

Bestuursdienst

Telefoon (050) 367 83 12/ A. Hoekstra/H. Vissers  
Onderwerp Hoofdlijnen Dienstregeling OV 2012



Bezoekadres  
Waagstraat 1

Postadres  
Postbus 20001  
9700 PB Groningen

de leden van de raad van de gemeente  
Groningen

te GRONINGEN

In uw antwoord  
graag datum en  
kenmerk vermelden

Wij zijn met het  
openbaar vervoer  
bereikbaar,  
buslijnen  
1, 2, 3, 5, 6, 11, 13, 16

Datum **14 JUL 2011**

Bijlage(n) div.

Ons kenmerk RO11.2670271

Uw brief van

Uw kenmerk

Informatie over  
vertrektijden krijgt u  
via telefoon 0900-92 92

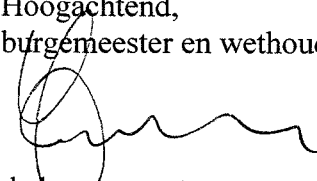
Geachte heer, mevrouw,

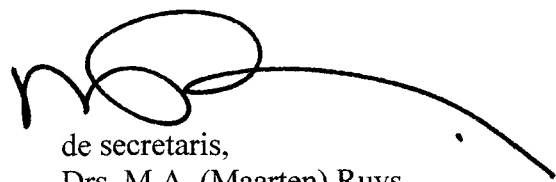
In het Dagelijks Bestuur van het OV-bureau is de afgelopen periode nader gesproken over de dienstregeling voor het openbaar vervoer in 2012. Aanleiding voor deze discussie is de noodzaak tot bezuiniging. Op basis van ons nu bekende informatie gaan we uit van een bezuinigingsopgave van 1,7 tot 3 miljoen euro voor het jaar 2012. Deze bezuiniging is het gevolg van teruglopende BDU-subsidies en dalende reizigersopbrengsten.

Met deze brief willen we u informeren over de voorgestelde maatregelen op hoofdlijnen om deze bezuinigingstaakstelling te kunnen realiseren. De maatregelen hebben betrekking op het aanpassen van de dienstregeling en op het aanpassen van het tarief. Overigens betreft het niet alleen bezuinigingen op een aantal lijnen, maar worden ook een aantal uitbreidingen voorgesteld op verbindingen waar potentiële vervoergroei (en daarmee opbrengsten) zijn te realiseren. Bijgaand vindt u een notitie van het OV-bureau waarin de maatregelen op hoofdlijnen en achterliggende kaders nader worden toegelicht.

Eind september zal in het DB van het OV-bureau over de Definitieve Uitwerking Dienstregeling 2012 worden besloten. Dan is ook duidelijk wat de concrete bezuinigingstaakstelling wordt. We hopen u zo spoedig mogelijk daarna te informeren over de Definitieve Uitwerking Dienstregeling 2012 en de consequenties daarvan voor de stad.

Hoogachtend,  
burgemeester en wethouders van Groningen,

  
de burgemeester,  
Dr. J.P. (Peter) Rehwinkel

  
de secretaris,  
Drs. M.A. (Maarten) Ruys

Aan het Statencommissie Drenthe en Groningen en Raadscommissie gemeente Groningen

Vergadering van september 2011 Agendapunt

Auteur E. Stoker

Telefoonnummer 0592 - 39 69 14

Datum 4 juli 2011

Onderwerp Hoofdlijnen dienstregeling 2012

Voorstel Kennisnemen van de hoofdlijnen van de dienstregeling 2012

Omschrijving

Toelichting

Bijzonderheden

Communicatie

### Hoofdlijnen dienstregeling 2012

Op basis van de door het DB van het OV-bureau geformuleerde uitgangspunten is invulling gegeven aan een maatregelpakket voor de dienstregeling 2012 (DR 2012), aansluitend bij de begroting 2012. Voorliggende notitie beschrijft de hoofdlijn van de maatregelen.

