

voorstel

| | |
|-----------------|--|
| Aan | dagelijks bestuur OV-bureau |
| vergadering van | 20 april 2023 |
| agendapunt | 5a |
| auteur | |
| datum | 4 april 2023 |
| onderwerp | Ontwerp hoofdlijnen dienstregeling 2024 |
| voorstel | <ol style="list-style-type: none">1. Instemmen met het vrijgeven van de ontwerp hoofdlijnen dienstregeling 2024.2. Z.s.m. vrijgeven ontwerp hoofdlijnen dienstregeling 2024 voor advies door Consumentenplatforms, Raad, Staten, gemeenten en andere betrokkenen.3. Verzenden ontwerp hoofdlijnen dienstregeling 2024 door de colleges van B&W/GS aan de Raad en Staten. |

Voorliggend zijn de ontwerp hoofdlijnen dienstregeling 2024 opgenomen zoals die afgelopen periode in samenspraak met Qbuzz en in afstemming met gemeenten, ontwikkelteams chauffeurs en werkgroep dienstregeling Consumentenplatforms zijn vormgegeven.

Bij de vormgeving van de ontwerp hoofdlijnen is rekening gehouden met:

- Het nieuwe normaal: de nieuwe verminderde vervoervraag na corona.
- De kaders zoals geformuleerd in de omgevingsvisies van de provincies en de mobiliteitsvisie van de gemeente Groningen.
- Flexibel blijven inspelen op wijzigingen in de vervoersvraag door waar mogelijk en nodig ook tussentijds aanpassingen door te voeren in de geboden capaciteit.
- De invoering van de businesscase zero emissie, waar meer elektrische bussen gaan rijden, die 's avonds en in het weekend leidt tot meer inzet van elektrische standaard 12 meterbussen in plaats van 8-persoons dieselbusjes.

Voor 2024 is een hiernaast een aantal specifieke opgaven aan de orde:

1. Toename rijtijden: zelfde OV-netwerk 0,7% langzamer en duurder

Na corona zien we een naast een lagere vervoervraag in het OV tegelijkertijd een toename van het autogebruik. Dit leidt tot een toenemende druk op het autonetwerk. Op basis van rijtijdonderzoek door Qbuzz blijkt er een (vooralsnog terechte) claim op aanpassing van rijtijden is, met name door slechtere doorstroming. Zonder infrastructurele aanpassingen leidt dit tot een toename van rijtijden en daarmee exploitatielasten van circa 1 miljoen euro per jaar per 2024. De toename in rijtijd concentreert zich in en/om de stad Groningen. De concessie verplicht het OV-bureau om de door Qbuzz aan te tonen toename van rijtijd te vergoeden. Hier ligt een directe relatie met de werkdruk van de chauffeurs, rijtijden die te krap zijn kunnen leiden tot toename van de werkdruk bij de chauffeurs. Meer informatie hierover, evenals oplossingen zijn opgenomen in het inframeso als opgenomen als bijlage.

2. Operatie Ingebruikname Julianaplein: geen (financiële) voorziening voor robuuste dienstregeling

In het voorjaar en de zomer 2024 wordt een lange (26 weekse) periode van stremmingen voorzien rondom de ingebruikname van het nieuwe Julianaplein. Voor de operatie Julianaplein in 2022 (13 weekse stemming) hebben Qbuzz en het OV-bureau ervoor gekozen om een robuuste dienstregeling in te voeren, waarin meer tijd werd geboden aan het eind van lijnen die in de vertraging zouden komen om zo te voorkomen dat ritten zouden uitvallen. Hiervoor was voor een 13-weekse periode 0,4 mln aan meerkosten voorzien. Op dit moment is voor de operatie ingebruikname in 2024 nog

niet helder welke fasering wordt gekozen en vooral wat de effecten op de doorstroming van het verkeer zullen zijn. De verwachting is dat de effecten op de doorstroming groot zullen zijn. Gezien de grote opgave die er sowieso al ligt voor 2024 gaan we er vooralsnog vanuit dat ofwel de doorstroming van de bus zodanig geprioriteerd wordt dat de dienstregeling gehaald kan worden, danwel dat bepaalde lijndelen potentieel kunnen uitvallen bij grote vertraging. Aandachtsgebieden op voorhand hierbij zijn de omgeving van het Martini ziekenhuis, de N355 Zuidhorn-Groningen en de Europaweg/Sontweg. We gaan ervan uit dat het OV-bureau niet financieel bijdraagt aan de operatie ingebruikname. Dienstregelingsaanpassingen die toch nodig blijken kunnen alleen worden doorgevoerd als er externe financiering beschikbaar is.

