

## Voorstel

---

aan	Dagelijks bestuur OV-bureau Groningen en Drenthe
van	Vervoerontwikkelaars Qbuzz en OV-bureau
onderwerp	Ontwerp hoofdlijnen dienstregeling 2021
datum voorstel	15 april 2020
	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Goedkeuren ontwerp hoofdlijnen dienstregeling 2021</li><li>2. Vrijgeven ontwerp hoofdlijnen dienstregeling 2021 voor advies door Consumentenplatforms, Raad, Staten, gemeenten en andere betrokkenen vanaf begin mei</li><li>3. Verzenden ontwerp hoofdlijnen dienstregeling 2021 door de colleges van B&amp;W / GS aan de Raad en Staten begin mei</li></ol>

---

Begin dit jaar heeft u de uitgangspunten voor de ontwikkeling van de busdienstregeling Groningen Drenthe voor 2021 vastgesteld. Op basis hiervan hebben wij afgelopen maanden de ontwerp hoofdlijnen hiervan ontwikkeld. In voorliggend memo zijn de ontwerp hoofdlijnen dienstregeling 2021 opgenomen. Deze hoofdlijnen zijn ontwikkeld op basis van de uitgangspunten dienstregeling 2021 en conform de begroting 2021, waarin uitgegaan wordt van budgetneutraliteit van de dienstregeling 2021 ten opzichte van 2020.

Deze voorgestelde hoofdlijnen vindt u in dit memo. Nadat u deze ontwerp hoofdlijnen heeft besproken, worden deze begin mei vrijgegeven zodat alle betrokken partijen in de gelegenheid zijn hierop te reageren. Overeenkomstig voorgaande jaren worden de ontwerp hoofdlijnen hiervoor eerst via uw College's naar de Staten c.q. Raad verzonden. Als eenieder in de gelegenheid is geweest een reactie te geven, worden op basis hiervan de definitieve hoofdlijnen eind juni aan u voorgelegd. De nieuwe dienstregeling start vervolgens op 13 december.

### **Actieve benadering gemeenten**

Afgelopen jaren heeft een Wethouderbijeenkomst plaatsgevonden om de ontwerp hoofdlijnen te bespreken. Vanwege de coronamaatregelen hebben wij besloten deze bijeenkomst dit jaar alsnog niet plaats te laten vinden. In eerste instantie worden ambtelijk per gemeente de ontwerp hoofdlijnen besproken, waarbij de afweging wordt gemaakt of het wenselijk is dat de directeur OV-bureau hierover aanvullend contact heeft met de betreffende wethouder.

### **Belangrijkste voorgestelde wijzigingen**

1. Nieuwe snelle spitsbuslijn Groningen Europapark – Karding
2. Stadslijn 7 Groningen Vinkhuizen – De Wijert twee keer per uur doorgaand naar Martini Ziekenhuis – P+R Hoogkerk
3. Stadslijn 10 Groningen via Selwerd
4. Nieuwe route spitslijn 107 Stadskanaal - Zernike langs Hoogezand en Karding in plaats van via Gieten
5. Spitslijn 109 Assen – Zernike routeuitbreiding via Provinciehuis Drenthe en Ziekenhuis Assen.
6. Versnelling buslijn 21 Assen – Schoonoord – Emmen

7. Basislijnen Emmen – Zweeloo - Hoogeveen en Assen - Beilen – Zweeloo ook in het weekend elk uur.
8. Nieuwe sneldienstspitsritten Stadskanaal – Ter Apel – Emmen.

### Wijzigingen waarvoor geen budget beschikbaar is

De dienstregeling van 2021 is ontwikkeld op basis van het door u vastgestelde financiële uitgangspunt van neutraliteit. Per saldo houdt dit in dat iets bezuinigd moet worden omdat de dienstregelingsreparaties gedurende de dienstregeling van 2020 gefinancierd moeten worden. De volgende uitbreidingen in de dienstregeling staan benoemd in het memo, maar worden op basis van de budgetneutraliteit niet in 2021 doorgevoerd:

1. P+R Hoogkerk – Zernike op werkdagen buiten vakanties ook laten rijden tussen 11 en 14 uur. Kosten 80.000 euro.
2. Buslijn 17 Winschoten – Scheemda Ziekenhuis niet meer laten rijden naar station Scheemda, maar naar station Zuidbroek en Veendam. Hiermee ontstaan rechtstreekse nieuwe reismogelijkheden op maandag t/m zaterdag van/naar het Ziekenhuis in Scheemda. Kosten 122.000 euro.
3. Buslijn 107 Stadskanaal – Hoogezand – Kardinges – Zernike via de nieuwe route meer ritten laten rijden zodat deze verbinding aantrekkelijker wordt om mee te reizen. In plaats van 5 ritten per richting per dag zou het aanbod kunnen worden uitgebreid naar 8 ritten per dag voor 128.000 euro.
4. Basislijn 27 Emmen – Hoogeveen in de middag voor scholieren en forensen niet alleen van 14 tot 16 uur, maar van 13 tot 17 uur elk half uur laten rijden. Kosten 101.000 euro.
5. Basislijnen 20 Assen – Diever en 28 Meppel – Dwingeloo op zondag elk uur laten rijden i.p.v. eens per 1,5-uur. Kosten 70.000 euro.
6. Introductie van een sneldienst Emmen – Hoogeveen, waarvan de kosten variëren tussen de 500.000 euro bij een uursdienst op werkdagen die zo snel mogelijk tussen de stations rijdt, tot 1,5 miljoen bij een halfuurdienst op werkdagen met een busdienst die ook de Ziekenhuizen in Emmen en Hoogeveen bedient.

### Inhoud memo

Op de volgende pagina's zijn de ontwerp hoofdlijnen dienstregeling 2021 opgenomen.

Onderdeel	Vanaf pagina
Uitgangspunten	3
Dienstregelingslijst	5
Algemeen	6
Gemeente Groningen	13
Groningen-West	23
Groningen-Noord	25
Groningen-Zuidoost	28
Noord-Drenthe	34
Zuidoost-Drenthe	38
Zuidwest-Drenthe	43
Bijlage 1	48
Basisnetwerk OV	

# Uitgangspunten

Onderstaand zijn ter informatie de door u vastgestelde uitgangspunten voor dienstregeling 2021 opgenomen.

## **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 ontzorging 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 Stads kanaal 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 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 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 reis informatie. 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/capaciteitszin 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, ontwerp kwaliteit, 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 CO2 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 vrijetijdreizigers geven we de hoofdlijnen voor de nieuwe dienstregeling in nauwe samenwerking vorm met o.a. wegbeheerders, onderwijsinstellingen, bedrijven en vervoersbedrijven vormgegeven.
- 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.

