

Aan:
de voorzitter en leden van
provinciale staten van Drenthe

Assen, 21 april 2009
Ons kenmerk 17/5.10/2009004684
Behandeld door J.A.Salomé (0592) 365512
Onderwerp: gunning concessie Openbaar Vervoer Groningen - Drenthe.

Geachte voorzitter/leden,

Het OV-bureau staat voor de majeure beslissing om een nieuwe concessie openbaar vervoer voor Groningen en Drenthe te gunnen voor de komende 6 jaar. Het OV-bureau is bevoegd tot deze gunning te besluiten. De reden dat wij u betrekken bij dit besluit ligt in uw kaderstellende bevoegdheid ten aanzien van het OV-beleid en de financiering daarvan. De gevolgen van de beslissing voor de nieuwe concessies kunnen het effect hebben dat deze kaders worden overschreden. Het blijkt nu dat de beschikbare exploitatiegelden niet onverkort voldoende zijn. De beslissing over de nieuwe concessies draait om de wijze waarop het niet genoeg beschikbaar hebben van exploitatiegelden op de meest maatschappelijke verantwoorde wijze kan worden opgelost. In de bijgevoegde bijlage wordt een verkenning van dergelijke maatregelen voor aanpassing van het Openbaar Vervoer in beeld gebracht. Met deze maatregelen wordt binnen de financieel - juridische kaders van het bestek gehandeld.

Hierna lichten wij de procedure van de besluitvorming en de afwegingen voor het nu wel of niet gunnen nader toe. Ons college adviseert om tot gunning over te gaan. De gevolgen en de risico's van gunnen worden door ons aanzienlijk gunstiger geacht dan niet gunnen.

Stand van zaken aanbestedingsprocedure

Het aanbesteden van het Openbaar Vervoer is een wettelijke verplichting. De aanbestedende partij is het OV-bureau Groningen - Drenthe. Het OV-bureau heeft eind 2008 de aanbestedingsprocedure gestart voor het gehele Openbaar Vervoer in Groningen en Drenthe.

Op de uitnodiging tot inschrijving op de aanbesteding van het stads- en streekvervoer in Groningen en Drenthe en van een drietal HOV-lijnen zijn op 2 maart 2009 voor beide percelen drie offertes ingediend. Met uitzondering van één inschrijver voor perceel II voldoen de inschrijvingen aan de gestelde selectiecriteria.

De beoordelingscommissie heeft op basis van de in het bestek, het aanbestedingsreglement en het beoordelingsprotocol, geformuleerde eisen en criteria de ingediende offertes beoordeeld. De beoordeling heeft plaatsgevonden op basis van de gunningcriteria prijs en kwaliteit, waarbij de prijs voor 70% meetelt en de kwaliteit voor 30%.

Het dagelijks bestuur van het OV-bureau heeft in een extra vergadering op 13 maart 2009 kennis genomen van de bevindingen van de beoordelingscommissie en van de door de inschrijvers aangeboden prijzen voor het verrichten van het in het bestek gevraagde vervoer. Daarbij is geconstateerd dat de door de inschrijvers aangeboden prijzen niet leiden tot het vooraf ingeschatte aanbestedingsresultaat en dat gunning waarbij de in het bestek geformuleerde eisen en het voorzieningenniveau onverkort worden gehandhaafd, betekent dat het huidige beschikbare budget van het OV-bureau onvoldoende is.

Het DB heeft daarom besloten de ontstane mogelijkheden in kaart te brengen. Die mogelijkheden zijn: gunnen, niet gunnen en uitstel van de gunning. Deze laatste optie staat in feite gelijk aan niet gunnen. Niet gunnen betekent namelijk dat er een nieuwe aanbesteding plaats zal vinden en dat de huidige concessies met een jaar verlengd zullen moeten worden.

Hieronder wordt vervolgens ingegaan op:

1. feiten zoals ze er nu voorliggen;
2. de voor- en nadelen van gunnen op basis van de huidige aanbiedingen;
3. de voor- en nadelen van niet gunnen op basis van de huidige aanbiedingen en daarmee het verlengen van de huidige concessies met een jaar.

