeten verder lopen naar een halte. Andere reizigers krijgen juist te maken met een kortere loopafstand.
Kosten dienstregeling	Besparing € 78.464,-
Gevolgen voor infra	Vervangende halte Eisenhowerstraat, vervallen diverse haltes

### Stadslijn 7 Vinkhuizen – Hoofdstation door naar Martini Ziekenhuis en P+R Hoogkerk

Momenteel verbindt stadslijn 7 Vinkhuizen met het centrum (halte Westerhaven en Zuiderdiep) en het Hoofdstation. Andere bestemmingen als ziekenhuizen zijn met één overstap te bereiken. Maandag tot en met vrijdag overdag rijdt lijn 7 verder als scholierenlijn naar de scholen bij de Jan Luykenstraat. In de loop van 2021 trekken we lijn 7 van maandag tot en met zaterdag overdag twee keer per uur door naar P+R Hoogkerk, via het Martini Ziekenhuis. Voordelen zijn:

- Vinkhuizen wordt verbonden met het Martini Ziekenhuis
- De verbinding P+R Hoogkerk – Martini Ziekenhuis – Jan Luykenstraat wordt doordeeweeks versterkt naar zes en gedurende het drukste uur in de ochtend zelfs acht keer per uur. Op zaterdag gaat de frequentie naar vier keer per uur. Hiervan profiteren reizigers uit de o.a. Drachten, Leek en Roden richting Groningen Zuid.
- De verbinding Hoogkerk Dorp – Martini Ziekenhuis wordt betrouwbaarder.
- Er wordt voorgesorteerd op een mogelijke hoofdas Hoofdstation – Jan Luykenstraat – Martini Ziekenhuis.
- Lijn 7 wordt tussen het Hoofdstation en de Jan Luykenstraat ontlast in verband met reizigers die over zullen gaan stappen op P+R Hoogkerk.



Momenteel rijden alle ritten van lijn 7 vanaf Vinkhuizen door naar Station Noord, om voor de scholen vanuit Vinkhuizen een aansluiting te bieden op de treinen naar Roodeschool en Delfzijl en een interwijkverbinding te bieden van en naar Winkelcentrum Paddepoel. Deze verbinding wordt echter matig gebruikt. Bovendien hebben reizigers in de spits naast lijn 7 ook een reismogelijkheid met lijn 18, 182, 183 of 184 (en afhankelijk van de keuze op lijn 18 zelfs elk half uur overdag). Het voorstel is daarom de helft van de ritten op lijn 7 in te korten tot de halte

Siersteenlaan en de ritten die wel doorrijden aan te laten sluiten op de trein naar Delfzijl en Roodeschool. In de ochtendspits wordt de aansluiting andersom geboden.

Gevolgen voor reizigers	Reizigers vanuit Vinkhuizen kunnen rechtstreeks naar het Martini Ziekenhuis. Reizigers kunnen vaker vanaf P+R Hoogkerk naar het Martini Ziekenhuis, Overwinningplein en de Jan Luykenstraat. De rechtstreekse verbinding Vinkhuizen – Station Noord (lijn 7) wordt teruggebracht naar twee keer per uur. Reizigers kunnen hier naast de rechtstreekse verbinding in de spits nog minimaal twee keer per uur naar Winkelcentrum Paddepoel reizen met lijn 18/182/183/184. Met een overstap op Q-Link Groen, lijn 9 of lijn 171 kunnen zij ook hoogfrequent doorreizen richting station Noord.
Kosten dienstregeling	€ 90.690,-
Gevolgen voor infra	Geen

#### Vraaggestuurde dienstregeling Q-link 15 Hoofdstation – Zernike Campus

Met het ingaan van de nieuwe concessie is Qbuzz beter in staat te sturen op basis van vraag. Zo is de vraag naar de Zernike Campus vanaf het Hoofdstation en vice versa groot, maar deze varieert gedurende de week en het jaar. Zo is op vrijdagen de vraag altijd kleiner dan op een dinsdag of woensdag. Door daar meer op te focussen zijn bussen slimmer en efficiënter in te zetten. Concreet houdt dit in dat Q-link 15 geen vaste dienstregeling rijdt, maar afhankelijk van de drukte van het moment een benodigde frequentie biedt.

Op verzoek van chauffeurs en Consumentenplatform bedient Q-link 15 sinds 16 augustus minder haltes in Paddepoel. Vorig jaar is al bewust gekozen voor het niet bedienen van de halte Verzetssrijderslaan, maar bedienen we wel een aantal haltes in Paddepoel, met name voor de tegenspitsrichting.

Gevolgen voor reizigers	Er rijden op momenten dat er weinig vraag is minder bussen naar de Zernike Campus
Kosten dienstregeling	Besparing € 165.347,-
Gevolgen voor infra	Geen

#### Verhogen frequenties Q-link blauw en paars

Op werkdagen tijdens kleine vakanties en op zaterdagen is de bezetting van Q-link blauw lijnen 3 en 4 op delen van de routes hoog t.o.v. andere periodes. Bezien wordt op welke wijze dit met inzet van extra ritten opgelost kan worden. Ook groeit het gebruik van Q-link 5 vanuit Annen en Zuidlaren op zaterdagavond. In de loop van 2021 zullen we op basis van de vraag waar nodig extra ritten toevoegen.

Gevolgen voor reizigers	Reizigers uit Leek, Roden en Annen krijgen een nog nader uit te werken verbeterde bediening.
Kosten dienstregeling	€ 125.000,-
Gevolgen voor infra	Geen



### Wens inzet stadslijn 18 P+R Hoogkerk – Zernike Campus ook in daluren

Stadslijn 18 heeft sinds december een uitgebreide bediening om zo reizigers vanuit Friesland, Leek, Roden en P+R Hoogkerk sneller naar de Zernike Campus te vervoeren. Echter is er nog een gat in de daluren waarop de lijn niet rijdt en de ambitie is om ook tijdens deze daluren twee keer per uur, aansluitend op de collegetijden, een verbinding te gaan bieden zodat het Hoofdstation, ook gedurende verbouwing, verder wordt ontlast.

Gevolgen voor reizigers	Reizigers kunnen vaker van P+R Hoogkerk naar Vinkhuizen en de Zernike Campus en v.v. Hoofdstation Groningen wordt daarmee mogelijk meer ontlast voor reizigers richting Drachten, Leek, Roden.
Kosten dienstregeling	Extra kosten € 72.552,- waarvoor nog geen dekking is gevonden.
Gevolgen voor infra	Geen

### Doorkijk 2022: Met Q-Link Paars naar Eelde, Paterswolde en De Punt

Momenteel worden de mogelijkheden verkend hoe Eelde en Paterswolde kunnen worden toegevoegd aan het Q-Link-netwerk en zo een snel en hoogfrequent alternatief worden voor de auto. Hierdoor ontstaan ook kansen in de ontwikkeling van het stadslijnnet in Groningen Zuid en Ter Borch. Meer hierover staat beschreven bij Noord-Drenthe.

# Wijzigingen Groningen-West

## Q-link groen ook aansluiten op Sneltrainstop Zuidhorn

De sneltrein Leeuwarden – Groningen zal in 2021 een keer per uur gaan stoppen in Zuidhorn. We willen de reizigers vanuit Friesland van en naar Zernike graag een goede aansluiting bieden in Zuidhorn op de sneltrein. We bezien hoe we de aansluiting per 13 december het best kunnen vormgeven, waarbij we ervan uitgaan dat het niet nodig is op alle momenten in beide richtingen strak op drie treinen per uur (twee stop en 1 snel) aan te sluiten.

Eenzijds is strak aansluiten niet goed mogelijk omdat de N355, de Frieschestraatweg met name in de spitsen grote uitschieters in rijtijd laat zien vanwege de verkeersdruk. Het risico om de trein te missen is bij strak aansluiten te groot.

Anderzijds is het ook niet nodig om op alle momenten in beide richtingen aan te sluiten; de spitsrichting is het belangrijkste: in de ochtend van Friesland/Zuidhorn naar Zernike en in de middag van Zernike naar Zuidhorn/Friesland.

We stellen voor te kiezen voor een robuuste aansluiting op de sneltrein en op een van de twee stoptreinen en (minder strak) op de andere stoptrein. Hiermee is aansluiten op de sneltrein financieel neutraal mogelijk, waarbij het gericht inzetten van versterkingen de mogelijkheid biedt om in de drukste richting mogelijk ook op de andere stoptrein aan te sluiten.

Voor de langere termijn is het belangrijk dat een oplossing wordt gevonden voor een betrouwbare en snelle reistijd binnen Zuidhorn en op de provinciale weg tussen Zuidhorn en Groningen.

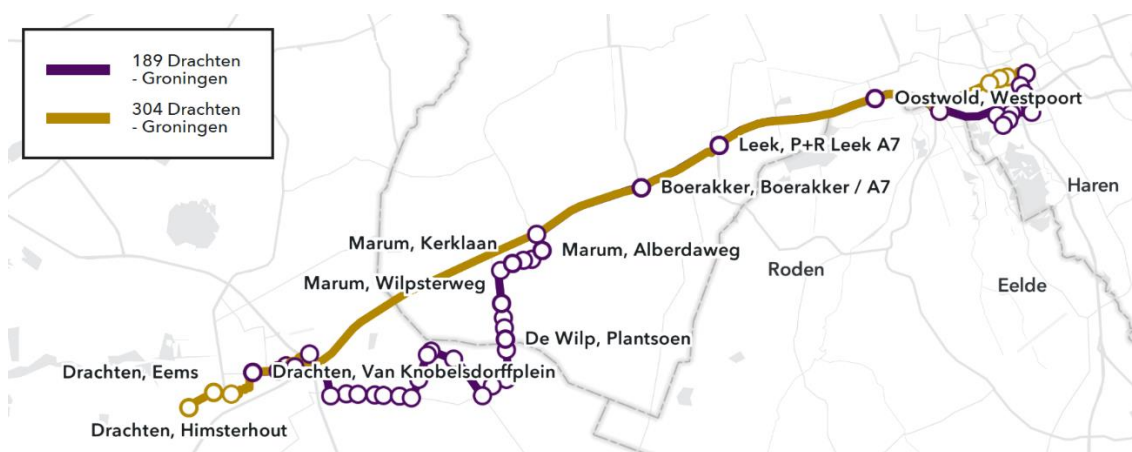
Gevolgen voor reizigers	Meer reismogelijkheden tussen Friesland Zuidhorn en Groningen Zernike.
Kosten dienstregeling	Uitgangspunt is financieel neutraal, mochten we t.z.t. extra slagen willen toevoegen kosten deze per retourslag per jaar € 14.000,-
Gevolgen voor infra	Uitbreiding frequentie Q-link groen naar Zuidhorn in de toekomst kan alleen plaatsvinden indien een betrouwbare en snelle reistijd bestaat in Zuidhorn en op de provinciale weg tussen Zuidhorn en Groningen.