In het DB OV-bureau van 14 april zijn de kaders voor de maatregelen vastgesteld; dat houdt in dat is aangegeven dat er in ieder geval kansen liggen in optimalisering binnen drukke vervoerbundels en het kritisch kijken naar dunne lijnen. In bijlage 1 zijn deze kaders weergegeven. In het DB OV-bureau van 27 juni is ingestemd met de maatregelen op hoofdlijnen. Deze maatregelen zijn onder te verdelen in:

1. Aanpassingen van de dienstregeling
2. Aanpassingen van het tarief

## **1. Maatregelenpakket Aanpassingen van de dienstregeling.**

Op basis van de kaders die zijn aangegeven door het DB en de door het OV-bureau uitgevoerde bronnenanalyse, is een aantal corridors bepaald waar maatregelen getroffen kunnen worden. Dit betreft de volgende corridors:

- Herewegbundel
- Drachten/Leek/Roden/Groningen
- Surhuisterveen/Groningen
- Delfzijl-Groningen bundel
- Vlagtwedde-Winschoten
- Noord Drenthe/Haren
- Assen
- Hoogeveen-Emmen
- Zuidwest Drenthe
- Knooppunt Gieten

De maatregelen zijn in hoofdlijnen uitgewerkt in bijlage 2. Onderstaand wordt een schets gegeven van de aard van de belangrijkste groepen maatregelen.

### **Opheffen paralleliteit**

Op een aantal bundels rijden in de huidige situatie meerdere lijnen op dezelfde route. Hierdoor wordt (op delen van de route) meer vervoercapaciteit geboden dan gelet op de vervoervraag noodzakelijk is. Voorbeelden zijn de Herewegbundel, Delfzijl-Groningen en Hoogeveen-Emmen. Door het aantal lijnen (en daarmee de frequentie) op deze bundels te verminderen kan het aanbod beter in overeenstemming worden gebracht met de vervoervraag, waardoor middelen worden bespaard. Dit kan in een aantal gevallen wel betekenen dat voor sommige relaties een overstap in een verbinding wordt geïntroduceerd of dat sprake is van een iets langere reistijd.

### **Vraagafhankelijke bediening**

Op een aantal relaties is sprake van een structureel erg lage bezetting. Door de vaste bus om te zetten in vraagafhankelijke bediening worden kosten bespaard, zonder dat dit ten koste gaat van de reismogelijkheden van mensen die van het openbaar vervoer afhankelijk zijn. Een voorbeeld is de bediening van Enumatil, waar dagelijks gemiddeld 22 reizigers gebruik maken van lijn 33; per rit zijn dit twee reizigers. De bediening van Vriescheloo (lijn 11) kent een vergelijkbaar beeld.

### **Uitbreidingen**

Naast bezuinigingen zitten in de maatregelen ook **uitbreidingen**. Deze worden vooral ingezet op verbindingen waar mogelijkheden bestaan om vervoergroei te realiseren. Zo worden bijvoorbeeld rondom knooppunt Gieten de kleine busjes in avonden en weekend vervangen door grote bussen, dit vanwege de gestegen vervoervraag. De verbinding van P+R Hoogkerk naar het centrum van Groningen en naar Zernike wordt verbeterd en in Haren wordt na een intensief ontwikkeltraject met de gemeente de Servicebus geïntroduceerd.

## **2. Aanpassingen van het tarief**

In de dienstregeling van 2012 opgenomen bezuinigingen hebben, zoals bovenstaand geschetst, gevolgen voor de dienstregeling. Door beide consumentenplatforms is aangegeven dat ook verhoging van de tarieven een deel van de bezuinigingen zou moeten opvangen. Gezien de eis van de Tweede Kamer voor kostenneutraliteit bij invoering van de OV-chipkaart is dat echter nagenoeg niet mogelijk.

Deze mogelijkheid zou kunnen ontstaan na het (verplichte) jaar tariefroost. Dit betekent dat –mits de invoering van de OV-chipkaart conform planning wordt afgerond– in 2013 wel mogelijkheden ontstaan om een deel van dan eventueel spelende bezuinigingen op te vangen met generieke tariefaanpassingen.

In 2012 zijn aanpassingen aan eigen regionale tarieven wel mogelijk, omdat die niet meewegen bij het bepalen van de kostenneutraliteit. Dit betreft onder meer de P+R kaarten en de Regiotaxi-tarieven.