# Dienstregelingslijst

Algemeen		€ 350.000	€ 215.000	€ 135.000	€ -
Lijn	Maatregel	Meerkosten	Minderkosten	Saldo	Wensen
Tussentijdse wijzigingen 2020	Dienstregelingsnaam De Hilde, OZG Scheemda e.d.	€ 75.000	€ -	€ 75.000	€ -
Tussentijdse wijzigingen 2020 rijtijden	Toename rijtijden gedurende dienstregeling 2020	€ 175.000	€ -	€ 175.000	€ -
Rijtijden 2021	Updaten rijtijden 2021	€ 100.000	€ -	€ 100.000	€ -
Kaasschaaf	Vervallen slecht gebruikte ritten	€ -	€ 90.000	€ -90.000	€ -
Besparing stremming	Eenmalige investering in dienstregeling ivm vrijvallen kosten (Q-link 5)	€ -	€ 125.000	€ -125.000	€ -
<b>Gemeente Groningen</b>		<b>€ 320.901</b>	<b>€ 379.875</b>	<b>€ -131.526</b>	<b>€ 72.552</b>
Lijn	Maatregel	Meerkosten	Minderkosten	Saldo	Wensen
12 Hoofdstation - Europapark - Karding	Ombouwen tot nieuwe lijnen 19 Hoofdstation - Euvelgunne en 16 Europapark - Karding	€ 32.969	€ -	€ 32.969	€ -
107 via Karding naar Zernike	Nieuwe route buslijn 107 Stadskanaal via Karding naar Zernike	€ -	€ -	€ -	€ -
Lijn 9 en 10 Selwerd	Lijn 9 strekken naar Station Noord, lijn 10 via Ring Noord en Iepenlaan	€ -	€ 126.064	€ -126.064	€ -
Lijn 9 en 10 Martini Ziekenhuis	Haltes Rotonde Mzh./Schweitzerlaan/Van Swietenlaan integreren tot 1 of 2 haltes	€ -	€ 10.000	€ -10.000	€ -
Lijn 10 Hoornsemeer	Lijn 10 strekken via Palmelaan + nieuwe halte Eisenhowerstraat	€ -	€ 78.464	€ -78.464	€ -
Lijn 7 Station Noord - Hoofdstation	Twee keer per uur vanaf Hoofdstation door naar Martini Ziekenhuis - Hoogkerk.	€ 90.690	€ -	€ 90.690	€ -
Q-link 15 Hoofdstation - Zernike	Vraaggestuurd aanbod lijn 15 Zernike - Hoofdstation (offerte Qbuzz, ongewogen dru's)	€ -	€ 165.347	€ -165.347	€ -
Q-link 15 Paddepoel	Heroverweging haltering in Paddepoel	€ -	€ -	€ -	€ -
Q-link 3 en 4	Afweging aanpassing inzet per route/deel bij grote drukte vakanties en zaterdagen (genoer)	€ 120.000	€ -	€ 120.000	€ -
Q-link 5 Groningen - Annen	Extra retourslag zaterdagavond (rit P+R Haren doortrekken naar Annen v.v.)	€ 4.690	€ -	€ 4.690	€ -
Lijn 18 Hoogkerk - Zernike	Op werkdagen buiten vakanties de hele dag minimaal 2 keer per uur (6 extra retourslagen)	€ 72.552	€ -	€ -	€ 72.552
<b>Groningen West</b>		<b>€ 85.000</b>	<b>€ 35.000</b>	<b>€ -35.000</b>	<b>€ 85.000</b>
Lijn	Maatregel	Meerkosten	Minderkosten	Saldo	Wensen
189 Drachten - Groningen	Vervallen/vervangen weinig gebruikte ritten in met name vakantieperiodes	€ -	€ 35.000	€ -35.000	€ -
304 Drachten - Groningen	Wijziging vertrektijden	€ -	€ -	€ -	€ -
304 Drachten - Groningen	In de zomervakantie op werkdagen ook twee keer per uur	€ 85.000	€ -	€ -	€ 85.000
<b>Groningen Noord</b>		<b>€ 51.100</b>	<b>€ 169.863</b>	<b>€ -118.763</b>	<b>€ -</b>
Lijn	Maatregel	Meerkosten	Minderkosten	Saldo	Wensen
35 Oldehove - Groningen	Middagspitsfrequentie terug naar elk uur	€ -	€ 109.563	€ -109.563	€ -
41 Appingedam - Uithuizen	Op zaterdagen beperken tot inzet Appingedam - Spijk	€ -	€ 31.000	€ -31.000	€ -
61 Uithuizen - Groningen	Eerste rit laten starten in Uithuizen i.p.v. Middelstum ter vervanging ksv en ook rit van 7.0	€ 7.000	€ -	€ 7.000	€ -
67 Hornhuizen - Winsum	Herintroductie lijn Hornhuizen - Eenrum - Winsum voor opvang volle ritten lijn 65 en 68.	€ 44.100	€ 29.300	€ 14.800	€ -
Buurtbus Ten Boer	Aanpassing route tot Ten Boer - Bedum - Winsum	€ -	€ -	€ -	€ -
<b>Groningen Zuidoost</b>		<b>€ 458.436</b>	<b>€ 145.362</b>	<b>€ 63.000</b>	<b>€ 250.074</b>
Lijn	Maatregel	Meerkosten	Minderkosten	Saldo	Wensen
13 Winschoten - Veendam - Bareveld	Speciale Lelinde ritten integreren in de dienstregeling	€ 36.000	€ 68.393	€ -32.393	€ -
17 Winschoten - Scheemda	Route via OZG Scheemda	€ 33.500	€ -	€ 33.500	€ -
17 Winschoten - Scheemda	Nieuwe route Winschoten - OZG Scheemda - Zuidbroek - Veendam	€ 121.805	€ -	€ -	€ 121.805
42 Vlagtwedde - Emmen	Via Bourtange/ knoop Vlagtwedde optimaliseren	€ -	€ -	€ -	€ -
76 - 174 Veendam - Groningen	Halfuurpatroon Groningen - Hoogezand en Zuidbroek - Veendam	€ -	€ -	€ -	€ -
107 Stadskanaal - Zernike	Nieuwe route en meer ritten	€ 128.269	€ -	€ -	€ 128.269
171 Veendam - Groningen	Route via Veendammerweg of Woortmanslaan	€ -	€ -	€ -	€ -
679 Winschoten - Zernike	Vervallen 679 rit Winschoten - Zernike	€ -	€ -	€ -	€ -
Qliner 310 Assen - Veendam	Op alle werkdagen halfuurdienst middag Gieten - Veendam ook tussen 15 en 17 uur	€ 48.913	€ 28.936	€ 19.978	€ -
Qliner 112 Groningen - Stadskanaal	Extra ochtend- en middagspitsrit als vervanging versterking	€ 89.948	€ 48.033	€ 41.915	€ -
Winschoten	Heroverweging aansluitingen buslijnen Winschoten	€ -	€ -	€ -	€ -
<b>Noord Drenthe</b>		<b>€ 35.567</b>	<b>€ 151.307</b>	<b>€ -115.741</b>	<b>€ -</b>
Lijn	Maatregel	Meerkosten	Minderkosten	Saldo	Wensen
50 Groningen - Assen	Gerichtere inzet extra ritten in de spits.	€ -	€ 60.000	€ -60.000	€ -
51 Groningen - Assen / Gieten	Gerichtere inzet bussen in de spits. Vervallen route/deel Annen - Gieten.	€ -	€ -	€ -	€ -
86 Norg - Groningen	Spitsrit 8 uur laten starten in Haulerwijk	€ 1.704	€ 16.075	€ -14.372	€ -
109 Assen - Zernike	Gerichtere inzet op basis van de vraag. Uitbreiding route in Assen.	€ -	€ 26.041	€ -26.041	€ -
Qliner 309 Assen - Groningen	Verschuiving ritten middagspits voor opvang versterking. Extra vroege ochtendrit.	€ 33.863	€ 49.191	€ -15.328	€ -
<b>Zuidoost Drenthe</b>		<b>€ 1.361.320</b>	<b>€ 126.665</b>	<b>€ 133.748</b>	<b>€ 1.100.908</b>
Lijn	Maatregel	Meerkosten	Minderkosten	Saldo	Wensen
21 Assen - Emmen	Versnellen route door via de N381 tussen Noord Sleen en Emmen te rijden	€ 46.636	€ -	€ 46.636	€ -
25 Coevorden - Zweeloo - Emmen	Doortrekken van Zweeloo naar Emmen via Sleen - Erm, door Oosterhesselen, geen Plopsa	€ -	€ -	€ -	€ -
Sneldienst Emmen - Hoogeveen	Wens om sneldienst Emmen - Hoogeveen te introduceren.	€ 1.000.000	€ -	€ -	€ 1.000.000
27 Emmen - Hoogeveen	Wens om spitsfrequentie in middag ook voor forensen en uur eerder	€ 100.908	€ -	€ -	€ 100.908
22/27 Assen / Hoogeveen - Emmen	Uurdiens ook in het weekend, met omzet groot naar 8-persoons op lijn 27	€ 101.000	€ 13.500	€ 87.500	€ -
42 Vlagtwedde - Emmen	Twee ochtendspitsritten via scholen Angelslo en Ziekenhuis Emmen	€ -	€ -	€ -	€ -
59 Emmen - Gieten	Verschuiven ritten zaterdag. Later beginnen en later eindigen	€ -	€ -	€ -	€ -
173 Stadskanaal - Emmen	Toevoegen spitsdienst Stadskanaal - Ter Apel - Scholen Angelslo - Ziekenhuis - Station	€ 71.550	€ 69.761	€ 1.789	€ -
Qliner 300 Emmen - Groningen	Vanuit Groningen op werkdagen start 10-minutendienst vanaf 14 i.p.v. 14:30 uur	€ 41.226	€ 43.403	€ -2.177	€ -
<b>Zuidwest Drenthe</b>		<b>€ 289.014</b>	<b>€ 176.680</b>	<b>€ 69.752</b>	<b>€ 69.262</b>
Lijn	Maatregel	Meerkosten	Minderkosten	Saldo	Wensen
20 Steenwijk - Diever	Wens om ook tussen de spits elk uur te rijden	€ 60.000	€ -	€ 60.000	€ -
20/28 Assen /Meppel - Diever/Dwingeloo	Zondag elk uur een bus i.p.v. eens per anderhalf uur	€ 69.262	€ -	€ -	€ 69.262
28 Dwingeloo - Beilen	Eerder naar Beilen	€ 9.752	€ -	€ 9.752	€ -
31 Balkbrug - Ommen	Beperken inzet Balkbrug - Ommen tot drie ritten per dag	€ -	€ 150.000	€ -150.000	€ -
31/34 Hoogeveen-Zuidwolde-Meppel	Doorkoppeling op Zuidwolde, Busstation	€ -	€ -	€ -	€ -
33 Coevorden - Hoogeveen	Route niet meer via Nieuwlande, meer ritten met een grote bus en extra forensenritten	€ -	€ -	€ -	€ -
34/39 Zuidwolde/Koekange-Meppel	Lusje Rogat vervangen door haltes op provinciale weg	€ -	€ 26.680	€ -	€ -
40 Meppel - Steenwijk	Overnemen van provincie Overijssel, integreren in lijn 20	€ 150.000	€ -	€ 150.000	€ -
40/28/stadsdienst Meppel	Heroverweging busroutes Meppel	€ -	€ -	€ -	€ -
<b>Totaal</b>		<b>€ 2.951.338</b>	<b>€ 1.399.752</b>	<b>€ 470</b>	<b>€ 1.577.796</b>

# Algemeen

Algemeen		€ 350.000	€ 215.000	€ 135.000
Lijn	Maatregel	Meerkosten	Minderkosten	Saldo
Tussentijdse wijzigingen 2020	Dienstregelingtoename De Hilde, OZG Scheemda e.d.	€ 75.000	€ -	€ 75.000
Tussentijdse wijzigingen 2020 rijtijden	Toename rijtijden gedurende dienstregeling 2020	€ 175.000	€ -	€ 175.000
Rijtijden 2021	Updaten rijtijden 2021	€ 100.000	€ -	€ 100.000
Kaasschaaf	Vervallen slecht gebruikte ritten	€ -	€ 90.000	€ -90.000
Besparing stremming	Enmalige investering in dienstregeling ivm vrijvallen kosten (Q-link 5)	€ -	€ 125.000	€ -125.000

## 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 en wijziging van rijtijden. 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 (met het financiële gevolg per jaar):

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

Reizigers gevolgen	Geen omdat tussentijdse wijzigingen een op een worden doorgezet in de nieuwe dienstregeling.
Dienstregeling kosten	€ 75.000
Infra gevolgen	Geen

## Toename rijtijden uitvoering dienstregeling

Gedurende het jaar 2020 zijn/worden tussentijds rijtijden geactualiseerd op basis van gewijzigde snelheid en betrouwbaarheid voor het busvervoer. Hier was ook in de begroting voor 2020 rekening mee gehouden. In totaal gaat het om 175.000 euro 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 euro.

Reizigers gevolgen	Langere reistijden op routes waar bussen meer tijd nodig hebben om hun route af te leggen.
Dienstregeling kosten	€ 275.000 (€ 175.000 uit 2020, nieuw € 100.000 in 2021)
Infra gevolgen	Blijvend overleg met wegbeheerders om knelpunten in weginfrastructuur op te lossen.

### 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 Nieuweschan. 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 buslijnnennet 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 1 passagier per rit. Deze reizigers kunnen als alternatief een bus eerder en/of later nemen, of bijvoorbeeld gebruik maken van de hubtaxi.

Reizigers gevolgen	Beperkte gevolgen gezien het beperkt aantal reizigers.
Dienstregeling kosten	Besparing € 90.000
Infra gevolgen	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.



Reizigers gevolgen	Reizigers op de lijnen 1, 2, 3, 4, 5, 163 en 171 ondervinden hinder van deze stremming. Per periode is de impact verschillend.
Dienstregeling kosten	Eenmalige besparing € 125.000
Infra gevolgen	Geen

### Rijtijden en infrastructuur

De basis voor de DR2021 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.

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.

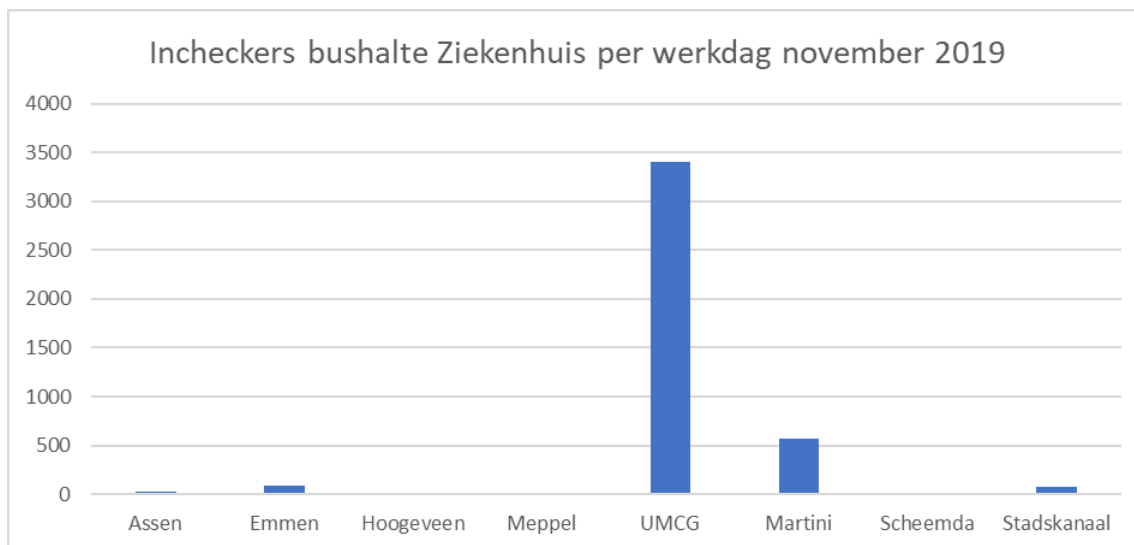
Een voorbeeld voor het betrouwbaarder krijgen van een busroute is de route van buslijn 8 in Groningen Zuid, waarover zowel chauffeurs als Consumentenplatform meermaals zorgen hebben geuit. Zoals naastgelegen foto illustreert, is de route van lijn 8 door de Beethovenstraat op momenten dat de school start 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.





## 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, potentie is dit komende jaren verder uit te breiden. Daarnaast is in de hoofdlijnen opgenomen dat een sneldienst Hoogeveen – Emmen het Ziekenhuis in Emmen zou kunnen bedienen. Te dekken kosten zijn bij een uursdienst op werkdagen overdag 700.000 euro, bij een halfuursdienst 1,4-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 euro.