## 189 Drachten – Marum - Groningen beperking inzet

In vakantieperiodes is het gebruik van buslijn 189 Drachten – Groningen beperkt, gemiddeld is de bezetting lager dan negen reizigers, terwijl op het routedeel Marum – Hoogkerk – Groningen ook voldoende alternatieven zijn met o.a. Qliner 304 Dachten – Marum – Groningen en stadslijnen 7/8 Hoogkerk – Groningen Hoofdstation. Voorstel is dan ook buslijn 189 in vakantieperiodes op werkdagen beperkter te laten rijden.

Op werkdagen buiten vakantieperiode worden eerste en laatste ritten zeer beperkt gebruik, terwijl er veelal goede alternatieven zijn. Enkele ritten komen in de loop van 2021 te vervallen en/of worden omgezet naar een 8-persoonsbus.

Gevolgen voor reizigers	Minder reismogelijkheden in vakantieperiode en aan het begin en einde van de werkdag buiten vakanties.
Kosten dienstregeling	Besparing € 35.000,-
Gevolgen voor infra	Geen



### Wens Qliner 304 Drachten – Marum - Groningen vaker rijden

In de ontwerp hoofdlijnen aangekondigde wijziging van vertrektijden i.v.m. wijziging vertrektijden Arriva gaat niet door. Arriva heeft aangegeven haar vertrektijden namelijk alsnog niet te wijzigen.

Qliner 304 rijdt als 'langzame' Qliner tussen Drachten en Groningen. Samen met Qliner 314 biedt deze lijn binnen Drachten op werkdagen buiten de zomervakantie een kwartiersdienst tussen Transferium Oost – Knobelsdorffplein en Himsterhout. Alleen in de zomervakantie rijdt Qliner 304 een uursdienst. Om de verbinding Drachten – Marum – Groningen aantrekkelijker te maken is de wens Qliner 304 elke werkdag elk halfuur te laten rijden van 6 uur 's morgens tot 19 uur 's avonds. Op de verbinding Marum – Groningen blijft hierdoor elke werkdag overdag minimaal twee keer per uur een bus rijden.

Gevolgen voor reizigers	's Avonds en in het weekend verschoven vertrektijden.
Kosten dienstregeling	Wens om ook in de zomervakantie op werkdagen twee keer per uur te rijden kost € 85.000,-
Gevolgen voor infra	Geen

### Doorkijk 2022: Optimalisatie Surhuisterveen – Groningen/Leek lijnen

Binnen de bundel Surhuisterveen-Groningen kunnen reizigers gebruik maken van drie buslijnen: 39 (via Zuidhorn), 139 (via Enumatil) en 133 (via Boerakker/ snelweg). Daarnaast rijdt lijn 38 van Grootegast naar Leek; grotendeels parallel met lijn 133. Vooral lijn 133 is flink gegroeid en uitgebreid de afgelopen jaren; deels ten koste van lijn 39. Meer eenduidigheid is gewenst. Het is ook de vraag of alle ritten wel door moeten rijden naar Surhuisterveen of dat zowel lijn 38 en 133 naast elkaar moeten blijven rijden. Het optimaliseren vergt nadere en een bredere studie. De resultaten willen wij presenteren in het kader van de dienstregeling 2022.

# Wijzigingen Groningen-Noord

## Lijn 35 Oldehove-Groningen middagspitsfrequentie terug naar elk uur

Lijn 35 en lijn 39 rijden beide overdag na de ochtendspits elk uur en vullen elkaar aan tot een halfuursdienst. In de middagspits rijdt lijn 35 elk half uur. Voor de bediening van Gravenburg voegt dit weinig toe omdat lijn 35 en 39 dan achter elkaar aan rijden. Voor Aduard heeft lijn 35 een beperkte functie omdat Aduard ook met Q-link 2 te bereiken is en wederom ook met lijn 39. Voor Oldehove is sprake van overbediening als gekeken wordt naar de reizigersaantallen. Sinds 16 augustus rijdt buslijn 35 in de middagspits daarom voortaan nog één keer per uur.

Gevolgen voor reizigers	Vooraf reizigers uit Oldehove merken een verlaging van de frequentie. Er blijft echter elk uur een bus rijden.
Kosten dienstregeling	Besparing € 109.563,-
Gevolgen voor infra	Geen

## Buslijn 41 op zaterdag beperken tot Appingedam – Spijk

Lijn 41 rijdt op werkdagen tussen Appingedam, Spijk, Eemshaven (sinds dec 2019), Roodeschool en Uithuizen en wordt dan met name door scholieren en werkenden gebruikt. Op zaterdagen rijdt lijn 41 ook, de gemiddelde bezetting van buslijn 41 is dan 0,35%. Om ondanks deze zeer lage bezetting de bediening naar Spijk te behouden, zal lijn 41 in de loop van 2021 op zaterdagen worden ingekort tot de route Appingedam – Holwierde – Bierum – Spijk. Reizigers die toch tussen Spijk en Roodeschool willen reizen kunnen gebruik maken van de hubtaxi op dit lijngedeelte. Tussen Roodeschool en Uithuizen biedt de trein de basisverbinding.

Gevolgen voor reizigers	Vervallen reismogelijkheid tussen Spijk via Roodeschool naar Uithuizen op zaterdagen.
Kosten dienstregeling	Besparing € 31.000
Gevolgen voor infra	Geen

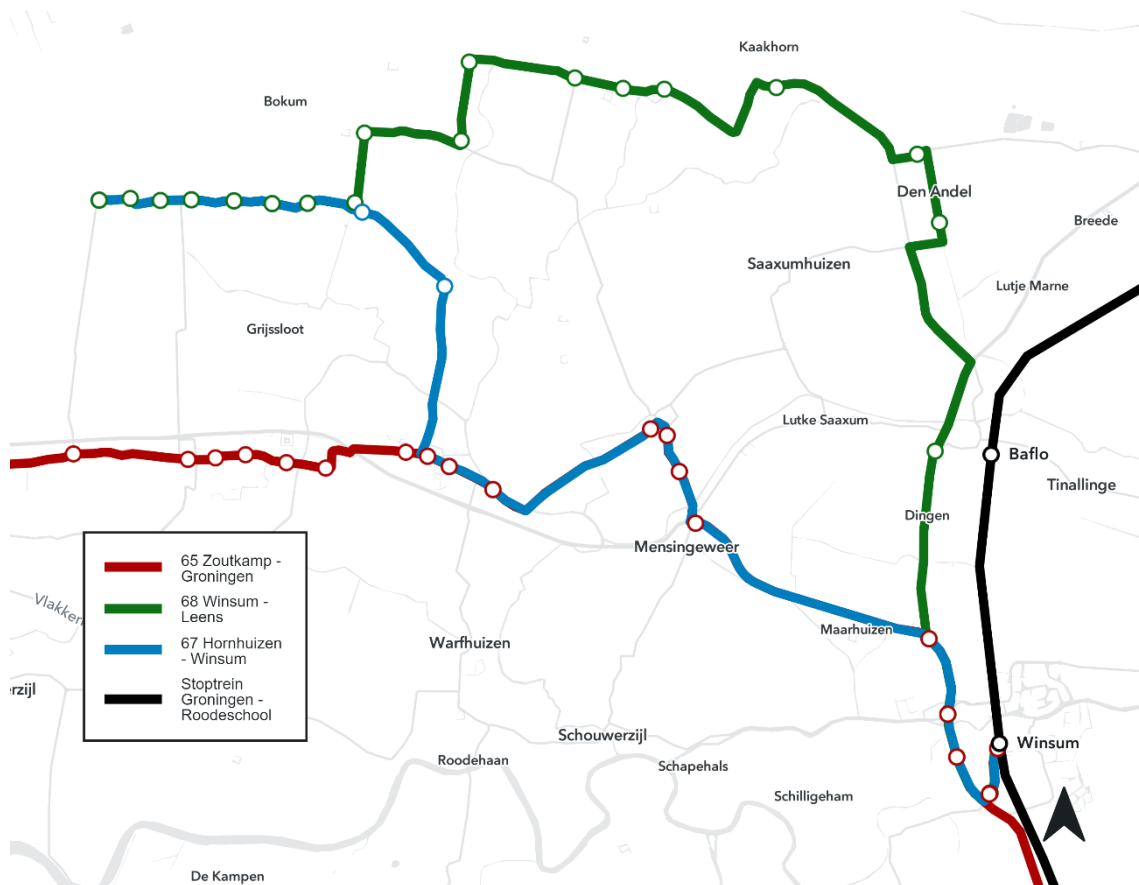
## Buslijn 61 enkele extra ritten Middelstum - Uithuizen

Sinds 16 augustus start op werkdagen de eerste rit in Uithuizen i.p.v. Middelstum ter vervanging een kleine bus en ook de rit van 7.09 uur uit Middelstum in Uithuizen starten.

Gevolgen voor reizigers	Extra reismogelijkheden Middelstum – Uithuizen op werkdagen.
Kosten dienstregeling	€ 7.000,-
Gevolgen voor infra	Geen

### Herintroductie lijn 67 Hornhuizen - Winsum

Om te volle bussen op lijn 68 Hornhuizen – Winsum en lijn 65 Zoutkamp – Ulrum – Winsum op te kunnen vangen zal in de loop van 2021 in de spitsuren lijn 67 gaan rijden op de route Hornhuizen – Eenrum – Winsum. Dit heeft geen invloed op het aantal ritten op lijnen 65 en 68, maar vermindert wel de inzet van versterkingsbussen en zorgt ervoor dat op meer momenten op lijn 68 een kleinere bus ingezet kan worden.