Ad 1. Feitelijke informatie over de ontstane situatie

- Openbare aanbesteding van de HOV- en GD-concessie heeft voor alle twee de concessies drie aanbiedingen opgeleverd.
- Einde huidige contract, december 2009, is ingangsdatum nieuwe concessie
- Op basis van het aanbestedingsprotocol heeft het DB unaniem geconcludeerd dat een gunning afgegeven kan worden.
- De biedingen van de aanbieders liggen uitgaande van het huidige lijnennet rond de €93 miljoen. In de begroting van het OV-bureau was uitgegaan van €83 miljoen. Dit werd als reëel verondersteld op basis van de aanbestedingsresultaten in 2008 bij andere overheden. Vooruitlopend op de aanbesteding heeft het OV-bureau de afgelopen jaren al een aantal incidentele maatregelen uit het Meerjarenexploitatieprogramma ingevoerd. Verondersteld werd dat de nieuwe aanbesteding een voordeel op zou leveren, enerzijds door marktontwikkelingen en vergelijkbare aanbestedingen in 2008, anderzijds door het pakket als één geheel op de markt te brengen. Mogelijke redenen voor het tegenvallende aanbestedingsresultaat kunnen wellicht worden gevonden in het feit dat 2008 een moeilijk jaar was voor vervoerders (arbeidsonrust etc), de hoge

brandstoffenprijzen en de financiële crisis en de daaruit voortvloeiende onzekerheden voor bedrijven.

- Er is dus sprake van een tegenvallend financieel aanbestedingsresultaat wat leidt tot een tekort op de begroting van het OV-bureau van € 10 miljoen per jaar. Het budget 2009 van OV-bureau is eenmalig € 6 miljoen opgehoogd zodat een hogere aantal bussen is gaan rijden. Er was uitgegaan van een voldoende aanbestedingswinst zodat die extra bussen in de nieuwe concessie konden blijven rijden. De prijs per dienstregelingsuur wordt voor 60% bepaald door de loonkosten en voor 40% door materieel, brandstof en indirecte organisatiekosten en winstmarge
- Mogelijkheden om dit tekort op te lossen zijn:
 - a. Besparen op de dienstregeling (kwantiteit, kan in alle gevallen)
 - b. Besparen op kwaliteitseisen (zie volgende bullet, kan alleen bij niet gunnen in een nieuwe aanbesteding in 2010)
 - c. Begrotingstechnische maatregelen (inzet BDU-reserve ea)
- Kwaliteitseisen hebben betrekking op milieunormen, gemiddelde leeftijd van de bussen, het niet voorschrijven van een hoofdkleur, opleidingseisen personeel en reisinformatie/overstapgaranties.
- Het DB heeft in haar vergadering van 19 maart 2009 besloten in te stemmen met een harde structurele extra dekking van € 3,8 miljoen binnen de begroting van het OV-bureau (actualisering inkomstenraming, inzet FEZ-middelen, opbrengsten Zuid - Drentse concessies). Daarmee resteert een tekort van € 6,2 miljoen. Voor Drenthe betekent dit ca € 2 miljoen (35% van het totaal van Groningen en Drenthe).
- De prijs per dienstregelingsuur ligt in de offertes op gelijk niveau als het huidige niveau, dat is 10% hoger dan in 2008 werd aangenomen.
- De aanbesteding betreft ook het doelgroepenvervoer en kleinschalig openbaar vervoer. Er zijn een zestal gecombineerde aanbestedingen van deze percelen. Het besluit over gunnen of niet gunnen van de HOV en GD concessies heeft gevolgen voor deze concessies en raakt daarmee de betrokken gemeenten.

