

Onderwerp OV-bureau: Ontwerp hoofdlijnen Dienstregeling
bus 2019 en Trendmonitor 2017



Steller Menno Oedekerk

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te
GRONINGEN

Telefoon 06 5277 4743 Bijlage(n) 2 Ons kenmerk 6931317
Datum 09-05-2018 Uw brief van Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij bieden wij u de door het dagelijks bestuur van het OV-bureau op 26 april 2018 vastgestelde ontwerp hoofdlijnen dienstregeling busvervoer Groningen Drenthe 2019 en de trendmonitor 2017 aan. Als college kunnen we ons vinden in de vastgestelde stukken. Met deze brief stellen wij u in de gelegenheid uw eventuele zienswijzen te geven.

Ontwerp hoofdlijnen dienstregeling bus 2019

Op 26 april 2018 zijn de ontwerp hoofdlijnen voor de dienstregeling 2019 door het dagelijks bestuur van het OV-bureau vrijgegeven voor reacties en zienswijzen.

Zoals ook in de ontwerp begroting aangegeven, is 2019 een bijzonder jaar. Het is het laatste jaar van de concessie, waardoor het niet voor de hand ligt om nog grote wijzigingen in de dienstregeling door te voeren. Aan de andere kant moet de doorgaande vervoergroei op met name de sterke verbindingen wel gefaciliteerd worden uit belang van de reizigers en de bereikbaarheid per OV.

Tweede bijzonderheid is dat de financiële ruimte die vanaf 2019 en verder beschikbaar is, sterk afhangt van het resultaat van de aanbesteding van de nieuwe concessie. Meerjarige financiële perspectieven gaan nu uit van de huidige tarieven van Qbuzz en Arriva in de bestaande concessies.

In lijn met de ontwerp begroting 2019 is ook dit jaar in de ontwerp hoofdlijnen dienstregeling 2019 uitgegaan van een structurele verhoging van het dienstregelingsbudget van € 1,0 miljoen ten opzichte van het dienstregelingsbudget 2018. Dit wordt met name voor facilitering van de vervoersgroei en effecten van de toegenomen drukte op de weg ingezet. Dit

budget is in deze ontwerp hoofdlijnen dienstregeling bus vooralsnog o.a. ingevuld met:

- Extra ritten na de ochtend- en middagspits op Q-link 3 Leek – Lewenborg (€ 110.000).
- Extra ritten van Qliner 309 Assen – Groningen in het weekend (€ 175.000).
- Dekking voor extra rijtijd en ritten t.b.v. faciliteren reizigersgroei en toegenomen drukte (€ 500.000).

Er blijven nog een aantal wensen over die vooralsnog niet gedekt kunnen worden. Het gaat dan bijvoorbeeld om:

- Handhaven van extra toegevoegde ritten op lijn 26 Assen-Zernike en spitslijn 27 Stadskanaal-Zernike; deze lijnen worden nu door Groningen Bereikbaar en de Regio Groningen Assen betaald vanuit een eenmalige bijdrage die vanuit het Rijk beschikbaar is gekomen. Het gaat om een bedrag van € 400.000, waartegen besparing op versterking van ongeveer € 150.000 staat. Netto is dus € 250.000 nodig om deze lijnen te kunnen doorzetten;
- Spitsverbreding voor Q-link 4 en 5; voor Q-link 3 wordt verbreding van de spitsbediening voorgesteld zodat het aantrekkelijker wordt om buiten de echte spits te rijden. In het kader van Groningen Bereikbaar zou dit voor Q-link 4 en 5 ook meerwaarde hebben, maar het budget is hiervoor niet beschikbaar.

Ook zijn enkele besparingen voorgesteld. Hierdoor passen de voorgestelde hoofdlijnen dienstregeling bus binnen de budgettaire kaders. Het gaat om onder andere het op rustige momenten minder vaak laten rijden van een deel van Stadslijn 8 in de stad Groningen.

In onze brief over de ontwerp begroting 2019 van 11 april jl. hebben wij aangegeven dat op basis van de financiële gevolgen van de nieuwe tarieven uit de aanbesteding rond de zomer 2018 een tussentijdse herijking van het meerjarenperspectief van de ontwerp begroting wordt gemaakt. De verwachting is dat dit beeld (licht) positiever zal zijn dan op basis van de huidige tarieven. Bij de definitieve besluitvorming eind juni geldt dan ook dat er mogelijk een ander financieel perspectief is, waarmee op dat moment de keuze kan zijn om een andere mix van maatregelen samen te stellen.

Een volledig overzicht voor de voorgestelde wijzigingen is als bijlage aan deze brief toegevoegd.

Trendmonitor

De Trendmonitor 2017 is een aanvulling op het Jaarverslag en de Jaarrekening van het OV-bureau die wij u op 11 april 2018 hebben gestuurd. De trendmonitor bevat (aanvullend op het Dashboard “OV in cijfers” op de website van het OV-bureau) informatie over klanttevredenheid, vervoerprestaties, klachtenontwikkelingen, sociale veiligheid, punctualiteit en

financiële aspecten m.b.t. het busvervoer in Groningen en Drenthe. Deze trendmonitor hebben wij als bijlage bijgevoegd.

Vervolg

Wij verzoeken u uw eventuele zienswijzen op de ontwerp hoofdlijnen dienstregeling bus uiterlijk 27 juni aanstaande in te dienen. Dit met het oog op de voorgenomen vaststelling tijdens de vergadering van het dagelijks bestuur van het OV-bureau d.d. 29 juni 2018.

Daarbij wordt ook rekening gehouden met (inspraak-) reacties van bewoners, reizigersorganisaties, overige gemeenten, consumentenplatforms en andere belanghebbenden.

Hiervoor schrijven wij zelf actief alle wijk- en buurtverenigingen aan en plaatsen wij een advertentie in de Gezinsbode. Daarbij verzoeken wij hen om uiterlijk op 30 mei a.s. te reageren. De binnengekomen reactie sturen wij u dan (ingekort en nog zonder reactie van ons) in de week van 4 juni aanstaande toe, zodat u deze beschikbaar heeft bij een eventuele bespreking tijdens de raadscommissie Beheer&Verkeer van 13 juni 2018. Uw eventuele reactie ontvangen wij dan graag uiterlijk 27 juni aanstaande. Het dagelijks bestuur OV-bureau stelt dan vervolgens definitief de dienstregeling 2018 vast.

We vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

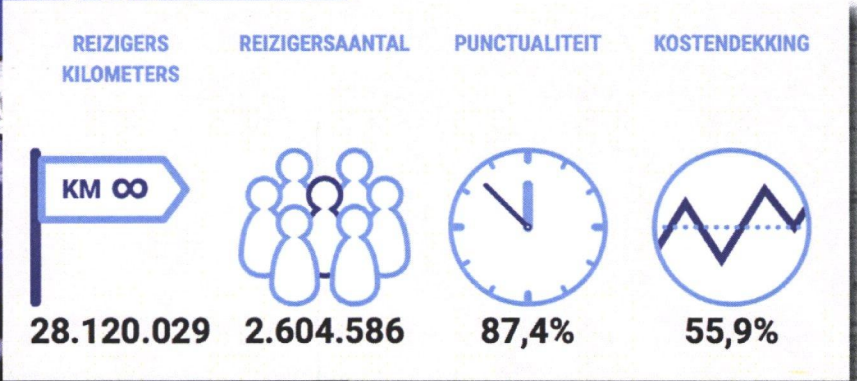
A handwritten signature in black ink, appearing to read "Peter den Oudsten", written over a horizontal line.

de burgemeester,
Peter den Oudsten

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Peter Teesink", written over a horizontal line.

de secretaris,
Peter Teesink

Trend monitor 2017

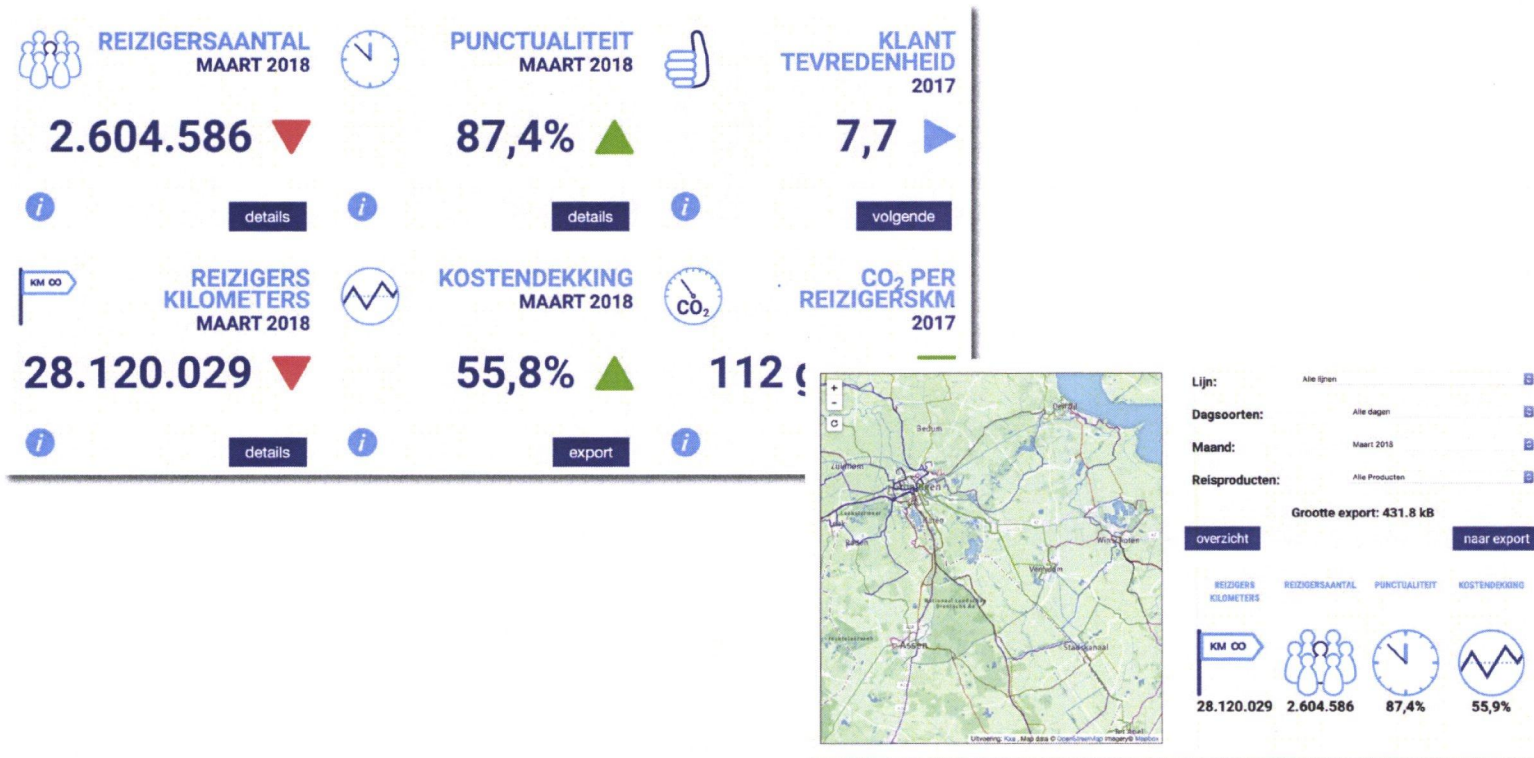


Trendmonitor 2017

De **Trendmonitor 2017** laat trends en ontwikkelingen van belangrijke indicatoren op het gebied van openbaar busvervoer zien in de provincies Groningen en Drenthe. Om de ontwikkelingen in historisch perspectief te zetten zijn naast de getallen van 2017 ook die van voorgaande jaren gepresenteerd. In het najaar van 2009 zijn de huidige concessies van het OV-bureau Groningen Drenthe van start gegaan. Hierbij is gekozen voor een opsplitsing in een grote concessie (**GD-concessie**), een Qliner-concessie (**HOV-concessie**), en zes regioconcessies met daarin kleinschalig openbaar vervoer en de Regiotaxi (**KLOV-concessie**).

Het OV-bureau heeft sinds mei 2016 een dashboard op de website: ovbureau.nl/ov-cijfers/dashboard/

Het OV-bureau werkt (binnen de juridische en marktmogelijkheden) volgens het principe van open data. In beginsel kan een ieder gebruik maken van de achterliggende data van deze Trendmonitor of het dashboard.



de mensen

Klanttevredenheid

In een landelijk onderzoek wordt jaarlijks de klanttevredenheid van reizigers gepeild; de OV-klantenbarometer. Enquêteurs gaan bus, tram en metro in om de mening van reizigers op verschillende onderdelen van klanttevredenheid te meten. Het onderzoek wordt langjarig op eenzelfde wijze uitgevoerd en vormt zo een goede basis voor het in kaart brengen van de ontwikkelingen op de lange termijn. Het cijfer representeert de algemene score op klanttevredenheid, gevormd door het gemiddelde van de klanttevredenheidsaspecten.

Algemene score klanttevredenheid per concessie (OV-klantenbarometer)

Continue aandacht voor kwaliteitsverbetering heeft in 2017 weer gezorgd voor een mooie klantwaardering. Voor de meeste tevredenheidselementen is de klantwaardering hetzelfde of hoger dan vorig jaar. Er is extra gelet op de aandachtspunten van vorig jaar. De lagere cijfers van 2016 ontstonden door de groei in reizigersaantallen en knellende capaciteit. Dit zien wij terug in hogere klantwaardering op zitplaatskans gerelateerde onderdelen.

Naast de hoogwaardige productformule Qliner is in 2014 de nieuwe productformule Q-link geïntroduceerd; de hoogwaardige bus naar de regio. Beide productformules hebben in 2017 een hoge klantwaardering.