#### UMCG Groningen

- Huidige bediening Hoofdingang

Q-link 2	Zuidhorn – Zernike Campus – Station Noord – UMCG – Europapark
Q-link 5	Annen/Zuidlaren – P+R Haren – HS – Grote Markt – UMCG – P+R Meerstad – Tersluis/Harkstede
Q-link 6	P+R Haren – HS – Zuiderdiep – UMCG Hoofdingang – Ten Boer – Appingedam - Delfzijl
61	Middelstum – Bedum – P+R Karding – UMCG Hoofdingang – Zuiderdiep - HS
65	Zoutkamp – Leens – Winsum – P+R Karding – UMCG Hoofdingang – Zuiderdiep - HS
76	Hoogezand – P+R Euroborg – UMCG Hoofdingang – Zuiderdiep - HS
85	Oosterwolde – Haulerwijk – Leek – Martini Ziekenhuis – HS – Zuiderdiep – UMCG Hoofdingang – P+R Karding – Scholen Lewenborg
160	Sneldienst Groningen – Karding - Eemshaven
171	Veendam – Hoogezand – P+R Euroborg – UMCG – Station Noord – Zernike Campus
174	Veendam – Hoogezand – P+R Euroborg – UMCG Hoofdingang – Zuiderdiep - HS
178	Siddeburen – Slochteren – Kolham – P+R Euroborg – UMCG Hoofdingang – Zuiderdiep - HS

- Huidige bediening UMCG Noord (zonder stremming)

Q-link 1	P+R Reitdiep – Zernike Campus – Station Noord – UMCG Noord – Grote Markt - HS
Q-link 2	Zuidhorn – Zernike Campus – Station Noord – UMCG – Europapark
Q-link 3	Leek/Tolbert - P+R Hoogkerk – HS – Grote Markt – UMCG Noord – Karding - Lewenborg
Q-link 4	Roden - P+R Hoogkerk – HS – Grote Markt – UMCG Noord – Karding - Beijum
Q-link 5	Annen/Zuidlaren – P+R Haren – HS – Grote Markt – UMCG – P+R Meerstad – Tersluis/Harkstede
163	Lauwersoog Haven – Winsum – P+R Karding – UMCG Noord – Grote Markt - HS
171	Veendam – Hoogezand – P+R Euroborg – UMCG – Station Noord – Zernike Campus

- 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 – Hoogkerk – Westerhaven – HS – Oosterpoort – Coendersborg – Martini Ziekenhuis – P+R Hoogkerk
9	Station Noord/Zernike Campus – Selwerd/Paddepoel - Westerhaven – HS – de Wijert – Martini Ziekenhuis – Eelde/Paterswolde

10	Station Noord – Korrewegwijk – Grote Markt – HS – Paterswoldseweg – Martini Ziekenhuis - Hoornsemeer
85	Oosterwolde – Haulerwijk – Leek – Martini Ziekenhuis – HS – Zuiderdiep – UMCG Hoofdingang – P+R Kardinge – Scholen Lewenborg
189	Drachten – Marum – P+R Hoogkerk – Martini Ziekenhuis – De Wijert - HS

- Ontwerp hoofdlijnen: toevoegen stadslijn 7 vanuit Vinkhuizen
- Potentie: HOV-lijn UMCG – Hoofdstation – Martini Ziekenhuis, snelle tangentiële 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. Cijfers van De Bij zijn bij ons niet bekend.
- Ontwerp hoofdlijnen: De dienstregeling van lijn 31 is gedurende 2020 twee keer gewijzigd om de aansluitingen op het busstation van Zuidwolde te verbeteren en om extra rijtijd vanwege de werkzaamheden bij Balkbrug in de dienstregeling op te nemen. Vanwege de veelgebruikte overstap in Zuidwolde op lijn 34 is het ons voorstel om deze lijnen aan elkaar te koppelen. Hiermee krijgen Meppel en De Wijk een rechtstreekse verbinding met het ziekenhuis in Hoogeveen. Tevens zal lijn 31 tussen Hoogeveen en Zuidwolde in de daluren 2 keer per uur gaan rijden. Van en naar Balkbrug zijn er in de spits minder reismogelijkheden naar het ziekenhuis. Momenteel rijdt lijn 31 nog tussen Ommen en Balkbrug. Vanwege de ruil van dit traject met provincie Overijssel zal deze verbinding in 2021 grotendeels vervallen. Hiervan wordt door ongeveer 1 reiziger per week gebruik gemaakt.  
Afhankelijk van of, en voor welke optie, er wordt gekozen van een eventuele sneldienst naar Hoogeveen, bedient deze het ziekenhuis in Hoogeveen ook. Het koppelen van lijn 31 aan lijn 27 van Hoogeveen naar Emmen is onderzocht, maar blijkt niet mogelijk te zijn zonder bestaande 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.

#### Isala Diaconessenhuis Meppel

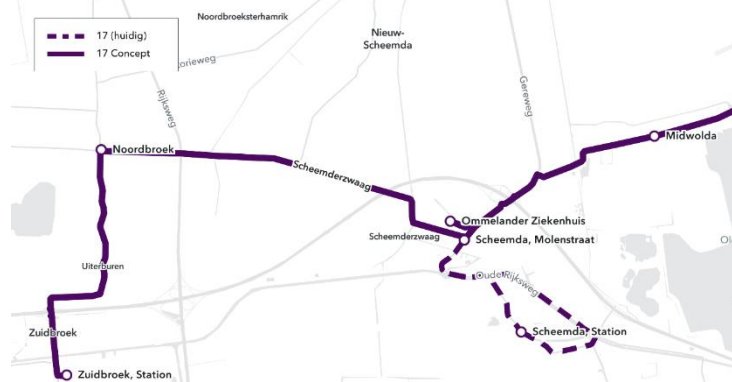
- Huidig: Het ziekenhuis in Meppel wordt bediend door streeklijnen 34 Meppel – Zuidwolde en 39 Meppel – Koekange. Tijdens een gemiddelde werkdag checken 20 reizigers per dag in bij het ziekenhuis in Meppel.
- Ontwerp hoofdlijnen: Vanwege de veelgebruikte overstap in Zuidwolde van lijn 31 op lijn 34 stellen 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 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 (ipv station Scheemda) om daar aansluiting op de trein te bieden en vervolgens door te rijden als lijn 174 naar Veendam; 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.



Noordbroek krijgt weer een busverbinding. De nieuwe halte bij Ommelander Ziekenhuis wordt een overstapknooppunt in de vier verschillende windrichtingen. Vanwege de meerkosten van dit voorstel (122.000 euro 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 euro 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.

# Gemeente Groningen

Gemeente Groningen		€ 320.901	€ 379.875	€ -131.526	€ 72.552
Lijn	Maatregel	Meerkosten	Minderkosten	Saldo	Wensen
12 Hoofdstation - Europapark - Karding	Ombouwen tot nieuwe lijnen 19 Hoofdstation - Euvelgunne en 16 Europapark - Karding	€ 32.969	€ -	€ 32.969	€ -
107 via Karding naar Zernike	Nieuwe route buslijn 107 Stadskanaal via Karding naar Zernike	€ -	€ -	€ -	€ -
Lijn 9 en 10 Selwerd	Lijn 9 strekken naar Station Noord, lijn 10 via Ring Noord en Iepenlaan	€ -	€ 126.064	€ -126.064	€ -
Lijn 9 en 10 Martini Ziekenhuis	Haltes Rotonde Mzh./Schweitzerlaan/Van Swietenlaan integreren tot 1 of 2 haltes	€ 10.000	€ -	€ -10.000	€ -
Lijn 10 Hoornsemeer	Lijn 10 strekken via Palmelaan + nieuwe halte Eisenhowerstraat	€ -	€ 78.464	€ -78.464	€ -
Lijn 7 Station Noord - Hoofdstation	Twee keer per uur vanaf Hoofdstation door naar Martini Ziekenhuis - Hoogkerk.	€ 90.690	€ -	€ 90.690	€ -
Q-link 15 Hoofdstation - Zernike	Vraaggestuurd aanbod lijn 15 Zernike - Hoofdstation (offerte Qbuzz, ongewogen dru's)	€ -	€ 165.347	€ -165.347	€ -
Q-link 15 Paddepoel	Heroverwegen haltering in Paddepoel	€ -	€ -	€ -	€ -
Q-link 3 en 4	Afweging aanpassing inzet per routedeel bij grote drukte vakanties en zaterdagen (genoer)	€ 120.000	€ -	€ 120.000	€ -
Q-link 5 Groningen - Annen	Extra retourslag zaterdagavond (rit P+R Haren doortrekken naar Annen v.v.)	€ 4.690	€ -	€ 4.690	€ -
Lijn 18 Hoogkerk - Zernike	Op werkdagen buiten vakanties de hele dag minimaal 2 keer per uur (6 extra retourslagen)	€ 72.552	€ -	€ -	€ 72.552

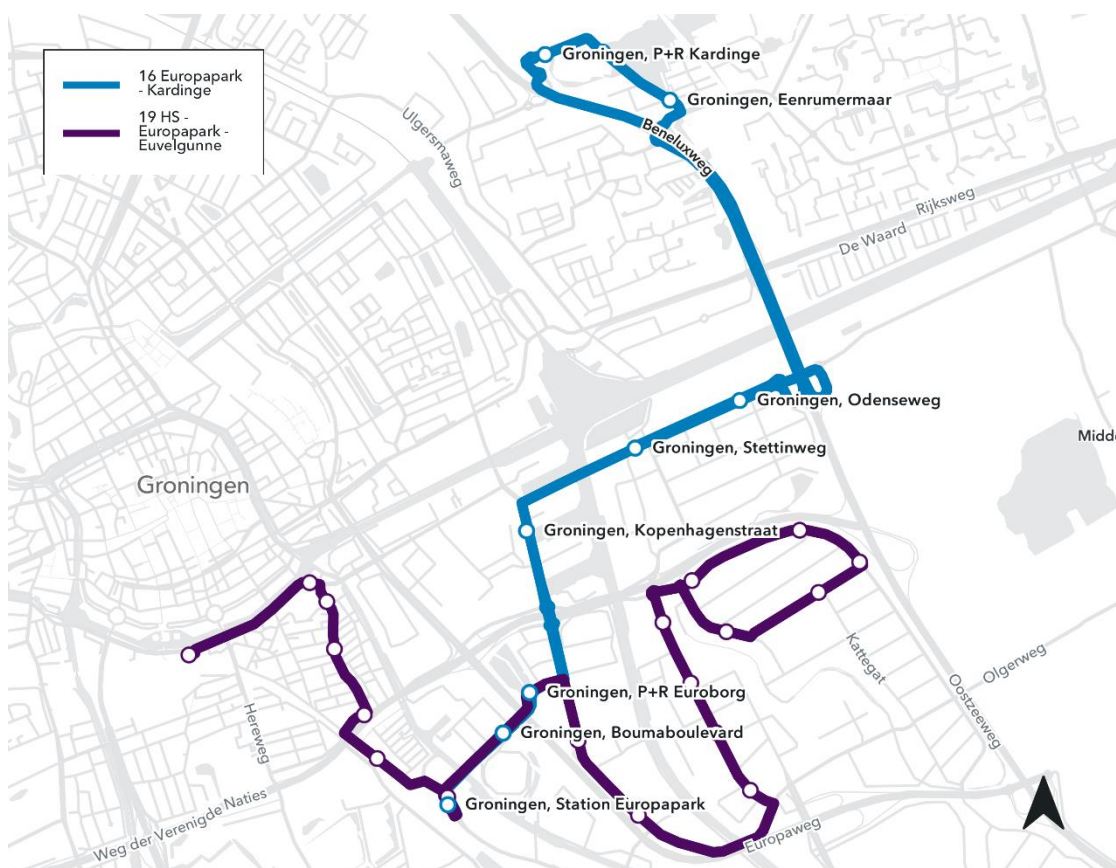
In samenwerking met o.a. de gemeente Groningen is in het afgelopen jaar gewerkt aan een concept OV-visie gemeente Groningen, welke onderdeel wordt van een integrale mobiliteitsvisie van de gemeente Groningen. Daarin zullen naar waarschijnlijkheid relatief grote keuzes worden gemaakt over het openbaar 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 zullen komen met de keuzes gemaakt in de mobiliteitsvisie.

In afwachting van de vaststelling van de mobiliteitsvisie is er al voor dit jaar een aantal no-regret-maatregelen uitgewerkt, waardoor een paar mooie optimalisaties kunnen worden bereikt. Dit pakket van maatregelen is kostenneutraal en kan daarmee per december 2020 worden ingevoerd, waarbij de maatregelen op Q-link blauw en Hoogkerk – Zernike nog een vraagpunt zijn vanuit de totale financiering dienstregeling 2021.





**Nieuwe stadslijnen 19 Hoofdstation – Europapark – Euvelgunne en 16 Europapark - Karding**  
 Momenteel rijdt stadslijn 12 tussen het Hoofdstation en P+R Karding, via o.a. station Europapark, Parkeerterrein P3, bedrijventerrein Euvelgunne, P+R Meerstad en de scholenlocatie Kluiverboom in Lewenborg naar P+R Karding. Doordat deze buslijn tussen parkeerterrein P3 en Sontweg relatief veel omrijdt (o.a. lusje Euvelgunne) is de lijn weinig aantrekkelijk voor een grote (potentiele) groep reizigers die vanuit de trein op station Europapark naar Karding of de Kluiverboom (willen) reizen. Daarnaast reist de grootste groep reizigers van/naar bedrijventerrein Euvelgunne van/naar het Hoofdstation. Het voorstel is om deze reizigersgroepen te splitsen in een op forensentijden geoptimaliseerde stadslijn 19 Hoofdstation – bedrijventerrein Euvelgunne en een snelle tangent stadslijn 16 Station Europapark – P3 – Kluiverboom – Karding, afgestemd op de schooltijden.