### **P+R**

Onderzocht wordt welke mogelijkheden er zijn om het huidige P+R Citybuskaartje (3 euro retour voor 5 personen) en P+R-abonnementen (30 euro voor een maand en 300 euro voor een jaar) aan te passen om meer opbrengsten te genereren. Doelstelling is het verhogen van de huidige kostendekkingsgraad van de P+R-Citybuslijnen (circa 40%) naar het gemiddelde voor alle buslijnen in Groningen en Drenthe, te weten 50%. De aanpassing kan op korte termijn leiden tot vraaguitval, waarbij rekening wordt gehouden met een maximum van 10%. Gestreefd wordt dit voornemen in september 2011 nader te concretiseren, waarbij vooralsnog wordt gekeken naar een verhoging van het tarief naar circa € 5,-. Overigens betekent dit geen verhoging voor individuele reizigers, omdat die nog steeds met een OV-chipkaart of met een 1,5 eurokaartje kunnen reizen, ofwel 3 euro voor een retour. Voor individuele reizigers stijgt het tarief dus niet.

### **Maatregelenpakket aanpassingen dienstregeling**

In het Dagelijks Bestuur van het OV-bureau van 27 juni is ingestemd met de hoofdlijn van het maatregelenpakket voor aanpassingen aan de dienstregeling. Onderstaand is dit pakket op hoofdlijn weergegeven.

<b>Besparingen</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Herewegbundel: van 5 naar 4 bussen per uur</li><li>▪ Drachten/Leek/Roden-Groningen: duidelijker product met HOV bundel en aantakende streeklijnen</li><li>▪ Surhuisterveen-Groningen: integreren 33 en 39</li><li>▪ Vervangen P+R lijn 24 door HOV vanuit Roden Leek (van 4 naar 10x per uur in spits)</li><li>▪ Delfzijl-Groningen bundel: 140/142/40/42 integreren</li><li>▪ Oost-Groningen: Vlagtwedde-Winschoten weer naar uursdienst</li><li>▪ Noord Drenthe/Haren: optimaliseren aanbod</li><li>▪ Assen (Kloosterveen): bedienen met streek ipv stadsbus</li><li>▪ Zuidwest Drenthe: optimaliseren aanbod</li><li>▪ Hoogeveen Emmen: 327 opheffen</li><li>▪ Kleinschalig vervoer: zeer slecht bezette vaste ritten omzetten in vraagafhankelijk</li></ul>
<b>Toevoegingen</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Noord Drenthe Haren: servicebus Haren</li><li>▪ Roden-Leek: ieder uur</li><li>▪ P+R Hoogkerk-Zernike: ieder kwartier in de spits en daarbuiten ieder half uur</li><li>▪ Knooppunt Gieten verbeteren (28/77 grote bus i.p.v. klein)</li></ul>

Dit pakket aan maatregelen staat nader toegelicht in de bijlage 2. Met het pakket wordt invulling gegeven aan de in de begroting van het OV-bureau aangegeven beleidsinhoudelijke en financiële kaders.

Hoewel vervoerkundige argumenten de doorslag hebben gegeven bij de vormgeving van het bezuinigingspakket, blijkt dat de verdeling van de bezuinigingen over Drenthe en Groningen

overeenkomt met de huidige BDU verdeling. Kortom, er is sprake van een evenwichtig over het gehele gebied gespreide bezuiniging.

### **Consumentenplatforms Groningen en Drenthe**

Conform de Wet Personenvervoer berust de adviserende rol over de dienstregelingsvoorstellen bij het Consumentenplatform Groningen en het Consumentenplatform Drenthe. Hierin zijn reizigers- en belangenorganisaties zoals Rover, ouderenbonden, Zorgbelang e.d. vertegenwoordigd. Beide platforms hebben in werksessies met OV-bureau en vervoerders meegewerkt aan de formulering van de dienstregelingsvoorstellen. In hun vergaderingen van juni hebben de beide CP's op hoofdlijnen ingestemd met de geformuleerde voorstellen. De formele adviesaanvraag met de exacte uitwerking van alle maatregelen volgt in augustus.

### **Vervolg proces**

Het verdere proces voor de besluitvorming en implementatie van de dienstregeling 2012 ziet er als volgt uit.