Algemene score klanttevredenheid per concessie

	2013	2014	2015	2016	2017
HOV concessie	7,6	7,8	7,7	7,6	7,7
GD concessie	7,4	7,6	7,6	7,7	7,7
GD Qliner		7,7	7,7	7,8	7,8
GD Q-link		7,5	7,6	7,7	7,6

2017

Algemene klanttevredenheid
GD-concessie



de mensen

2017

Algemene
klanttevredenheid DRP

7,5

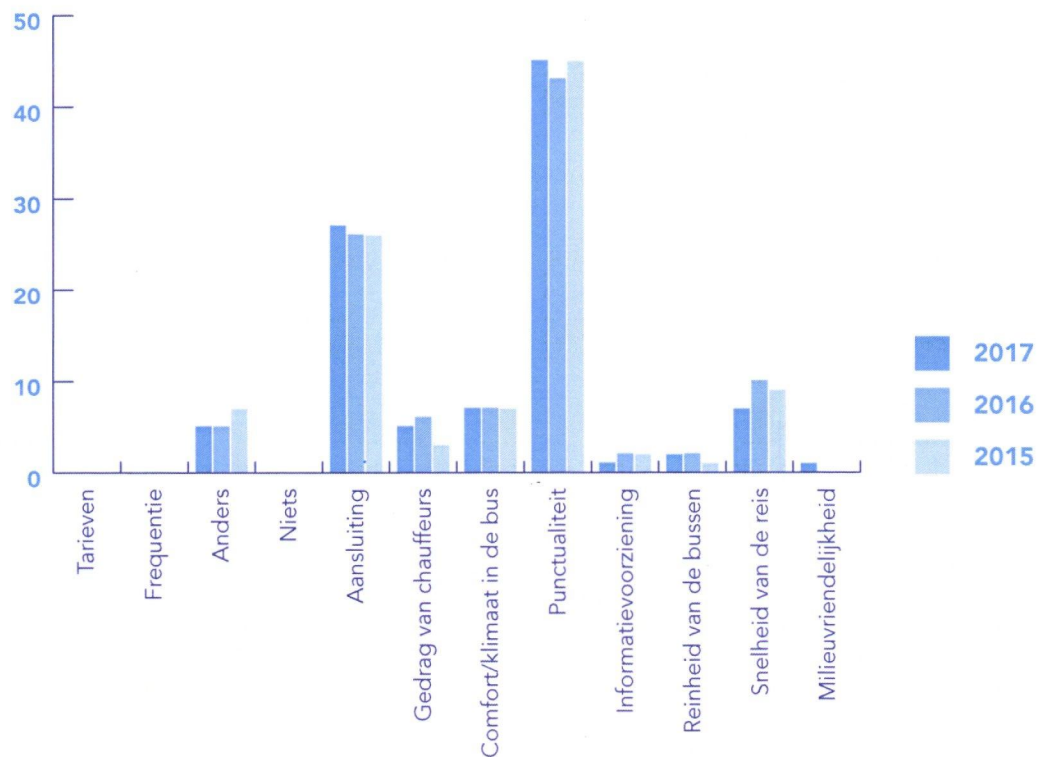


Digitaal Reizigers Panel Het OV-bureau maakt voor het verkrijgen van inzicht in klantpercepties gebruik van een Digitaal Reizigers Panel (DRP). Dit panel bestaat uit reizigers die gebruik maken van de bus in Groningen en/of Drenthe en periodiek hun bevindingen terugkoppelen door middel van verschillende onderzoeken, waaronder klanttevredenheidsonderzoeken (KTO's).

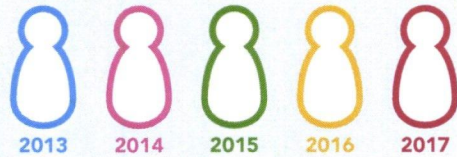
	jun '13	nov '13	jun '14	okt '14	jun '15	okt '15	jun '16	okt '16	jun '17	okt '17
Algemeen	7,34	7,28	7,42	7,52	7,59	7,59	7,5	7,5	7,4	7,3
Laatste rit	7,55	7,55	7,7	7,67	7,68	7,66	7,6	7,6	7,6	7,3

Het algemene klanttevredenheidsoordeel van de panelleden komt overeen met het landelijk onderzoek. De meeste leden waarderen het busvervoer met een 7 of 8.

Bij de vraag aan de panelleden wat het belangrijkste aspect van reizen met de bus is, zijn de twee belangrijkste antwoorden aansluitingen en punctualiteit.

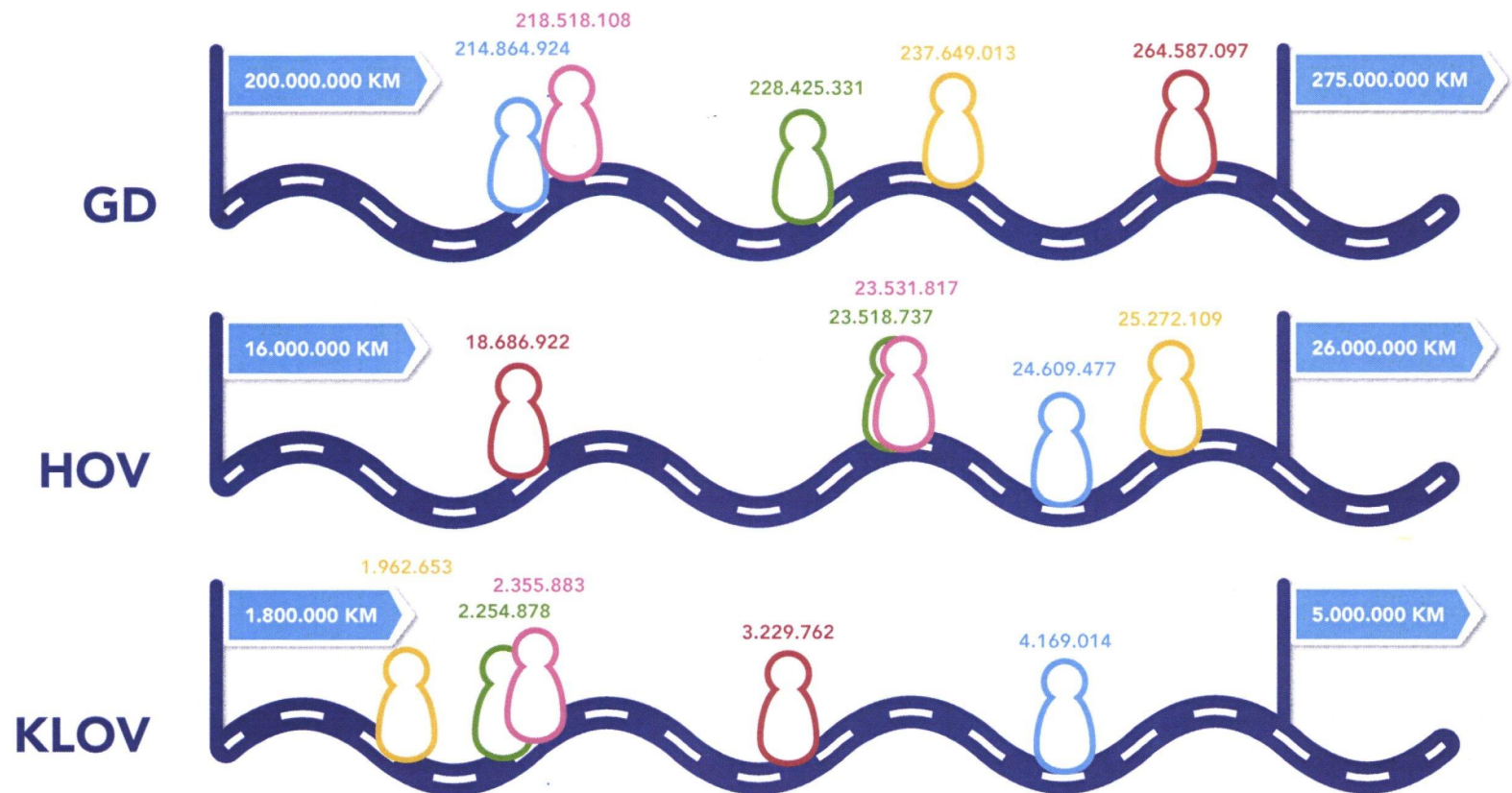


de mensen



In 2015 is overgestapt op een nieuwe methode voor bepalen van reizigers aantallen en reizigerskilometers. Er is een nieuwe trendreeks vanaf 2013 gestart met behulp van OV-chipkaart gegevens. Vanaf dat jaar is de data betrouwbaar genoeg om te gebruiken ter vervanging van de oude methode op basis van handmatige tellingen. Voor reizigersaantallen van voor 2013 verwijzen wij naar eerdere versies van de trendmonitor.

Voor de **reizigerskilometers** was 2017 een jaar van doorgroei. Evenals in 2016 is er weer een grote groei gerealiseerd in afgelegde reizigerskilometers. Net als voorgaande jaren zien we deze groei vooral op de Qliners en Q-links.



de mensen

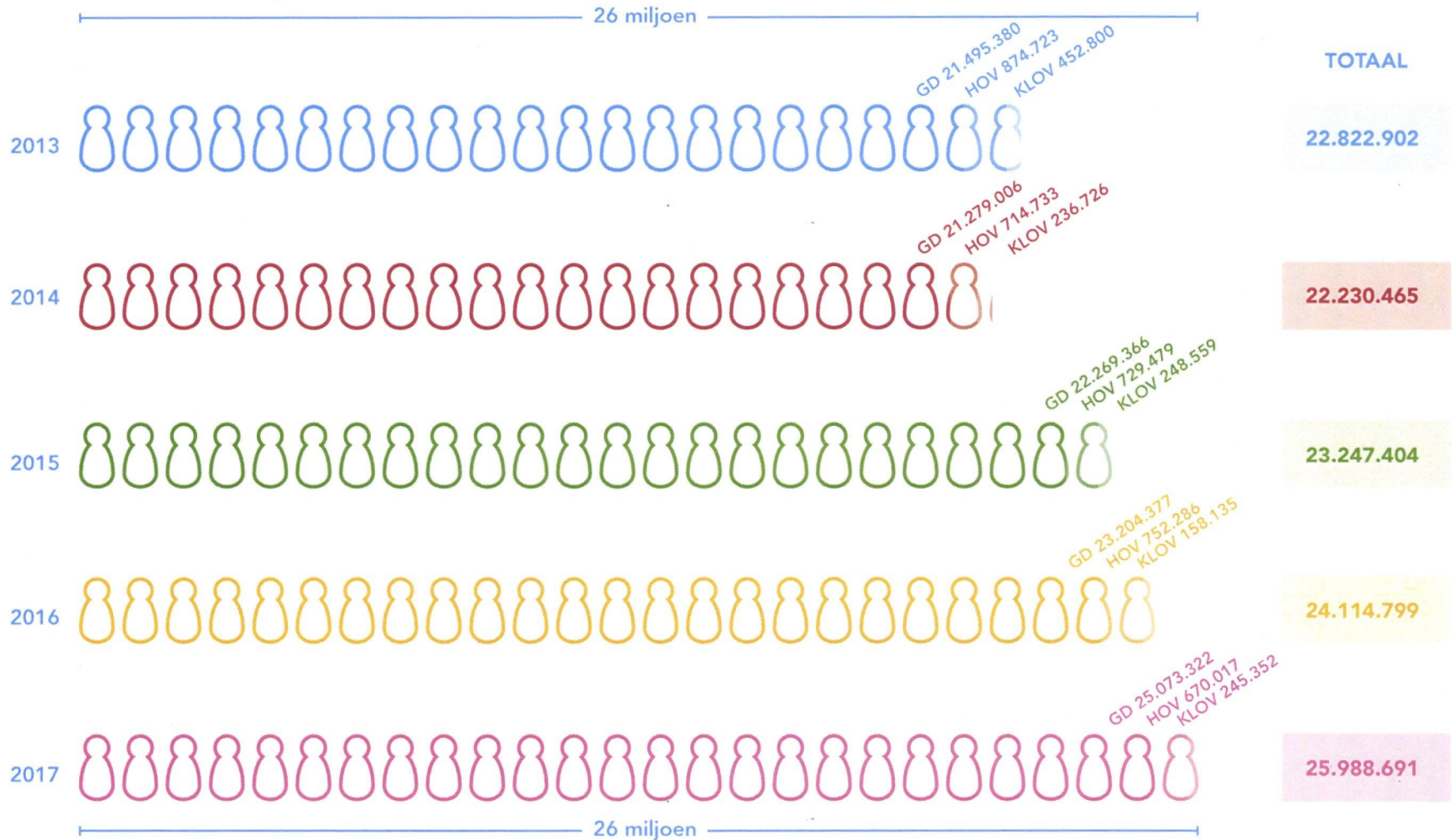


GD

HOV

KLOV

Reizigersaantallen Net zoals bij reizigerskilometers is in 2015 overgestapt op een nieuwe methode voor het bepalen van reizigersaantallen. Er is een nieuwe trendreeks vanaf 2013 gestart met behulp van OV-chipkaartgegevens. De reizigersaantallen lopen gelijk met de reizigerskilometers, en vertonen een grote groei in 2017 op het Q-link en Qliner netwerk.



de mensen

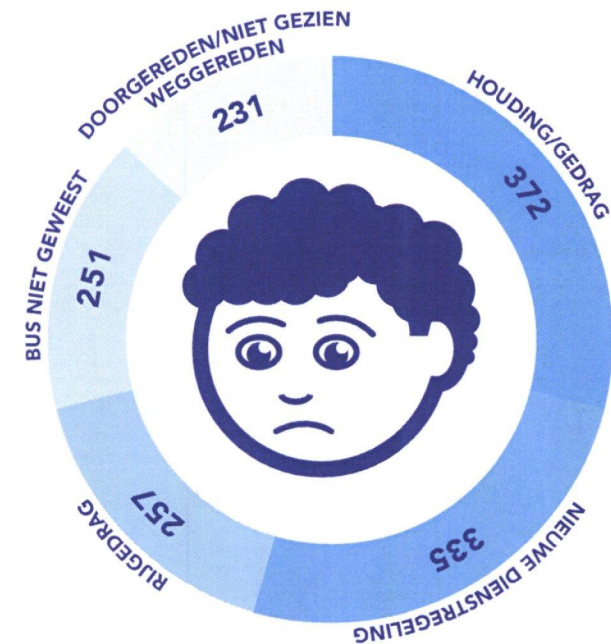
Klachten Naast klanttevredenheid geeft het aantal klachten een beeld van de reizigerswaardering voor het product openbaar busvervoer. Een piek van klachten speelt vaak rond dienstregelingswijzigingen. Daardoor hadden 2017 en 2014 relatief veel klachten en 2015 en 2016 door beperkte dienstregelingswijzigingen relatief weinig klachten.