De nieuwe lijn 19 Hoofdstation – Euvelgunne zal twee keer per uur rijden tijdens de brede forensenspits en de tangent lijn 16 Europapark – Karding 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. Hierdoor vallen veel kwantiteiten vrij, waardoor de andere tangent kan worden ingelegd.

De reizigers tussen P+R Karding, P+R Meerstad en bedrijventerrein Euvelgunne (15 per dag) krijgen een overstap of toegenomen loopafstand naar de halte, vanaf de Sontweg. Hiermee gaan we veel reizigers een snelle verbinding naar de scholenlocatie Kluiverboom in Lewenborg en Karding bieden, die circa een kwartier sneller is dan de verbinding via het Hoofdstation met Q-link 3 en 4, die hiermee worden ontlast. Daarnaast faciliteren we een overstap op P+R Euroborg voor de streeklijnen 76, 171, 174 en 178, zodat ook deze reizigers sneller naar de Kluiverboom en Karding kunnen.





Reizigers gevolgen	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 Euroborg P3 en Station Europapark significanter sneller reizen. Bijkomend voordeel is dat dit de drukke Q-link 3 ontlast. Daarmee worden ook Hoofdstation Groningen en binnenstad Groningen ontlast. Reizigers naar bedrijventerrein Euvelgunne vanuit P+R Kardinge krijgen een langere reis met overstap op Parkeerterrein Euroborg P3 of een reis met maximaal 500 meter extra loopafstand.
Dienstregeling kosten	€ 33.000
Infra gevolgen	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 nieuwe reismogelijkheden, zoals van P+R Kardinge naar Zernike.



Reizigers gevolgen	Reizigers vanaf P+R Kardinge kunnen in de spits rechtstreeks naar de Zernike Campus. Dit geldt ook voor overstappers uit lijnen 3, 4, 16, 61, 65 en 163.
Dienstregeling kosten	Neutraal
Infra gevolgen	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-west-hoek 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 is het voorstel om stadslijn 9 in de wijk Selwerd te laten vervallen en via de Eikenlaan naar Station Noord te laten rijden. Ter vervanging van de bus op de Iepenlaan is het voorstel om stadslijn 10 vanuit de Korrewegwijk via de Ring Noord en de Iepenlaan naar Station Noord te laten 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.





### 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 willen 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.

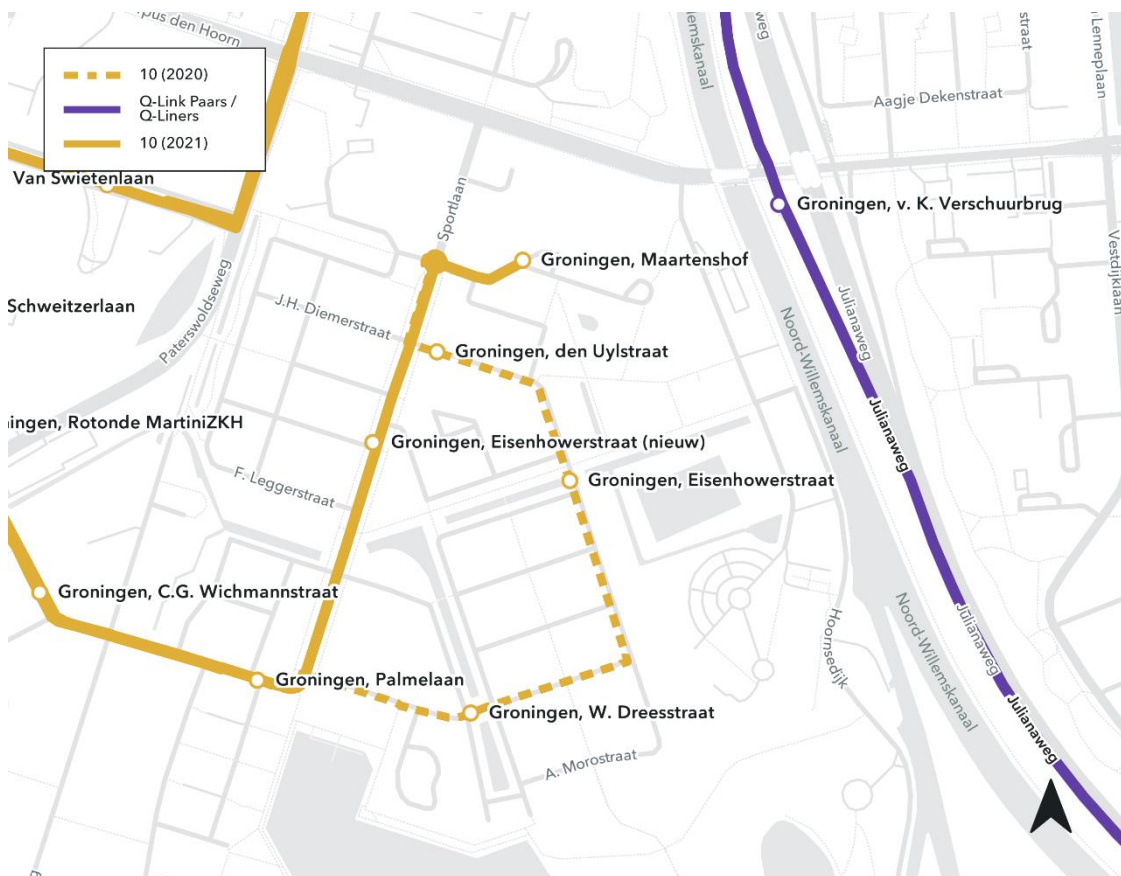


Reizigers gevolgen	Sommige reizigers moeten verder lopen naar een halte.
Dienstregeling kosten	Besparing € 10.000
Infra gevolgen	Enkele haltes worden niet meer bediend.

### 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 gekeken 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 Verschuurburg (westzijde) als een sneller en frequenter alternatief.

Met deze routewijziging komen de haltes W. Dreesstraat, Eisenhowerstraat en den Uylstraat te vervallen. Er wordt een besparing bewerkstelligd. 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 er alternatieve haltes nodig zijn. Een nader te onderzoeken locatie is een nieuwe halte Eisenhowerstraat aan de Palmelaan.

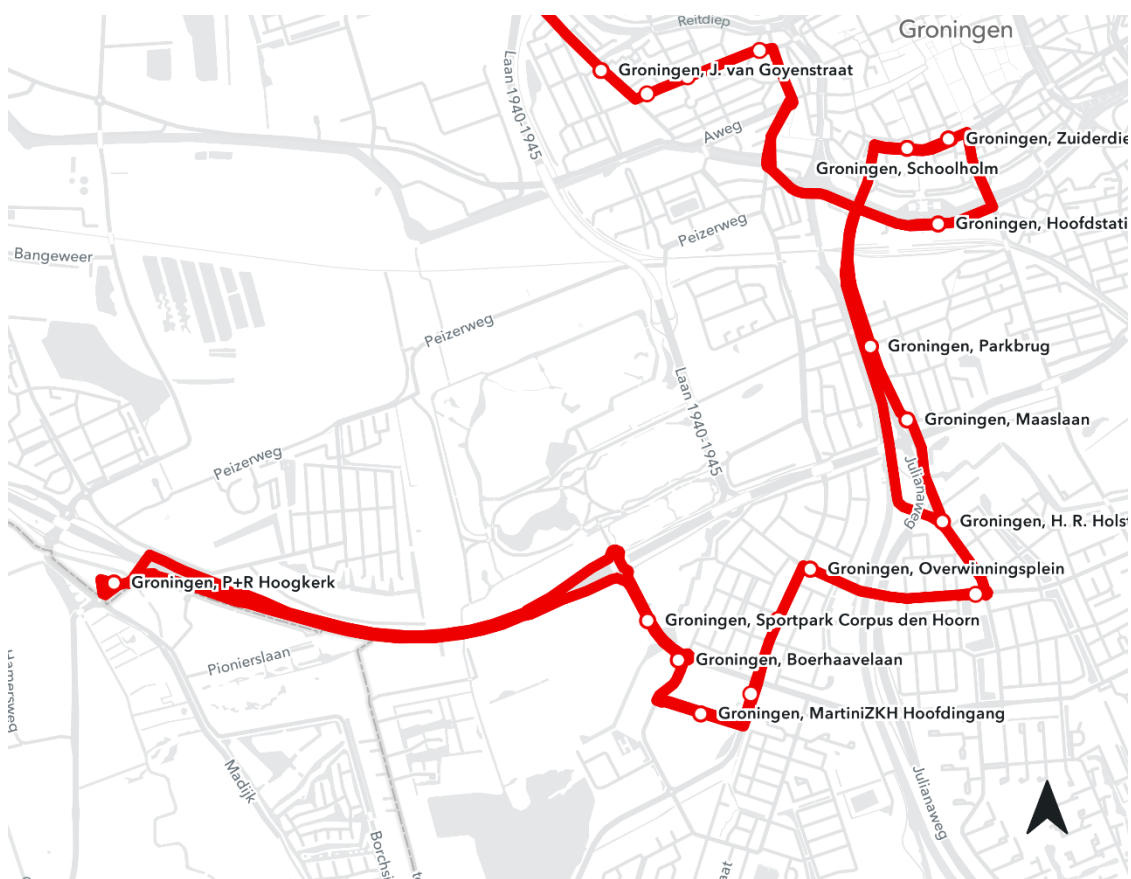


Reizigers gevolgen	Sommige reizigers moeten verder lopen naar een halte. Andere reizigers krijgen juist te maken met een kortere loopafstand.
Dienstregeling Kosten	Besparing € 78.000
Infra gevolgen	Vervangende halte Eisenhowerstraat, vervallen diverse haltes

### 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. Het voorstel is om lijn 7 maandag tot en met zaterdag overdag twee keer per uur door te trekken naar P+R Hoogkerk, via het Martini Ziekenhuis. Hierdoor wordt een aantal kansen met elkaar verbonden:

- Vinkhuizen wordt verbonden met het Martini Ziekenhuis
- De verbinding P+R Hoogkerk – Martini Ziekenhuis – Jan Luykenstraat wordt doordeweeks versterkt naar 6 en gedurende het drukste uur in de ochtend zelfs 8 keer per uur. Op zaterdag gaat de frequentie naar 4 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 om 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.

Reizigers gevolgen	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 2 keer per uur. Reizigers kunnen hier naast de rechtstreekse verbinding in de spits nog minimaal 2x 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.
Dienstregeling kosten	€ 91.000
Infra gevolgen	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 ook 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, wat een besparing oplevert in de dienstregeling. 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 onderzoeken we de haltes die Q-link 15 aan moet doen tussen de Zernike Campus en het Hoofdstation. Zo is er vorig jaar bewust gekozen voor het niet bedienen van de halte Verzetstrijderslaan, maar bedienen we wel een aantal haltes in Paddepoel, met name voor de tegenspitsrichting. Echter is de vraag of we meer dan één halte in Paddepoel moeten bedienen om ongewenst gebruik te voorkomen.

Reizigers gevolgen	Er rijden op momenten dat er weinig vraag is minder bussen naar de Zernike Campus
Dienstregeling kosten	Besparing € 165.000
Infra gevolgen	Geen

#### Opwaarderen frequenties en bediening Q-link

Q-link 3 en 4 rijden momenteel tijdens kleine vakanties 4 keer per uur in de spits. Gezien het cde drukte en het toenemend gebruik van deze bussen, zeker op het gezamenlijke traject, zijn we aan het onderzoeken hoe de capaciteit beter op de vraag kan worden afgestemd, ook op zaterdag.

Ook groeit het gebruik van Q-link 5 vanuit Annen en Zuidlaren op zaterdagavond. We onderzoeken op welke momenten een extra bediening nodig is om deze vraag goed te kunnen faciliteren.

In ieder geval verwachten we 125.000 euro extra in te moeten zetten op Q-link 3,4 en 5 om de vervoervraag beter te kunnen accommoderen.



Reizigers gevolgen	Reizigers uit Leek, Roden en Annen krijgen een nog nader uit te werken verbeterde bediening.
Dienstregeling kosten	Maximaal € 120.000 Q-link blauw, € 5.000 Q-link paars
Infra gevolgen	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 en niet via het Hoofdstation naar de Zernike Campus te vervoeren. Echter is er nog een gat in de daluren waarop de lijn helemaal 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.