3. Invoering business case zero emissie: 158 nieuwe elektrische bussen om kosten te verlagen

In het kader van de verduurzaming is gekeken naar de beschikbare financiële middelen op de langere termijn. Dankzij de instroom van nieuwe bussen is het financiële meerjarenperspectief gunstiger dan zonder business case zero emissie. Het dienstregelings- en kostenniveau dat uitgangspunt is geweest bij de business case zero emissie ligt iets lager (ongeveer 2,5%) dan de huidige 'volle' dienstregeling 2023. De dienstregeling 2023 heeft ook al deze omvang in de praktijk. Dit wordt veroorzaakt door de flexibele opzet van de huidige dienstregeling, waarbij we werken met een pluspakket, extra ritten voor drukke momenten die niet altijd nodig zijn, de voorzomerdienstregeling met iets lagere frequenties op frequente lijnen (met name Qliner en Q-link) en de rituitval door stakingen.

Voor 2024 is het huidige bedieningsniveau de basis. De voorstellen die we doen om de financiële opgave voor € 2,5 mln op te lossen zijn aanpassingen ten opzichte van dit 2023 dienstregelingsniveau.

Financiële opgave

De financiële opgave voor het OV-bureau is in 2024 € 8,2 mln (ontwerpbegroting 2024). Hiervan wordt voorgesteld een pakket van € 2,5 mln via de dienstregeling 2024 in te vullen. Daarnaast heeft het dagelijkse bestuur gevraagd om ook in beeld te brengen welke maatregelen 2024 additioneel genomen zouden moeten worden als de resterende opgave van € 2,15 mln (na benutting van de reserves) ook volledig als bezuiniging op de dienstregeling moet worden genomen. Dit memo gaat in op:

- Een financiële bezuinigingsopgave van 2,5-miljoen euro voor de dienstregeling 2024.
- Een optioneel extra pakket t.w.v. 2,15 miljoen euro.

Overeenkomstig vorenstaande is in dit memo op hoofdlijnen een pakket opgenomen met bezuinigingen t.w.v. € 2,5 mln + een optioneel pakket t.w.v. € 2,15 mln.

Het pakket van - € 2,5 is weergegeven onder

1. Hoofdlijnen maatregelen flexibiliteit - € 2,3 mln
2. Hoofdlijnen maatregelen overige wijzigingen - € 1,2 mln
3. Rijtijdtoename + € 1,0 mln

De voorgestelde maatregelen zijn onderverdeeld in:

4. Hoofdlijnen optioneel - € 2,15 mln pakket

Bij het samenstellen van de lijst met maatregelen onder 1 en 2 zijn zoveel mogelijk maatregelen opgenomen die zo min mogelijk negatief effect hebben voor reizigers. Met de maatregelen onder 4 worden echt delen van het OV-netwerk afgebroken.

Als de maatregelen onder 1 en 2 geëffectueerd worden dan rijden we in Groningen en Drenthe nog steeds relatief veel bussen vergeleken met de rest van Nederland. We zitten dan op een dienstregelingsniveau dat nog steeds op ongeveer 92% ligt ten opzichte van voor corona.