Totaal aantal klachten over de afgelopen jaren

	2013	2014	2015	2016	2017
GD	2.820	3.782	2.778	2.774	3523
HOV	51	75	90	59	51
KLOV	234	184	198	209	104
	3.105	4.041	3.066	3.042	3.678

Verhouding grootste categorieën klachten

Naast het aantal klachten is de verhouding tussen verschillende soorten klachten interessant. In 2017 is de grootste klachtencategorie in de GD-concessie houding/gedrag, gevolgd door nieuwe dienstregeling.



de mensen

Incidenten SVOV per ABC-categorie

Gezien het geringe aantal incidenten in de andere concessies, is alleen de GD-concessie opgenomen om inzicht in de ontwikkeling van de sociale veiligheid te geven. Het aantal incidenten is de afgelopen jaren relatief stabiel.

Sociale veiligheid Een belangrijk onderdeel van klantbeleving is de veiligheid in de bus. De opgenomen grafiek toont het aantal incidenten omtrent sociale veiligheid dat gemeld is door chauffeurs aan de centrale verkeersleiding.

Categorie	2013	2014	2015	2016	2017
A - mishandeling/bedreiging/vandalisme	61	70	52	51	55
B - belediging/schelden/betalingsprobleem	58	92	99	133	172
C - overtreding huisregels	5	13	28	13	17
Onbekend				1	0
	124	175	179	198	244

Het aantal mishandelingen, bedreigingen en vandalisme is in 2017 gestegen naar 55.



Het aantal beledigingen, scheldpartijen en betalingsproblemen is in 2017 gestegen tot 172.



Het aantal overtredingen van de huisregels is in 2017 gestegen naar 17.



de bussen

Dienstregelingsuren

Een dienstregelingsuur is de tijd die een bus volgens planning rijdt.

KLOV

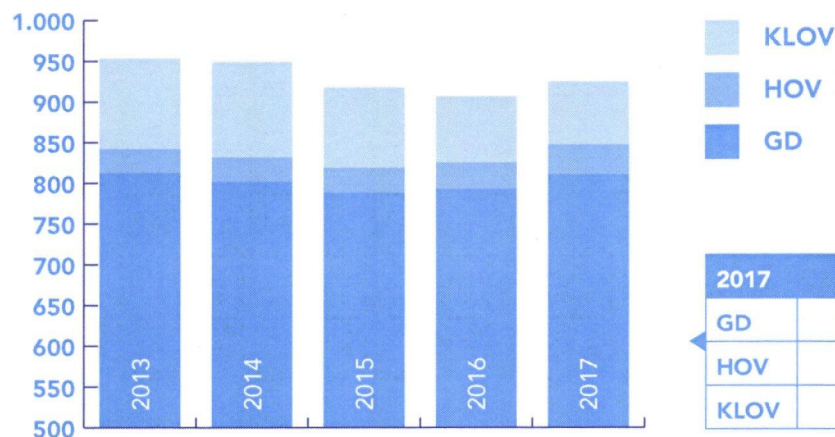
Het onderdeel KLOV wordt verzorgd door zes regiovervoerders met kleinschalig openbaar vervoer in de regioconcessies. Deze zes concessies bestaan uit openbaar vervoer op basis van een dienstregeling, deels regulier en deels vraaggestuurd.

Versterkingen

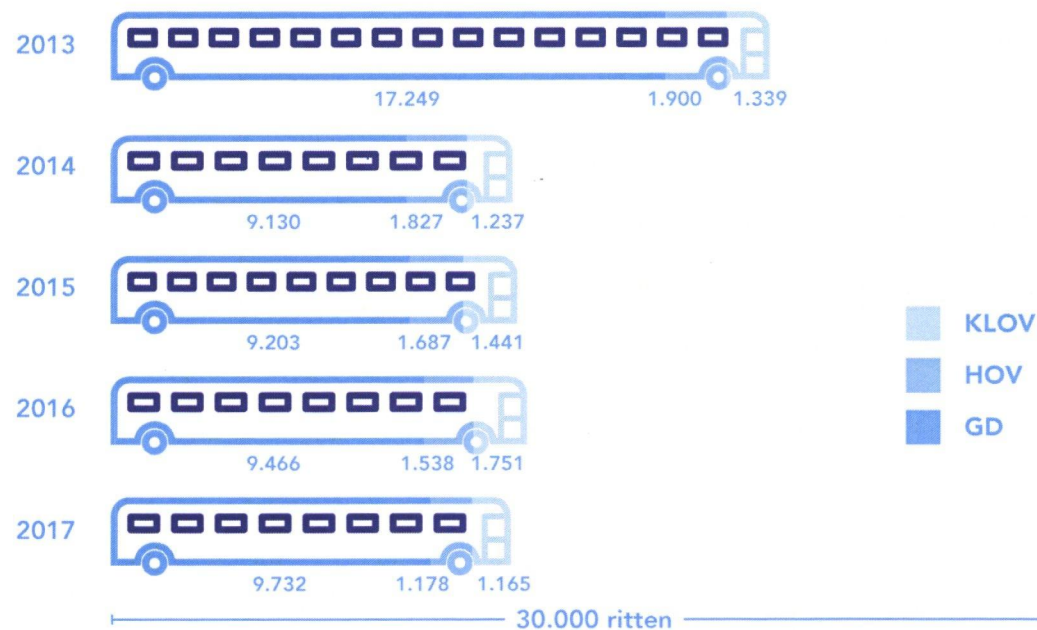
Als op bepaalde momenten de vervoersvraag het aanbod overschrijdt, worden er naast de geplande dienstregelingsritten, waar nodig, extra ritten ingezet. Wanneer een bepaalde versterkingsrit regelmatig voorkomt, wordt deze overwogen in de dienstregeling.

Aanbod vervoersvolume Onderstaande grafiek geeft een beeld van het aantal aangeboden dienstregelingsuren van de afgelopen jaren. Het totale aanbod van uren is in 2017 iets hoger dan in 2016.

Productie DRU's en versterkingen per concessie



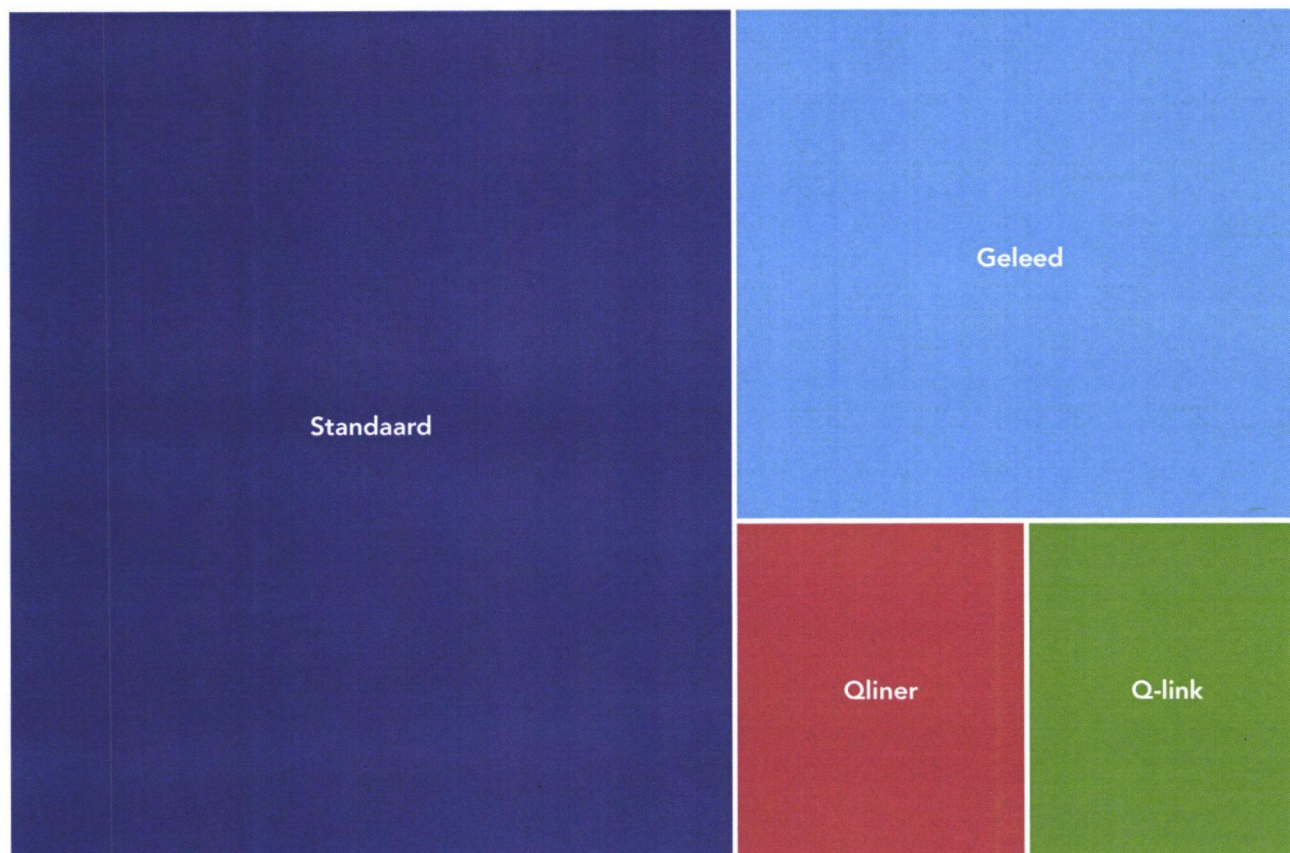
Aantal versterkingsritten



de bussen

Aantal verschillende soorten bussen De dienstregeling wordt uitgevoerd met verschillende soorten bussen. Elke bus heeft zijn eigen kenmerken in comfort, capaciteit en inzet. Bijgevoegd plaatje bevat een overzicht van het aantal meters dat elke soort bus is ingezet. De term *standaard* in het plaatje duidt op een reguliere bus van 12 meter. De term *geleed* wordt gebruikt om een bus van 18 meter (of langer) met een scharnier (harmonica) aan te duiden.

Totaal aantal gereden ritten 1.366.582



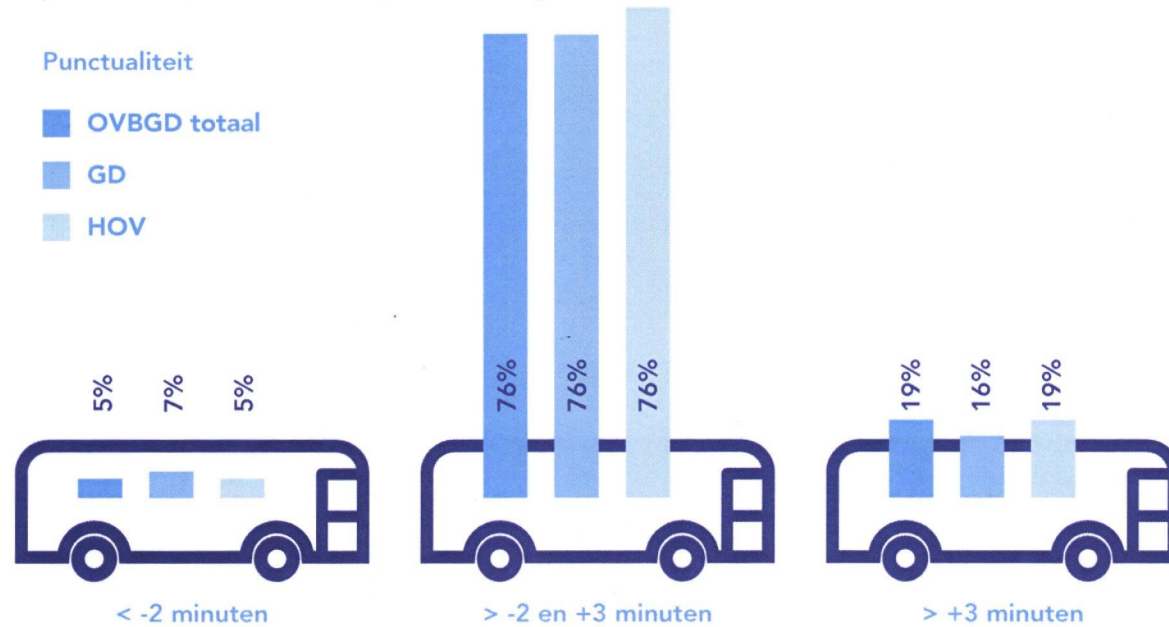
de bussen

Te vroeg vertrekken

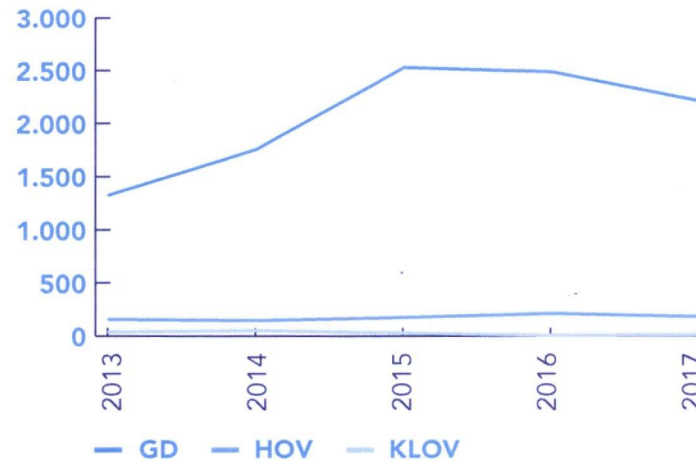
In algemene zin geldt dat te vroeg vertrekken belangrijker wordt gevonden dan te laat vertrekken, daarom wordt deze getoond in de grafiek.