- ↗ Inbreng in Consumentenplatforms:
  - 29/30 augustus: advies over Definitieve Uitwerking DR 2012
- ↗ Inbreng in Dagelijks Bestuur:
  - (14 april: kaders DR 2012)
  - (27 juni: instemmen met hoofdlijn van DR 2012 )
  - 27 september: formele besluitvorming Definitieve Uitwerking DR 2012, ook obv CP advies
- ↗ Staten- en raadscommissie: begin september
- ↗ Gemeenten:
  - Consultatie juni-juli 2011
  - september: officiële brief naar B&W's
- ↗ Communicatie:
  - Via vervoerders
  - Gemeentefolders

## **Bijlage 1: Uitgangspunten dienstregeling 2012 (vastgesteld Dagelijks Bestuur OV-bureau van 14 april 2011)**

### **I – Financieel**

#### *1. Bezuiniging van 1,7 tot 3 mln euro.*

Het gaat hierbij om een netto bedrag, het saldo van minder productie van DRU's en minder opbrengsten doordat een lijn minder of anders rijdt.

### **II – Tarieven: verhogen opbrengsten**

#### *2. OV-chipkaart (km-)tarieven niet verhogen.*

Vanwege de OV-chipkaartaafspraken mag het generieke kilometer-tarief in 2012 niet worden verhoogd (los van wenselijkheid).

#### *3. Eigen regionale tarieven*

- Eurokaartjes: in 2010 is bij de prijsverhoging van de eurokaartjes uitgesproken dit tarief in ieder geval gedurende enkele jaren constant te houden. Deze tarieven worden daarom niet aangepast;
- P+R Citybustarief: dit tarief kan wel worden aangepast.

### **III – Product: optimaliseren aanbod**

Uitgangspunt bij de ontwikkeling van de dienstregeling en het verwerken van bezuinigingen is dat de reismogelijkheden voor de burgers van Groningen en Drenthe zoveel mogelijk op peil blijven en dat de kwaliteit van het openbaar vervoer aanbod overeind blijft. Het aanbod aan openbaar vervoer waarmee dit wordt ingevuld kent de volgende opbouw:

- Zeer hoogwaardig OV op de centrale assen in Groningen Stad (vrijliggende banen, hoge tot zeer hoge frequenties: overdag minstens 4-6 keer per uur).
- Hoogwaardig OV op de centrale assen van en naar de stad (rechte snelle lijnen, hoge frequenties, vrije doorgang naar centrum Groningen, overdag minstens 4 keer per uur).
- Adequaat stads/wijk-centrum-vervoer in Groningen en Assen (ontsluitend, frequentie overdag minimaal 2 keer per uur, met bijpassende op doorstroming gerichte infrastructuur).
- Hoogwaardige transferia (zowel herkomst- als bestemmingsgericht) bij alle centrale weg-assen naar Groningen en Assen, afgestemd op de gebiedskenmerken, en kansrijke ketenreizen (OV-OV, fiets-OV, auto-OV).
- Hoogwaardige P+R-plaatsen rond de stad Groningen (specifiek voor ketenreizen auto-OV, bestemmingsgericht, relatie punt 1).
- Gebiedsdekkend basisnet, deels in lijndiensten (frequentie minstens 1\* per uur, met waar aan de orde doorstromingsmaatregelen van wegbeheerders), servicebussen (Hoogezand, Assen), maar ook met producten als regiotaxi, (stedelijke) lijnbelbussen, buurtbussen, etc, goed aangetakt op relevante transferia.
- Hoge klantkwaliteit qua haltes, voertuigen, reisinfo, betalingsgemak, toegankelijkheid, sociale veiligheid etc.

Binnen dit aanbod moet een aantal uitgangspunten worden vastgesteld om tot de gevraagde bezuiniging te kunnen komen.

4. *Geen wijziging aan concessie-eisen.*

Er is geen mogelijkheid om binnen de huidige concessies geld 'terug te verdienen' door lagere eisen aan kwaliteit van materieel en/of dienstuitvoering te stellen: het mag aanbestedingsrechtelijk niet en het is ongewenst om concessies te doen aan kwaliteit, omdat dit kan leiden tot een daling van het aantal reizigers en van de vervoeropbrengsten.