Proces

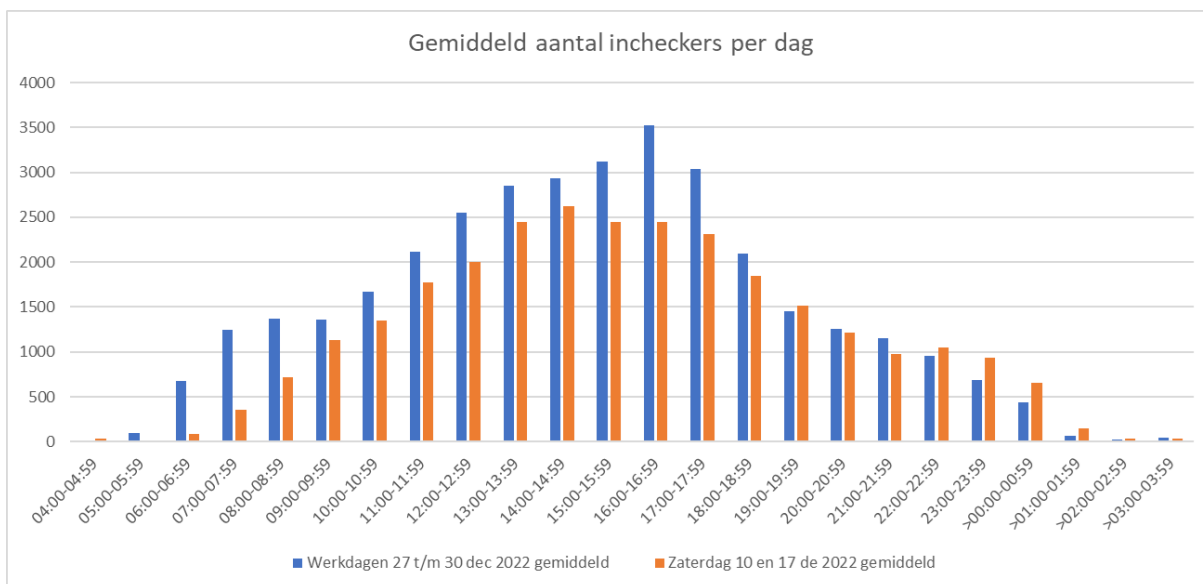
- 20 april: goedkeuring ontwerp hoofdlijnen DB OV-bureau
- Z.s.m. na 20 april: vrijgave ontwerp hoofdlijnen via ovbureau.nl, persbericht en toezending aan gemeenten, consumentenplatforms
- 9 mei: wethoudersbijeenkomst
- 30 mei: werkgroep dienstregeling
- 13 juli: goedkeuring definitieve hoofdlijnen DB OV-bureau
- 10 december: start dienstregeling 2024

1. Hooflijnen maatregelen flexibiliteit (- € 2,3 mln)

In de afgelopen jaren hebben we een meer flexibele dienstregeling ontwikkeld, die mee-ademt met de vraag. Naast de reguliere dienstregeling en vakantiedienstregelingen hebben we ook een pluspakket (extra ritten voor drukke momenten die niet altijd nodig zijn) en een voorzomerpakket ontwikkeld. Voor 2024 zien we op basis van de ontwikkelingen mogelijkheden om hiermee een groot deel van de financiële opgave in te vullen.

Werkdagen tussen kerst- en nieuwjaarsdag zaterdagdienstregeling - € 0,2 mln

Op de werkdagen tussen kerst- en nieuwjaarsdag zijn alle scholen gesloten en zijn veel mensen vrij. Uit incheckdata (zie onderstaande grafiek) blijkt dat het gebruik van het busvervoer grotendeels overeenkomstig het gebruik op een zaterdag is. Voorstel is dan ook op deze werkdagen de zaterdagdienstregeling te gaan rijden. Dit zal voor dienstregeling 2024 dan gaan gelden voor woensdag 27 t/m vrijdag 29 december 2023. We houden hierbij rekening dat we in de ochtenduren op enkele lijnen nog wel enkele extra bussen zullen inzetten. Deze maatregel levert totaal € 0,2 mln op.