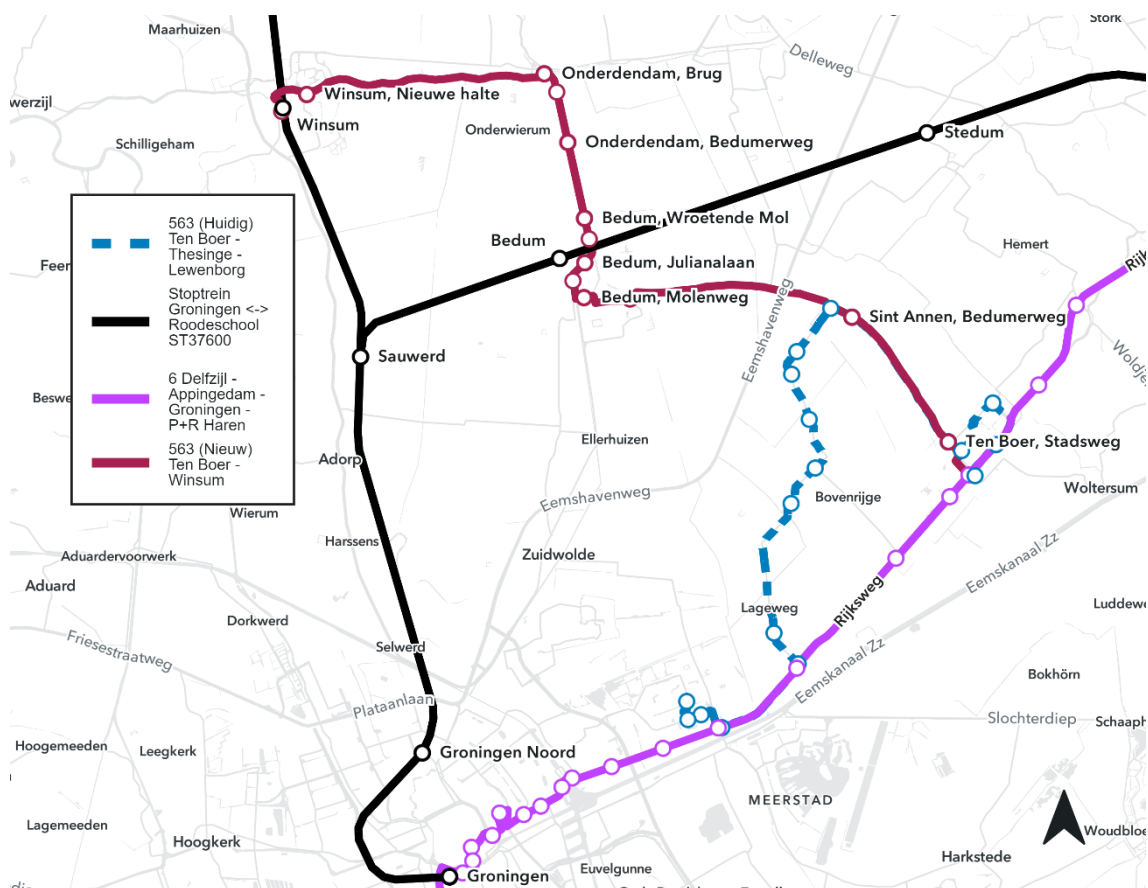
Gevolgen voor reizigers	Nieuwe snellere spitsreismogelijkheden van Hornhuizen naar Winsum met herintroductie lijn 67.
Kosten dienstregeling	€ 14.800,-
Gevolgen voor infra	Geen

### Buurtbus Ten Boer-Winsum

Op dit moment rijdt er een buurtbus tussen Ten Boer en Lewenborg via Thesinge (lijn 563). Deze bus wordt door het OV-bureau betaald en gefaciliteerd door Publiek Vervoer. Dagelijks maken hier nog geen tien reizigers gebruik van. Het voorstel is de route van deze buurtbus te wijzigen in Ten Boer – Bedum – Onderdendam – Winsum. Deze verbinding heeft naar verwachting veel meer potentie. Het biedt binnen het OV-netwerk ook een mooie aanvullende dwarsverbinding. Bij de buurtbusvereniging, de gemeente Het Hoogeland en Publiek Vervoer bestaat voldoende draagvlak.



Gevolgen voor reizigers	Vervallen reismogelijkheid van Ten Boer via Thesinge naar Lewenborg. Nieuwe reismogelijkheid van Ten Boer via Bedum en Onderdendam naar Winsum.
Kosten dienstregeling	Geen
Gevolgen voor infra	Toevoegen extra basis haltes in overleg met buurtbusvereniging en gemeente.



### Doorkijk 2022: Wijzigingen regio De Marne

Op de route van lijn 65/163 worden de komende jaren diverse inframaatregelen genomen waarvan het ernaar uitziet dat die ongunstig zijn voor de doorstroming en rijtijden: rotondes op de provinciale weg (deels al in zomer 2020) en het reconstrueren van de Hoofdweg in Leens en Wehe Den Horn tot erftoegangsweg. Tegelijkertijd ontstaat er rond 2022 extra vervoermarkt door de opening van het Werelderfgoedcentrum in Lauwersoog (inclusief verplaatsing zeehondencreche uit Pieterburen). Wij willen deze ontwikkelingen in samenhang benaderen en komen hierop terug in het kader dienstregeling 2022.

# Wijzigingen Groningen-Zuidoost

## Speciale Leilinde ritten Bareveld – Veendam – Winschoten integreren in reguliere ritten

In de huidige situatie rijdt twee keer per dag een extra spitsrit tussen Bareveld en Winschoten via station Veendam voor kinderen van de Leilinde in Winschoten (basisonderwijs). Deze ritten rijden nagenoeg gelijktijdig met reguliere ritten op de lijnen 74 en 13. De speciale Leilinde ritten zijn sinds 16 augustus vervallen.

Gevolgen voor reizigers	Leerlingen naar de Leilinde school zullen met reguliere ritten mee gaan reizen.
Kosten dienstregeling	Besparing € 32.393
Gevolgen voor infra	Geen

## Lijn 17 Winschoten – Scheemda via nieuwe halte Ziekenhuis Scheemda

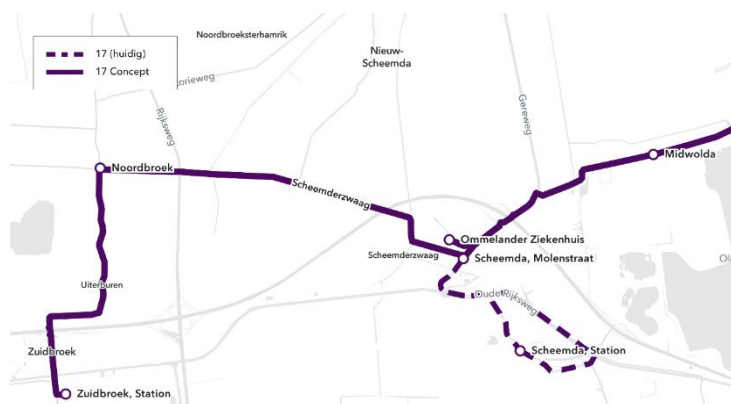
Per mei 2020 rijdt lijn 119 via een nieuwe halte bij de tweede hoofdingang van het Ommelander Ziekenhuis in Scheemda. Lijn 17 zal dit per 13 december ook gaan doen.

Gevolgen voor reizigers	Betere bereikbaarheid met het openbaar vervoer van het Ommelander Ziekenhuis.
Kosten dienstregeling	€ 33.500
Gevolgen voor infra	Geen

## Wens Ommelander Ziekenhuis verbinden met Veendam/Stadskanaal

Het Ommelander Ziekenhuis heeft een belangrijke functie in de regio. Er zijn vanuit verschillende partijen wensen uitgesproken de bereikbaarheid van het ziekenhuis te verbeteren. In 2020 wordt een eerste stap gezet door de realisatie van een nieuwe halte bij het ziekenhuis. Lijn 119 zal hier vanaf 24 mei gaan stoppen. Lijn 17 doet dit per december (zie vorenstaande). Om het ziekenhuis vanuit de regio nog beter bereikbaar te maken, is het mogelijk lijn 17 vanuit de richting Winschoten/Finsterwolde door te laten rijden naar Zuidbroek en vanaf daar te koppelen aan lijn 174 richting Veendam (op ritten die nu keren in Zuidbroek). Daarmee krijgt Veendam een directe verbinding met het Ommeland Ziekenhuis.

Reizigers die vanuit Finsterwolde via Scheemda op de trein naar Hoogezand en Groningen willen, kunnen in plaats daarvan overstappen in Zuidbroek richting Groningen. Zij zijn daarmee niet langer onderweg dan via station Scheemda. Daarnaast kunnen reizigers in Zuidbroek in de spits ook met weinig overstap-tijd overstappen op lijn 174 richting Hoogezand/Groningen. Bijkomend voordeel is dat lijn 174



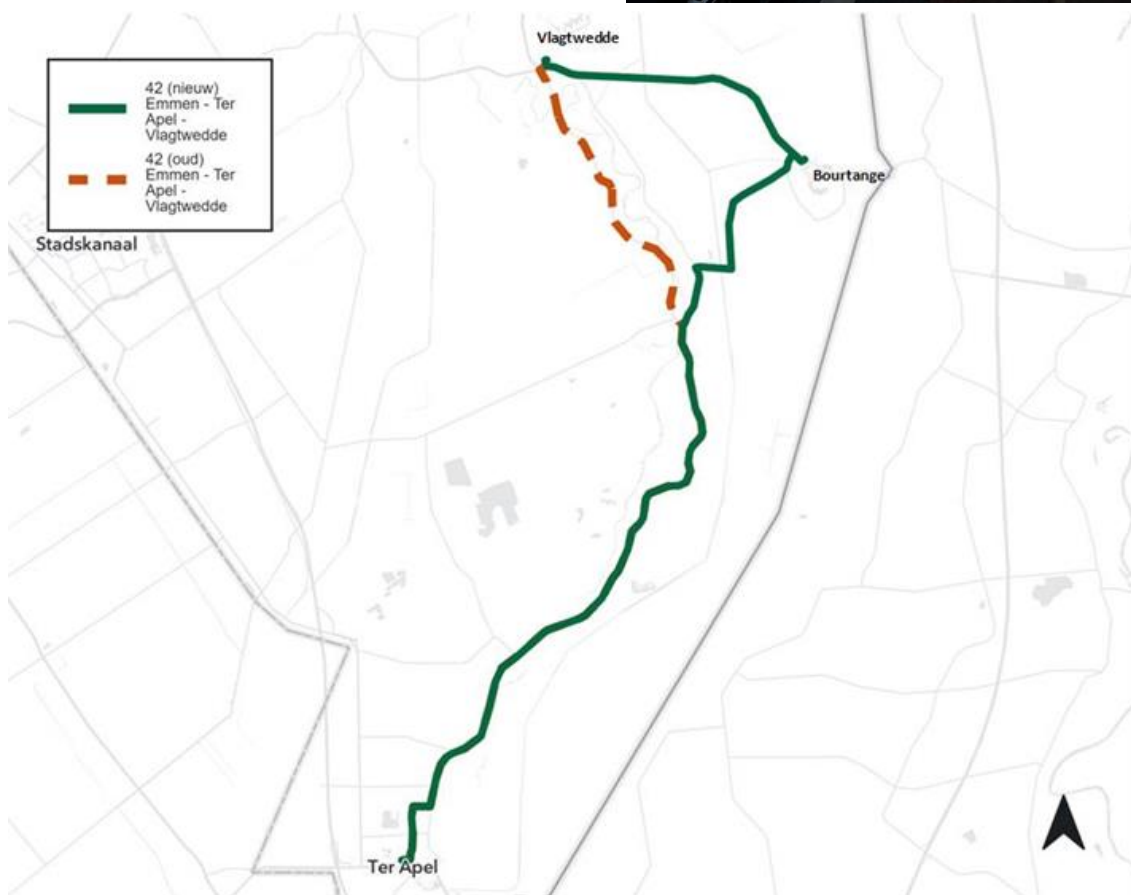
dan in de spits een goede gelijkmatige verdeling over het uur kan krijgen naast een gelijkmatige verdeling tussen 76 en 174 tussen Hoogezand en Groningen. Met kerende ritten in Zuidbroek is dit niet te realiseren. Reizigers vanuit Finsterwolde naar het centrum van Scheemda kunnen uitstappen bij de halte Molenstraat ca. 400 meter van het centrum tevens wordt bij het ziekenhuis een overstapmogelijkheid gecreëerd op lijn 119 richting Delfzijl en Winschoten. Met deze nieuwe lijnvoering zal Noordbroek (ca. 2.000 inwoners) ook weer een busverbinding krijgen.