5. *Aanbod van OV nog beter afstemmen op de vraag gedurende het jaar: invoeren extra dienstregelingsperiode.*

Het huidige OV-aanbod kent voor de werkdagen een volle (winter) dienstregeling en een vakantiedienstregeling die geldt voor de kleine vakanties en de zomervakantie, waarbij er voor sommige lijnen een aparte zomervakantiedienstregeling is. Daarnaast zijn er (altijd geldende) zaterdag en zondagdienstregelingen. De verschillende dienstregelingen verschillen van elkaar in het aanbod. In de winter rijdt er meer dan in de zomer, sommige lijnen rijden niet op zondag, maar wel door de week etc. De omvang van de vervoervraag kent echter meer fluctuaties dan alleen de effecten van (school)vakanties; in voor- en najaar is de vervoervraag tussen 10% en 20% lager dan in de winter. Het OV-bureau en Qbuzz zijn van mening dat door invoering van een extra dienstregelingsperiode (grofweg van april t/m juni) op werkdagen (werknaam: lentedienstregeling), een kostenbesparing kan worden gerealiseerd die niet of nauwelijks ten koste gaat van de reizigers. Daarnaast geldt niet voor alle lijnen een zomerdienstregeling, terwijl dat qua vervoervraag wel gerechtvaardigd wordt. In de huidige situatie is de vervoervraag in de zomer ongeveer 50% ten opzichte van de winter, terwijl het aanbod nog 70-80% is. Ook hier bestaan besparingsmogelijkheden.

Tot slot bestaat nog de mogelijkheid om versterkingsritten gedurende de drukke winterperiode om te zetten in vaste ritten. Door het gunstiger vergoedingstarief leidt dit tot aanvullende besparingen.

6. *Aanpassingen lijnennet richten op verbetering kostendekkingsgraad en vervoeromvang.*

Schrappen van lijnen of ritten met veel reizigers hebben weinig effect omdat hierdoor, naast een beperking aan de kostenkant (minder DRU's), het aantal reizigers –en daardoor de vervoeropbrengst– zal dalen. Het verminderen van het aanbod op slecht renderende lijnen kent dit nadeel niet omdat er maar weinig reizigers zijn; de door vermindering van het aantal DRU bereikte besparing op de exploitatiekosten is daardoor vrijwel gelijk aan de besparing aan exploitatiebijdrage.

7. *Zoveel mogelijk behouden van reismogelijkheden*

Uitgangspunt moet zijn dat de reismogelijkheden voor de burgers van Groningen en Drenthe zoveel mogelijk op peil blijven. Voorgestelde uitgangspunten voor bezuinigingen met behoud van reismogelijkheden:

a. Omzetten grote bus in kleine bus

Op structureel dunbezette lijnen en ritten ligt de mogelijkheid om waar een grote bus wordt ingezet deze te vervangen door een kleine bus (8 persoons). Dit is met name zinvol wanneer dit geldt voor alle ritten op een dag, wisselen van materieel op de dag is minder efficiënt.

b. Omzetten vaste ritten of hele lijnen in vraagafhankelijk:

i. *Vraagafhankelijke Lijnbelbus op vaste routes en tijden:* Naast Regiotaxi is het concept van de lijnbelbus ingevoerd: vraagafhankelijk OV volgens dienstregeling, dat alleen rijdt op (telefonisch) verzoek, tegen OV-tarief. De lijnbelbus richt zich enerzijds op het aanvullen

van vaste lijnen tot een dagdekkende bediening, anderzijds op volledige of gedeeltelijke vervanging van zeer dunne bestaande lijnen. Het concept van lijnbelbus biedt de mogelijkheid om alleen de ritten die daadwerkelijk gewenst zijn te rijden. Gebleken is dat bij lijnen met weinig reizigers gemiddeld zo'n 60-80% kan worden bespaard ten opzichte van een vast rijdende lijn.