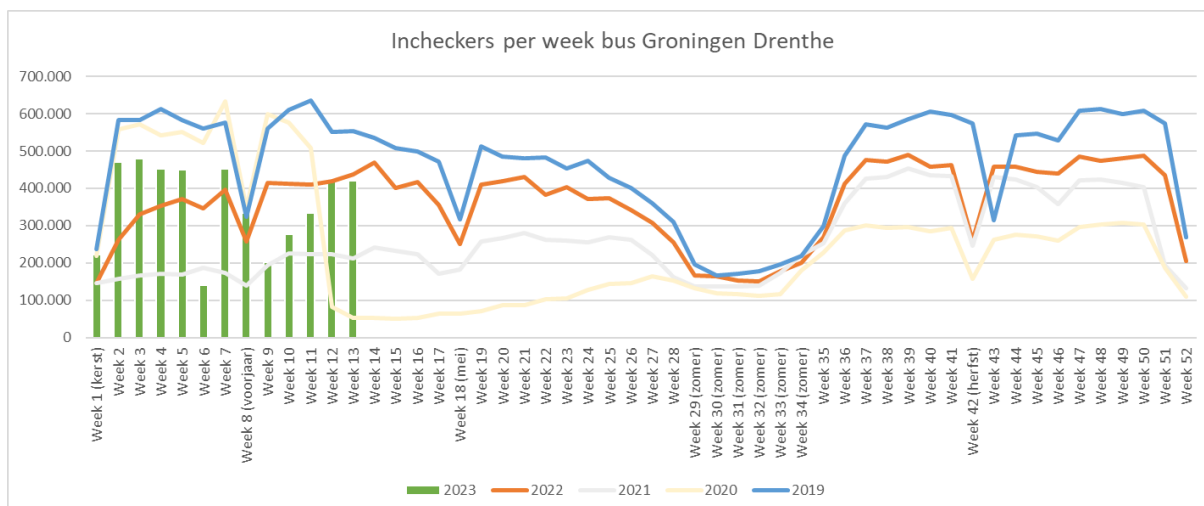


Grafiek 1: vergelijkbaar patroon van gemiddeld aantal incheckers per werkdag in de kerstvakantie en reguliere december zaterdag

Aangepaste vervoersinzet in zomerperiode - € 0,3 mln

In de zomerperiode ligt het gebruik van het busvervoer lager dan in andere periodes (zie onderstaande grafiek). Voorstel is aansluitend hierop de volgende aanpassingen door te voeren zodat het vervoersaanbod beter past bij de vraag:

1. Meivakantiedienstregeling 2 weken: net als afgelopen jaren in mei twee weken lang de meivakantie-dienstregeling rijden. Rekening houdend met de feestdagen houdt dit voor 2024 in dat we de vakantiedienstregeling rijden van maandag 29 april t/m vrijdag 10 mei. Dit levert geen extra financiële besparing op, omdat dit voortzetting is van de huidige werkwijze.
2. Zomervakantiedienstregeling van 6 naar 7 weken: in de week vóór de zomervakantie ligt het gebruik van het busvervoer veel lager dan in de voorafgaande weken. Dit komt met name doordat er dan nog weinig colleges plaatsvinden en ook middelbare scholieren geen regulier onderwijs meer hebben. Voorstel is dan ook in deze week al de zomervakantiedienstregeling te gaan rijden. Dit levert een besparing op van € 0,3 mln.



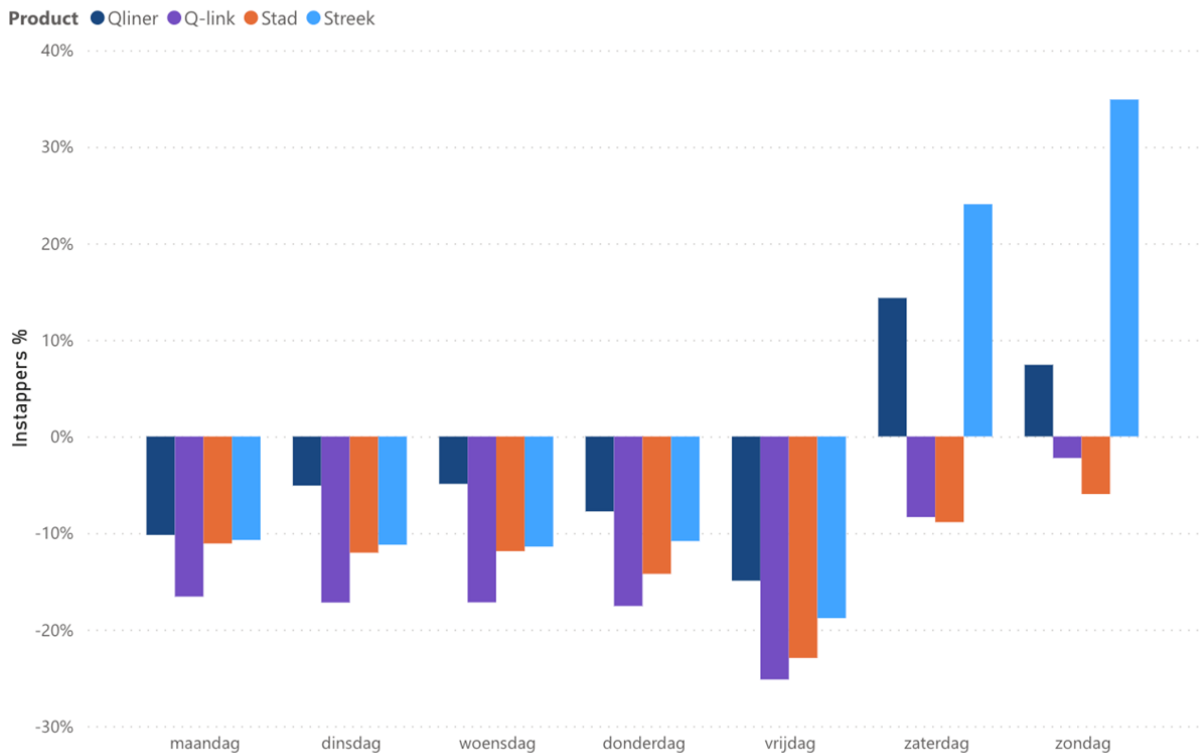
Grafiek 2: ontwikkeling aantal incheckers per week over de jaren 2019-2023