Gevolgen voor reizigers	Reizigers kunnen rechtstreeks van Veendam naar het Ommelander Ziekenhuis. In de spits kunnen reizigers daarnaast met een overstap ook vanuit Hoogezand met de bus naar het ziekenhuis. Reizigers vanuit Finsterwolde naar Hoogezand en Groningen stappen over in Zuidbroek i.p.v. Scheemda en zijn daarmee niet langer onderweg dan in de huidige situatie. De halfuursverdeling op lijnen 76 en 174 kan hiermee gelijkmatiger worden. Noordbroek krijgt weer een busverbinding. De nieuwe halte bij Ommelander Ziekenhuis wordt een overstapknooppunt in de vier verschillende windrichtingen.
Kosten dienstregeling	€ 121.805,- waarvoor nog geen dekking is gevonden.
Gevolgen voor infra	Geen

Reizigers vanuit Stadskanaal naar het OZG kunnen met bestaande lijnen 23 en 24 naar Winschoten, waar ze over kunnen stappen op lijn 119 die ze bij het OZG brengt. Deze overstap is niet altijd aantrekkelijk vanwege de (belangrijkere) aansluiting op de trein in Winschoten. Het alternatief om lijn 23 en 24 door te laten rijden naar het OZG zou echter € 700.000,- per jaar kosten. Dit staat in geen enkele verhouding tot de te verwachten reizigersaantallen.

### Lijn 42 via Bourtange, goede aansluiting in Vlagtwedde

Buslijn 42 Emmen – Ter Apel – Vlagtwedde rijdt sinds via Bourtange. Reizigers tussen Vlagtwedde en Ter Apel zijn zes minuten langer onderweg, daar staat tegenover dat in Vlagtwedde lijn 42 een goede aansluiting in twee richtingen biedt met buslijn 14 van/naar Stadskanaal en Winschoten. Nu lijn 42 via Bourtange rijdt, is spitslijn 11 Bourtange – Vlagtwedde vervallen. Met deze wijziging is Bourtange op meer momenten bereikbaar met regulier openbaar vervoer.



Gevolgen voor reizigers	Betere overstapmogelijkheden in Vlagtwedde. Reizigers tussen Vlagtwedde en Ter Apel zijn zes minuten langer onderweg. Bourtange wordt door alle ritten van lijn 42 bediend.
Kosten dienstregeling	Minimaal neutraal
Gevolgen voor infra	Geen

### Spitslijn 107 Stadskanaal – Zernike via Hoogezand en P+R Kardinge en wens uitbreiding ritten

Lijn 107 rijdt in de huidige situatie een aantal spitsritten tussen Stadskanaal en Zernike via Gieten. Relatief een groot deel van de huidige gebruikers reist tussen Stadskanaal en Zernike (ruim 40%). Alle reizigers die instappen op het tussen Stadskanaal en Zernike gelegen deel kunnen (met overstap op P+R Haren) ook met Q-liner 312 en lijn 109 Assen-Zernike reizen. In de huidige situatie zien we ook al veel overstappers van 312 op 109.

In de loop van 2021 rijdt lijn 107 een nieuwe route via de Kielsterachterweg, Hoogezand en Kardinge naar Zernike. Op deze manier worden huidige reizigers van 107 uit Stadskanaal nog steeds in dezelfde reistijd (en afstand) naar Zernike gebracht,

maar wordt een (nieuwe) doelgroep aangeboord langs de Kielsterachterweg en in Hoogezand en niet alleen naar Zernike, maar ook rechtstreeks naar de scholen bij Kardinge. Naar verwachting worden op deze manier veel meer reizigers getrokken, terwijl bestaande reizigers die onderweg instappen een alternatief hebben met 312 en 109. Meer informatie hierover is opgenomen op pagina 15. Wens is om gelijktijdig op deze lijn meer ritten aan te bieden.



Gevolgen voor reizigers	Zie pagina 14/15
Kosten dienstregeling	Gewenste extra ritten kosten € 128.269,-
Gevolgen voor infra	Oude haltes lijn 74 langs Kielsterwachterweg worden weer in gebruik genomen.

### Buslijn 171 route Veendam

Buslijn 74 rijdt sinds de invoering van de huidige dienstregeling niet meer over de Kielsterachterweg. Dit heeft eerder tot veel reacties geleid vanuit bewoners. In dat kader is de suggestie gedaan de route van lijn 171 (Veendam – Hoogezand - Groningen) te wijzigen. Lijn 171 rijdt op dit moment vanaf het station Veendam een lus door Veendam om vervolgens via de N963 (en Borgercompagnie) naar Groningen te rijden. De suggestie vanuit bewoners is lijn 171 via de Woortmanslaan naar de Kielsterachterweg te leiden richting Hoogezand/Groningen. Het OV-bureau heeft toegezegd de haalbaarheid van dit voorstel te onderzoeken.

Met het verleggen van de route van lijn 171 via de Woortmanslaan kunnen circa vijf tot tien ex-reizigers van lijn 74 worden gecompenseerd (met bestemming Hoogezand/Groningen). Daar staat tegenover dat Borgercompagnie zijn bus verliest waardoor meer dan tien reizigers worden gedupeerd. Ook vervallen er haltes in Veendam. En neemt de totale rijtijd van lijn 171 iets toe. Gelet op deze nadelen zal lijn 171 niet wijzigen. Wel zal de route van lijn 107 in de loop van 2021 gewijzigd worden door vanuit Stadskanaal via de Kielsterachterweg naar Hoogezand en Groningen Zernike te rijden. Hiermee krijgt de Kielsterachterweg een spitsbediening met het openbaar vervoer.

### Heroverweging aansluitingen buslijnen in Veendam en Winschoten

Vanwege de wijziging van de vertrektijden van de stoptreinen en de introductie van de nieuwe spits-snelreinen Winschoten – Scheemda – Groningen zullen de aansluitingen van buslijnen van/naar Winschoten en van/naar Veendam veranderen. De huidige bustijden sluiten grotendeels aan op de tijden van de nieuwe spits-snelrein. Bij de nadere uitwerking van de dienstregeling zal hier rekening mee worden gehouden om zo goed mogelijk aan te sluiten op de gewijzigde treintijden.



Gevolgen voor reizigers	Nog niet bekend
Kosten dienstregeling	Minimaal neutraal
Gevolgen voor infra	Geen

### Spitsrit 679 Winschoten – Zernike vervallen

Afgelopen jaren heeft op initiatief en kosten van provincie Groningen en Arriva een spitsrit gereden van Winschoten naar Zernike. Deze heeft gereden om de drukste trein van Winschoten naar Groningen te verlichten. Nu meer treincapaciteit tussen Winschoten en Groningen geboden gaat worden, komt deze rit per 13 december vervallen.

Gevolgen voor reizigers	Reizigers van Winschoten naar Zernike reizen met de stop- of snelrein naar Groningen en stappen daar over op Q-link 2 (vanaf Europapark) of lijn 15 (vanaf Hoofdstation).
Kosten dienstregeling	Geen financiële gevolgen (deze ritten werden gefinancierd door Arriva en provincie Groningen)
Gevolgen voor infra	Geen

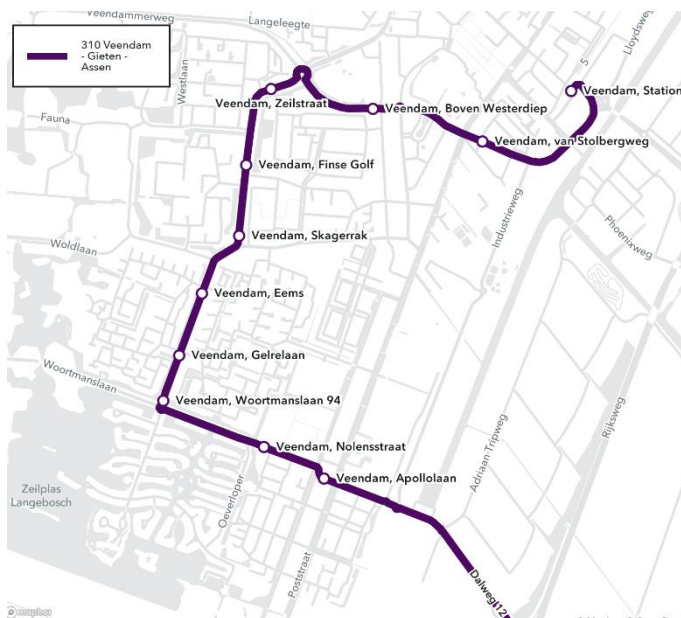
### Extra ritten Qliner 310 Gieten - Veendam

In de middagspits is sinds 16 augustus vanwege toenemende drukte de halfuurdienst tussen Gieten en Veendam uitgebreid in de periode 14 tot 16 uur, hierdoor ontstaat op de hele route Assen – Gieten – Veendam twee keer per uur een reismogelijkheid. Door deze wijziging kunnen twee huidige versterkingsritten komen te vervallen.