Ad 2. Gunnen op basis van huidige aanbiedingen

- Het bestek geeft de mogelijkheid om te bezuinigen op kwantiteit. Elk jaar kan conform het bestek zonder juridische consequenties 10% aan bezuinigingen doorgevoerd worden in het aantal dienstregelingen ten opzichte aan het daar voorafgaande jaar. Deze 10% biedt dus voldoende ruimte om in het eerste jaar 2010 € 9,3 miljoen te bezuinigen.
- Gunnen betekent invoering van "bovenwettelijke ambities" op het gebied van voertuigeisen (nieuwe, schone en kwalitatief hoogwaardige bussen), opleidingseisen personeel en reisinfo/aansluitgaranties.
- De gecombineerde aanbestedingen van kleinschalig Openbaar Vervoer en doelgroepenvervoer kunnen per 2009 ingevoerd worden.
- De noodzakelijke bezuiniging bij deze gunning om de begroting in balans te houden betekent dat het voorzieningenniveau van het Openbaar Vervoer in Groningen en Drenthe qua busdiensten grosso modo weer op het niveau van begin 2008 komt. De kwaliteit zal echter hoger zijn dan in 2009 (nieuwe bussen, info en service e.d.).
- Bezuinigen op kwaliteit is bij gunning zeer beperkt mogelijk. Het bijvoorbeeld aanpassen van de eisen aan het materieel wordt gezien als een wezenlijke aanpassing van de bestekseisen en is daarmee juridisch niet geoorloofd. Er kan

alleen op de kwaliteitselementen bezuinigd worden die niet zijn vastgelegd in het bestek.

- Gunnen betekent voor het zelfde geld nieuwe, schone en kwalitatief hoogwaardige bussen.

Ad 3. Niet gunnen op basis van de huidige aanbiedingen

- Aanbestedingswetgeving vereist dat eenzelfde “werk” niet tweemaal kan worden aanbesteed. Een nieuw bestek vraagt dus een voldoende aangepast eisenpakket. Dat betekent dat in het nieuwe OV-bestek aanbestedingsrechtelijk de kwaliteitseisen naar beneden moeten worden bijgesteld (aanpassing naar wettelijke kwaliteitseisen levert op basis van de eerste analyse een kostenreductie op € 3,25 miljoen). De omvang van het tekort maakt dat niet volstaan kan worden met aanpassing/besparing op kwaliteitseisen. De extra kwaliteit van de nieuwe concessie ten opzichte van de bestaande concessie betreft een waarde van ca € 1,9 miljoen. De wellicht juridisch vereiste en daarmee verdergaande bezuinigingen dan dit bedrag bij een hernieuwde aanbesteding, is een teruggang in de huidige kwaliteit van het Openbaar Vervoer.
- Ten aanzien van de kwaliteitseisen zijn bezuinigingen mogelijk in milieunormen, gemiddelde leeftijd van de bussen en het niet voorschrijven van een hoofdkleur. Deze kosten maken echter maar een beperkt deel uit van de totale kosten.
- Juridische consequentie van verlenging is dat een nieuw op te stellen bestek fundamenteel dient te worden aangepast, zowel wat betreft kwaliteit als kwantiteit. Indien dit niet gebeurt, is de kans groot dat we een aangespannen proces door één van de huidige aanbieders verliezen.
- Niet gunnen betekent verlenging van de huidige concessies met een jaar. Dit is een eenmalige mogelijkheid. In 2010 zal er hoe dan ook – en onafhankelijk van de aanbestedingsresultaten en geboden prijs - gegund moeten worden.
- Het verlengen van de huidige concessies betekent dat er opnieuw onderhandeld zal moeten worden met de huidige vervoerders. De Wp2000 stelt hiervoor regels: de vervoerder dient een redelijke afspraak te aanvaarden. Redelijk houdt overigens niet in dat dezelfde prijs moet worden gehanteerd.
- Niet gunnen betekent dat de 6 gecombineerde aanbestedingen van kleinschalig Openbaar Vervoer en doelgroepenvervoer in 2009 niet gerealiseerd worden. Dit is van belang omdat de concessie van de gemeenten in Noord - Drenthe (Haren, Tynaarlo, Midden - Drenthe, Assen, Noordenveld, AA en Hunze) dit jaar afloopt en de huidige vervoerders al hebben aangegeven deze niet te willen verlengen. Hiervoor dienen noodoplossingen te worden getroffen die mogelijk financieel zullen worden vertaald naar het OV-bureau.