Aanpassen frequenties Q-link en stadslijnen: alleen hoogfrequent als het nodig is - € 1,0 mln

In vergelijking met voor-corona ligt op de meeste momenten op veel Q-link en stadslijnen het gebruik nog onder dat van 2019 (zie onderstaande grafiek). Verwachting is dat dit grotendeels zo zal blijven. De frequentie op veel Q-link en stadslijnen ligt echter nog steeds op de oude vraag naar het vervoer. Voorstel is dan ook op veel lijnen op verschillende momenten de frequenties aan te passen zodat ze beter passen bij de vraag. Deze aanpassingen leveren gezamenlijk € 1,0 mln euro op en bestaan op hoofdlijnen uit:

1. Q-link blauw lijn 3 Leek – Lewenborg en 4 Roden – Beijum: niet meer standaard 6 keer per uur in de spits en 4 keer per uur in het dal, maar in de spits op werkdagen vier keer per uur, met extra inzet waar nodig. Om voldoende capaciteit te kunnen blijven bieden zullen extra ritten rijden van Roden/Hoogkerk via Hoofdstation naar UMCG, Kardingse en scholen Lewenborg in de spits.
2. Stadslijn 7 Groningen station Noord – Vinkhuizen – Hoofdstation – Martini Ziekenhuis – P+R Hoogkerk: niet meer standaard de hele dag 4 keer per uur, maar op werkdagen in de basis naar twee keer per uur op de route Vinkhuizen – Hoofdstation en Martini Ziekenhuis – P+R Hoogkerk en vaker wanneer nodig. Het routedeel Vinkhuizen – Station Noord vervalt, op het routedeel Paddepoel-Station Noord rijden andere lijnen.

Daarnaast rijden we een iets kortere periode een kwartiersdienst op Q-link 1/11 Reitdiep – Hoofdstation, op werkdagen een uur later starten met de kwartiersdienst in plaats van de halfuursdienst op lijn 10 Station Noord – Hoofdstation en verdergaande flexibilisering van Q-link 15 tussen Hoofdstation en Zernike.



Grafiek 3: ontwikkeling aantal incheckers per productsoort per dag

Aanpassen frequenties Qliners en streeklijnen - € 0,8 mln

Op werkdagen ligt het gebruik van de Qliners ongeveer 10 procent lager dan in 2019. In het weekend is het gebruik toegenomen. Voornemen is op onderstaand benoemde momenten het aanbod beter bij de afgenomen vraag te laten aansluiten. Dit levert totaal een besparing op van € 0,8 mln.

1. Qliner 304/314 Drachten – Groningen: vervallen van een aantal spitsritten per werkdag en beperken aantal spitsritten in de voorzomerdienstregeling. Vanwege toename in gebruik op zondagavond toevoegen van enkele ritten.
2. Buslijn 50 Assen – Groningen: op werkdagen overdag de gehele dag 2 keer per uur. De extra spitsritten vervallen.
3. Buslijn 109 Assen – Zernike: deze lijn behouden vanwege goed gebruik. Enkele iets minder goed gebruikte ritten vervallen. Basis blijft een uursdienst op werkdagen overdag aangevuld met extra spitsritten.
4. Qliner 300 Emmen – Groningen: in de voorzomerperiode vier i.p.v. zes Qliners per uur in de spits.
5. Qliner 309 Assen – Groningen: in de voorzomerperiode in de middagspits 4 keer per uur een Qliner op de hele route aangevuld met extra ritten tussen Hoofdstation en Marsdijk i.p.v. op de gehele route. Deze extra ritten vervallen zodra dat mogelijk is qua gebruik, dit geldt tevens voor de 8^e t/m 12^e rit per uur in de ochtendspits. Daarnaast in de zomervakantie buiten de spits nog twee keer per uur een Qliner i.p.v. vier keer per uur.
6. Qliner 310 Assen – Veendam: op werkdagen tussen Assen en Gieten vervallen enkele ritten, tussen globaal 7 en 18 uur blijft twee keer per uur een bus rijden. Tussen Gieten en Veendam de hele dag elk uur een bus aangevuld met twee extra ritten in de ochtendspits. Nu rijden hier nog in de brede spits twee bussen per uur.
7. Buslijn 20 Assen – Dieverbrug – Diever: in de daluren van twee naar een keer per uur.