Gevolgen voor reizigers	Meer reismogelijkheden van 14 tot 16 uur tussen Veendam en Gieten.
Kosten dienstregeling	€ 19.978,-
Gevolgen voor infra	Geen

### Route Qliner 310 in Veendam

Conform de succesvolle productformule van de Qliner/ Q-link haalt Qliner 310 inwoners dicht bij huis op om ze daarna snel naar hun bestemming in Gieten/Assen te brengen. Tijdens de inspraakronde in 2019 heeft de gemeente Veendam voorkeur uitgesproken voor een andere route: vanaf station Veendam rechtstreeks naar de N33 (naar Gieten/Assen). Begin dit jaar zijn ook klachten binnengekomen van inwoners die langs de route van Qliner 310 wonen (Lubbersstraat); zij ondervinden overlast door langsrijdende bussen (geluid, trillingen). Met de gemeente is afgesproken dat wij gaan onderzoeken of alternatieve routes denkbaar zijn die qua exploitatie haalbaar zijn en waarbij de aantrekkelijkheid van het product Qliner per saldo niet minder wordt voor de reiziger. Omdat er bij een alternatieve route kans bestaat dat het probleem verschuift en/of dat er infrastructurele consequenties aan vastzitten stemmen we dit eerst af met de gemeente Veendam. Het kan zijn dat dit hele proces leidt tot een routewijziging per in de loop van 2021.



### Extra spitsritten Qliner 312 Stadskanaal – Groningen

Ter vervanging van versterkingsritten inleggen van de volgende extra ritten in de loop van 2021:

- Rit 8:44 uur vanuit Stadskanaal, hierdoor ontstaat tot 9 uur een kwartierdienst.
- Rit 14:19 uur vanuit Groningen, hierdoor ontstaat al vanaf 14 uur een kwartierdienst.

Gevolgen voor reizigers	Meer reismogelijkheden tussen Stadskanaal en Groningen.
Kosten dienstregeling	€ 41.915,-
Gevolgen voor infra	Geen

# Wijzigingen Noord-Drenthe

## Bus 50 en 51 Assen – Groningen meer afstemmen op de vraag

Buslijn 50 Assen – Vries – Haren – Groningen rijdt op maandag t/m zaterdag overdag twee keer per uur, met in de spits extra ritten in de spitsrichting. 's Avonds en zondag wordt een uursdienst geboden.

Buslijn 51 rijdt op maandag t/m zaterdag overdag twee keer per uur tussen Groningen en Onnen, met in de spits een keer per uur doorrijdend naar Zuidlaren – Annen – Assen en een keer per uur naar Zuidlaren – Annen – Gieten. 's Avonds en op zondag rijdt lijn 51 een keer per uur tussen Groningen en Onnen. In de daluren rijdt tevens een keer per uur een busje tussen Assen en Annen.

Sinds 16 augustus is het routedeel van/naar Gieten op lijn 51 komen te vervallen. Lijn 50 en 51 rijden daarnaast alleen extra spitsritten op momenten dat er voldoende vraag naar extra ritten is.

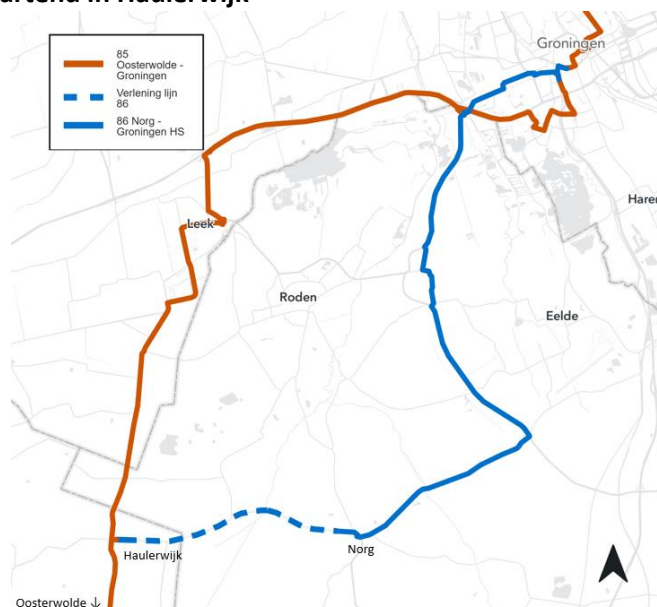


Gevolgen voor reizigers	Reizigers op het routedeel Gieten – Annen (gemiddeld drie per dag) kunnen reizen met Qliner 300 tussen Gieten en Westlaren – Groningen of Qliner 312 tussen Gieten – Annen – Haren – Groningen. In de spits beter op scholieren afgestemde businzet.
Kosten dienstregeling	Besparing minimaal € 60.000,-
Gevolgen voor infra	Geen



### Bus 86 Norg – Groningen ochtendrit startend in Haulerwijk

In de loop van 2021 start de rit die om 8 uur vanuit Norg naar Groningen rijdt in Haulerwijk. Deze rit kan hiermee de volle bus op lijn 85 opvangen. Hierdoor vervalt de eerste reismogelijkheid van Groningen via Peize naar Norg. Hiervan maken gemiddeld twee reizigers per dag gebruik

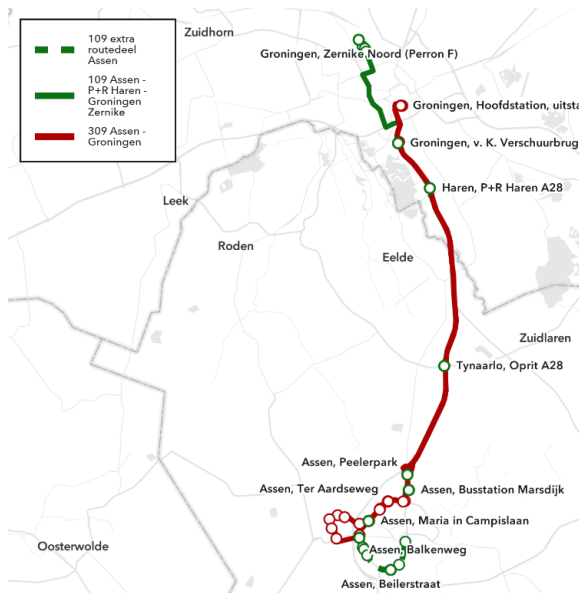


Gevolgen voor reizigers	Meer reismogelijkheden 's morgens van Haulerwijk naar Groningen. Minder reismogelijkheden 's morgens richting Norg.
Kosten dienstregeling	Door vervallen versterking op lijn 85 een besparing van € 14.372,-
Gevolgen voor infra	Geen

### Bus 109 Assen – Groningen Zernike meer afgestemd op de vraag

Sinds 15 december is het gebruik van deze lijn gedaald. In februari stapten 15% minder reizigers in. Gelijktijdig zien we dat het gebruik van Qliner 309 Assen – Groningen Hoofdstation blijft toenemen. In de loop van 2021 wordt lijn 109 daarom aangepast. De aanpassingen zijn zo opgezet dat zo veel mogelijk ingezet wordt op inzet op reismomenten dat versterking op Qliner 309 kan worden voorkomen.

Wens is om de 109 ook nieuw aan te leggen tijdelijke haltes op de op- en afritten van de A28 bij Tynaarlo te laten bedienen. Gemeente Tynaarlo is met provincie Drenthe en Rijkswaterstaat in overleg om deze haltes voor start van de nieuwe dienstregeling gerealiseerd te krijgen.



#### Aanpassingen:

- Enkele spitsritten rijden Assen extra via de Europaweg van/naar het station. Hierdoor wordt lijn 109 ook aantrekkelijker in gebruik voor inwoners uit o.a. Baggelhuizen, Pittelo, Peelo en Noorderpark. Ook biedt dit nieuwe reismogelijkheden voor werknemers van o.a. het Provinciehuis, de NAM en het Ziekenhuis.

- 109 vanaf station Assen rijden via de Europaweg naar Busstation Marsdijk om vanaf daar via de huidige route de route naar Zernike te vervolgen. Hierdoor wordt deze route ook aantrekkelijker voor bewoners rondom de Europaweg.
- De vroege ochtendritten te laten vervallen i.v.m. zeer beperkt gebruik.
- In de vakantieperiodes nog een beperkt aantal ritten te laten rijden i.v.m. zeer beperkt gebruik. Deze ritten zijn afgestemd op de gewenste tijden voor forensen in Groningen en Assen.

Gevolgen voor reizigers	Minder reismogelijkheden op momenten dat nu weinig van lijn 109 gebruik wordt gemaakt. Nieuwe rechtstreekse reismogelijkheden in de ochtendspits voor bewoners rondom de Europaweg Assen rechtstreeks naar Zernike.
Kosten dienstregeling	Besparing € 26.041,-
Gevolgen voor infra	Bij gerealiseerde haltes op opritten A28 Tynaarlo zal lijn 109 hier gaan halteren.

### Qliner 309 Groningen – Assen wijziging frequentie middagspits en extra vroege rit

De Qliner tussen Assen en Groningen laat elk jaar een reizigersgroei zien. Op werkdagen buiten vakantieperiodes was deze groei begin 2020 ongeveer 5%. Door deze groei en vanwege de inzet van Qlinerbussen zonder staanplaatsen, rijden in de spitsuren extra versterkingsbussen mee. De versterking in de middagspits verwachten we te kunnen laten vervallen door de ritten in de loop van 2021 's middags effectiever in te zetten op basis van de vervoersvraag: vanuit Groningen van 14 tot 15:30 uur elke 10-minuten een bus, daarna tot 16 uur elke 7,5-minuut, dan tot 16:30 uur elke 5-minuten en vervolgens de huidige dienstregeling. Deze opzet kost geen extra bussen. In de ochtendspits verwachten we een deel van de versterking te kunnen oplossen door lijn 109 Assen – Zernike aan te passen. Meer info hierover bij lijn 109.

Daarnaast rijdt als pilot sinds 16 augustus op werkdagen een extra vroege Qliner om 5 uur vanaf Assen naar Groningen met op Hoofdstation Groningen aansluiting op een Q-link bus naar het UMCG. Hiermee is het voor werknemers van het UMCG mogelijk ook voor de eerste shift met het openbaar vervoer vanuit Assen te reizen.



Gevolgen voor reizigers	Extra vroege reismogelijkheid vanuit Assen naar Groningen en frequentie in middagspits beter afgestemd op de vervoersvraag.
Kosten dienstregeling	Besparing € 15.328,-
Gevolgen voor infra	Geen

### **Doorkijk 2022: Met Q-Link Paars naar Eelde, Paterswolde en (nieuwe) Hub De Punt A28**

Momenteel worden de mogelijkheden verkend hoe Eelde en Paterswolde kunnen worden toegevoegd aan het Q-Link-netwerk. Aangezien Q-Link Paars nu deels tot P+R Haren rijdt, zijn er kansen om Q-Link uit te breiden naar Eelde en Paterswolde. Met gezamenlijk ruim 10.000 inwoners verwachten wij een enorme reizigersgroei als reizigers uit Eelde en Paterswolde vaak en snel naar hartje Groningen kunnen reizen. Momenteel is de verbinding met lijn 9 voor Eelde en Paterswolde namelijk relatief langzaam en laagfrequent. Op het moment dat Q-Link Paars naar Eelde en Paterswolde rijdt, ontstaan bovendien ook weer nieuwe kansen voor lijn 9: doorrijden naar de groeiende wijk Ter Borch. Daarnaast ligt de focus op een nieuwe verbinding Eelde – Martini Ziekenhuis en de ontsluiting van Spierveen in Eelde. Deze concepten verwachten we komende maanden verder uit te kunnen werken en te realiseren voor de dienstregeling 2022.