Gevolgen en risico's

Uit de voorgaande opsomming van feiten en voor- en nadelen kunnen de beleidsuitvoerende, juridische, financiële en bestuurlijke gevolgen en risico's van niet gunnen apart belicht worden. Het overwegen om niet te gunnen wordt nu ingegeven door een gevreesd financieel tekort bij gunnen. Hierna worden de gevolgen en/of risico's van wel of niet gunnen op hoofdlijnen toegelicht.

Beleidsmatige / uitvoeringstechnische gevolgen:

niet gunnen zal de ontwikkeling van het openbaar busvervoer weer jaren terugzetten.

Door niet te gunnen wordt het OV-bureau gedwongen substantieel lagere kwaliteit en/of kwantiteit te vragen. Daarmee wordt kunstmatig de negatieve spiraal van het

Openbaar Vervoer ingezet: minder aantrekkelijk Openbaar Vervoer – minder reizigers – minder kaartverkoop – minder Openbaar Vervoer etc.

Zoals al eerder aangegeven, stelt het OV-bureau dat het tekort weggewerkt kan worden. Met gunnen wordt in alle gevallen een hogere kwaliteit van het Openbaar Vervoer gerealiseerd (nieuwe bussen, betere service en info e.d.). Hiermee heeft het OV-bureau een goede vertrekbasis om aanvullend en proactief het Openbaar Vervoer te blijven beheren op een efficiënte en maatschappelijk gewenste wijze. Het OV-bureau is 5 jaar geleden op de zelfde manier gestart. Toen diende er eveneens bezuinigd te worden door teruglopende rijkssubsidiering. Dat is destijds tot tevredenheid van de reizigers en van uw staten uitgevoerd. Op deze wijze wordt het wederom mogelijk geacht om bezuinigingen door te voeren. Het extra ingezette Openbaar Vervoer van de laatste 2 jaar wordt daarbij voor een deel weer teruggebracht. Hierbij moet gedacht worden aan het terugbrengen van kwartierdiensten van de Q-liners over een groot deel van de dag naar alleen een kwartierdienst in de spitsperiodes. In bijlage 1 wordt een verkenning van deze mogelijke maatregelen weergegeven.

Juridische gevolgen en risico's:

Niet gunnen met als doel een lagere prijs mag niet.

Niet gunnen heeft als risico dat vervoerders procederen door te wijzen naar de redelijke (huidige) geoffreerde prijs. Niet gunnen met het doel de kwaliteit te verlagen is juridisch niet toegestaan. Bij een nieuwe aanbesteding zal de huidige winnende vervoerder bewijzen willen zien dat de kwaliteit (en kwantiteit) substantieel lager ligt dan in het huidige bestek is gevraagd. Anders is ons handelen weer niet rechtmatig. Dit laatste drijft ons tot het meer verslechteren van de dienstverlening van het Openbaar Vervoer dan bij gunning strikt nodig is.

Bij gunnen van de concessie zou het risico aanwezig kunnen zijn dat de kwantiteiten in de uitvoering niet voldoende lager gesteld kunnen worden om financieel rond te komen. Het bestek geeft echter ruimte tot ca 10% verlaging per jaar zonder dat de prijs per dienstregeluur (DRU) hoger wordt. Formeel is er dus voldoende ruimte in het bestek om het financiële risico te dekken. Het OV-bureau kan dus bij een gunning actief het risico beheersen.

Financiële gevolgen en risico's:

Niet gunnen levert bij een nieuwe aanbesteding niet persé een lagere prijs op.

De offertes van de vervoerbedrijven geven min of meer de huidige prijs voor een dienstregeluur (DRU) te zien. Het OV-bureau had signalen dat die prijs lager zou komen te liggen. Daar is op voorhand al rekening mee gehouden in de begroting vanaf 2009. Nu deze raming niet bewaarheid wordt is er een tekort op jaarbasis vanaf 2010 van ca €6 miljoen. De begroting is weer sluitend te maken door extra inkomsten te genereren (evenementenvervoer, grootgebruikerscontracten aangaan, kaarttarieven aanpassen e.d.) en te bezuinigen op kwaliteit (bus-, info en servicekwaliteiten) en kwantiteit (aantal bussen per uur of anders gezegd het aantal dienstregeluren).