2. Hoofdlijnen overige wijzigingen (- € 1,2 mln)

Naast de aanpassingen in de soort dienstregeling per dag en aanpassing frequentie zijn onderstaand aanvullende maatregelen opgenomen die mede een invulling geven aan de bezuiniging.

Daarnaast zullen we op verscheidene lijnen waar nodig op bepaalde momenten enkele ritten laten vervallen, toevoegen of omzetten van grote naar kleine bus of andersom. Alle maatregelen samen leveren een besparing op van € 1,2 mln euro.

Omzetten 'matritten' naar dienstregelingritten budgetneutraal

Bij het ontwikkelen van de dienstregeling zullen we bezien waar 'matritten' rijden (dat zijn ritten die rijden tussen bijvoorbeeld een stalling van Qbuzz en het beginpunt van de rit) die zonder al te veel meerkosten ook kunnen worden gebruikt door reiziger waar ook daadwerkelijk op betreffende route op dat moment reizigers kunnen worden verwacht. Te denken valt aan extra ritten in Emmen tussen Ziekenhuis en Station, in Assen tussen Marsdijk en Busstation Marsdijk, in Groningen tussen Verzetssrijderslaan en Hoofdstation en tussen de Pekela's en Veendam / Winschoten. Qbuzz en OV-bureau hebben afgesproken dit kostenneutraal te doen zodat ten gevolge van de omzet van deze ritten geen andere reguliere ritten hoeven te worden vervallen, maar dus wel extra opbrengsten kunnen worden gegenereerd die weer kunnen zorgen voor meer beschikbaar budget om bussen te kunnen (blijven) rijden.

Groningen Stad en Q-link (- € 0,4 mln)

Aanvullend op de voorstellen als opgenomen op voorgaande pagina's stellen we voor de volgende wijzigingen door te voeren.

- Stadslijn 8 vervallen tussen Hoofdstation en Europapark vanwege beperkt gebruik. In 2022 heeft de bus daar ook al een half jaar niet gereden, zonder dat hier klachten over kwamen. Zowel station Europapark als Hoofdstation is vlakbij. Alternatief is de trein of hubtaxi.
- Vervallen stadslijn 9 op zaterdag tussen Paddepoel en Zernike.
- Stadslijn 17 Europapark-industrieterrein Zuid-Oost integreren in streeklijn 76 of 178: Stadslijn 17 rijdt vanaf station Europapark een ronde over de industriegebieden Euvelgunne en Eemspoort. Per dag maken ongeveer 16 reizigers gebruik van de haltes die alleen door lijn 17 worden bediend. Dit is erg weinig gelet op de frequentie waarmee lijn 17 rijdt en de (loop) afstand naar haltes die ook door streeklijnen worden bediend.
- Stadslijn 18 P+R Hoogkerk-Zernike vervallen in de kleine vakanties: In de kleine vakanties zijn, behalve de RUG, alle onderwijsinstellingen gesloten. De vraag naar een dergelijke tangentiële verbinding is dan veel kleiner. Het voorstel is daarom om lijn 18 in de kleine vakantie niet te rijden. De verbinding Zernike – P+R Hoogkerk wordt wel geboden met lijn 109, aansluitend op de colleegetijden van de RUG. Aanvullend hierop kan nog steeds worden overgestapt op Q-link 15 bij de Verzetssrijderslaan.
- Q-link 5 nieuwe route naar Harkstede via de Hoofdweg. De gemeente is bezig om de hiervoor benodigde haltevoorzieningen te ontwerpen. Ook lopen de gesprekken met de bewonerorganisaties Engelbert en Middelbert. Deze maatregel kan alleen doorgevoerd worden als er zekerheid is over de haltevoorzieningen. Overleg hierover met de Meerdorpen en de gemeente loopt. Vooralsnog is deze maatregel niet ingeprijsd per 2024.

Provincie Groningen (- € 0,4 mln)

Aanvullend op de voorstellen als opgenomen op voorgaande pagina's stellen we voor de volgende wijzigingen door te voeren.

- Buslijn 35 Groningen – Oldehove: in de avonduren vervallen de ritten die nu rijden tussen Aduard en Oldehove vanwege beperkt gebruikt. Alternatief is de hubtaxi.