Punctualiteit en rituitval In de praktijk worden niet alle ritten uitgevoerd volgens schema, door veel verschillende oorzaken kan een rit uitvallen of niet op de exacte dienstregelingstijd de halte aandoen. Voor de laatste categorie, punctualiteit, wordt de vertrekpunctualiteit getoond.

Punctualiteit



Rituitval



In 2017 waren er iets meer dan een miljoen geplande ritten. Het percentage rituitval hiervan is ca. 0,20%.



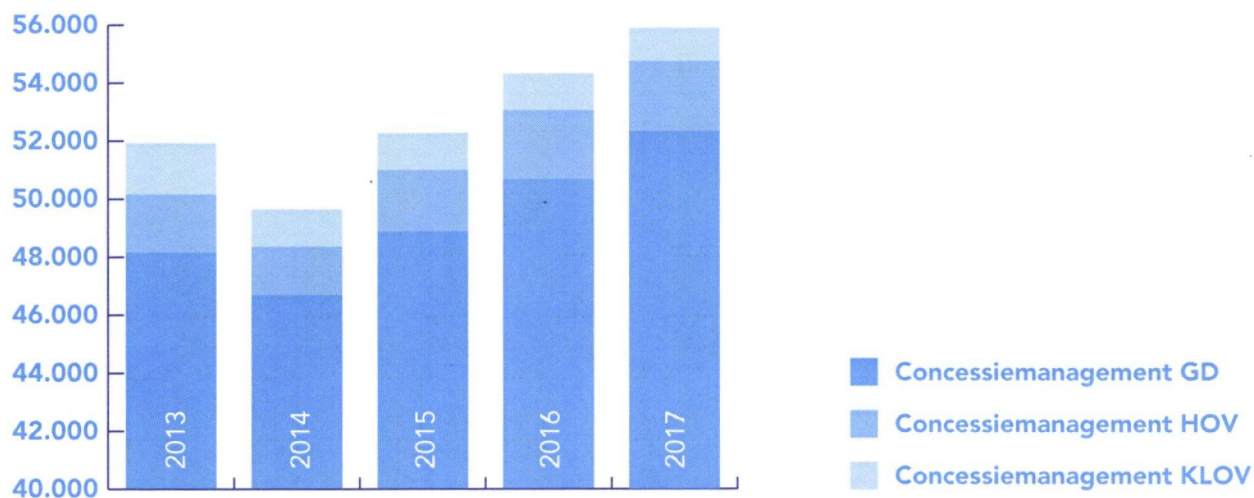
het geld



In 2017 dekten reizigersopbrengsten ca. 51 % van de kosten

Kostendekkingsgraad Van belang voor de betaalbaarheid van het OV in het algemeen is de verhouding tussen de opbrengsten en de kosten van het OV. In 2017 dekten de opbrengsten van reizigers ca. 51% de kosten van het vervoer. Het overig deel van de kosten wordt gedekt vanuit subsidiegelden. Bij de berekening van de kostendekkingsgraad worden alle van toepassing zijnde kosten afgezet tegen de gegenereerde opbrengsten. De berekeningswijze van kostendekkingsgraad per lijn is door verschillende factoren erg lastig. In 2017 is deze indicator wel toegevoegd aan het dashboard op de website.

Reizigersopbrengsten per concessie (in 1000 €)



Reizigersopbrengsten per concessie (excl. BTW)

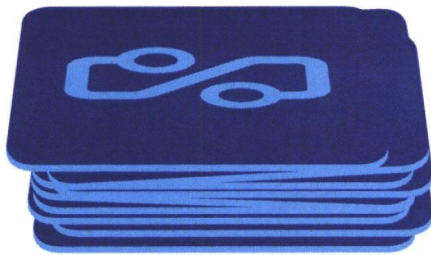
De opbrengsten van reizigers zijn globaal op te delen in drie onderdelen. Het eerste deel bestaat uit verkopen van landelijke kaartsoorten. Het tweede deel bestaat uit verkopen van regionale kaartsoorten (Eurokaartjes en OV-chipkaart). Het derde deel bestaat uit opbrengsten die voortvloeien uit de OV-studentenkaart (SOV-kaart). Het betreft hier, in tegenstelling tot de jaarrekening, alleen opbrengsten die betrekking hebben op het betreffende jaar. Op dit moment zijn de opbrengsten 2017 nog deels voorlopig, correcties kunnen nog volgen.

het geld

Regionale kaartsoorten

Een specifiek onderdeel binnen de regionale kaartsoorten (kaartgroep 9) is het Eurokaartje. Dit zijn papieren kaartjes die alleen verkocht worden en geldig zijn in de provincies Groningen en Drenthe (en in specifieke gevallen ook geldig zijn in Zuidoost-Friesland). In tabel hiernaast wordt de ontwikkeling van de omzet komend uit de verkoop van Eurokaartjes gepresenteerd.

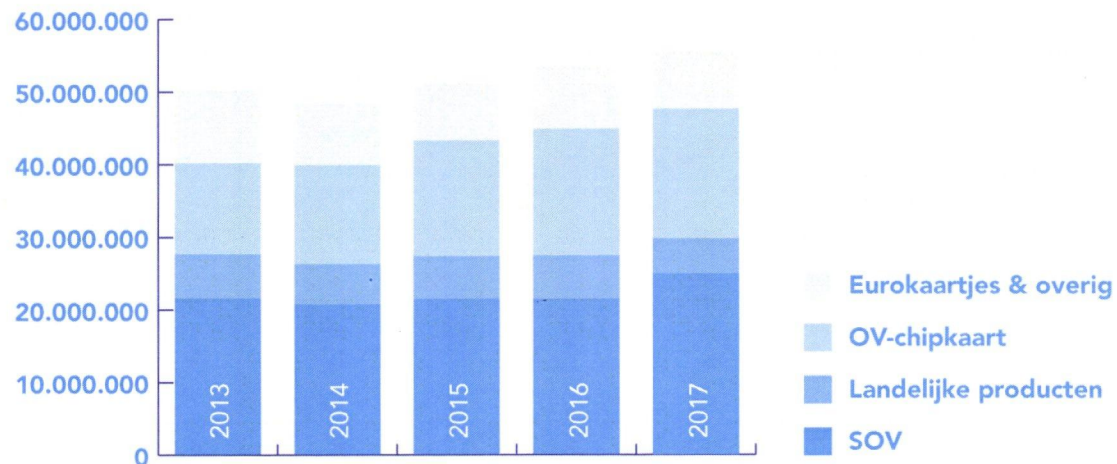
De opbrengsten van de regionale kaartsoorten zijn licht gedaald. Toch maken ze een fors deel uit van de totale opbrengsten. De vertrouwdheid met de OV-chipkaart is verder toegenomen. Dit is zichtbaar in de toename van het aantal ritten waarmee met de OV-chipkaart op saldo wordt gereisd.



Het aantal OV-chipkaarten met saldo is verder toegenomen.

Opbrengst per kaartsoort Een belangrijk deel van de busreizigers in Groningen en Drenthe is student. In 2017 werd iets minder dan de helft van alle OV-chipkaarttransacties uitgevoerd door OV-studentpashouders. Deze verhoudingen zijn vergelijkbaar met 2016.

Opbrengst per kaartsoort (in €)



memo

onderwerp Ontwerp hoofdlijnen dienstregeling 2019
 datum 18 april 2018

In voorliggend memo zijn de ontwerp hoofdlijnen dienstregeling 2019 opgenomen. Deze hoofdlijnen zijn ontwikkeld op basis van de uitgangspunten dienstregeling 2019.

Zoals ook bij de begroting aan de orde is gekomen is 2019 een bijzonder jaar. Het is het laatste jaar van de concessie, waardoor het niet voor de hand ligt om nog grote wijzigingen door te voeren. Aan de andere kant moet de doorgaande vervoergroei op met name de sterke verbindingen wel gefaciliteerd worden uit belang van de reizigers en de bereikbaarheid per OV, bijvoorbeeld in relatie tot werkzaamheden die aan de Ring Zuid in Groningen plaatsvinden.

Tweede bijzonderheid is dat de financiële ruimte die vanaf 2019 en verder beschikbaar is sterk afhangt van het resultaat van de aanbesteding van de GD concessie. Meerjarige financiële perspectieven gaan nu uit van de huidige tarieven van Qbuzz en Arriva in de bestaande concessies. De (meerjarige) ruimte om tot de uitbreiding van het budget voor de dienstregeling te komen is nu vastgesteld op 1 miljoen euro. Deze ruimte is ook binnen de vastgestelde meerjarenbegroting vastgelegd.

Voor 2019 hebben we het extra budget van 1 miljoen euro voor facilitering van de vervoersgroei en effecten van toegenomen drukte vooralsnog ingevuld met o.a.:

- Extra ritten na de ochtend- en middagspits op Q-link 3 Leek – Lewenborg (110.000 euro).
- Extra ritten Qliner 309 Assen – Groningen in het weekend (175.000 euro).
- Dekken extra toegevoegde rijtijd en ritten stad Groningen 2018 (250.000 euro) en extra rijtijd opvang 2019 (250.000 euro).

Er blijven nog een aantal wensen over die vooralsnog niet gedekt kunnen worden. Het gaat dan om:

- Handhaven van extra toegevoegde ritten lijn 26 Assen-Zernike en spitslijn 27 Stadskanaal-Zernike; deze lijnen worden nu door Groningen Bereikbaar en de Regio Groningen Assen betaald vanuit een eenmalige bijdrage die vanuit het Rijk beschikbaar is gekomen, het gaat om een bedrag van 400.000 euro, waartegen besparing op versterking van ongeveer 150.000 euro staat. Netto is dus 250.000 euro nodig om deze lijnen te kunnen doorzetten;
- Spitsverbreding voor Q-link 4 en 5; voor Q-link 3 wordt verbreding van de spitsbediening voorgesteld zodat het aantrekkelijker wordt om buiten de echte spits te rijden, in het kader van Groningen Bereikbaar zou dit voor 4 en 5 ook meerwaarde kunnen hebben, maar het budget is hiervoor niet beschikbaar.

Tegelijkertijd is bij de besluitvorming over de begroting 2019 aangegeven dat op basis van de financiële gevolgen van de nieuwe tarieven uit de aanbesteding rond de zomer 2018 een

tussentijdse herijking van het meerjarenperspectief van de begroting wordt gemaakt. De verwachting is dat dit beeld (licht) positiever zal zijn dan op basis van de huidige tarieven. Bij de definitieve besluitvorming eind juni geldt dat er mogelijk een ander financieel perspectief is, waarmee op dat moment de keuze kan zijn om een andere mix van maatregelen samen te stellen.

Het pakket aan maatregelen wordt nu reeds voorgelegd om zienswijzen op de voorstellen te krijgen en op basis van de inspraakresultaten en op basis van het herijkte meerjarenperspectief een besluit te kunnen nemen over de uiteindelijke maatregelen die worden ingevoerd voor de dienstregeling 2019. Bij de definitieve besluitvorming over de dienstregelingsvoorstellen in juni hebben we meer duidelijkheid over de meerjarige financiële ruimte en kan het definitieve pakket worden besloten. Mogelijk is een aantal verminderingen van dienstverlening die nu in het totale pakket zitten niet nodig.

Inhoud memo

Op de volgende pagina's zijn de ontwerp hoofdlijnen dienstregeling 2019 opgenomen.