Niet gunnen kan tot gevolg hebben dat bij een nieuwe gunningprocedures nieuwe offertes uitblijven en de het zeer onzeker is dat de prijzen dan lager zouden zijn. Door nu te gunnen blijft het OV-bureau zelf actief aan het stuur van de bedrijfsvoering zodat risico's ook actief zijn te beheersen.

De meerjarige financiële risico's kunnen bestaan uit het feit dat de inkomsten van het rijk kunnen verminderen: een lagere BDU-uitkering en een verlaagd provinciefonds. Tot heden wordt de exploitatiesubsidie alleen door de BDU gedekt. Vanuit de provinciale begroting vindt tot heden geen exploitatiesubsidie plaats. Overigens is in de voorjaarsnota 2008 aangegeven dat extra exploitatiesubsidie nodig zal zijn om nieuw gewenste OV-diensten te kunnen aanbieden. De mate waarin de extra financiering nodig zou zijn werd direct in relatie gezet met de resultaten van de aanbesteding. Daarom was uw staten de nota meerjarenexploitatieprogramma OV 2020 (MEP OV 2020) voor de zomer 2009 toegezegd.

Wanneer de BDU door het Rijk wordt gekort in de komende jaren kan jaarlijks volgens het bestek maximaal ca 10% op de dienstregulieren worden bezuinigd. Dat zal naar verwachting ruim voldoende zijn om dat risico op te vangen.

Bestuurlijke gevolgen en risico's:

Niet gunnen zal de samenwerking met de gemeenten (leerlingen/WMO vervoer) rond het kleinschalig vervoer voor lange tijd onmogelijk maken.

Er zou met deze aanbesteding een jarenlange wens om in samenwerking met de gemeenten alle collectief vervoer tot een meer efficiënte uitvoering te brengen (Openbaar Vervoer + leerlingenvervoer + WMO-vervoer) in vervulling gaan. Ook die aanbesteding van het kleinschalig vervoer moet stopgezet worden wanneer we de grote GD-concessie niet gunnen. Het risico is zeer groot dat die samenwerking vervolgens ook niet meer gerealiseerd kan worden. De gemeenten in Noord - Drenthe kunnen niet meer wachten cq het huidige doelgroepenvervoer te verlengen. Het geeft ook geen vertrouwen bij de gemeenten dat hernieuwde toekomstige samenwerking met de provincies en het OV-bureau positief zal verlopen. Door niet te gunnen zal deze schade groot worden geacht.

De samenwerking met de stad en de provincie Groningen staat ook op het spel. Het besluit tot gunnen moet unaniem worden genomen. Bij gebrek aan unanimiteit kan geen besluit tot gunnen worden genomen en zal niet gunnen noodgedwongen een feit worden.

Advies

Het OV-bureau heeft het DB OV-bureau geadviseerd te gunnen. De bovenstaande afwegingen en risicoverkenning zijn daarop voor een belangrijk deel gebaseerd. Per saldo adviseert ons college eveneens te gunnen. De succesvolle inzet van het OV-bureau van de laatste 5 jaar wordt ermee voortgezet. De financiële opgave lijkt goed beheerst te kunnen worden. Zie daartoe ook de verkenning van de mogelijke maatregelen in bijlage 1. De noodzakelijke bezuiniging bij deze gunning om de begroting in balans te houden betekent dat het voorzieningenniveau van het Openbaar Vervoer in Groningen en Drenthe qua busdiensten grosso modo weer op het niveau van begin 2008 komt. De kwaliteit zal echter hoger zijn dan in 2009 (nieuwe bussen, info en service e.d.). De nadelen voor de reiziger wordt geminimaliseerd met gunnen.

Er zal voor deze gunning geen beroep op additionele gelden van de provincies en de stad worden gedaan om het financiële risico van de gunning te dekken. Nieuwe politieke feiten zoals een Kabinetbesluit over onverhoopte verdergaande BDU-korting, kunnen binnen het nieuwe bestek door nieuwe bezuinigingen worden opgevangen.