Q-link 6 is ook van belang voor het nieuw aan te leggen knooppunt De Punt bij de A28, waar Q-link 6 dan een eindpunt heeft. Naast een belangrijke P+R functie biedt De Punt als Hub ook een aansluiting tussen verschillende OV-lijnen. Q-link 6 kan inwoners vanuit Eelde in De Punt ook direct aansluiting geven op bijvoorbeeld Qliner 300 naar Emmen en Q-link 5 naar Zuidlaren/Annen. Verplaatsingen die voordien met OV onaantrekkelijk waren van bijvoorbeeld Eelde naar Zuidlaren/Annen of Emmen worden veel sneller en aantrekkelijker.

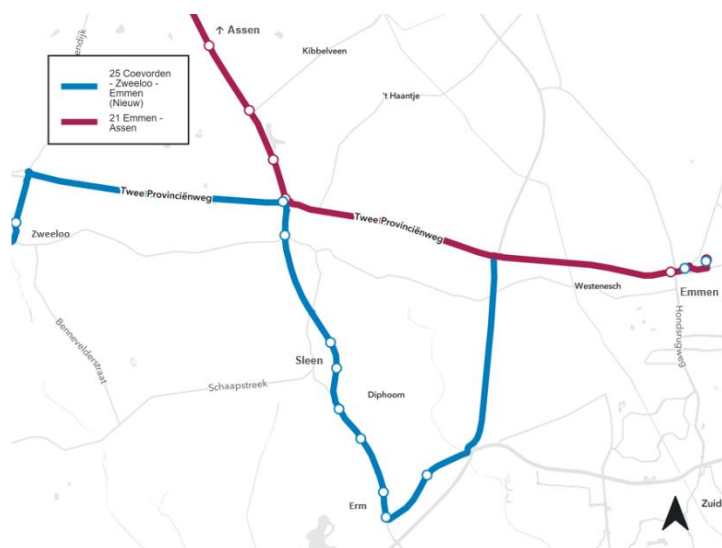
# Wijzigingen Zuidoost-Drenthe

## Sneller met buslijn 21 tussen Assen en Emmen

Lijn 21 van Assen via Schoonoord naar Emmen is een lijn met een lange reistijd. De herinrichting van de Ermerweg in Emmen zorgt voor een extra reistijd toename. Op verzoek van het Consumentenplatform Drenthe hebben we onderzoek gedaan naar de mogelijkheid lijn 21 te versnellen. Buslijn 21 gaat in de loop van 2021 tussen Noord-Sleen en Emmen via de N381 rijden. De reistijd richting het centrum en station van Emmen wordt hiermee ruim 10 minuten korter.

Door lijn 21 om :40 over het uur uit Assen te laten vertrekken en om :20 aan te laten komen ontstaat met lijn 24 en 310 een halfuurdienst tussen Rolde en Assen. Daarnaast ontstaat hiermee elk half uur een snelle reismogelijkheid tussen Assen en Emmen met één keer per uur lijn 21 en één keer via Gieten met lijn 300 en 310.

Op de route Noord Sleen – Sleen – Erm – Emmen gaat lijn 25 rijden (zie lijn 25).



Gevolgen voor reizigers	Tachtig huidige reizigers per dag van lijn 21 krijgen een kortere reistijd, zes reizigers per dag uit Sleen en Erm richting Assen en tien reizigers richting Noordbarge krijgen een overstap en een langere reistijd. Verwachting is dat meer reizigers gebruik gaan maken van lijn 21 dan in de huidige situatie.
Kosten dienstregeling	€ 46.636,- i.c.m. de inzet van lijn 25.
Gevolgen voor infra	Geen. De eventuele overstap van lijn 25 op lijn 21 in Noord-Sleen bij de aansluiting op de N381 kan plaatsvinden met gebruikmaking van de huidige halteinfrastructuur.

## Buslijn 25 vanuit Zweeloo door naar Emmen

Omdat lijn 21 tussen Noord Sleen en Emmen via de N381 gaat rijden, breiden we lijn 25 in de loop van 2021 uit met het routedeel Zweeloo – Noord Sleen – Sleen – Erm – Emmen. Hiermee behouden Sleen en Erm een busverbinding. Daarnaast wordt hiermee extra capaciteit geboden op het traject Oosterhesselen – Zweeloo - Emmen. Lijn 25 rijdt tussen Erm en Emmen via de N34 en N381, of een routevariant waarover we nog met gemeente Emmen in gesprek zijn. Op het routedeel Emmen – Erm – Sleen – Noord Sleen zal lijn 25 ook in de daluren eens per twee uur gaan rijden tot 20 uur 's avonds. Dit geldt tevens voor het weekend. De huidige lijn 25 rijdt

alleen in de spits. Na Noord-Sleen zullen deze ritten via de N381 naar Emmen rijden. De vertrektijden van lijn 25 worden zo aangepast dat deze beter aansluit op de schooltijden van De Nieuwe Veste in Coevorden.

### Optie lijn 25 door Oosterhesselen indien halte bij Plopsa vervallen en realisatie nieuwe haltes

Vanuit het dorp Oosterhesselen en de gemeente Coevorden leeft de wens om de bus weer door het dorp te laten rijden. Deze wens is ondersteund door een motie in de gemeenteraad van Coevorden.

Langs Oosterhesselen rijden twee buslijnen: basislijn 27 Hoogeveen – Emmen en aanvullende lijn 25 Zweeloo Coevorden. Op basis van een analyse van de reizigersaantallen en de gevolgen van de extra reistijd zien wij voor lijn 25 de mogelijkheid de route aan te passen.

Voor buslijn 27 is het aantal reizigers dat als gevolg van het rijden door Oosterhesselen een langere reistijd en hogere kosten krijgt (ruim 160 reizigers) vele malen hoger dan het aantal instappers in Oosterhesselen (25 reizigers).

Buslijn 25 zou qua rijtijd door Oosterhesselen kunnen rijden als de bushalte bij Huttenheugte / Plopsa uit de route wordt gehaald. Lijn 25 rijdt hier thans enkele keren per dag langs. Gemiddeld stapt hier slecht één reiziger per dag op. Lijn 25 rijdt daarom sinds 16 augustus niet meer langs de halte bij Plopsa.

Gezamenlijk zullen op initiatief vanuit de gemeente met Plopsa Indoor Coevorden en Huttenheugte alternatieve bereikbaarheidsopties worden onderzocht. Een andere voorwaarde voor de mogelijkheid lijn 25 door Oosterhesselen te laten rijden, is realisatie van benodigde haltes in Oosterhesselen en bij de rotonde Geserweg door de gemeente Coevorden.



Gevolgen voor reizigers	Enkele reizigers per dag uit Zweeloo en Aalden zijn 1-2 minuten langer onderweg. Enkele reizigers per maand kunnen niet meer met lijn 25 naar Plopsa. De 16 instappers per dag in Oosterhesselen in lijn 25 hoeven minder ver te reizen naar de halte.
Kosten dienstregeling	Zie lijn 21.
Gevolgen voor infra	Bij keuze lijn 25 door Oosterhesselen te laten rijden is de voorwaarde dat gemeente Coevorden haltes realiseert bij in het dorp en bij de rotonde Geserweg.

### Wens busverbinding Emmen – Hoogeveen versnellen en uitbreiden

Provinciale Staten van Drenthe, scholen en het consumentenplatform Drenthe hebben de wens geuit een sneldienst tussen Hoogeveen en Emmen te herintroduceren. Door de uitwisseling van functies tussen onder andere scholen en ziekenhuizen, zien wij redenen om een dergelijke sneldienst weer te onderzoeken. Voor de inzet van een sneldienst zijn verschillende opties denkbaar, zoals een buslijn die volgens de snelste route rijdt tussen station Emmen en Hoogeveen, of bijvoorbeeld een buslijn die vanaf station Emmen via het Ziekenhuis en scholen via de rondweg en A37 naar Ziekenhuis en station Hoogeveen rijdt. De kosten variëren van 0,5-miljoen euro (uursdienst werkdagen overdag snelste route station – station) tot 1,5-miljoen euro (halfuur dienst werkdagen overdag route via Ziekenhuizen). Hier is nog geen financiering voor gevonden.

Een andere optie voor de verbinding Emmen – Hoogeveen is het bieden van een langere periode een halfuursdienst op lijn 27 op werkdagen 's middags door een uur eerder en later een extra rit toe te voegen.

Gevolgen voor reizigers	Kortere reistijd voor reizigers tussen Hoogeveen en Emmen.
Kosten dienstregeling	Sneldienst: € 0,5 - 1,5 miljoen Uitbreiding middagfrequentie buslijn 27: € 100.000,- Voor beide is nog geen financiële dekking gevonden.
Gevolgen voor infra	Afhankelijk van eventuele keuzes die hierin worden gemaakt.

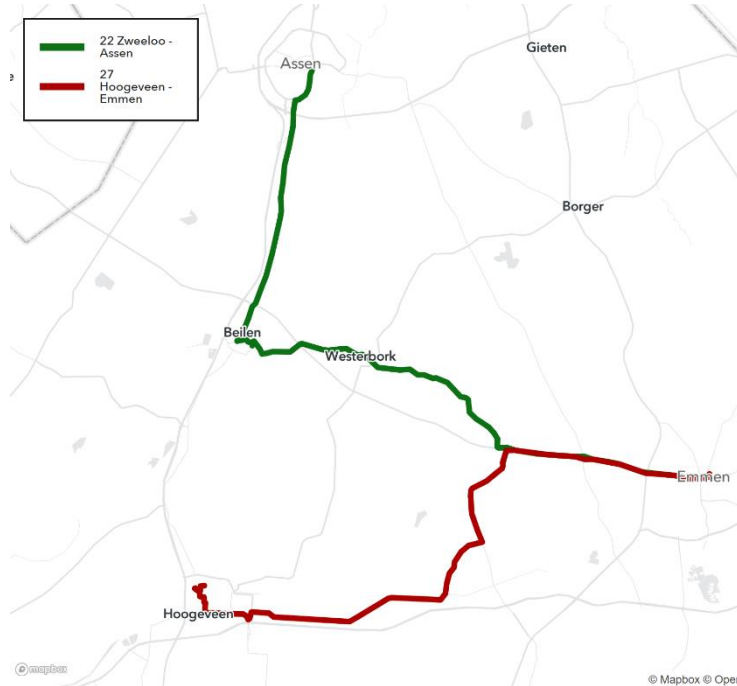
### Verschuiving bediening lijn 59 Emmen – Gieten op zaterdag

Geconstateerd is dat deze buslijn op zaterdag erg vroeg start voor een aanvullende lijn, en dat deze vroege ritten op de zaterdagochtend slechts gemiddeld twee reizigers vervoeren. De laatste ritten op zaterdagavond zijn goed bezet. Per 13 december zullen daarom de eerste ritten op zaterdag vervallen en te vervangen door extra late ritten op zaterdagavond. Vanuit Emmen rijdt lijn 59 dan elk uur van 7:35 t/m 23:35 uur, vanuit Gieten van 8:31 t/m 0:31 uur. Op zondag is het voornemen lijn 59 eerder te laten starten met rijden en dan eens per twee uur. Hiermee blijft het aantal ritten op zondag gelijk, maar ontstaan wel extra vroege reismogelijkheden.