Onderdeel	Vanaf pagina
Overzicht	3
Algemeen	4
Stad Groningen	6
Provincie Groningen	10
Provincie Drenthe	14
Bijlage 1 Netwerkvisie	19
Bijlage 2 Uitgangspunten	22

Dienstregelinglijst 2019

Algemeen			
Lijn/Route	Maatregel	Businzet €	Versterking €
		€ 353.000	€ -
Wijzigingen 2018	Tussentijdse wijzigingen uit 2018 structureel in 2019	€ 103.000	€ -
Rijtijden opvangen 2019	Toenemende verkeersdrukke zorgen voor langere reistijden bus	€ 250.000	€ -
Versterking	Structurele versterkingsritten omzetten naar extra dienstregelingritten	€ -	€ -
Herindeling gemeenten	Vooralsnog geen aanleiding voor aanpassingen	€ -	€ -
Slecht weer dienstregeling	Aanpassing dienstregeling bij extreem slecht weer	€ -	€ -
Stad Groningen			
Lijn/Route	Maatregel	Businzet €	Versterking €
		€ 388.000	€ 47.000
Dienstregeling 2018	Faciliteren reizigersgroei en door drukke toegevoegde rijtijd	€ 250.000	€ -
Q-link 3 Lewenborg - Leek	Extra ritten na ochtend- en middagspits	€ 160.000	€ 47.000
8 Groningen Zuid	Na 22 uur en zondag van 2 naar 1 keer per uur Europapark - MartiniZiekenhuis	€ -150.000	€ -
15 HS - Zernike	Ook in zomervakantie en route via HOV-as west	€ 28.000	€ -
(1)74 Europapark - HS	Sneller van P+R P3 naar UMCG en centrum	€ -	€ -
Meerdere lijnen	Nieuwe haltelocatie Europaweg P+R P3	€ -	€ -
Kardinge - MartiniZiekenhuis	Lijn 61 en 65 rijden vanaf HS door naar Martini Ziekenhuis	€ 100.000	€ -
Provincie Groningen			
Lijn/Route	Maatregel	Businzet €	Versterking €
		€ 7.000	€ -
Lijn 17 en 119	Nieuwe route in Scheemda vanwege vervallen halte Busstation	€ -	€ -
61 Gn-Uithuizen- Delfzijl	Gewijzigde route in Uithuizen en andere aansluiting op de trein	€ -	€ -
73 koppeling 27	Onderzoek snelle rechtstreekse bus Ter Apel - Zernike	€ -	€ -
85 Oosterwolde - Groningen	Via Leek Oostindie	€ -	€ -
88 Leek - Groningen	Via nieuwe halte Midwolde P+R A7	€ -	€ -
89 en Buurtbus Leek	Nader onderzoek naar buurtbus Leek en lijn 89 Marum - Leek	€ -	€ -
163 Groningen - Lauwersoog	Stop alleen nog bij belangrijkste haltes onderweg	€ -	€ -
133 /189 Groningen - Dr/Shv	Optimaliseren aansluiting lijn op werk/schooltijden Groningen	€ -	€ -
174 Zuidbroek-Veendam	Routewijziging in Veendam	€ -	€ -
314 Groningen - Drachten	Voor forensen meer middagspitsritten naar Himsterhout	€ 7.000	€ -
Provincie Drenthe			
Lijn/Route	Maatregel	Businzet €	Versterking €
		€ 353.000	€ -19.000
1 Assen	Krijgt nieuwe vertrektijden en vervalt na 22 uur	€ -14.000	€ -
20 Meppel	Tussen station Meppel en scholen vervallen in daluren	€ -20.000	€ -
22 Assen - Beilen	Ook in de middags elk half uur	€ 60.000	€ -11.000
24 Winschoten- Assen	Onderzoek betere aansluiting lijn 24 in Borger op Qliner naar Emmen	€ -	€ -
27 en 33 Hoozevee	Spitsritten lijn 27 in Hoozevee naar Voltastraat en wijziging vertrektijden lijn 33	€ 15.000	€ -
27 Emmen - Hoozevee	Avond als basislijn naar uursdienst	€ 64.000	€ -
33 Coevorden - Hoozevee	Extra dalurenritten blijven rijden	€ 91.000	€ -
36 Spier - Hoozevee	Vervallen, conform besluitvorming DB juni 2017	€ -50.000	€ -
37 Westerbork - Hoozevee	In Hoozevee via halte scholen Voltastraat	€ -	€ -
39 Koekange - Meppel	Retourslag werkdagen uit Meppel 9:15 uur naar groot	€ 23.000	€ -8.000
44 Schoonebeek- Emmen	Op zaterdag via centrumhalte	€ -	€ -
51 Assen - Groningen	Nieuwe route via scholen Industrieweg	€ 9.000	€ -
86 Norg - Groningen	Vooralsnog besluiten blijvend te laten rijden	€ -	€ -
300 Emmen - Groningen	Verschuiven ritten rond middernacht	€ -	€ -
309 Assen - Groningen	Opwaarderen richting basisbediening HOV, meeschuiven met stadlijn 1 Assen en d	€ 175.000	€ -
Totaal		€ 1.101.000	€ 28.000
Beschikbaar		€ 1.000.000	
Opties			
Uitbreidingen dienstregeling 2018		€	€
27 Stadskanaal - Zernike	Extra spitsritten blijven rijden (werkdagen buiten zomervakantie)	€ 200.000	€ 100.000
26 Assen - Zernike	Extra spitsritten blijven rijden (werkdagen buiten zomervakantie)	€ 200.000	€ 50.000
Aanvullende wensen/mogelijkheden		€	€
Q-link 4 Roden - Groningen	Extra ritten 9-10 en 18-19 uur als bij Q-link 3 Leek - Groningen	€ 160.000	€ -
Q-link 5 Annen - Groningen	Extra ritten Annen - Groningen 9 tot 10 uur	€ 55.000	€ -

Algemeen

Tussentijdse wijzigingen uit 2018 structureel in 2019

Gedurende het jaar 2018 zijn meerdere tussentijdse wijzigingen doorgevoerd die in 2019 behouden blijven. Dit betreft o.a. extra ritten op lijn 20 Assen Station – Provinciehuis, lijn 43 Delfzijl – Woldendorp, Q-link 2 Station Europapark – P+R Reitdiep, lijn 22 Assen – Zweeloo avonduren, lijn 171 Veendam – Zernike en lijn 42 Ter Apel – Emmen. Deze maatregelen hebben een beslag op de dienstregeling 2019 van 103.000 euro

Reizigers gevolgen	Doorgevoerde wijzigingen worden ook doorgevoerd per dienstregeling 2019
Dienstregeling kosten	Extra kosten 103.000 euro.

Toenemende verkeersdruk zorgt voor langere reistijden bus

De reistijden in het openbaar vervoer komen door wijzigingen in de infrastructuur, toenemende verkeersdruk en het stijgende aantal passagiers steeds meer onder druk te staan. Hierbij zijn de verschillende faseringen van de werkzaamheden aan de Ring Zuid ook in 2019 van belang. Qbuzz maakt een uitgebreide analyse van de reistijden op alle lijnen in de concessie Groningen-Drenthe. Deze analyse vormt de basis voor het bepalen van de in 2019 te hanteren reistijden in de dienstregeling.

Reizigers gevolgen	Zo goed mogelijk betrouwbare uitvoering van de dienstregeling.
Dienstregeling kosten	Globaal 250.000 euro, dit bedrag wordt ingeschat nodig te zijn om (terechte) rijtijdclaims van Qbuzz en Arriva te honoreren per start van de nieuwe dienstregeling en/of gedurende het dienstregelingjaar.

Structurele versterkingsritten omzetten naar extra dienstregelingritten

Waar effectief mogelijk zullen structurele versterkingsritten worden omgezet naar extra vaste ritten in de dienstregeling, zoals op lijn 50 een extra rit omstreeks 8:39 uur vanaf Hoofdstation Groningen naar Haren.

Reizigers gevolgen	Meer ritten op enkele lijnen waar structureel versterkingsbussen worden ingezet.
Dienstregeling kosten	Nog niet bekend. Doelstelling van conversie van versterking naar vaste ritten is budgetneutraliteit.

Herindeling gemeenten Groningen vooralsnog geen aanleiding voor aanpassingen

De op handen zijnde en reeds in gang gezette herindeling van de gemeenten in Groningen kan gevolgen hebben voor de verplaatsingspatronen binnen de nieuwe gemeente. In overleg met de gemeenten zullen we de ontwikkelingen monitoren. Waar nodig worden voorstellen ontwikkeld om verschuivende verplaatsingspatronen te faciliteren.

Vooralsnog is er geen aanleiding om nu al aanpassingen voor te stellen.



Overzicht gemeentelijke herindeling versie 8.02.2019

Aangepaste dienstregeling bij extreem slecht weer

De aangepaste dienstregeling wordt opgenomen in het reguliere dienstregelingsproces. Dat betekent dat de aangepaste dienstregeling altijd 'klaar staat' om ingevoerd te worden en gereden te worden bij extreem slecht weer als algemeen advies "ga de weg niet op" geldt. Onderwijsinstellingen beslissen in overleg met OV-bureau en Qbuzz, dat er geen lessen gegeven zullen worden. De dienstregeling wordt daarom beperkt ten opzichte van de normale dienstregeling en risicovolle routedelen (waar bijvoorbeeld minder gestrooid of sneeuw geruimd wordt) worden gemeden. In overleg met OV-bureau en consumentenplatforms heeft Qbuzz een alternatieve dienstregeling ontwikkeld die in dergelijke situaties kan worden gegarandeerd.

Reizigers gevolgen	Reismogelijkheid voor reizigers die toch op pad moeten. Om de aansluitingen te kunnen garanderen zijn deze ruimer opgezet. De exploitatie van de aangepaste dienstregeling is per lijn (geen door gekoppelde lijnen)
Dienstregeling kosten	Geen

Stad Groningen

Faciliteren reizigersgroei en door drukte toegevoegde rijtijd 2018

Daar waar het openbaar vervoer van dezelfde infrastructuur als andere weggebruikers gebruik maakt, is op drukke momenten in toenemende mate sprake van een verminderde doorstroming. Dit in combinatie met een stijging van het aantal reizigers en verschillende werkzaamheden, maakt dat op enkele trajecten in de stad Groningen extra rijtijd nodig is. Extra rijtijd c.q. extra businzet blijft in de stad in ieder geval nodig op Q-link Groen en de busroute via de Eeldersingel.

Reizigers gevolgen	Geen t.o.v. 2018, de huidige dienstregeling met extra rijtijd en ritten blijft gehandhaafd.
Dienstregeling kosten	Kosten dienstregeling 250.000 euro

Spitsverbreding: Q-link 3 Lewenborg – Leek extra ritten na de ochtend- en middagspits

Q-link lijn 3 rijdt in de spitsuren elke 10-minuten tussen Lewenborg en Leek. Uit het gebruik van Q-link lijn 3 blijkt dat ook net na de spitsuren nog veel gebruik wordt gemaakt van deze lijn. Voorstel is dan ook om vanaf de beginpunten tussen 9 en 10 uur nog eens per 10 minuten te gaan rijden i.p.v. eens per kwartier. Omdat veel scholen aan de lijn liggen biedt dit de mogelijkheid om scholieren meer te spreiden over de dag. Daarnaast is het voorstel om 's avonds vanaf de beginpunten tot 19 uur minimaal elk kwartier te rijden i.p.v. tot 18:30 uur.

Reizigers gevolgen	Meer reismogelijkheden voor reizigers met Q-link 3 net na de spitsuren.
Dienstregeling kosten	Kosten dienstregeling 160.000 euro, afname kosten versterkingsritten 50.000 euro.

Lijn 8 na 22 uur en op zondag van 2 naar 1 keer per uur Europapark - Martiniziekenhuis

Lijn 8 Hoogkerk – Hoendiep – Hoofdstation – Europapark - Helpman – De Wijert – MartiniZiekenhuis wordt 's avonds na 22 uur en op zondag weinig gebruikt. De lijn heeft tussen Europapark en Martini Ziekenhuis vooral een rol als verbindende dwarsverbinding in het netwerk, alle bestemmingen die worden aangedaan zijn vaak rechtstreeks vaker en sneller te bereiken vanaf het station. Voorstel is op werkdagen en zaterdag na 22 uur en op de gehele zondag tussen Europapark en Helpman en MartiniZiekenhuis eens per uur in plaats van eens per half uur te rijden.

Reizigers gevolgen	Reizigers die alleen lijn 8 als reismogelijkheid hebben kunnen in de avonduren na 22 uur en op zondag de dwarsverbinding tussen Europapark (station), Helpman en Martini ziekenhuis en op zondag eens per uur in plaats van eens per half uur gebruiken. Het gaat om ongeveer 4-8 reizigers per rit. Het merendeel van de reizigers van lijn 8 reist tussen het Hoofdstation, Westerhaven, Rembrandt van Rijnstraat en de
--------------------	--

	Atoomweg. Hier blijft de bediening gehandhaafd.
Dienstregeling kosten	Besparing 150.000 euro.

Q-link 15 ook in de zomervakantie en route via HOV-as West

Gezien het gebruik van lijn 1 in de zomervakantie tussen Hoofdstation en Zernike is het voorstel om ook Q-link 15 tussen Hoofdstation en Zernike in de zomervakantie in de spits 2 keer per uur te laten rijden. Hierdoor ontstaat in de zomervakantie in de spits een kwartierfrequentie van en naar Zernike. Nu rijdt Q-link 15 niet in de zomervakantie. Tevens is het voorstel om Q-link 15 via de HOV-as West te laten rijden. Dit in plaats van via Westerhaven en Rembrandt van Rijnstraat. Reizigers tussen Westerhaven, Rembrandt van Rijnstraat en Zernike worden geadviseerd te reizen via het Hoofdstation, met lijn 9 of gebruik te maken van de halte Verzetstrijderslaan (lijn 3 en 4). De route van Q-link 15 wordt hiermee betrouwbaarder. In het verleden is reeds op het laten rijden van Q-link 15 over de HOV-West geanticipeerd.

De focus van Q-link 15 ligt op het vervoer van studenten en forensen vanaf het Hoofdstation naar Zernike Campus en vice versa. Met het aandoen van de Westerhaven is een latente vraag aangesproken, maar deze vraag sluit niet aan bij het product dat geboden wordt. Voor reizigers vanaf de centrumhaltes is minimaal twee keer per uur naar de Zernike Campus te reizen.

De huidige route is minder betrouwbaar door de vertragingen op o.a. de Eeldersingel en het Hoendiep. Om studenten en forensen zo goed mogelijk naar de Zernike Campus te vervoeren is betrouwbaarheid, en daarmee een hoge capaciteit, een vereiste. De route via de HOV-as West duurt even lang, maar is betrouwbaarder dan de huidige route. Ook zal op de HOV-as West niet gehalteerd worden, om zo het karakter van een hoogfrequente en snelle Zernike-verbinding te benadrukken. Scholieren voor de Verzetstrijderslaan kunnen met Q-link blauw 3 en 4.