- Buslijn 36 Oldehove – Winsum: blijft rijden in de spits. Ritten buiten de spits worden weinig gebruikt. Alternatief op die momenten is de hubtaxi of fiets.
- Buslijn 41 Appingedam – Uithuizen: vervallen van de ritten in de avond vanwege weinig gebruik. Alternatief is de hubtaxi.
- Buslijn 817 Beerta – Woldendorp: Vanwege zeer beperkt gebruik is het voorstel om lijn 817 te laten vervallen tussen Nieuw Beerta en Woldendorp. Deze lijn rijdt thans twee ritten per werkdag met een 8-persoonsbus. Alternatief is de hubtaxi.
- Buslijn 107 Stadskanaal – Zernike: conform besluit als genomen in de hoofdlijnen dienstregeling 2023 komt deze lijn per dienstregeling 2024 te vervallen. In plaats van deze lijn zullen wel enkele ritten van lijn 171 Zernike –Veendam gaan doorrijden van/naar Stadskanaal.
- Buslijn 119 Delfzijl – Winschoten: behoud huidige route. In 2022 is het verzoek ontvangen van Dorpsbelangen om via 't Waar/ Nieuw Scheemda te gaan rijden. Vanwege toename aan exploitatiekosten, gevolgen voor aansluitingen, verwacht beperkt gebruik en de mogelijkheid om van/naar het ziekenhuis in Scheemda als nieuwe hub met de hubtaxi te reizen, is ons voorstel de huidige route te behouden.
- Buslijn 72 Emmen – Winschoten: op de route Ter Apel – Bourtange – Vlagtwedde wordt de snelheid van het wegverkeer teruggebracht van 80 naar 60 kilometer per uur. Om de extra exploitatiekosten voor de bus gedeeltelijk op te vangen, vervallen de weinig gebruikte avondritten op lijn 72. Alternatief is reizen met de hubtaxi.

Provincie Drenthe (- € 0,4 mln)

Aanvullend op de voorstellen als opgenomen op voorgaande pagina's stellen we voor de volgende wijzigingen door te voeren.

- Stadslijn 1 Assen: aanpassing zuidelijk deel van de route door een lus te gaan rijden vanaf station via Ziekenhuis, halte crematorium, TT-Circuit, TT-Hall, werklandschap en Ziekenhuis weer terug naar het station.
- Buslijn 51 Groningen – Haren – Zuidlaren op werkdagen weer elk uur door laten rijden naar Annen en Assen. Lijn 51 vervangt daarmee lijn 52 tussen Annen en Assen. Waar nodig zal lijn 51 tussen Groningen – Haren (en Zuidlaren) daarnaast vaker dan 1 keer per uur rijden. Sinds december rijdt lijn 52 tussen Assen en Annen ook in de avonden en op zaterdag. Op basis van de ontwikkeling in het gebruik komende periode, zal op een later moment worden besloten of dit wel of niet zal blijven rijden.
- Buslijn 85 Oosterwolde – Leek zal 's avonds en op zondag rijden van Oosterwolde tot een halte aan de Lindensteinlaan in Leek waar lijn 85 aansluit op Q-link 3 van/naar Groningen.
- Buslijn 27 Emmen – Hoogeveen rijdt stapvoets over vorig jaar aangelegde drempels tussen Noordscheschut en Geesbrug. We blijven deze route rijden indien aanpassingen aan de drempels kunnen worden uitgevoerd. Anders is de overweging de route tussen Hoogeveen en Zwinderen verschuiven naar de A37.
- Buslijn 28 Beilen – Meppel: in de daluren is het gebruik op het routedeel Beilen – Dwingeloo laag. Op deze momenten zal een 8-persoonsbusje deze route gaan rijden, waarbij in Dieverbrug of Dwingeloo Centrum aangesloten zal worden op de bus van/naar Meppel.
- Buslijn 28 Beilen – Meppel: in Meppel zal de bus niet meer rijden van/naar Koedijklanden, maar vanaf het station alleen het rondje naar de scholen mits de Stadsbus Mug de ronde door Koedijklanden weer over kan nemen.
- Buslijn 31 Dedemsvaart – Hoogeveen rijdt niet meer door naar de scholen Voltastraat in Hoogeveen vanwege zeer beperkt gebruik.
- Weekend buslijn Emmen – Weiteveen – Schoonebeek – Erica – Emmen introduceren. Deze buslijn rijdt het rondje in het zuidelijke deel in 1 richting en zal zowel zaterdag als zondag gaan rijden. Deze inzet vervangt de huidige lijn 94 Emmen – Klazienaveen – Coevorden op zaterdag.