Hoogachtend,

Gedeputeerde staten van Drenthe,

, secretaris

, voorzitter

Bijlage 1: Verkenning maatregelen optimalisatie dienstregeling 2010 HOV en GD concessie

Voorstel	Lijn	Gevolgen voor reizigers / toelichting	Gevolg Drents	Gronings
Qliners		De Qliners hebben nu globaal van 6.30 tot 10.30 uur een kwartierdienst (in middag globaal van 15- 20 uur), daarbuiten een half uurdienst. Voorstel is de uren waarin een kwartierdienst wordt geboden terug te brengen tot de echte spits en daarbuiten een half uurdienst.	D	G
1	302/312 2 ritten van de 25 eruit halen	Stadskanaal-Groningen Er rijden extra ritten vanaf december 2008, een deel is minder goed bezet, deze worden beëindigd.	x	X
2	304/314 dagdal oude situatie herstellen	Drachten- Groningen Sinds jan 2009 rijdt de hele dag door een kwartiersdienst, die wordt teruggebracht tot een halfuursdienst met een aanvullende Qliner 304 (oude lijn 100), ofwel de oude situatie van voor december 2008 wordt hersteld in het dagdal, in de spits is er wel ieder kwartier een bus		x
3	306/ 316 kwartiersdienst terugbrengen tot smallere spits, tussen 13 en 16 geen kwartiersdienst meer.	Leek-Groningen Lijn 306 rijdt vanaf 2006 in de brede spits tussen Leek Oostindie en Groningen, een deel is minder goed bezet, deze worden beëindigd.		x
4	308/ 318 kwartiersdienst terugbrengen tot smallere spits, daarbuiten halfuursdienst	Zuidlaren-Groningen Lijn 308/318 rijdt vanaf december 2008 in de brede spits tussen Leek Oostindie en Groningen een kwartiersdienst, een deel is minder goed bezet, deze worden teruggebracht tot een halfuursdienst.	x	X
5	Kwartiersdienst 301/311 terugbrengen naar halfuursdienst	Veendam- Groningen Qliner kwartiersdienst in de spits wordt opgeheven, wordt net als vroeger een halfuursdienst		x

6	Aanpassen 309/319/650	Assen-Groningen	Qliners 309 (Kloosterveen-Zernike) en 319 (Assen-Groningen CS) rijden tussen Assen en Groningen. Lijn 650 (sneldienst Assen-Vries-Groningen) rijdt ook op deze relatie, ontdubbeling van deze 3 lijnen leidt tot een besparing zonder dat reismogelijkheden verloren gaan	beperkt	x	X
7	Qliner 327 in daluren frequentie terugbrengen in relatie tot lijn 27	Hoogeveen-Emmen	lage bezetting, ontdubbeling 327/27, reizigers moeten in dagdal met lijn 27 reizen, reistijd = +14 minuten Hoogeveen-Emmen	beperkt	X	
8	Lijn 300 gaat niet meer Gieten in na realisatie knooppunt Gieten (dec 2009)	Scheelt 8 minuten per rit (over alle ritten)	Geen effect voor de reiziger (alleen een verbetering)	geen	X	
9	Lijn 302 gaat niet meer door Gieten na realisatie knooppunt Gieten (dec 2009)	Scheelt 5 minuten per rit (over alle ritten)	Geen effect voor de reiziger (alleen een verbetering)	geen	X	
Basislijnen		paralleliteit opheffen	keuzemogelijkheid trein / bus vervalt, mogelijk zal een extra overstap moeten worden gemaakt		D	G
10	taakstelling na invoering knooppunt Gieten/ optimalisatie 2010	Alle lijnen op de bundel Emmen- Gieten en Stadskanaal/Veendam-Assen	kan na invoering knooppunt efficiënter gereden worden (tijdstop is wel afhankelijk van bezwaarprocedures tegen bomkap)	beperkt	X	
11	optimalisatie van lijnen 26, 43,44 en 45 plus integratie met stadsdienst Emmen	Bundel Emmen-Klazienaveen-Coevorden	veel laag bezette ritten die 'dubbel' rijden, mogelijk dat reizigers een extra overstap krijgen. Bepaalde lijndelen met zeer lage bezetting opheffen	Beperkt	X	
12	bundel 61/161	Middelstum-Bedum-Groningen	Bedum-Groningen heeft nu 3 bussen per uur, lijn 161 wordt gereden naast een half uurdienst (bus) en half uurdienst trein Bedum- Groningen, het inzetten op een strakke halfuurdienst bus en aantakking op de trein in Bedum levert eenduidig product. Trein Bedum-Groningen = 16 min, bus = 26 min	Beperkt		X
13	Bundel Haren-Groningen (lijn 54/50/51/59/58)	Oosterhaar/Haren-Groningen	5 bussen per uur kunnen 4 bussen per uur worden (strakke kwartiersdienst) , daarnaast parralleliteit trein en bus; in combinatie invoering Servicebus Haren gecombineerde aanbesteding	beperkt		X