Reizigers gevolgen	Reizigers tussen Zernike en Hoofdstation krijgen in de zomervakantie in de spits meer reismogelijkheden. Reizigers op de haltes Rembrandt van Rijnstraat en Westerhaven dienen een alternatief te zoeken om van en naar Zernike te reizen.
Dienstregeling kosten	28.000 euro voor de nieuwe ritten Q-link 15 in de zomervakantie

Lijn 74 en 174 sneller van P+R P3 naar UMCG en centrum Groningen

Lijn 74 Emmen – Hogezaand – Groningen en 174 Veendam – Hogezaand – Groningen rijden momenteel tussen P+R Euroborg en UMCG Zuid via de Bornholmstraat en de Sontweg. Weinig mensen maken gebruik van de haltes Osloweg, Kopenhagenstraat en Stockholmstraat. Voor de overige haltes geldt dat met de opening van P+R Meerstad en het rijden van Q-link 5 via de Sontweg en de Ikea lijn 74 en 174 niet meer nodig zijn op dit deel van de verbinding. Het voorstel is daarom om beide lijnen via de halte P+R P3/Boumaboulevard zo snel mogelijk naar het UMCG te laten rijden via de busbaan Europaweg. Dit maakt de verbinding voor het overgrote deel van de reizigers beter aangezien sneller het centrum van Groningen wordt bereikt, daarnaast wordt hiermee de verbinding tussen P+R P3 en het UMCG verbeterd. De rijtijdproblemen die de lijnen hebben in de stad Groningen kunnen met deze wijziging worden opgevangen.



De nieuwe route (rood) en de huidige route (blauw)

Reizigers gevolgen	De meeste reizigers naar Groningen zijn sneller op hun bestemming en reizigers van en naar P+R P3 krijgen een snellere extra verbinding tussen het Hoofdstation, Zuiderdiep en de hoofdingang van het UMCG. Haltes Osloweg, Kopenhagenstraat en Stockholmstraat komen te vervallen. Voor de haltes Osloweg (P3/Boumaboulevard) en Kopenhagenstraat (Brandweer) zijn vervangende haltes op loopafstand, de halte Stockholmstraat (minder dan 1 instapper per dag) heeft dezelfde haltes op grotere afstand.
Dienstregeling kosten	Geen of kleine besparing

Nieuwe haltelocatie Europaweg P+R P3

Vanaf een nog nader te bepalen datum zullen lijnen komende vanaf de richting UMCG bij Euroborg/P3 gaan halteren aan de Europaweg. Deze maatregel is in overleg met de gemeente en het projectbureau aanpak Ring Zuid nodig gebleken om de nieuwe aansluiting van de Zuidelijke Ring op de Europaweg mogelijk te maken en de gewenste rijtijden van de bus te halen. Wanneer de bus stad-uit nog met prioriteit naar de P3 kant van de Europaweg moet rijden dan loopt het kruispunt Europaweg met de Boumaboulevard vast.

Reizigers gevolgen	Kortere reistijd voor doorgaande reizigers. Extra looptijd voor terug reizigers naar P+R P3.
Dienstregeling kosten	Kleine besparing in dienstregelingen

Lijn 61 en 65 rijden vanaf Hoofdstation Groningen door naar Martini Ziekenhuis



Sinds de ingebruikname van het Q-linknetwerk in 2014 is er geen rechtstreekse verbinding meer tussen P+R Karding, het UMCG en het Martiniziekenhuis. Daarnaast is recent de huisartsenpost bij het Damsterdiep verhuisd naar het Martiniziekenhuis. Daarom is onderzocht wat de mogelijkheden zijn om het Martiniziekenhuis, het UMCG en P+R Karding te verbinden. Daaruit is gebleken dat de beste mogelijkheid om dit te doen het doorkoppelen van de lijnen 61 Middelstum – Groningen en 65 Zoutkamp – Groningen aan de zuidtak van lijn 10 naar Hoornsemeer. Hierdoor ontstaat een rechtstreekse verbinding tussen P+R Karding en het Martiniziekenhuis, via de Oosterparkwijk, het UMCG, Hoofdstation en Martiniplaza. Deze verbinding zal overdag op maandag t/m zaterdag elk kwartier worden geboden en op overige momenten twee keer per uur.

Het noordelijk deel van lijn 10 Station Noord – Korreweg – Hoofdstation zal hierdoor niet meer verder rijden dan het Hoofdstation. Dit heeft consequenties voor de Korrewegwijk, die de rechtstreekse verbinding met het Martiniziekenhuis verliest, men dient over te stappen op bijvoorbeeld de halte Hereplein. Gelijktijdig met deze wijziging zal lijn 61 op Hoofdstation goed gaan aansluiten op de Intercity's van/naar de Randstad. Lijn 65 zal door deze wijziging ook op zaterdag overdag twee keer per uur gaan rijden van/naar Zoutkamp. Wenselijk is om op zondag ook de halfuurdienst tussen Karding en het Martiniziekenhuis te faciliteren. Over de lijnnummering van deze nieuwe verbinding hebben we nog geen keuze gemaakt.

Reizigers gevolgen	<p>3.000 huidige reizigers per maand van lijn 10 krijgen een overstap van/naar het Martiniziekenhuis.</p> <p>Reizigers van/naar de Oosterparkwijk krijgen op maandag t/m zaterdag overdag een betere bediening met een kwartiersdienst, waarbij alle ritten doorrijden van/naar het Martiniziekenhuis.</p> <p>Reizigers vanuit Zoutkamp, Leens en Winsum krijgen een halfuurdienst op zaterdag en reizigers vanuit Middelstum krijgen een betere overstap op de Intercity van/naar de Randstad.</p> <p>De aansluiting van lijn 61 op de trein in Uithuizen wordt slechter, van deze overstap wordt weinig gebruik gemaakt.</p>
Dienstregeling kosten	100.000 euro voor het verhogen van de frequentie van lijn 65 op zaterdag

Provincie Groningen

Lijn 17 en 119 nieuwe route in Scheemda vanwege vervallen halte Busstation

Lijn 17 en 119 krijgen in Scheemda een nieuwe route vanwege het vervallen van de halte busstation. Deze routewijziging is budgetneutraal.

Reizigers gevolgen	Beperkt, 1 halte wordt verplaatst
Dienstregeling kosten	Geen

Lijn 61 gewijzigde route in Uithuizen en andere aansluiting op de trein

In Uithuizen wordt n.a.v. klachten van bewoners aan de Schoolstraat een nieuwe route overwogen waarbij de bus twee keer per rit het spoor kruist. We willen daarom deze nog nader onderzoeken.

Vanwege de doortrek van lijn 61 naar Martini ziekenhuis en daarmee een rechtstreekse doorverbinding in Groningen wordt de treinaansluiting in Uithuizen ruimer en daarmee minder aantrekkelijk gemaakt. De meerwaarde van een directe doorverbinding met het Martini ziekenhuis voor reizigers van lijn 61 uit Bedum en Middelstum, de betere bediening van de Oosterparkwijk wegen zwaarder dan enkele overstappers in Uithuizen die bovendien het alternatief hebben om in de vergelijkbaar snelle bus te blijven zitten. Vanuit Uithuizen ontstaan wel meer vertrekmomenten met bus en trein, nu gaan deze tegelijk.

We onderzoeken of het haalbaar is lijn 61 te knippen in een lijn Groningen – Middelstum/Uithuizen en Middelstum/Uithuizen – Delfzijl, om deze twee losse lijndelen voor de doelgroep en bestemmingen langs de lijn beter af te stemmen op de vraag.

Reizigers gevolgen	Geen goede overstap bus-trein Uithuizen, meer reismogelijkheden Uithuizen-Groningen, betere bediening Oosterparkwijk, directe doorverbinding Middelstum-Bedum naar Martini
Dienstregeling kosten	Geen

Onderzoek snelle rechtstreekse bus Ter Apel – Zernike

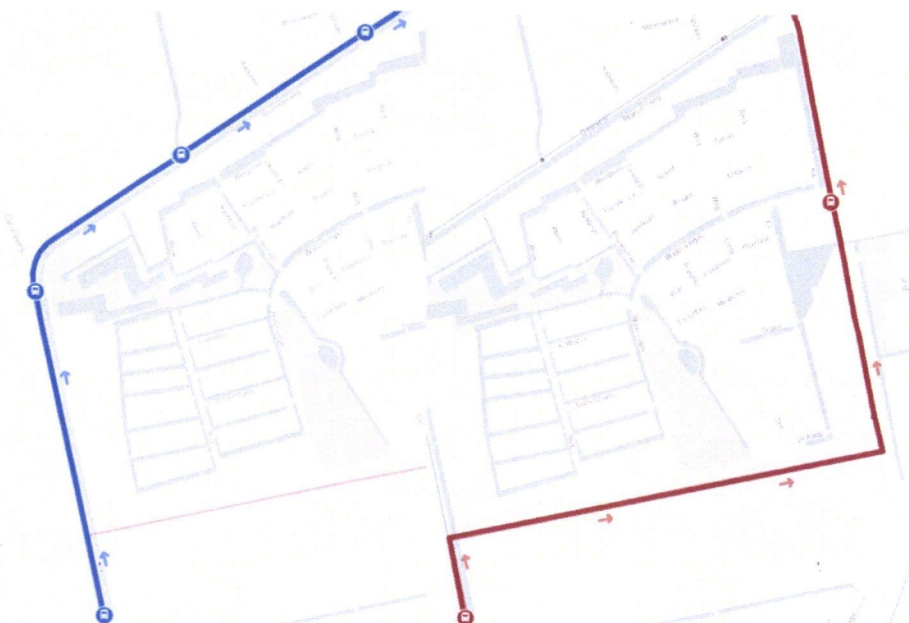
Per 8 april rijdt een nieuwe rechtstreekse lijn 27 van Stadskanaal via Gieten naar Groningen Zernike. Bij gebleken succes blijft deze lijn ook in 2019 rijden. Onderzocht wordt of in dat geval deze ritten gekoppeld kunnen worden aan lijn 73 Emmen – Ter Apel – Stadskanaal zodat nieuwe rechtstreekse reismogelijkheden ontstaan van Ter Apel naar Groningen Zernike.

Overwogen wordt de route in Stadskanaal dan ook te wijzigen. Vanaf het busstation zal lijn 27 dan mogelijk via de snelst mogelijke route naar Gieten en verder naar Groningen gaan rijden.

Reizigers gevolgen	Vanuit Ter Apel en Musselkanaal wordt het aantrekkelijker om naar Groningen te reizen.
Dienstregeling kosten	Geen

Lijn 85 Oosterwolde – Groningen via Leek Oostindie

Als onderdeel van het project HOV-Leek zal lijn 85 vanaf oplevering van de busbaan Oostindie via de wijk Oostindie in Leek gaan rijden. De (zeer) weinig gebruikte haltes Leek, Carolieweg, Leek, Oude Carolieweg en Leuringslaan zullen komen te vervallen.



Blauw de huidige route lijn 85 met haltes, in rood de nieuwe route met halte.

Reizigers gevolgen	De reizigers van de drie te vervallen haltes zullen verder moeten fietsen voor een alternatief, de inwoners van de wijk Oostindie krijgen meer reismogelijkheden richting Groningen en specifiek de scholen in de Wijert.
Dienstregeling kosten	Geen

Nader onderzoek naar buurtbus Leek en lijn 89 Marum - Leek

Lijn 89 is een spitslijn en wordt met een grote bus gereden; de vervoervraag is gering; voor de meeste ritten volstaat de inzet met een 8-persoonsbus. Gelijktijdig wordt buurtbus Leek – Grootegast fors versterkt, met 3 tot 4 busjes en soms met een grote bus. Het voorstel was voor de dienstregeling 2018 om (in de spits) het traject van de buurtbus als regulier openbaar vervoer met grote bus uit te voeren en het traject van lijn 89 te laten bedienen door de buurtbus. Deze maatregel is toen niet doorgevoerd voor 2018 en een jaar vooruit geschoven. Omdat sprake is van vrijwilligerswerk vergt het overleg hierover een specifiek proces, in nauwe afstemming met de projectorganisatie Publiek Vervoer en de gemeente Leek. Op dit moment wordt in samenwerking met Publiek Vervoer gekeken of de versterkingsproblematiek op een andere wijze kan worden opgelost waarbij mogelijk de buurtbus zijn huidige route kan blijven rijden.

We onderzoeken nog of het mogelijk is lijn 89 in Leek beter aan te sluiten op Q-link 3 van/naar Groningen.

Reizigers gevolgen	N.n.b.
Dienstregeling kosten	Geen

Lijn 88 via nieuwe halte P+R A7 Midwolde

Per oplevering van de nieuwe P+R locatie aan de A7 bij Midwolde is het voorstel spitslijn 88 de halte bij P+R Midwolde te laten halteren. Doordat lijn 83 in Leek gekoppeld is aan lijn 83 Assen – Roden – Leek ontstaan hiermee nieuwe snellere reismogelijkheden vanuit bijvoorbeeld Roden / Leek enerzijds en Marum / Drachten anderzijds.