3. Rijtijdtoename (+ € 1,0 mln)

Na corona zien we een naast een lagere vervoervraag in het OV tegelijkertijd een toename van het autogebruik. Dit leidt tot een toenemende druk op het autonetwerk. Op basis van rijtijdonderzoek door Qbuzz blijkt er een (vooralsnog terechte) claim op aanpassing van rijtijden is, met name door slechtere doorstroming. Zonder infrastructurele aanpassingen leidt dit tot een toename van rijtijden en daarmee exploitatielasten van circa 1 miljoen euro per jaar per 2024. De toename in rijtijd concentreert zich in en/om de stad Groningen. De concessie verplicht het OV-bureau om de door Qbuzz aan te tonen toename van rijtijd te vergoeden. Hier ligt een directe relatie met de werkdruk van de chauffeurs, rijtijden die te krap zijn kunnen leiden tot toename van de werkdruk bij de chauffeurs.

4. Hoofdlijnen optioneel - € 2,15 mln pakket

Mocht besloten worden bovenop de maatregelen die eerder dit memo zijn genoemd nog eens € 2,15 mln extra te bezuinigen op de dienstregeling, dan is onderstaand de lijst met aanvullende maatregelen om deze bezuiniging te kunnen invullen. Dit betreft lijnen met een lage kostendekkingsgraad die komen te vervallen. Met deze maatregelen zakken we door de bodem. Hierbij is ook rekening gehouden met wegvallende opbrengsten als gevolg van het opheffen van lijnen. Vanuit het OV-bureau is het nadrukkelijke advies deze maatregelen niety te nemen.

- Buslijn 59 Exloo – Borger – Drouwen – Gasselte - Gieten: volledig vervallen. Deze lijn rijdt in de winterperiode met 8-persoonsbusjes en in de zomerperiode met grote bussen om grotere vervoersstromen naar o.a. Drouwenerzand op bepaalde dagen te kunnen opvangen. De kostendekkingsgraad van deze lijn is 9%. Alternatief voor de meeste reizigers is eigen vervoer en in een enkel geval Qliner 312 tussen Gasselte en Gieren. Ook is de hubtaxi beschikbaar vanaf hub Gieten of Borger.
- Buslijn 36 Oldehove – Winsum volledig vervallen. Alternatief is de fiets of hubtaxi. Kostendekkingsgraad is 9%.
- Buslijn 77 Gieten – De Hilte – Bareveld: volledig vervallen. Kostendekkingsgraad 10%. Alternatief voor de enkele reizigers is de fiets naar Gieten of Wildervank of hubtaxi.
- Buslijn 174 Zuidbroek – Muntendam - Veendam: vervallen. Tussen Muntendam en Zuidbroek vervalt de buslijn. Alternatief voor reizigers tussen Veendam en Zuidbroek is de trein, voor reizigers tussen Muntendam en Veendam is dit buslijn 13. Kostendekkingsgraad van lijn 174 is 13%.
- Buslijn 17 Winschoten – Beerta – Oostwold - Scheemda: vervallen, alternatief is de trein, lijn 119, hubtaxi en/of eigen vervoer. Kostendekkingsgraad van deze lijn is 14%.
- Buslijn 43 Woldendorp – Delfzijl: vervallen, alternatief is het scholierenvervoer van/naar Woldendorp, hubtaxi of eigen vervoer zoals de fiets. Kostendekkingsgraad van deze lijn is 15%.
- Stadslijn 8 Groningen – Hoogkerk: volledig vervallen. Alternatief is veelal de fiets of hubtaxi. Kostendekkingsgraad van deze lijn is 17%.
- Stadslijn 19 tussen Groningen Europapark – Vestdijklaan volledig vervallen. Kostendekkingsgraad van dit routedeel ligt onder de 10%.

Enkele lijnen die ook een lage kostendekking hebben zijn niet opgenomen in deze lijst, zoals lijn 45 Middelstum – Spijk (11%) en 637 Zoutkamp – Groningen (6%). Deze worden momenteel separaat gefinancierd door de provincie Groningen. Datzelfde geldt voor enkele lijnen die alleen als tegenspiritsrit rijden. Laten vervallen van deze lijnen zou niet zorgen voor een kostenbesparing.