- ii. *Vraagafhankelijke regiotaxi als basis*: Met de gebiedsbrede invoering van Regiotaxi is per december 2009 invulling gegeven aan het bereikbaar maken van het gehele gebied Groningen en Drenthe. Tegen een iets hoger dan OV-tarief kan overal een regiotaxi worden besteld om naar een OV halte gebracht te worden,
  - c. Aantakken op dunne momenten: Van directe verbindingen naar overstapverbindingen: waar nog parallelliteit van lijnen aanwezig is of ontstaat door aanleg van knooppunten als Gieten en Hoogkerk op rustige momenten 2 lijnen met dezelfde route bundelen in 1 lijn,
  - d. Frequentie aanpassen: Van hoogfrequent naar iets minder frequent: waar dit kan vanuit capaciteit en aansluitingen in het netwerk verlagen van 10 min frequentie naar 12/15 minuten, van kwartiersdiensten naar halfuursdiensten,
  - e. De voorkeursvolgorde is vastgesteld als eerst a en b, dan c en dan d
8. *Probleem niet verplaatsen naar de gemeenten*  
Hoewel het schrappen van de minst rendabele buslijnen kosteneffectief lijkt, is hier een nuancering op zijn plaats. In het kader van de gecombineerde aanbesteding van kleinschalig OV en gemeentelijk doelgroepenvervoer (WMO en leerlingenvervoer) is het minder renderende WMO en leerlingenvervoer in een aantal situaties geïntegreerd in het kleinschalig OV. Individueel WMO vervoer is nog veel minder kosteneffectief dan het kleinschalig OV. Wanneer kleinschalig OV geschrapt wordt is het risico groot dat een deel van deze verplaatsingen terugkomt in (individueel) WMO en/of leerlingenvervoer, drukkend op de begroting van de betreffende gemeenten. Binnen de begroting van het OV-bureau treedt dan een verbetering van de kostendekkingsgraad op, bij de gemeenten zal dit juist leiden tot een kostenstijging, die nog groter is dan de besparing aan de kant van het regionaal OV.



**Bijlage 2: Hoofdpunten DR 2012 (vastgesteld Dagelijks Bestuur OV-bureau van 27 juni 2011)****Herewegbundel (De Punt/Zuidlaren/Glimmen/Haren)**

Op de bundel over de Hereweg zijn vier buslijnen voldoende om een frequentie van 4x per uur te bieden. Lijn 58 (Assen-Zuidlaren-Groningen) wordt daarvoor ingekort tot het traject Assen – Annen. In Annen kan worden overgestapt op Qliner 318 Annen-Groningen of in de spits op lijn 659. Om tussen Haren en De Punt een eenduidig product te bieden, rijdt lijn 50 (Assen-Vries-Groningen) niet meer over de A28 maar binnendoor via Glimmen, de rijtijd is vrijwel gelijk. Lijn 50 en 51 krijgen daardoor nagenoeg dezelfde route, met als verschil dat lijn 51 door de wijk Peelo in Assen rijdt. In Haren wordt een nieuwe ServiceBus geïntroduceerd die lijn 54 (Groningen-Haren) in Haren vervangt. Lijn 54 krijgt een nieuwe route naar Onnen via het Zernike College en het onderhoudsbedrijf NedTrain en zal alleen maandag t/m zaterdag overdag rijden. Onnen krijgt hiermee na lange tijd weer een busbediening.

**Bundel Leek/Roden**

Op de bundel met streeklijnen en Qliners uit Leek en Roden naar Groningen wordt het aanbod vereenvoudigd tot eenduidige HOV-lijnen van en naar Groningen met daarop aantakende streeklijnen. In Groningen rijden deze lijnen door naar Grote Markt/UMCG en de scholenboulevard Kardinge. Het P+R product vanaf Hoogkerk wordt hiermee frequenter in de spits (10 i.p.v. 4x per uur) en daarbuiten (6 i.p.v. 4x per uur).

Qliner 306/316 (Leek-Groningen) krijgt als route Leek-P+R Hoogkerk-Groningen CS-Grote Markt-UMCG en rijdt in de spits 4x per uur en in het dal 2x per uur. Qliner 317 krijgt als route Roden-P+R Hoogkerk-Groningen CS en rijdt ook in de spits 4x per uur en in het dal 2x per uur. P+R Citybus lijn 24 wordt hiermee overbodig en komt te vervallen. In de spits rijdt Qliner 317 vanaf CS door van/naar Kardinge en Lewenborg ten behoeve van het extra spitsvervoer van/naar de scholenboulevard Lewenborg.