Gevolgen voor reizigers	Gemiddeld 2 reizigers per rit op zaterdagochtend kunnen niet meer met de eerste bus mee. Zaterdagavond ontstaat een latere reismogelijkheid.
Kosten dienstregeling	Neutraal
Gevolgen voor infra	Geen

**Buslijnen 22 en 27 ook in het weekend elk uur**

Momenteel rijden buslijn 22 Assen – Beilen – Zweeloo en 27 Emmen – Zweeloo – Hoogeveen op zaterdagavond en op zondag om de twee uur. Vanwege de meldingen van volle busjes op lijn 22 en omdat beide lijnen basislijnen zijn, zal de frequentie op de genoemde momenten per 13 december verhoogd worden naar één keer uur per uur.



Gevolgen voor reizigers	Meer reismogelijkheden op zaterdagavond en zondag voor reizigers op buslijn 22 en 27.
Kosten dienstregeling	€ 87.500,-
Gevolgen voor infra	Geen

**Buslijn 142 Ter Apel – Emmen spitsritten via scholen en Ziekenhuis Emmen**

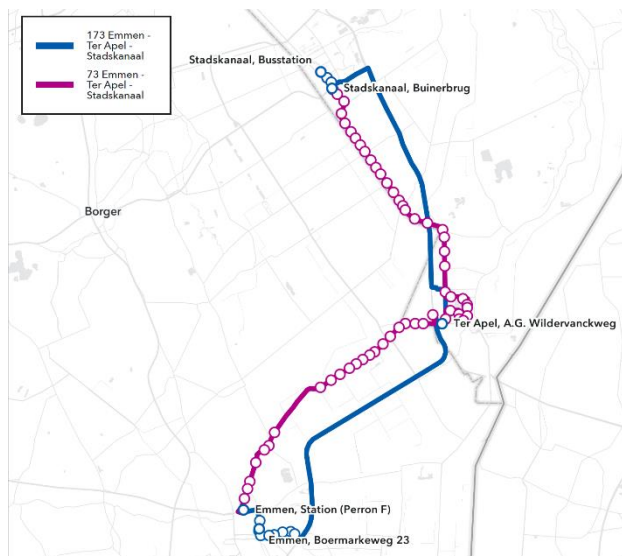
In de ochtendspits rijden in de huidige situatie twee extra ritten die de halfuursdienst aanvullen. In de loop van 2021 gaan deze ritten als lijn 142 van Ter Apel via Emmer-Compascuum naar de scholen aan de Boermarkeweg in Emmen rijden en vervolgens via het Ziekenhuis naar het station.



Gevolgen voor reizigers	Reizigers vanuit Emmer-Compasuum naar scholen en Ziekenhuis in Emmen zijn ongeveer 15 minuten sneller op hun bestemming. Reizigers vanuit Emmerhout Noord behouden twee keer per uur een busverbinding naar het station van Emmen.
Kosten dienstregeling	Neutraal
Gevolgen voor infra	Geen

### Sneldienstritten 173 Stadskanaal – Ter Apel – (Scholen) Emmen

Op de route van lijn 73 rijden in de ochtend- en middagspits enkele versterkingsritten Stadskanaal – Ter Apel – Emmen om de vele scholieren op deze lijnen te kunnen vervoeren. Twee van deze versterkingsritten zetten we in de loop van 2021 om in een sneldienst (lijn 173) die van Stadskanaal Busstation via de snelste route naar Ter Apel rijdt, in Ter Apel enkele haltes bedient en vervolgens de snelste route rijdt naar de scholen aan de Boermarkeweg in Emmen om vervolgens de route via het Ziekenhuis naar het Station te vervolgen. Stadskanaal en Ter Apel krijgen hiermee ook op enkele momenten van de dag een rechtstreekse reismogelijkheid met het Ziekenhuis van Emmen.



Gevolgen voor reizigers	Reizigers van Stadskanaal en Ter Apel naar scholen aan de Boermarkeweg en Ziekenhuis Emmen zijn met de ritten van lijn 173 ongeveer 30 minuten sneller op hun bestemming dan met de ritten van lijn 73.
Kosten dienstregeling	Kleine besparing van € 1.789,-
Gevolgen voor infra	Geen

### Qliner 300 Emmen – Groningen eerder een 10-minutendienst in de middag

Vanwege volle bussen aan het begin van de middag, start de 10-minutendienst op lijn 300 sinds 16 augustus vanaf Groningen om 14:00 in plaats van 14:30 uur.

Gevolgen voor reizigers	Meer reismogelijkheden aan het begin van de middagspits.
Kosten dienstregeling	Kleine besparing van € 2.177,- door afname versterking.
Gevolgen voor infra	Geen



# Wijzigingen Zuidwest-Drenthe

## Buslijn 20 Steenwijk – Diever op werkdagen elk uur

Sinds de dienstregeling van afgelopen december is de frequentie van de bus tussen Diever en Steenwijk in de daluren verlaagd van één keer per uur naar één keer per twee uur. Hoewel de bussen op dit traject niet vol zitten, wordt er wel genoeg gebruik gemaakt van de bus dat de frequentie van elke twee uur eigenlijk te laag is. Sinds 16 augustus rijdt deze lijn ook in de daluren tussen Steenwijk en Diever daarom elk uur.

Gevolgen voor reizigers	Meer reismogelijkheden tussen Diever en Steenwijk in de daluren.
Kosten dienstregeling	€ 60.000,-
Gevolgen voor infra	Geen.

## Wens buslijnen 20 en 28 elk uur op zondag

Momenteel rijden buslijnen 20 Assen – Smilde – Dieverbrug – Diever en 28 Meppel – Havelte – Dieverbrug – Dwingeloo op zondag eens per anderhalf uur. Omdat het traject Assen – Dieverbrug en Dieverbrug - Meppel onderdeel is van het basisnet en omdat de eerdergenoemde frequentie voor reizigers onaantrekkelijk is, hebben wij de wens om de frequentie hier te verhogen naar een uursdienst.

Gevolgen voor reizigers	Wens meer reismogelijkheden op zondag voor reizigers tussen Assen, Dwingeloo, Diever en Meppel.
Kosten dienstregeling	€ 69.262,- onder voorbehoud van beschikbare middelen.
Gevolgen voor infra	Geen.

## Buslijn 28 extra vroege rit naar Beilen

De eerste rit vanuit Dieverbrug en Dwingeloo komt in de huidige situatie om 7:41 uur in Beilen aan met een aansluiting op de bus naar Assen en Emmen. Dit is echter te laat om op tijd in school in o.a. Emmen aan te komen. Sinds 16 augustus rijdt een rit eerder naar Beilen om daar aan te sluiten op de bus naar Emmen.

Gevolgen voor reizigers	Eerdere aankomstmogelijkheid in Beilen.
Kosten dienstregeling	€ 9.752,-
Gevolgen voor infra	Geen.

### Buslijn 31 tussen Balkbrug en Ommen beperken tot enkele ritten per dag

De ritten van lijn 31 tussen Balkbrug en Ommen zijn erg slecht bezet. Om die reden worden de meeste ritten op dit traject sinds december met kleine bussen uitgevoerd. Afgelopen jaar hebben we helaas moeten constateren dat de vervoersbehoefte op dit traject te klein is om hier een volwaardige lijndienst in stand te kunnen houden. Slechts een enkele rit in de spits is goed bezet. Daarom zal per 13 december nog drie keer per dag een bus rijden tussen Balkbrug en Ommen. Deze ritten worden afgestemd op de grootste groep gebruikers van lijn 31 en sluit goed aan op de schooltijden in Ommen.

Gevolgen voor reizigers	De meeste reismogelijkheden tussen Balkbrug en Ommen vervallen. Op zaterdag vervalt dit traject volledig. 30 reizigers per werkdag en 13 reizigers per zaterdag zullen een alternatief moeten zoeken.
Kosten dienstregeling	Besparing € 150.000
Gevolgen voor infra	Geen



### Koppeling bus 31 en 34 in Zuidwolde

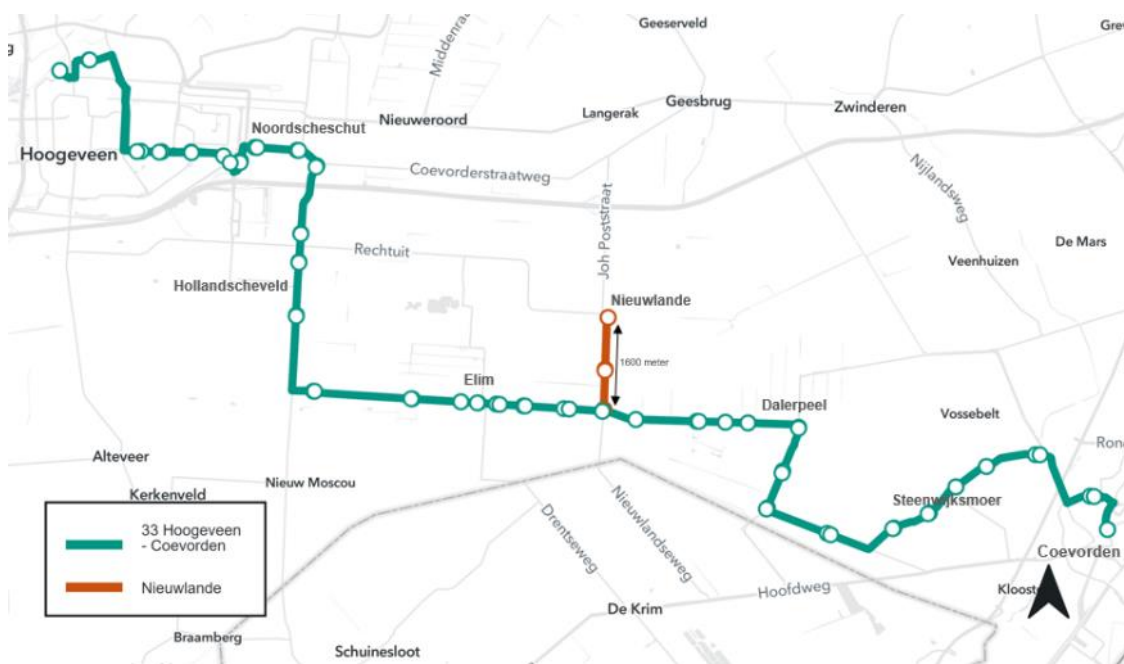
De dienstregeling van lijn 31 en 34 was altijd zo opgezet dat deze lijnen in Zuidwolde op elkaar aansloten, waarbij de nadruk lag op de overstap vanuit Meppel richting Balkbrug en visa versa. Het blijkt echter dat met name tussen Hoogeveen en Meppel wordt gereisd en dat de overstap vanuit Meppel richting Balkbrug zeer beperkt wordt gebruikt. Om de grootste groep overstappers beter te faciliteren is de dienstregeling per 23 februari en per 24 mei 2020 al iets aangepast. Sinds 16 augustus rijdt lijn 34 de hele dag één keer per uur door via de route van lijn 31 tussen Zuidwolde en Hoogeveen.