Reizigers gevolgen	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 etc.
Dienstregeling kosten	Extra kosten € 73.000 waarvoor nog geen dekking is gevonden.
Infra gevolgen	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 stadslijnennet in Groningen Zuid en Ter Borch. Meer hierover staat beschreven bij Noord-Drenthe.

# Groningen-West

Groningen West		€ 85.000	€ 35.000	€ -35.000	€ 85.000
Lijn	Maatregel	Meerkosten	Minderkosten	Saldo	Wensen
189 Drachten - Groningen	Vervallen/vervangen weinig gebruikte ritten in met name vakantieperiodes	€ -	€ 35.000	€ -35.000	€ -
304 Drachten - Groningen	Wijziging vertrektijden	€ -	€ -	€ -	€ -
304 Drachten - Groningen	In de zomervakantie op werkdagen ook twee keer per uur	€ 85.000	€ -	€ -	€ 85.000

## 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 samen met de vervoerder hoe we de aansluiting 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 budgetneutraal 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.

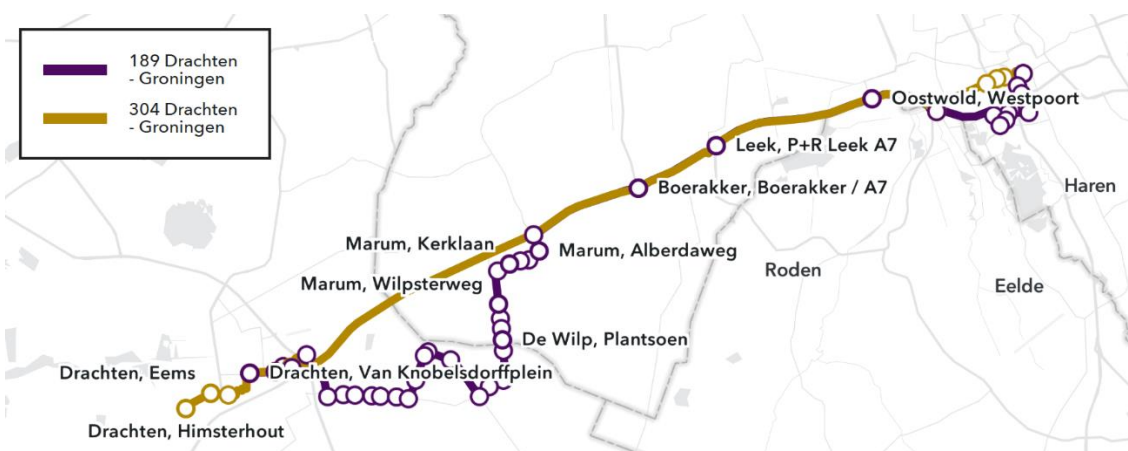
Reizigers gevolgen	Meer reismogelijkheden tussen Friesland Zuidhorn en Groningen Zernike.
Dienstregeling kosten	Uitgangspunt is budgetneutraliteit, mochten we extra slagen willen toevoegen kosten deze per retourslag per jaar € 14.000
Infra gevolgen	Uitbreiding frequentie Q-link groen naar Zuidhorn in de toekomst kan alleen plaatsvinden indien 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 9 reizigers, terwijl op het routedeel Marum – Hoogkerk – Groningen ook voldoende alternatieven zijn met o.a. Qliner 304 Dachten – Marum – Groningen en stadslijn 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 te vervallen en/of worden omgezet naar een 8-persoonsbus.

Reizigers gevolgen	Minder reismogelijkheden in vakantieperiode en aan het begin en einde van de dag.
Dienstregeling kosten	Besparing € 35.000
Infra gevolgen	Geen



### Qliner 304 Drachten – Marum - Groningen wijziging vertrektijden en wens vaker rijden

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.

Omdat Arriva Qliner 324 Emmeloord – Heerenveen – Drachten – Groningen een half uur gaat schuiven, wijzigt het patroon van Qliner 304 's avonds en in het weekend ook met een half uur. Nadere uitwerking is afhankelijk van overleg met Arriva.

Reizigers gevolgen	Elke werkdag overdag voortaan elk half uur een reismogelijkheid. 's Avonds en in het weekend verschoven vertrektijden.
Dienstregeling kosten	Wens om ook in de zomervakantie op werkdagen twee keer per uur te rijden kost € 85.000
Infra gevolgen	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. Ter wille van de klant is meer eenduidigheid gewenst. Het is ook de vraag of alle ritten wel door moeten rijden naar Surhuisterveen en of doublures in trajecten voorkomen kunnen worden door integratie van lijnen; bijvoorbeeld lijn 133 en 38. Het optimaliseren vergt nadere en een bredere studie. De resultaten willen wij presenteren in het kader van de dienstregeling 2022.

# Groningen-Noord

Groningen Noord		€	51.100	€	169.863	€	-118.763
Lijn	Maatregel	Meerkosten		Minderkosten		Saldo	
35 Oldehove - Groningen	Middagspitsfrequentie terug naar elk uur	€	-	€	109.563	€	-109.563
41 Appingedam - Uithuizen	Op zaterdagen beperken tot inzet Appingedam - Spijk	€	-	€	31.000	€	-31.000
61 Uithuizen - Groningen	Eerste rit laten starten in Uithuizen i.p.v. Middelstum ter vervanging ksv en ook rit van 7.0	€	7.000	€	-	€	7.000
67 Hornhuizen - Winsum	Herinstructie lijn Hornhuizen - Eenrum - Winsum voor opvang volle ritten lijn 65 en 68.	€	44.100	€	29.300	€	14.800
Buurtbus Ten Boer	Aanpassing route tot Ten Boer - Bedum - Winsum	€	-	€	-	€	-

## 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 gaat lijn 35 elk half uur rijden. 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. Voorstel is dan ook buslijn 35 in de middagspits terug te brengen naar 1 keer per uur.

Reizigers gevolgen	Vooraf reizigers uit Oldehove merken een verlaging van de frequentie. Er blijft echter elk uur een bus rijden.
Dienstregeling kosten	Besparing € 110.000
Infra gevolgen	Geen

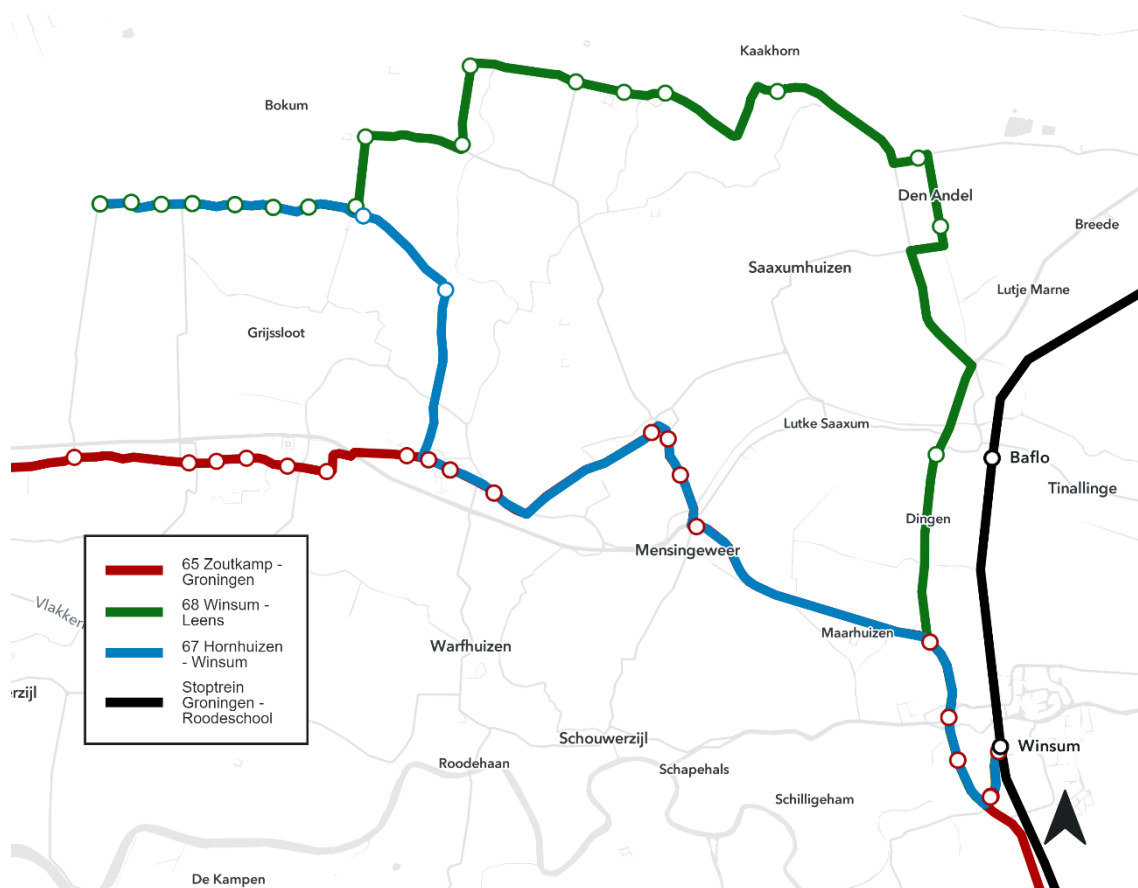
## Buslijn 41 op zaterdag beperken tot Appingedam – Spijk

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 0,35 procent en de reizigers die op zaterdag rijden zitten tussen Spijk en Appingedam. Om ondanks deze zeer lage bezetting de bediening naar Spijk te behouden, stellen we voor lijn 41 op zaterdagen in te korten 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.

Reizigers gevolgen	Vervallen reismogelijkheid tussen Spijk via Roodeschool naar Uithuizen.
Dienstregeling kosten	Besparing € 31.000
Infra gevolgen	Geen

## Herinstructie lijn 67 Hornhuizen - Winsum

Om te volle bussen op lijn 68 Hornhuizen – Winsum en lijn 65 Zoutkamp – Ulrum – Winsum op te kunnen vangen is het voorstel in de spitsuren lijn 67 te herinstructeren 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.



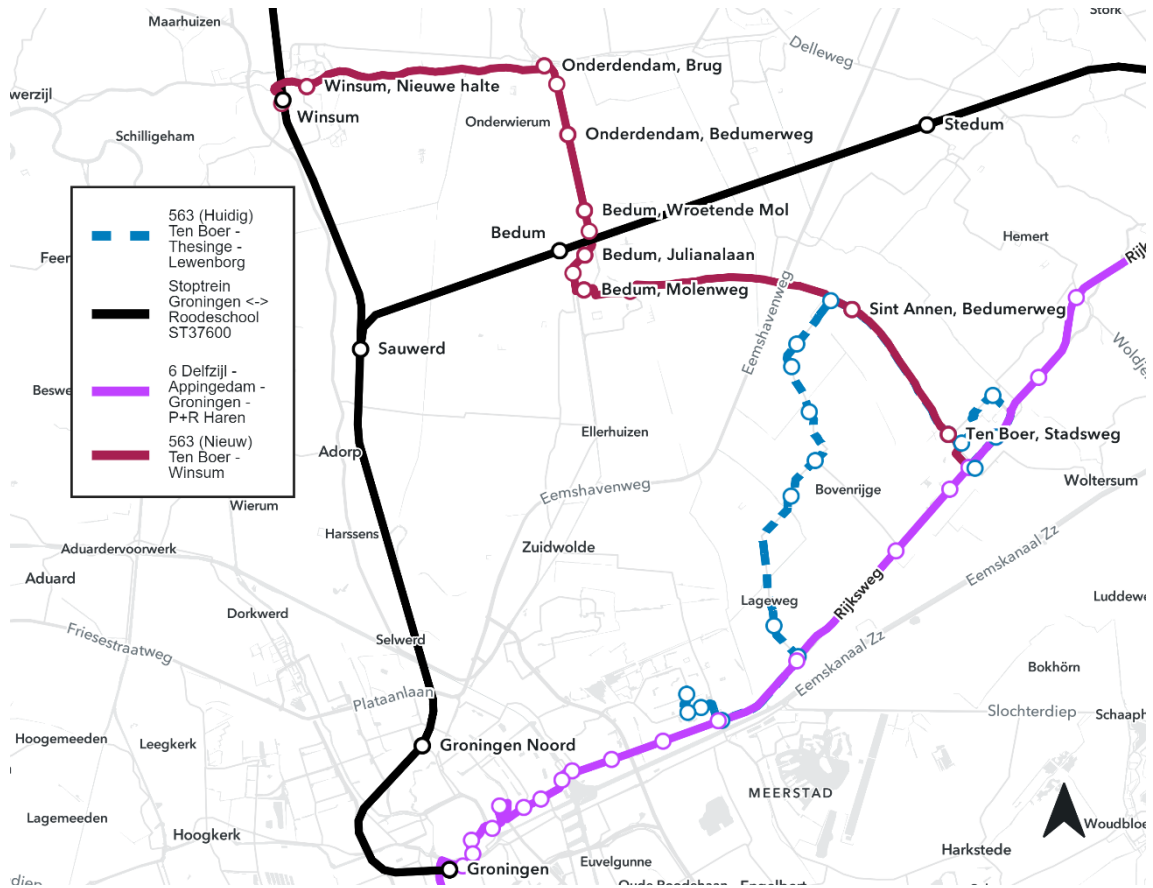
Reizigers gevolgen	Nieuwe snellere spitsreismogelijkheden van Hornhuizen naar Winsum.
Dienstregeling kosten	€ 15.000
Infra gevolgen	Geen

### 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, zeker na de gemeentelijke herindeling uit 2019. Het biedt binnen het OV-netwerk ook een mooie aanvullende dwarsverbinding. Bij de buurtbusvereniging, de gemeente Het Hoogeland en Publiek Vervoer bestaat voldoende draagvlak.