Lijn 163 Groningen – Lauwersoog stopt alleen nog bij belangrijkste haltes onderweg

Sneldienst lijn 163 tussen Groningen en Lauwersoog sluit in Lauwersoog aan op de veerboot van/naar Schiermonnikoog. Lijn 163 rijdt 'bovenop' lijn 65 die als basislijn de basisbediening dagdekkend biedt. Voorstel is op de route van deze buslijn 163 alleen de haltes te bedienen die regelmatig worden gebruikt om de aansluiting op de boot betrouwbaarder te maken. Vooral de zeer beperkt gebruikte haltes langs de provinciale weg zorgen voor grote onbetrouwbaarheid op drukke momenten en vervallen aansluitingen. Primair is de functie van 163 tussen de stad Groningen en Lauwersoog. De haltes die dan nog worden aangedaan zijn de volgende:

Groningen, Hoofdstation, Zuiderdiep, Grote Markt, UMCG Noord, Zaagmuldersbrug en P+R Karding
 Noorderhoogebrug, Boterdiepbrug
 Adorp, Torenweg
 Sauwerd, Burchtweg
 Winsum, Priorstraat en rotonde N361
 Leens, Breekweg
 Ulrum, Schapenweg
 Lauwersmeer, De Rug, Robbenoord, Strandweg en Marneweg
 Lauwersoog, Dorp, Visafslag en Haven

Bijna alle reizigers maken gebruik van deze haltes. Door deze wijziging kan lijn 163 betrouwbaarder arriveren bij de haven van Lauwersoog en op Hoofdstation Groningen wat een groot deel van de reizigers ten goede komt.

Reizigers gevolgen	Een klein deel van de reizigers zal moeten kiezen voor een alternatieve halte of reizen met lijn 65 Zoutkamp – Groningen. Voor 99 procent van de reizigers wordt de reis betrouwbaarder en daarmee de overstap op de boot. Omdat lijn 163 bovenop de reguliere dienstregeling van (basis)lijn 65 rijdt houden alle reizigers voor haltes waar 163 niet stopt een goede verbinding met 65.
Dienstregeling kosten	Geen

Lijn 133 en 189 optimaliseren tijdligging i.r.t. school- en werktijden in Groningen

Voor lijn 133 en 189 wordt in overleg met scholen gekeken of de tijdligging kan worden geoptimaliseerd om zowel op de scholen in Groningen Zuid als langs de Verzetstrijderslaan aan te sluiten. Omdat het hier gaat om meerdere scholen met ongeveer gelijke aanvangstijden is dit een proces waarbij niet alle wensen kunnen worden gehonoreerd.

Reizigers gevolgen	Betere aansluiting op schooltijden en werktijden in Groningen.
Dienstregeling kosten	Geen

Routewijziging lijn 174 in Veendam

In 2020 komt er een nieuw scholen-/sportcomplex nabij het oude busstation in Veendam. Deze kan door lijn 174 worden ontsloten door de route in Veendam-Noord te strekken en lijn 174 via de Julianastraat (route lijn 110) naar het station te laten rijden. Omdat hiermee ook het centrum en het zwembad Tropiqua en aanpalende voorzieningen beter bediend wordt, is met de gemeente een alternatieve route ontwikkeld.



Reizigers gevolgen	Betere ontsluiting centrum/ voorzieningen en in 2010 nieuw scholencomplex. Veendam-Noord blijft beschikken over de stadsbus en lijn 13.
Dienstregeling kosten	Geen

Qliner 314 rijdt voor forensen meer middagritten naar Himsterhout

Op verzoek van reizigers is het voorstel de ritten vanuit Groningen om 16:40, 17:10 en 17:40 uur niet meer te laten eindigen bij de Eikesingel, maar door te laten rijden naar Drachten Himsterhout.

Reizigers gevolgen	Van 16:30 tot 17:40 uur 4 ritten Qliner 314 per uur naar Drachten Himsterhout i.p.v. 2.
Dienstregeling kosten	7.000 euro

Provincie Drenthe

Stadslijn 1 Assen krijgt nieuwe vertrektijden en vervalt na 22 uur

Op verzoek van veel reizigers uit Marsdijk is het voorstel de dienstregeling van stadslijn 1 in Assen (Marsdijk – Centrum – Station – Ziekenhuis – Mandemaat - TT-circuit) aan te laten sluiten op de Intercity treinen van/naar Zwolle en Groningen. In de huidige situatie sluit deze lijn aan op de sprinter. Door deze wijziging gaat lijn 1 op de route van/naar Mandemaat en het Circuit juist aansluiten op de sprinters. Doordat buslijnen van/naar Mandemaat bijna allen aansluiten op de Intercity, ontstaan hierbij nieuwe goede reismogelijkheden van/naar Mandemaat op de sprinters. Overeenkomstig in de hoofdlijnen dienstregeling 2018 al goedgekeurd gaat stadslijn 1 in Marsdijk altijd via het winkelcentrum rijden.

Reizigers gevolgen	Van/naar Marsdijk gaat stadslijn 1 op station Assen aansluiten op de Intercity van/naar Zwolle en Groningen. Van/naar Mandemaat / TT-circuit gaat stadslijn 1 aansluiten op de sprinter i.p.v. de Intercity. Streeklijnen van/naar Mandemaat sluiten aan op de Intercity. 's Avonds na 22 uur vervalt lijn 1. Een enkele reiziger per dag zal een alternatief moeten zoeken, bijvoorbeeld met lijn 50 naar MLK.
Dienstregeling kosten	Besparing 14.000 euro.

Ritten lijn 20 tussen station Meppel en de scholen vervallen in de daluren

In verband met het geringe gebruik van het routedeel tussen station Meppel en de scholen in Meppel in de daluren is het voorstel dit routedeel in de daluren te laten vervallen. De exacte tijdstippen dienen nog te worden uitgezocht.

Reizigers gevolgen	In de daluren hebben scholieren minder reismogelijkheden tussen station Meppel en de scholen in Meppel
Dienstregeling kosten	Besparing ongeveer 20.000 euro

Lijn 22 Assen – Beilen – Zweeloo ook 's middags elk half uur

Basislijn 22 rijdt 's middags elk half uur op de route Beilen – Zweeloo (- Emmen) en van de herfst- tot meivakantie ook elk half uur van Assen naar Beilen. Voorstel is dit aan te passen in beide richtingen elk half uur een bus, waarbij de toegevoegde ritten doorrijden van/naar Emmen. Daarnaast is het voorstel 's morgens een extra rit toe te voegen aankomend in Assen omstreeks 8 uur om de drukte aan te kunnen.

Reizigers gevolgen	Meer reismogelijkheden met lijn 22 Assen – Beilen – Zweeloo – Emmen in de middagspits.
Dienstregeling kosten	Extra kosten 60.000 euro, besparing op versterking 10.000 euro.

Betere aansluiting in Borger van lijn 24 uit Stadskanaal op Qliner 300 naar Emmen

Tijdens vakanties sluit lijn 24 (net) niet aan op lijn 300. Bestudeerd wordt of een verschuiving van lijn 24 mogelijk is met behoud van aansluitingen elders.

Reizigers gevolgen	Betere overstapmogelijkheid in Borger tussen lijn 24 en 300.
Dienstregeling kosten	Geen

Spitsritten lijn 27 in Hoogeveen naar Voltastraat en wijziging vertrektijden lijn 33

Sinds december 2017 rijdt lijn 33 Coevorden – Hoogeveen via de Voltstraat in Hoogeveen. Deze halte wordt goed gebruikt. Om deze ontwikkeling te stimuleren onderzoeken we het uitbreiden van de dienstverlening richting die halte. Het voornemen is om tijdens de spits een halfuurfrequentie te creëren vanaf station Hoogeveen van en naar de Voltastraat. Om dit te bereiken zal lijn 27 in de spits door gaan rijden naar de Voltastraat. Om een goede halfuurfrequentie te creëren is het voorstel om lijn 33 in de ochtend een half uur te schuiven. Hierdoor gaan geen treinaansluitingen verloren, maar veranderen wel de aansluitingen op schooltijden. Bijkomend voordeel is dat de eerste rit richting Coevorden een half uur eerder zal aankomen, waardoor er ook een half uur eerder naar Emmen kan worden gereisd.

Reizigers gevolgen	Scholieren kunnen vaker van station Hoogeveen naar de Voltastraat reizen. Reizigers tussen Hoogeveen en Coevorden kunnen een half uur eerder in Emmen zijn.
Dienstregeling kosten	Extra kosten 15.000 euro in door het extra doorrijden naar de scholen aan de Voltastraat

Lijn 27 Emmen – Hoogeveen op werkdagen 's avonds elk uur

Basislijn 27 Emmen – Zweeloo – Hoogeveen heeft in de avond geen volledige uursbediening. Om de aansluiting in Zweeloo in de avonduren te verbeteren aansluitend bij de bediening van een basislijn is het voorstel op werkdagen 's avonds elk uur een reismogelijkheid te bieden. In Zweeloo geeft deze lijn dan ook elk uur een aansluiting op lijn 22 van/naar Beilen en Assen. Onderzocht wordt nog of het mogelijk is ook een rit toe te voegen met aankomsttijd in Hoogeveen om 8:30 uur.

Reizigers gevolgen	Het gehele gebied tussen Beilen, Hoogeveen en Emmen heeft met de Hub in Zweeloo een volwaardige uursbediening op lijnen 22 en 27 met overstap in Zweeloo
Dienstregeling kosten	Extra kosten avondbediening 64.000 euro

Op werkdagen elk uur blijven rijden op lijn 33 Coevorden – Hoogeveen

Sinds 9 april rijdt lijn 33 tussen de ochtend- en middagspits elk uur met een 8-persoonsbus. Voorstel is deze inzet in dienstregeling 2019 te blijven rijden.

Reizigers gevolgen	Op werkdagen buiten vakantieperiodes elk uur blijvend een reismogelijkheid tussen Coevorden en Hoogeveen
Dienstregeling kosten	Extra kosten 91.000 euro

Spitslijn 36 Spier – Hoogeveen vervalt

Zoals opgenomen in de hoofdlijnen dienstregeling 2018 vervalt lijn 36 Spier – Hoogeveen per dienstregeling 2019 in verband met het geringe gebruik.

Reizigers gevolgen	De 10 reizigers per dag (november 2017) op deze route dienen een alternatief te zoeken zoals de Hubtaxi of andere vormen van collectief vervoer.
Dienstregeling kosten	Besparing 50.000 euro

Lijn 37 Hoogeveen – Westerbork in Hoogeveen via halte scholen Voltastraat

De aanvullende scholierenlijn 37 Hoogeveen – Westerbork rijdt nu via het centrum van Hoogeveen naar het station. Om het karakter van deze lijn te benadrukken willen we ook de halte Scholen Voltastraat aan gaan doen, net als lijn 33. Dit leidt er toe dat de lijn het centrum van Hoogeveen niet meer aan doet.

Reizigers gevolgen	Scholieren en studenten die gebruik maken van deze lijn kunnen dichterbij school uitstappen. Reizigers naar het centrum dienen verder te lopen vanaf het station of over te stappen.
Dienstregeling kosten	Geen

Verzoek lijn 44 Schoonebeek – Emmen op zaterdag via de centrumhalte

Lijn 44 rijdt in Emmen via het Ziekenhuis naar het station. Hiermee worden rechtstreekse reismogelijkheden naar het Ziekenhuis en scholen in deze omgeving geboden. In het weekend is er echter meer vraag naar de bestemming centrum. Chauffeurs uit Emmen en het consumentenplatform Drenthe hebben dan ook verzocht op zaterdag via het centrum te rijden. Na invoering wordt gemonitord of de wijziging meerwaarde heeft voor de reizigers.

Reizigers gevolgen	Lijn 44 rijdt op zaterdag via centrum Emmen. Bediening halte ziekenhuis en de scholen aan de Boermarkeweg vervallen ten gunste van de centrumbediening.
Dienstregeling kosten	Geen

Lijn 86 Norg – Groningen blijft voorsnog rijden

Vanwege beperkt gebruik was in de hoofdlijnen dienstregeling 2018 openomen dat lijn 86 zou vervallen en dat gelijktijdig lijn 83 Assen – Norg - Roden – Leek vaker zou gaan rijden. Op verzoek van de gemeente Noordenveld is besluit over deze maatregel met een jaar uitgesteld. Gemeente Noordenveld heeft aangegeven te verwachten dat op korte termijn meer gebruik gemaakt zal gaan worden van lijn 86 vanwege ruimtelijke ontwikkelingen op de route van deze lijn. Voorstel is dan ook voorsnog te behouden.

Nieuwe route lijn 51 Assen via scholen Industrieweg

Voorstel is lijn 51 in Assen via de Industrieweg te laten rijden zodat



leerlingen van o.a. het Drenthe College en Nassau College een rechtstreekse reismogelijkheid krijgen.

Reizigers gevolgen	Leerlingen van het Drenthe College en Nassau College krijgen meer reismogelijkheden. Gemiddeld 2 reizigers per dag uit Assen Oost zullen een alternatieve opstaphalte moeten kiezen.
Dienstregeling kosten	9.000 euro

Qliner 300 verschuiven ritten rond middernacht

Mede naar aanleiding van een verzoek van de Consumentenplatforms Groningen en Drenthe stellen wij voor de ritten uit Emmen en Groningen omstreeks 23:30 uur te verplaatsen naar ritten omstreeks 1 uur 's nachts.