Lijn 682 (Roden-Leek-Hoogkerk-Zernike) wordt lijn 617 en krijgt als route Leek-Roden-Peize-P+R Hoogkerk-Zernike. Deze lijn rijdt alleen in de spits en op het totale traject 2x per uur, maar wordt tussen Hoogkerk en Zernike aangevuld tot een kwartiersdienst. Overstappen van streekbus richting Zernike wordt daarmee in de brede spits mogelijk.

Omdat de Qliners een hoogwaardig product bieden met voldoende reismogelijkheden tussen Leek, Roden en Groningen, worden streeklijnen 81 (Leek-Groningen) en 82 (Nieuw Roden-Groningen) hierin volledig geïntegreerd. Lijnen 85 (Oosterwolde-Groningen) en 89 (Marum-Groningen) rijden in de spits wel door naar Groningen, omdat daar op dat moment vraag naar is.

Het lijnnummer 88 (Marum-Groningen) komt te vervallen. De route wordt opgenomen in andere buslijnen. Hiervoor rijdt lijn 89 tussen Marum en Leek niet meer over de A7, maar binnendoor via Nuis en Niebert. Lijn 83 wordt vanaf Roden doorgetrokken van/naar Leek en rijdt vanaf daar over de route van lijn 88 door van/naar Groningen via Oostwold en De Poffert. De verbinding tussen Leek en Roden wordt hiermee ieder uur geboden (nu alleen in de spits met 682).

**Bundel Drachten**

Lijn 604 (Drachten-Groningen Zuid-Groningen CS) komt volledig te vervallen vanwege te lage bezettingscijfers. Van lijn 504 (Drachten-Hoogkerk-Zernike) blijft alleen een aantal ritten van Drachten naar Zernike in de ochtendspits behouden. De overstapfunctie op P+R Hoogkerk biedt voldoende capaciteit voor andere momenten.

### **Bundel Surhuisterveen**

Om een eenduidig product te bieden, worden lijnen 33 (Surhuisterveen-Enumatil-Groningen) en 39 (Surhuisterveen-Zuidhorn-Groningen) geïntegreerd tot één lijn 39 Surhuisterveen–Groningen die tussen Surhuisterveen en Zuidhorn 2x per uur rijdt en tussen Zuidhorn en Groningen 2x per uur in de spits en 1x per uur in het dal. De route via Enumatil komt hierdoor te vervallen. Voor enkele reizigers uit Enumatil wordt op de tijden waarop nu lijn 33 rijdt een reismogelijkheid geboden door LijnBelBus 31. Deze lijn sluit in Zuidhorn aan op lijn 39 en in Hoogkerk op stadslijn 8.

### **Bundel Delfzijl**

Om een eenduidig product te bieden, worden lijnen 40, 140 (Delfzijl-Groningen) en 42, 142 (Loppersum-Groningen) geïntegreerd tot één lijn 140 Delfzijl–Groningen die overdag 2x per uur rijdt en in de spits 's ochtends tussen Appingedam en Groningen wordt uitgebreid tot een kwartiersdienst. De busroute over de oude Rijksweg door Ten Post en Winneweer (nu een enkele ochtend- en middagrit) komt hiermee te vervallen.

De spitsritten via Lewenborg en Kardingse komen eveneens te vervallen. Deze ritten worden met name gebruikt door scholieren. Als alternatief kunnen zij vanaf Ruischerbrug lopen naar het eindpunt van lijn 3 en vanaf daar hun busreis vervolgen, dit doen ze nu ook al op de momenten dat de bus niet langs de scholen rijdt.

### **Spijk-Delfzijl**

Om het OV-aanbod tussen Spijk en Delfzijl eenduidiger te maken en dubbeling eruit te halen worden de eindpunten van lijnen 41 (Uithuizen-Spijk) en 45 (Loppersum-Delfzijl-Appingedam) gewijzigd en worden beide lijnen deels geïntegreerd. Lijn 45 rijdt alleen nog tussen Spijk en Loppersum. Lijn 41 wordt doorgetrokken naar Delfzijl over de route van lijn 45 via Appingedam. Op dit moment wordt het voorstel nader uitgewerkt door betrokken vervoerders. Uitgangspunt is dat de reismogelijkheden van de huidige lijnen 41, 45 en 641 behouden blijven.