Reizigers gevolgen	Vervallen reismogelijkheid van Ten Boer via Thesinge naar Lewenborg. (Thesinge-Groningen zijn maximaal 5 reizigers per dag). Nieuwe reismogelijkheid van Ten Boer via Bedum en Onderdendam naar Winsum.
Dienstregeling kosten	Geen
Infra gevolgen	Extra halteplaatsen creëren (basisniveau) iom wegbeheerders en buurtbusvereniging





### Doorkijk 2022: Wijzigingen Marneccorridor

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.

# Groningen-Zuidoost

Groningen Zuidoost		€ 458.436	€ 145.362	€ 63.000	€ 250.074
Lijn	Maatregel	Meerkosten	Minderkosten	Saldo	Wensen
13 Winschoten - Veendam - Bareveld	Speciale Leilinde ritten integreren in de dienstregeling	€ 36.000	€ 68.393	€ -32.393	€ -
17 Winschoten - Scheemda	Route via OZG Scheemda	€ 33.500	€ -	€ 33.500	€ -
17 Winschoten - Scheemda	Nieuwe route Winschoten - OZG Scheemda - Zuidbroek - Veendam	€ 121.805		€ -	€ 121.805
42 Vlagtwedde - Emmen	Via Bourtange/ knoop Vlagtwedde optimaliseren			€ -	€ -
76 - 174 Veendam - Groningen	Halfuurpatroon Groningen - Hoogezand en Zuidbroek - Veendam			€ -	€ -
107 Stadskanaal - Zernike	Nieuwe route en meer ritten	€ 128.269	€ -	€ -	€ 128.269
171 Veendam - Groningen	Route via Veendammerweg of Woortmanslaan			€ -	€ -
679 Winschoten - Zernike	Vervallen 679 rit Winschoten - Zernike			€ -	€ -
Qliner 310 Assen - Veendam	Op alle werkdagen halfuurdienst middag Gieten - Veendam ook tussen 15 en 17 uur	€ 48.913	€ 28.936	€ 19.978	€ -
Qliner 312 Groningen - Stadskanaal	Extra ochtend- en middagspitsrit als vervanging versterking	€ 89.948	€ 48.033	€ 41.915	€ -
Winschoten	Heroverweging aansluitingen buslijnen Winschoten			€ -	€ -

## Speciale Leilinde ritten Bareveld – Veendam – Winschoten integreren in huidige 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. Voorstel is dan ook de speciale Leilinde ritten te laten vervallen en de leerlingen met de reguliere ritten te laten reizen. Dit voorstel moet nog worden besproken met de school. Het kan zijn dat dat toch deels tot reparatie leidt.

Reizigers gevolgen	Leerlingen naar de Leilinde school zullen met reguliere ritten mee moeten gaan reizen.
Dienstregeling kosten	Besparing € 32.000
Infra gevolgen	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 nieuwe dienstregeling in december gaan doen.

Reizigers gevolgen	Betere bereikbaarheid met het openbaar vervoer van het Ommelander Ziekenhuis.
Dienstregeling kosten	€ 33.500
Infra gevolgen	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 bovenstaande).

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 vanuit 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 overstaptijd overstappen op lijn 174 richting Hoogezand/Groningen.



Bijkomstig 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 dienstregelingstechnisch niet te realiseren. Reizigers vanuit Finsterwolde naar het centrum van Scheemda kunnen uitstappen bij de halte Molenstraat ca. 400 meter van het centrum en wordt bij het ziekenhuis een overstapmogelijkheid gecreëerd op lijn 119 richting Delfzijl en richting Winschoten. Met deze nieuwe lijnvoering zal Noordbroek (ca. 2.000 inwoners) ook weer een busverbinding krijgen (enerzijds met Zuidbroek/Veendam en anderzijds met het Ommelander Ziekenhuis, Finsterwolde en Winschoten).

Reizigers gevolgen	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.
Dienstregeling kosten	€ 122.000
Infra gevolgen	

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 euro per jaar kosten. Dit staat in geen enkele verhouding tot de te verwachten reizigers aantallen.

### Nader onderzoek naar verbeteren aansluitingen in Vlagtwedde

We onderzoeken of het mogelijk is om lijn 42 altijd via Bourtange te laten rijden tussen Vlagtwedde en Ter Apel, waarmee de bediening van Bourtange sterk wordt verbeterd, maar waarbij reizigers tussen Vlagtwedde en Bourtange wel iets langer (6 minuten) onderweg zijn. Lijn 11 Vlagtwedde – Bourtange komt dan te vervallen.



Reizigers gevolgen	Betere overstapmogelijkheden in Vlagtwedde. Iets langere reistijd tussen Ter Apel en Vlagtwedde Bourtange wordt door alle ritten van lijn 42 bediend .
Dienstregeling kosten	Minimaal neutraal
Infra gevolgen	Geen

### Halfuurpatroon lijnen 76 en 174 Groningen – Hoogezand en Zuidbroek - Veendam

Qbuzz onderzoekt nog mogelijkheden om de dienstregelingen van lijnen 76 en 174 te verbeteren om hiermee aansluitingen te verbeteren en halfuurpatronen op de routes Groningen – Hoogezand en Zuidbroek – Veendam te kunnen (blijven) bieden. Dit hangt samen met de wens lijn 17 vanaf het Ommelander Ziekenhuis door te trekken naar Zuidbroek i.p.v. Scheemda en aldaar door te koppelen aan (de nu kerende ritten van) lijn 174.

Reizigers gevolgen	N.n.b.
Dienstregeling kosten	Minimaal neutraal
Infra gevolgen	Geen

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

Lijn 107 rijdt in de huidige situatie een aantal spitsritten van Stadskanaal via Gieten naar Zernike (in de middag terug). 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.

Het voorstel is daarom lijn 107 een nieuwe route te geven via de Kielsterachterweg en Hoogezand via Karding 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 Karding. 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. Deze wens wordt meegenomen in de afweging tot alle gewenste uitbreidingen.



Reizigers gevolgen	Zie pagina 8
Dienstregeling kosten	Gewenste extra ritten kosten € 128.000
Infra gevolgen	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 5 tot 10 reizigers van lijn 74 worden gecompenseerd (met bestemming Hoogezand/Groningen). Daar staat tegenover dat Borgercompagnie zijn bus verliest waardoor meer dan 10 reizigers worden gedupeerd. Ook vervallen er haltes in Veendam. En neemt de totale rijtijd van lijn 171 iets toe. Gelet op deze nadelen wordt daarom voorgesteld lijn 171 niet te wijzigen. In deze memo wordt voorgesteld de route van lijn 107 te wijzigen 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 Winschoten

Vanwege de wijziging van de vertrektijden van de stoptreinen en de introductie van de nieuwe spitsstretreinen Winschoten – Scheemda – Groningen zullen de aansluitingen van buslijnen van/naar Winschoten veranderen. De huidige bustijden sluiten grotendeels aan op de tijden van de nieuwe sneltrein (maar beperkt die zich tot de spits). Qbuzz komt later terug op met een uitwerking van aansluitingen. De veranderende treintijden zijn ook van toepassing voor Veendam en hebben ook daar invloed op aansluitingen.



Reizigers gevolgen	N.n.b.
Dienstregeling kosten	Minimaal neutraal
Infra gevolgen	Geen

### Spitsrit 679 Winschoten – Zernike vervallen

Afgelopen jaren tot op heden 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 Zernike geboden gaat worden, komt deze rit te vervallen.

Reizigers gevolgen	Reizigers van Winschoten naar Zernike reizen met de stop- of sneltrein naar Groningen en stappen daar over op Q-link 2 (vanaf Europapark) of lijn 15 (vanaf Hoofdstation).
Dienstregeling kosten	Geen financiële gevolgen (deze ritten werden gefinancierd door Arriva en provincie Groningen)
Infra gevolgen	Geen

### Extra ritten Qliner 310 Gieten - Veendam

In de middagspits wordt 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.

Reizigers gevolgen	Meer reismogelijkheden van 14 tot 16 uur tussen Veendam en Gieten.
Dienstregeling kosten	€ 20.000
Infra gevolgen	Geen

### Extra spitsritten Qliner 312 Stadskanaal – Groningen

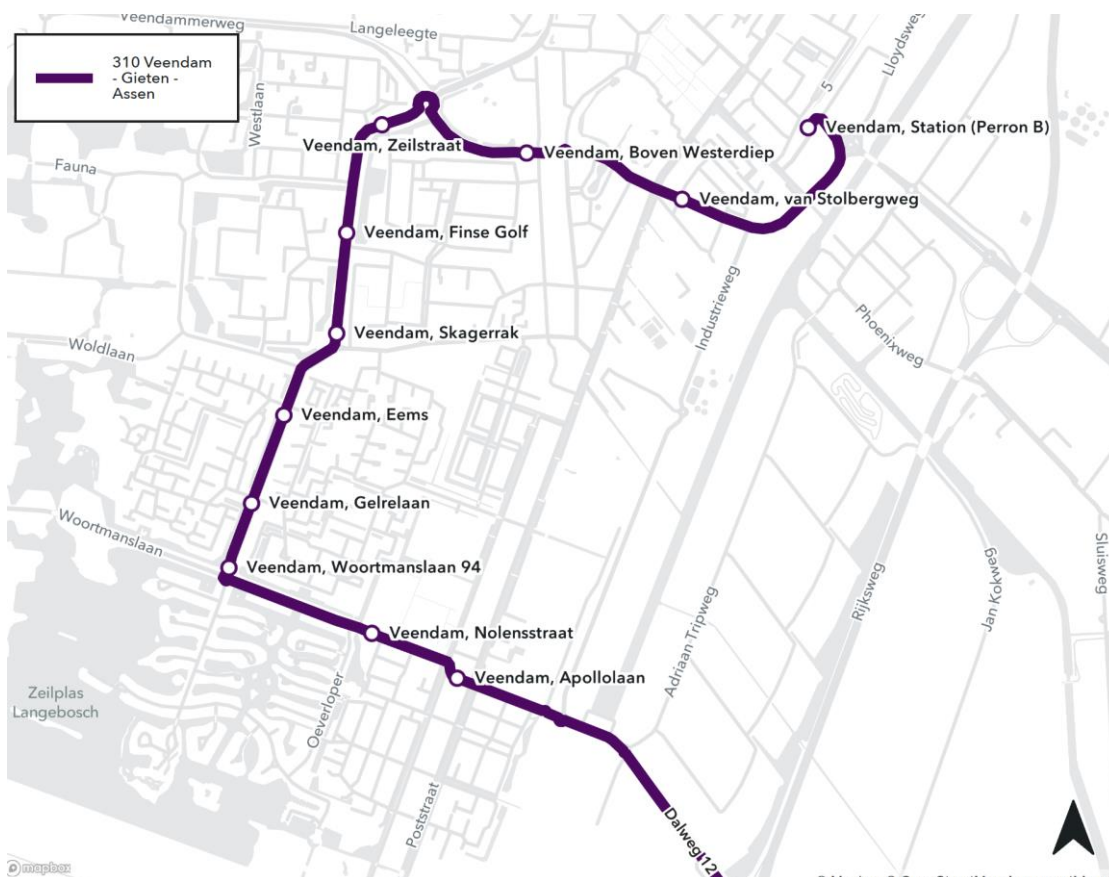
Ter vervanging van versterkingsritten inleggen van de volgende extra ritten:

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

Reizigers gevolgen	Meer reismogelijkheden tussen Stadskanaal en Groningen.
Dienstregeling kosten	€ 42.000
Infra gevolgen	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 langrijdende bussen (geluid, trillingen). Met de gemeente is afgesproken dat wij gaan onderzoeken of alternatieve routes denkbaar zijn die exploitatief 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 zorgvuldig af met de gemeente. Het kan zijn dat dit hele proces leidt tot een routewijziging miv de dienstregeling 2021.