Reizigers gevolgen	Door het schuiven van de ritten wordt een latere verbinding Groningen – Emmen en Emmen – Groningen gegeven. Vanaf 23.00 uur is er dan tussen Emmen en Groningen v.v. een uur-frequentie.
--------------------	--

Qliner 309 Assen – Groningen ook in het weekend de hele dag

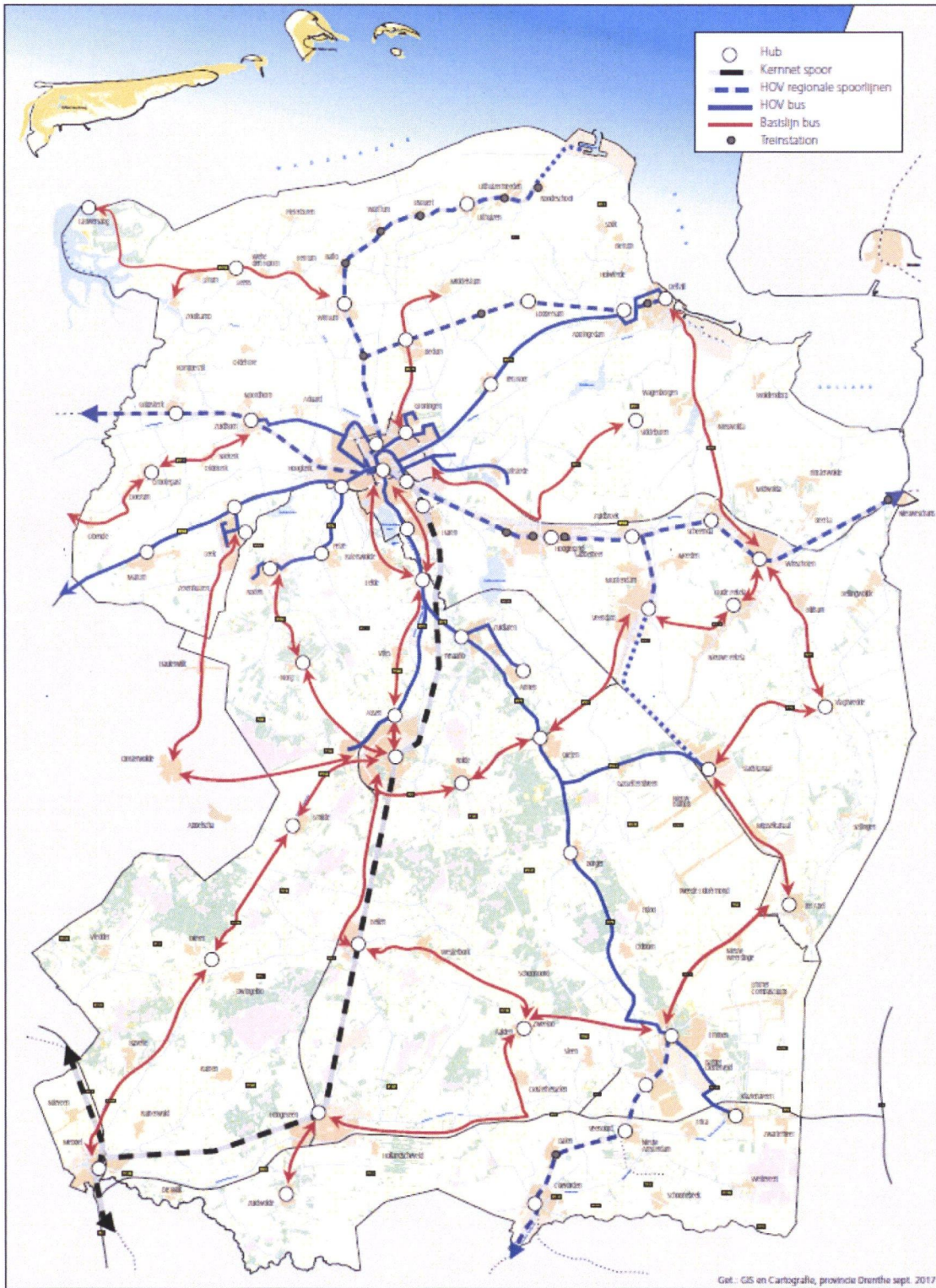
Voorstel is Qliner 309 Assen – Groningen ook in het weekend een bredere bediening te geven om toe te werken naar de basisbediening HOV. Hierdoor ontstaan net als op werkdagen betere reismogelijkheden tussen Assen en Groningen. We zien dat 309 flink blijft groeien sinds 309 in de weekenden rijdt.

Vanwege de wijziging van de vertrektijden van stadslijn 1 in Assen, wijzigen in het weekend, 's avonds en in vakantieperiodes enkele vertrektijden. Door deze nieuwe vertrektijden blijft Qliner 309 bij de halte M.L. Kingweg aansluiten op de stadsdienst.

Reizigers gevolgen	Ook in het weekend van 's morgens vroeg tot middernacht reismogelijkheden met Qliner 309.
Dienstregeling kosten	175.000 euro

Bijlage 1

Basisnetwerk OV Groningen-Drenthe



Bijlage 2 Uitgangspunten

Projectdoel

Een dienstregeling op straat die voldoet aan de visie en uitgangspunten die daarvoor zijn gesteld.

Doelstelling

- ↗ Reizigerskilometers (3 procent groei in 2019 t.o.v. 2017)
- ↗ Klanttevredenheid 7,5
- ↗ Gebiedsdekkendheid 100 procent
- ↗ Kostendekkendheid 52 procent
- ↗ CO₂-uitstoot per reizigerskilometer (2 procent reductie CO₂ uitstoot 2019 t.o.v. 2018)

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 reisinformatie. Het busgedeelte van het HOV-netwerk is met name gericht op en binnen de stad Groningen en tussen de grotere kernen in het gebied.
- ↗ Buslijndiensten die samen met het HOV-net een **basisnet voor het hele gebied** vormen als (wordt) 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. Goede productkwaliteit, zonder dat echter kan worden gesproken van hoogwaardig. De basislijnen zijn vastgelegd in de omgevingsplannen zonder dat de routes per definitie 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, ontwerpqualität, en tarieven dienen hierop aangepast te zijn. Het aanvullend openbaar vervoer bestaat uit lijnen met een beperkte dienstregeling met grote en/of kleine bussen. Daarnaast bestaat dit uit aanvullend collectief vervoer, niet zijnde openbaar vervoer. Die krijgt in beginsel vorm vanuit onze deelname aan Publiek Vervoer. Hieronder valt de hubtaxi en de faciliteiten die worden verleend aan lokale projecten als buurtbussen en stadsvervoer.

Uitgangspunten

➤ **Kwaliteit**

- Een normaliter voldoende OV-capaciteit gezien de vraag naar plaats en tijdstip met specifiek extra aandacht voor comfort op de HOV lijnen. Hierbij rekening houdend met de groei op de HOV lijnen die hierbij gefaciliteerd dient te worden.
- Aanbod van vervoer in vakantieperiodes finetunen op basis van huidig en te verwachten ontwikkeling in gebruik. Specifieke aandacht hierbij voor behoud comfort forensen in HOV lijnen.
- Basisnet zoals in omgevingsplannen van provincies Groningen en Drenthe vastgesteld komende jaren verder ontwikkelen tot een minimaal 7 tot 24 uur bediening met per moment het meest effectieve vervoerssysteem en frequentie.

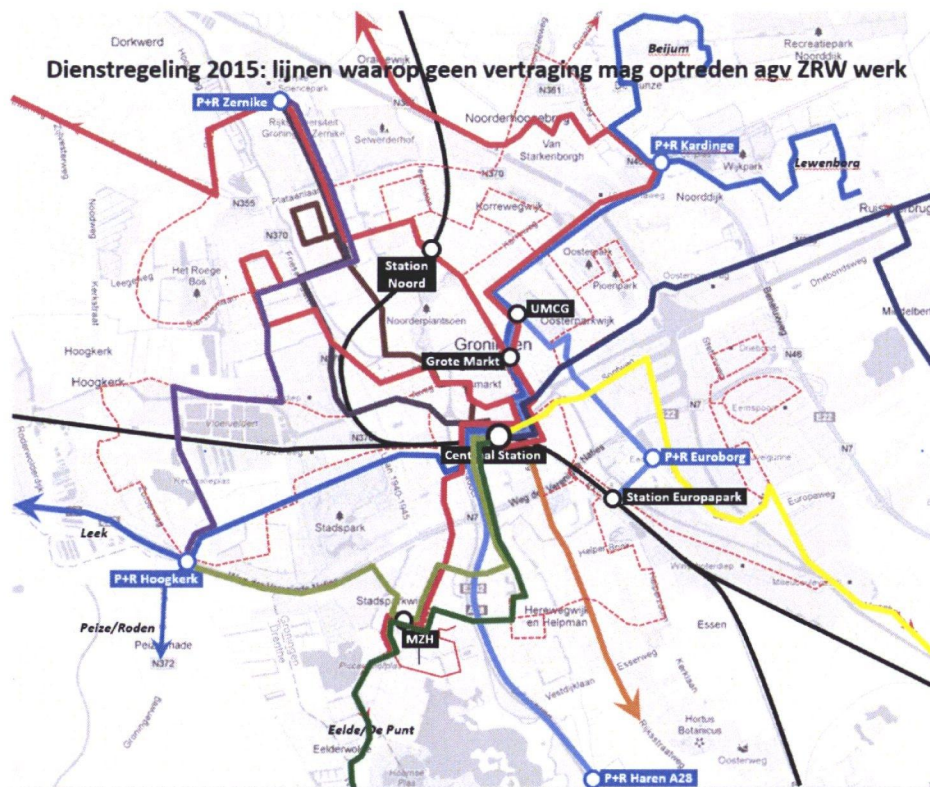
➤ **Efficiënte en betrouwbare uitvoering**

- Rijtijden up-to-date houden voor betrouwbare vertrektijden.
- In overleg treden met wegbeheerders om waar nodig maatregelen te nemen aan infrastructuur voor vergroten betrouwbaarheid
- In samenspraak met gemeente Groningen uitwerken langere termijn busnetwerk in de stad Groningen rekening houdend met:
 - aanpassingen aan infrastructuur die voor bijvoorbeeld fietsverkeer in de planning staat
 - infrastructuur waar de bus gewenst is als een primaire gebruiker en zodoende snel en betrouwbaar gebruik van kan maken en waar nodig aanvullende maatregelen worden genomen om dit te bereiken.
 - Elektrische bussen die de komende jaren steeds meer hun intrede zullen doen.
- Behoud van een efficiënte dienstregeling.
- Stimuleren spreiding schooltijden en gebruik van de (elektrische) fiets om spitsgebruik busvervoer te ontlasten en dalurengebruik te stimuleren.
- Inzet soort bus zo goed mogelijk passend binnen de vraag naar het betreffende vervoer, zoals waar nodig een grote bus, waar kan een kleinere bus.
- Tegenspitsritten in het bus-systeem zo inzetten dat deze zo nuttig mogelijk zijn voor reizigers en het systeem.
- Verdergaand slimmer gebruik maken van te delen en reeds beschikbare data, waaronder data van trein, (omliggende) bus concessies en autogebruik.
- Omzet van structurele versterkingsbussen in extra vaste ritten in de dienstregeling als dat voor reizigers en/of efficiëntie vervoer meerwaarde heeft, waaronder lijnen waarop meer versterkingsritten zijn gaan rijden i.v.m. het in 2017 ingevoerde studentenreisproduct voor MBO'ers onder de 18 jaar.

➤ **Integraal vervoer**

- Ontwikkelen van het busvervoer rekening houdend met de keten van verplaatsingen waarin deze verplaatsingen plaatsvinden, zoals het publiek vervoer zoals die in 2018 zal starten en de ontwikkeling van HUB's in Groningen en Drenthe (zie kaartje met de HUB locaties als bijlage).
- Ontwikkelen in nauwe afstemming met o.a. bus- en treinvervoerders, buurtprovincies, gemeenten, grotere bedrijven, onderwijsinstellingen en ziekenhuizen.

- o Afstemming op grote projecten als Ring Zuid Groningen, Stationsgebied Groningen, grote buitendienststellingen spoor, Florijnas en stationsgebied Assen met partners als Groningen Bereikbaar en Minder Hinder Assen. Vertrekpunt is dat het HOV voor veel automobilisten ook tijdens de werkzaamheden een goed alternatief moet zijn. Dit vraagt voldoende doorstroming en capaciteit (dienstregeling en versterking).
- o Gegarandeerde doorstroming op belangrijke corridors in en om de stad Groningen (zie onderstaande kaart) overeenkomstig de afspraken die hierover zijn gemaakt met Groningen Bereikbaar, RWS, provincie Groningen en gemeente Groningen. Dit vergt van Qbuzz en het OV-bureau voldoende tijd om deel te nemen aan afstemming. Hierbij kan leerervaring worden opgedaan uit de aanpak in Assen.



 **Eenvoud**

- o Vergroten van de eenvoud van het openbaar vervoer (in beginsel wordt slechts goed uitlegbaar vervoer ontworpen), zoals:
 - Integreren van buslijnen en busroutes.
 - Integreren van 600 lijnen (scholierenlijnen) in reguliere lijnen.
- o Uitvoeren customer journey onderzoek (onderzoeken van de verbetermogelijkheden voor een verhoogde klantbeleving) voor verschillende klantgroepen om input te genereren voor een nog beter op reizigers afgestemd vervoersproduct.
- o Clusteren / vervallen bediening van haltes met weinig gebruik c.q. waar haltes te dicht op elkaar zijn gesitueerd. In Groningen zal dit in samenhang met het nieuwe halteplan worden vormgegeven.

- ↪ **Doorvoeren vastgestelde maatregelen**
 - Doorvoeren van maatregelen die reeds door het DB zijn vastgesteld: vervallen lijn 36 Spier – Hoogeveen en keuze vervallen of behoud lijn 86 Norg – Peize – Groningen o.b.v. ruimtelijke ontwikkelingen langs de route.
- ↪ **Financieel**
 - Volgende stap completering basisnet: 'dicht maken basisnet' tussen 7 en 24 uur te financieren door waar mogelijk op aanvullend en basisnet aanpassingen door te voeren.
 - Stap voor stap naar 1 vakantiedienstregeling afgestemd op woon-werkverkeer, financiering door aanvullend en basisnet waar mogelijk efficiënter te maken en voor HOV vanuit het HOV-budget.
 - Groei HOV faciliteren (+ € 1.000.000 structureel)