### **Oost-Groningen**

Uit bezettingscijfers blijkt dat er in dalperioden te weinig vraag is om tussen Vlagtwedde en Winschoten een halfuursdienst met lijnen 11 (Vlagtwedde-Veelerveen-Winschoten) en 14 (Stadskanaal-Vlagtwedde-Winschoten) te rechtvaardigen. Lijn 11 is 3 jaar geleden ingesteld als onderdeel van de toen door Arriva aangeboden pilot Oldambt, maar trekt eenvoudigweg te weinig reizigers. Met uitzondering van enkele spitsritten komt lijn 11 daarom te vervallen. De spitsritten van lijn 11 gaan starten in Bourtange in plaats van Vlagtwedde, waarmee ook lijn 72 kan komen te vervallen.

Door het vervallen van de route van lijn 11 door Vriescheloo en Veelerveen, wordt LijnBelBus 811 vanaf Vriescheloo doorgetrokken naar Wedde of naar Vlagtwedde.

### **Gieten-Stadskanaal-Emmen**

Wegens tegenvallende bezettingscijfers wordt overwogen om Qliner 302 (Stadskanaal-Groningen) niet meer op zaterdag te laten rijden. Wegens klachten over de inzet van achtpersoons busjes met te weinig capaciteit, zullen de lijnen 28 (Gieten-Stadskanaal) en 77 (Stadskanaal-Exloermond-Emmen) ook 's avonds en op zondag met grote bussen worden uitgevoerd. Deze twee lijnen worden samengevoegd tot één lijn 28 Gieten–Emmen via Stadskanaal. Hiermee ontstaat altijd een directe verbinding tussen Musselkanaal en Gieten, die nu alleen in de spits wordt geboden met Qliners 302 (Stadskanaal-Gieten-Assen) en 312 (Stadskanaal-Gieten-Groningen). De doorgetrokken Qliner-spitsritten naar Musselkanaal worden daarmee overbodig en komen te vervallen.

### **Stadsdienst Assen**

De wijk Kloosterveen in Assen wordt nu bediend door Qliner 309 (Assen Kloosterveen-Groningen) en Friese streeklijnen 14 (Drachten-Oosterwolde-Assen), 15 (Heerenveen-Oosterwolde-Assen), 18 (Heerenveen-Drachten-Assen) en 19 (Drachten-Oosterwolde-Assen). Stadslijn 4 heeft hierbij op het gedeelte Kloosterveen-Assen NS station geen toegevoegde waarde, dit blijkt ook uit de zeer magere bezettingscijfers. Deze tak zal daarom komen te vervallen. De tak van lijn 4 naar Marsdijk wordt overgenomen door één of meerdere nader te bepalen streeklijnen die vanaf het station worden doorgetrokken via het centrum en over de route van lijn 4 naar eindpunt Martin Luther Kingweg, zodat Marsdijk ook een directe centrumbediening houdt.

### **Zuidwest-Drenthe**

Vanwege lage bezettingscijfers worden lijn 39 van Meppel naar Oosteinde via Koekange en lijn 34 (Meppel-De Wijk-Zuidwolde) samengevoegd, met uitzondering van enkele ritten in de spits. Om Koekange ook in de dalperioden te bedienen krijgt lijn 34 een iets langere route die via Koekange loopt.

Om het OV-netwerk te completeren en aantrekkelijker te maken wordt lijn 31 doorgetrokken naar station Ommen met directe aansluitingen van/op de trein Zwolle – Emmen.

Op lijnen en tijden waar de bezetting minimaal is wordt met behoud van reismogelijkheden een aantal ritten omgezet van een vast rijdend klein busje naar een vraagafhankelijke bediening.

### **Qliner 327**

Het gebruik van Qliner 327 (Hoogeveen – Emmen) is te laag om op deze verbinding een Qliner te rechtvaardigen, deze lijn wordt dan ook opgeheven. Reizigers kunnen gebruik maken van de parallelle lijn 27. De reistijd tussen Hoogeveen en Emmen neemt daardoor met ongeveer een kwartier toe.