# Noord-Drenthe

Noord Drenthe		€	35.567	€	151.307	€	-115.741
Lijn	Maatregel		Meerkosten		Minderkosten		Saldo
50 Groningen - Assen	Gerichtere inzet extra ritten in de spits.	€	-	€	60.000	€	-60.000
51 Groningen - Assen / Gieten	Gerichtere inzet bussen in de spits. Vervallen routedeel Annen - Gieten.						
86 Norg - Groningen	Spitsrit 8 uur laten starten in Haulerwijk	€	1.704	€	16.075	€	-14.372
109 Assen - Zernike	Gerichtere inzet op basis van de vraag. Uitbreiding route in Assen.	€	-	€	26.041	€	-26.041
Qliner 309 Assen - Groningen	Verschuiving ritten middagspits voor opvang versterking. Extra vroege ochtendrit.	€	33.863	€	49.191	€	-15.328

## 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.

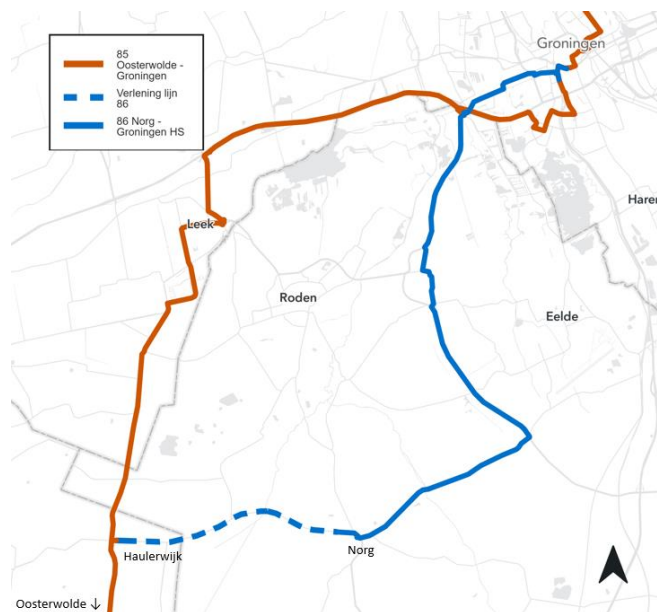
In de spitsuren willen we de inzet van lijn 50 en 51 beter afstemmen op de reisbehoeften van scholieren. In de huidige situatie zijn enkele ritten overvol en juist andere ritten beperkt gebruikt. Daarnaast is het routedeel van/naar Gieten zeer beperkt gebruikt; het routedeel willen we dan ook laten vervallen vanaf Zuidlaren.



Reizigers gevolgen	Reizigers op het routedeel Gieten – Annen (gemiddeld 3 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.
Dienstregeling kosten	Besparing minimaal € 60.000
Infra gevolgen	Geen

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

Voorstel is de rit die om 8 uur vanuit Norg naar Groningen rijdt te laten starten 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 2 reizigers per dag gebruik

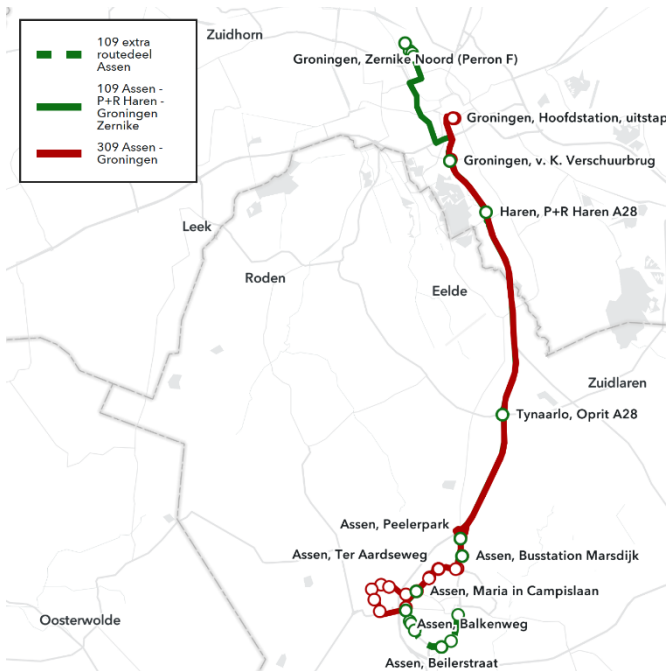


Reizigers gevolgen	Meer reismogelijkheden 's morgens van Haulerwijk naar Groningen. Minder reismogelijkheden 's morgens richting Norg.
Dienstregeling kosten	Door vervallen versterking op lijn 85 een besparing van € 14.000
Infra gevolgen	Geen

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

Sinds 15 december is het gebruik van deze lijn gedaald. In februari stapten 15 procent minder reizigers in. Gelijktijdig zien we dat het gebruik van Qliner 309 Assen – Groningen Hoofdstation blijft toenemen. Voorstel is dan ook de inzet van lijn 109 aan te passen. 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. Overleg hierover met RWS heeft opgeleverd dat tijdelijke haltes niet zoals eerst ingeschat voor 40.000 euro kunnen worden aangelegd, maar dat dit vanwege de eisen die RWS stelt aan haltevoorzieningen 400.000 euro gaat kosten. Hiermee is de realisatie van deze haltes naar verwachting niet per december 2020 gereed en staat de gehele realisatie ter discussie.



Voorstel is dan ook:



- Enkele ochtendritten extra vanaf station Assen via de Europaweg naar Busstation Marsdijk te rijden om vanaf daar via de huidige route de route naar Zernike te vervolgen. Hierdoor worden 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 blijven alleen rijden indien bij Tynaarlo de haltes voor lijn 109 gereed zijn, anders is het voorstel lijn 109 geheel in vakantieperiodes te laten vervallen.

Reizigers gevolgen	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.
Dienstregeling kosten	Besparing € 26.000
Infra gevolgen	Geen, wel is het nog wachten op de realisatie van de haltes bij Tynaarlo. Zodra deze gereed zijn kan 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 procent. Door deze groei i.r.t. 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 '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 stellen we voor als pilot op werkdagen een extra vroege Qliner om 5 uur te laten rijden 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 1<sup>e</sup> shift met het openbaar vervoer vanuit Assen te reizen.



Reizigers gevolgen	Extra vroege reismogelijkheid vanuit Assen naar Groningen.
Dienstregeling kosten	Besparing € 15.000
Infra gevolgen	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 er bovendien ook weer nieuwe kansen voor lijn 9: de ontsluiting van 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.

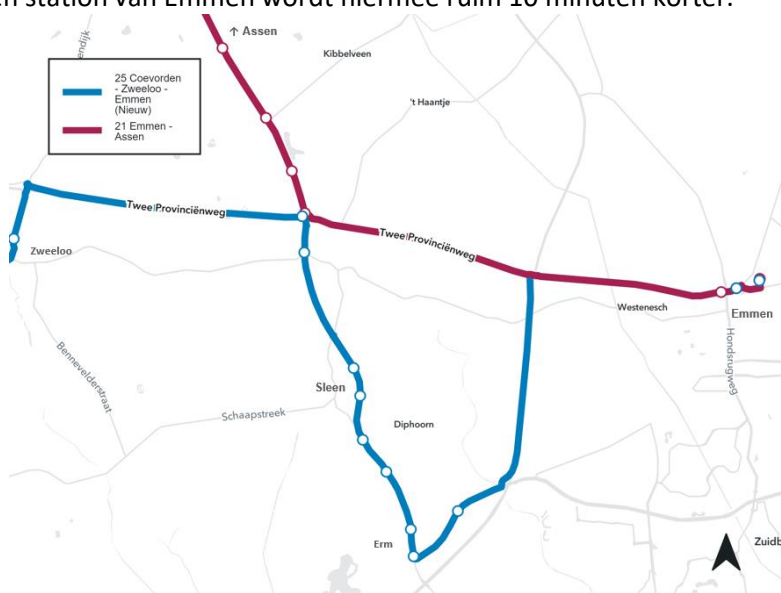
# Zuidoost-Drenthe

Zuidoost Drenthe		€ 1.361.320	€ 126.665	€ 133.748	€ 1.100.908
Lijn	Maatregel	Meerkosten	Minderkosten	Saldo	Wensen
21 Assen - Emmen	Versnellen route door via de N381 tussen Noord Sleen en Emmen te rijden	€ 46.636	€ -	€ 46.636	€ -
25 Coevorden - Zweeloo - Emmen	Doortrekken van Zweeloo naar Emmen via Sleen - Erm, door Oosterhesselen, geen Plopsa	€ -	€ -	€ -	€ -
Sneldienst Emmen - Hogeveen	Wens om sneldienst Emmen - Hogeveen te introduceren.	€ 1.000.000	€ -	€ -	€ 1.000.000
27 Emmen - Hogeveen	Wens om spitsfrequentie in middag ook voor forensen en uur eerder	€ 100.908	€ -	€ -	€ 100.908
22/27 Assen / Hogeveen - Emmen	Uurdienst ook in het weekend, met omzet groot naar 8-persoons op lijn 27	€ 101.000	€ 13.500	€ 87.500	€ -
42 Vlagtwedde - Emmen	Twee ochtendspitsritten via scholen Angelslo en Ziekenhuis Emmen	€ -	€ -	€ -	€ -
59 Emmen - Gieten	Verschuiven ritten zaterdag. Later beginnen en later eindigen	€ -	€ -	€ -	€ -
173 Stadskanaal - Emmen	Toevoegen spitsdienst Stadskanaal - Ter Apel - Scholen Angelslo- Ziekenhuis - Station	€ 71.550	€ 69.761	€ 1.789	€ -
Qliner 300 Emmen - Groningen	Vanuit Groningen op werkdagen start 10-minutendienst vanaf 14 i.p.v. 14:30 uur	€ 41.226	€ 43.403	€ -2.177	€ -

## 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. Voorstel is tussen Noord-Sleen en Emmen bus 21 via de N381 te laten 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 1 keer per uur lijn 21 en 1 keer via Gieten met lijn 300 en 310. Op de route Noord Sleen – Sleen – Erm – Emmen gaat lijn 25 rijden (zie lijn 25).



Reizigers gevolgen	80 huidige reizigers per dag van lijn 21 krijgen een kortere reistijd, 6 reizigers per dag uit Sleen en Erm richting Assen en 10 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.
Dienstregeling kosten	€ 47.000 i.c.m. de inzet van lijn 25
Infra gevolgen	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, is het voorstel lijn 25 uit te breiden 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. 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. 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 1 reiziger per dag op. Voorstel is dan ook lijn 25 niet meer langs deze halte te laten rijden, maar gezamenlijk met gemeente, Plopsa Indoor Coevorden en Huttenheugte alternatieve bereikbaarheidsopties te onderzoeken. 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.



Reizigers gevolgen	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.
Dienstregeling kosten	€ 47.000 i.c.m. lijn 21.

Infra gevolgen	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 werkdagen 's middags door een uur eerder en later een extra rit toe te voegen.