Lijn 31 rijdt overdag elk uur tussen Hoogeveen en Balkbrug, aangevuld tot twee keer per uur in de spits. We zien echter op lijn 31 dat de grootste drukte tussen Zuidwolde en Hoogeveen zit, en dat het trajectdeel Zuidwolde – Balkbrug relatief rustig is. Sinds 16 augustus is de frequentie tussen Balkbrug en Zuidwolde verlaagd naar één keer per uur en is de frequentie tussen Zuidwolde en Hoogeveen verhoogd naar twee keer per uur overdag. Op deze manier kan de koppeling van lijn 34 en 31 dagdekkend geboden worden en wordt de verbinding Hoogeveen-Zuidwolde verbeterd. Aandachtspunt hierbij is de bediening van de zuidkant van Zuidwolde. Hierover zal met de gemeente verder overleg plaats vinden in verband met het uitbreiden van de fietsenstallingen. Bij de haltes aan de Noordkant van Zuidwolde.

Gevolgen voor reizigers	Rechtstreekse verbinding Meppel – Hoogeveen over Zuidwolde. Meer reismogelijkheden Hoogeveen – Zuidwolde. Minder reismogelijkheden Balkbrug – Zuidwolde.
Kosten dienstregeling	Uitgangspunt: kostenneutraal.
Gevolgen voor infra	Mogelijk moeten de fietsenstallingen worden uitgebreid bij de haltes Zuidwolde, Busstation en Zuidwolde, Molenweg.

### Snellere route en meer ritten bus 33 Coevorden – Hoogeveen

Momenteel rijdt bus 33 tussen Dalerpeel en Elim een lusje naar Nieuwlande. Het overslaan van dit lusje betekent voor doorgaande reizigers op bus 33 een reistijdverkorting van minimaal vier minuten. Voor reizigers uit Nieuwlande neemt de afstand tot de dichtstbijzijnde halte echter met 1,6 kilometer toe. Momenteel is buslijn 33 met name gericht op scholieren die naar Hoogeveen of Coevorden reizen. De wens bestaat buslijn 33 ook voor forenzen aantrekkelijker te maken. Hiervoor moet de bedieningsperiode worden uitgebreid en moeten ook ritten aangeboden worden in de vakantieperiodes. Met het strekken van de route kan de uitbreiding van de bedieningsperiode gefinancierd worden. De voorwaarde voor het strekken van de route is dat de halte Nieuwlande, Viersprong verplaatst wordt naar een locatie op de Pereboomweg. Tevens zullen hier fietsenstallingen gerealiseerd moeten worden. Deze wijziging willen we in de loop van 2021 doorvoeren.



Gevolgen voor reizigers	De negen instappers per dag in Nieuwlande krijgen een grotere afstand tot de dichtstbijzijnde halte. Alle reizigers in buslijn 33 krijgen meer reismogelijkheden.
Kosten dienstregeling	Kostenneutraal
Gevolgen voor infra	Halte Nieuwlande, Viersprong moet verplaatst worden. Haltes Nieuwlande, Centrum en Nieuwlande Brugstraat 72 vervallen.

### Snellere route bus 34 en 39

Momenteel rijden bus 34 en 39 een lusje om Rogat te bedienen. Gemiddeld stappen hier 5 reizigers per dag in. Voornemen is dit te wijzigen door aan de doorgaande weg bij de rotonde te gaan halteren. Alle doorgaande reizigers profiteren van ongeveer een minuut minder reistijd en bovenal een comfortabeler reis doordat de bus minder bochten hoeft te maken. Dit voorstel is wel onder voorbehoud van het kunnen verplaatsen van de halte. Hierover zijn we met gemeente Meppel en de provincie Drenthe in gesprek.

Vanwege het moeten aanleggen van een nieuwe halte zal deze wijziging niet voor dienstregeling 2021 doorgevoerd kunnen worden. Wanneer deze wijziging wel doorgevoerd kan worden is nog niet bekend.

Gevolgen voor reizigers	Gemiddeld vijf instappers per dag moeten maximaal 125 meter verder lopen naar de halte. Alle doorgaande reizigers in bus 34 en 39 krijgen een iets kortere reistijd en een comfortabeler reis.
Kosten dienstregeling	Besparing van ongeveer € 26.680,-
Gevolgen voor infra	Halte Rogat, Rotonde moet verplaatst worden van de Hessenweg naar de N851.



### Overname traject Steenwijk – Meppel en integratie in buslijn 20 Assen – Meppel

Met provincie Overijssel, de opdrachtgever van het busvervoer in Overijssel, en met Keolis, de vervoerder in dat gebied, is afgesproken dat het deel van lijn 40 tussen Steenwijk en Meppel vanaf 13 december 2020 onder de verantwoordelijkheid van het OV-bureau komt te vallen. Het huidige aantal ritten blijft behouden en deze ritten worden gekoppeld aan ritten van lijn 20 van en naar Steenwijk en gaan dan ook rijden onder het lijnnummer 20. Met deze lijn worden nieuwe rechtstreekse verbindingen geboden.

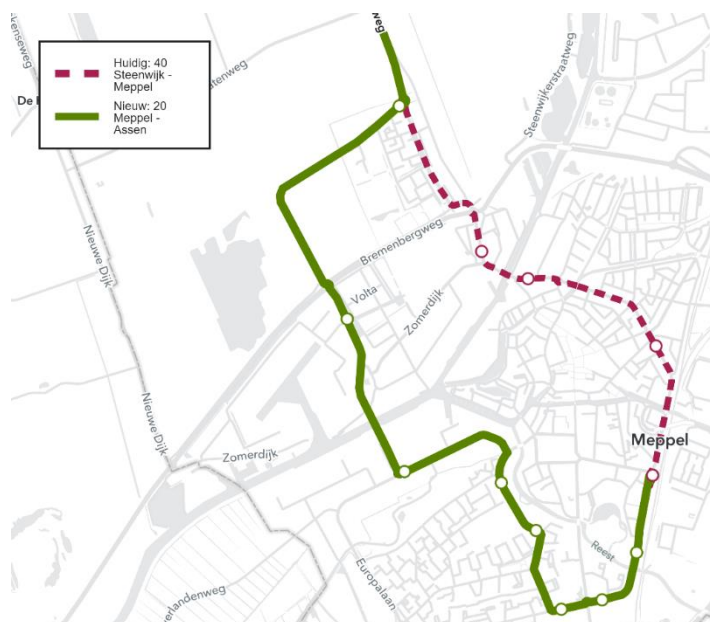
Gevolgen voor reizigers	Op lijn 20 gelden de tarieven van het OV-bureau. Het aantal reismogelijkheden blijft gelijk. De rechtstreekse verbinding tussen Nijeveen en Zwolle vervalt.
Kosten dienstregeling	€ 150.000,-
Gevolgen voor infra	Geen.

### Heroverweging routevoering bus 28 en 40 in Meppel

Samen met gemeente Meppel zijn wij nog op zoek naar efficiëntere routes in Meppel. Enerzijds vanwege verkeersdrukke in de wijk Koedijkslanden waardoor veel vertraging wordt opgelopen, anderzijds om het vervallen van de stadsdienst op te vangen. In de wijk Koedijkslanden rijdt bus 28 Meppel – Havelte – Dieverbrug momenteel in de spits in beide richtingen over de Zuiderlaan. Met name tijdens de begin- en eindtijden van de scholen lopen de bussen veel vertraging op. Om de effecten van de vertraging te beperken onderzoeken wij welke route tussen de scholen en het station mogelijk is. Een van de routes die hierbij in beeld is, is een lusroute door de wijk. Als er voor deze route wordt gekozen, dan krijgt de wijk Koedijkslanden weer een volwaardige ontsluiting per bus. Met de gemeente zijn wij nog in overleg over op welke wegen de bus kan rijden. De kosten en invoeringsdatum van deze maatregel zijn op dit moment nog niet bekend.

Een alternatief voor het bovenstaande probleem kan gevonden worden in een andere route voor lijn 40 (straks lijn 20) tussen Steenwijk en Meppel. Momenteel wordt ten noorden van Meppel de wijk Nieuwveense Landen aangelegd. Onderdeel hiervan is een nieuwe ontsluitingsroute om deze wijk heen. Gemeente Meppel heeft de wens dat deze wijk goed bediend wordt door het openbaar vervoer. De bediening van deze wijk, samen met de wens voor een andere betrouwbaardere route in Koedijkslanden biedt kansen om de route van de buslijn tussen Meppel en Steenwijk via de westkant van Meppel te leggen.

In het bijgevoegde kaartje is een mogelijke nieuwe route weergegeven. Ter referentie is de huidige route van de buslijn tussen Meppel en Steenwijk met een stippelijntje aangegeven. Omdat deze maatregel potentieel veel gevolgen kan hebben voor de huidige reizigers tussen Meppel en Nijeveen, moeten de kosten en baten van deze route nog goed uitgezocht worden. De kosten en invoeringsdatum van deze maatregel zijn op dit moment nog niet bekend.



Gevolgen voor reizigers	Nog niet bekend
Kosten dienstregeling	Nog niet bekend
Gevolgen voor infra	Er moeten nieuwe haltes worden aangelegd aan de oostkant van Meppel. De halte Meppel, Nijeveenseweg vervalt.

Bijlage 1 Basisnetwerk OV Groningen Drenthe