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

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

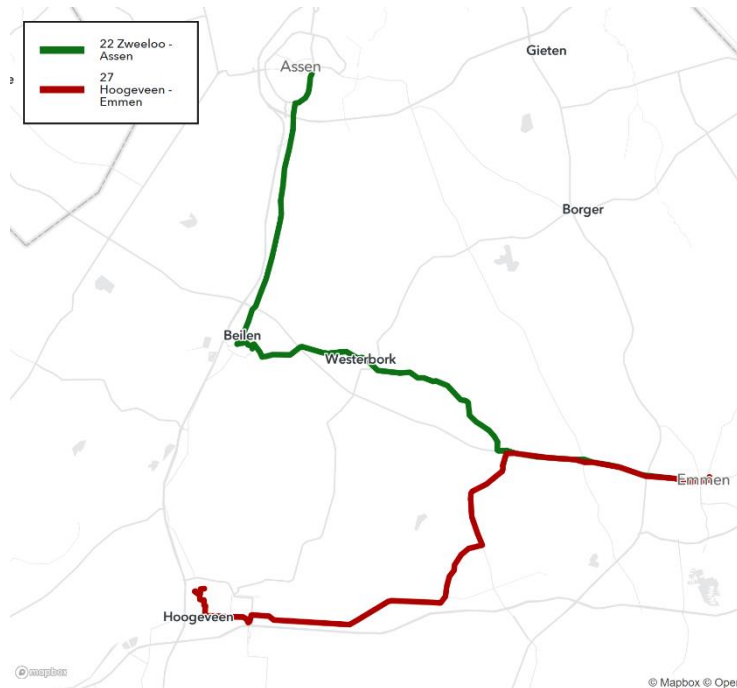
Op verzoek van het consumentenplatform Drenthe is gekeken naar de mogelijkheden om een extra ochtendspitsrit op werkdagen toe te voegen op lijn 59 richting Gieten. Vanwege de hoge kosten en het beperkte aantal extra reizigers dat deze maatregel oplevert wordt hiervan af gezien. Tegelijkertijd is geconstateerd dat deze buslijn op zaterdag erg vroeg start voor een aanvullende lijn, en dat deze vroege ritten op de zaterdagochtend slechts gemiddeld 2 reizigers vervoeren. De laatste ritten op zaterdagavond zijn goed bezet. Voorstel is dan ook om de eerste ritten op zaterdag te laten 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.

Reizigers gevolgen	Gemiddeld 2 reizigers per rit op zaterdagochtend kunnen niet meer met de eerste bus mee. Zaterdagavond ontstaat een latere reismogelijkheid.
Dienstregeling kosten	Neutraal
Infra gevolgen	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, is het voorstel de frequentie op de genoemde momenten te verhogen naar één keer uur per uur.



Reizigers gevolgen	Meer reismogelijkheden op zaterdagavond en zondag voor reizigers op buslijn 22 en 27.
Dienstregeling kosten	€ 87.000
Infra gevolgen	Geen

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

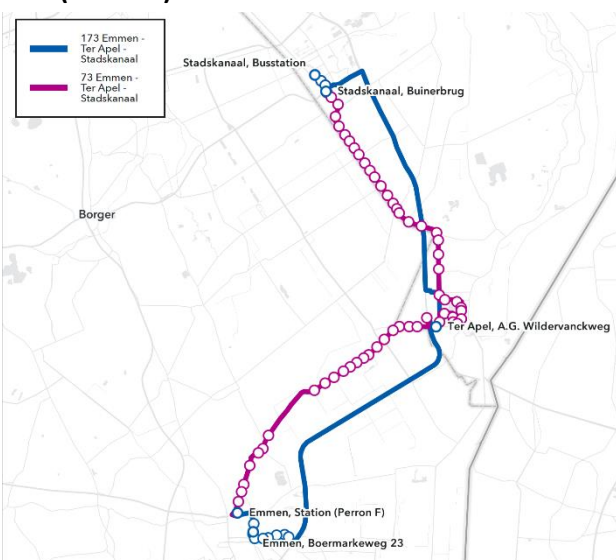
In de ochtendspits rijden in de huidige situatie twee extra ritten die de halfuursdienst aanvullen. Deze ritten worden met name gebruikt vanuit Emmer-Compascuum. Voorstel is deze ritten van Ter Apel via Emmer-Compascuum naar de scholen aan de Boermarkeweg in Emmen te laten rijden en vervolgens via het Ziekenhuis naar het station.



Reizigers gevolgen	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.
Dienstregeling kosten	Neutraal
Infra gevolgen	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. Voorstel is twee van deze versterkingsritten om te zetten 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 naar het Ziekenhuis van Emmen.



Reizigers gevolgen	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 huidige lijn 73.
Dienstregeling kosten	Neutraal
Infra gevolgen	Geen

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

Vanwege volle bussen aan het begin van de middag, stellen wij voor om de 10-minutendienst op lijn 300 vanaf Groningen om 14:00 in plaats van 14:30 te laten beginnen. Deze uitbreiding kan betaald worden met de besparing op het aantal extra bussen dat op dit tijdstip nodig is.

Reizigers gevolgen	Meer reismogelijkheden aan het begin van de middagspits.
Dienstregeling kosten	Neutraal door besparing op versterkingsinzet
Infra gevolgen	Geen

# Zuidwest-Drenthe

Zuidwest Drenthe		€	289.014	€	176.680	€	43.072	€	69.262
Lijn	Maatregel		Meerkosten		Minderkosten		Saldo		Wensen
20 Steenwijk - Diever	Wens om ook tussen de spits elk uur te rijden	€	60.000	€	-	€	60.000	€	-
20/28 Assen /Meppel - Diever/Dwingeloo	Zondag elk uur een bus i.p.v. eens per anderhalf uur	€	69.262	€	-	€	-	€	69.262
28 Dwingeloo - Beilen	Eerder naar Beilen	€	9.752	€	-	€	9.752	€	-
31 Balkbrug - Ommen	Beperken inzet Balkbrug - Ommen tot drie ritten per dag	€	-	€	150.000	€	-150.000	€	-
31/34 Hoogeveen-Zuidwolde-Meppel	Doorkoppeling op Zuidwolde, Busstation	€	-	€	-	€	-	€	-
33 Coevorden - Hoogeveen	Route niet meer via Nieuwlande, meer ritten met een grote bus en extra forensenritten	€	-	€	-	€	-	€	-
34/39 Zuidwolde/Koekange-Meppel	Lusje Rogat vervangen door haltes op provinciale weg	€	-	€	26.680	€	-26.680	€	-
40 Meppel - Steenwijk	Overnemen van provincie Overijssel, integreren in lijn 20	€	150.000	€	-	€	150.000	€	-
40/28/stadsdienst Meppel	Heroverweging busroutes Meppel	€	-	€	-	€	-	€	-

## 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 1 keer per uur naar 1 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. Om die reden stellen wij voor de frequentie hier in de daluren te verhogen naar 1 keer per uur.

Reizigers gevolgen	Meer reismogelijkheden tussen Diever en Steenwijk in de daluren.
Dienstregeling kosten	€ 66.000
Infra gevolgen	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. Op dit moment is nog niet bekend of dit te financieren is.

Reizigers gevolgen	Meer reismogelijkheden op zondag voor reizigers tussen Assen, Dwingeloo, Diever en Meppel.
Dienstregeling kosten	€ 69.000 onder voorbehoud van beschikbare middelen.
Infra gevolgen	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 stellen wij voor om dit traject per december terug te brengen tot 3 ritten per dag. Deze ritten worden afgestemd op de grootste groep gebruikers van lijn 31 en sluiten goed aan op de schooltijden in Ommen.

Reizigers gevolgen	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.
Dienstregeling kosten	Besparing ongeveer € 150.000
Infra gevolgen	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 er met name vanuit Hoogeveen naar Meppel en visa versa wordt gereisd en dat de overstap vanuit Meppel richting Balkbrug slecht zeer beperkt wordt gebruikt. Om deze grote groep overstappers beter te faciliteren is de dienstregeling per 23 februari en per 24 mei 2020 al iets aangepast. Voor 2021 willen wij nog een stap verder gaan door lijn 34 de hele dag één keer per uur door te laten rijden als lijn 31 naar Hoogeveen en andersom.

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. We stellen daarom voor om de frequentie tussen Balkbrug en Zuidwolde te verlagen naar 1 keer per uur en de frequentie tussen Zuidwolde en Hoogeveen te verhogen naar 2 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 moeten vinden in verband met het uitbreiden van de fietsenstallingen. Bij de haltes aan de Noordkant van Zuidwolde.

Reizigers gevolgen	Rechtstreekse verbinding Meppel – Hoogeveen over Zuidwolde. Meer reismogelijkheden Hoogeveen – Zuidwolde. Minder reismogelijkheden Balkbrug – Zuidwolde.
Dienstregeling kosten	Uitgangspunt: kostenneutraal
Infra gevolgen	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 reistijdverkortening van minimaal 4 minuten. Voor reizigers uit Nieuwlande neemt de afstand tot de dichtstbijzijnde halte echter met 1,6 kilometer toe. Momenteel is bus 33 met name gericht op scholieren die naar Hoogeveen of Coevorden reizen. Er bestaat echter de wens om bus 33 ook voor forenzen aantrekkelijker te maken. Hiervoor moet de bedieningsperiode worden uitgebreid en moeten er 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 fietsenstalling gerealiseerd moeten worden.

Reizigers gevolgen	De 9 instappers per dag in Nieuwlande krijgen een grotere afstand tot de dichtstbijzijnde halte. Alle reizigers in bus 33 krijgen meer reismogelijkheden.
Dienstregeling kosten	Kostenneutraal
Infra gevolgen	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. Alle doorgaande reizigers profiteren van ongeveer 1 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 met de provincie in gesprek. De eerste signalen zijn echter dat deze wijziging pas in de dienstregeling van 2022 doorgevoerd kan worden.

Reizigers gevolgen	Gemiddeld 5 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.
Dienstregeling kosten	Besparing van ongeveer € 26.600
Infra gevolgen	Halte Rogat, Ronde moet verplaatst worden van de Hessenweg naar de N851.



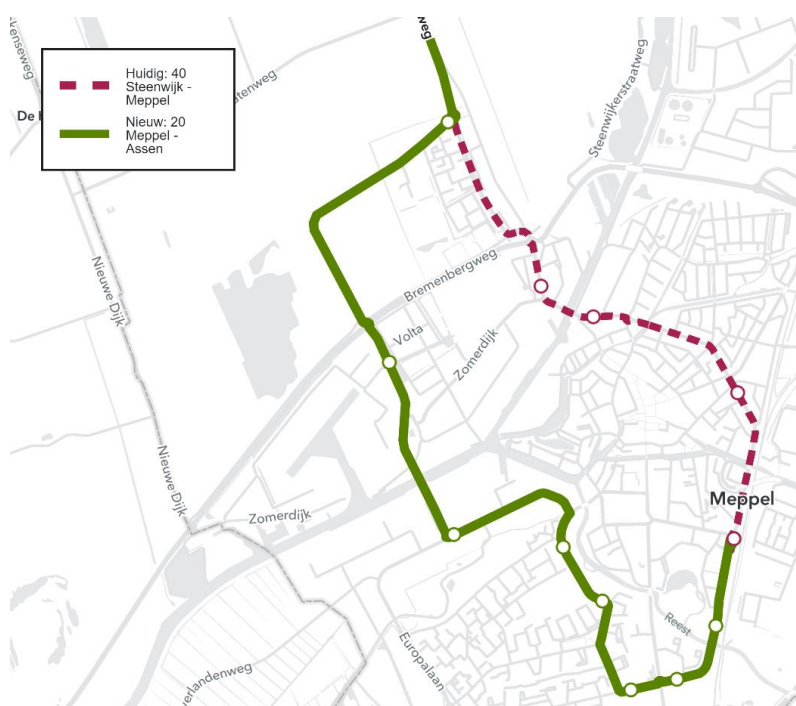
### Overname traject Steenwijk – Meppel en integratie in buslijn 20 Assen – Meppel

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 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. Hiermee worden nieuwe rechtstreekse verbindingen geboden.

Reizigers gevolgen	Op lijn 20 gelden de tarieven van het OV-bureau. Het aantal reismogelijkheden blijft gelijk. De rechtstreekse verbinding tussen Nijveen en Zwolle vervalt.
Dienstregeling kosten	€ 150.000
Infra gevolgen	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 – Diverbrug 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 bus 40 (straks bus 20) tussen Steenwijk en Meppel. Momenteel wordt ten noorden van Meppel de wijk Nieuweense 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 stippellijn 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.



Reizigers gevolgen	N.n.b.
Dienstregeling kosten	N.n.b.
Infra gevolgen	Er moeten nieuwe haltes worden aangelegd aan de oostkant van Meppel. De halte Meppel, Nijeveenseweg vervalt.

Bijlage 1 Basisnetwerk OV Groningen Drenthe