14	lijn 42/142 in dal	Loppersum-Ten Boer-Groningen; rijdt alleen overdag maandag-vrijdag buiten vakanties	In spits blijft lijn 42 (in Groningen via Karding) in het voorstel rijden, in dal alternatief de trein (Loppersum-Gn elk half uur) zoals nu al het geval tijdens vakanties en weekeinden. In dal krijgen Garrelsweer en Ten Post een uursdienst (lijn 140), Ten Boer- Groningen wordt een strakke halfuursdienst (is nu 20/40 interval vanwege treinaansluiting 142 Loppersum en 140 Appingedam)	beperkt		X
15	Lijn 81 opheffen in dal, ochtendspitsritten handhaven	Leek- Hoogkerk-Groningen (rijdt alleen overdag maandag-vrijdag buiten vakanties)	Op de bundel Leek -Groningen zijn tal van alternatieven beschikbaar met andere 80ers en de Qliner.	beperkt / geen		X
16	Lijn 134 schrappen	Groningen- Holwerd in aansluiting op boot naar Ameland (rijdt nu alleen in seizoen, op vrijdag en zaterdag)	Er is voor de reizigers een beter alternatief dmv trein naar Leeuwarden, en dan bus naar Holwerd, reistijd is dan 76 minuten, met lijn 134 is de reistijd 96 minuten. Tevens is bezetting lijn 134 matig.	beperkt		X
17	Lijn 679 (1 rit) schrappen	Winschoten-Groningen	De trein is een beter alternatief, zeer gering en afnemend gebruik van de rit. Reistijd trein = 37 minuten, reistijd bus = 57 minuten	beperkt		X
18	174 Veendam-Zuidbroek-Hgz-Groningen, 76 Hgz-Groningen, 671 Veendam-Hgz Groningen en 74 Veendam-Zuidbroek ontdubbelen	Zuidbroek-Hoogezand-Groningen	De lijnenbundel 174 Veendam-Zuidbroek-Hgz-Groningen, 76 Hgz-Groningen, 671 Veendam-Hgz Groningen en 74 Veendam-Zuidbroek rijden deels parallel aan elkaar en deels aan de trein, voorstel is deze lijnenbundel te herontwerpen, besparing in ontdubbeling van de lijnen	beperkt		X
19	Stadslijn 4/5 Europaweg-zuid - Kloosterveen, 2 jaar geleden uitgebreid, lage bezetting, onvoordelige exploitatie, terugbrengen naar oude situatie (Deels) terugdraaien pilot Oldambt	Lijn 4/ 5 Marsdijk - station - centrum - Kloosterveen - Europaweg Zuid - station v.v.	reizigersstromen op te heffen deel (Europaweg Zuid en West) kunnen ook met streeklijnen	beperkt	X	
			nieuwe diensten pilot worden wel gebruikt maar minder dan verwacht en slecht kostendekkend	beperkt		

Algemeen		optimaliseren dienstregeling		D	G	
20	Kleine voor grote bus waar mogelijk	Als de bezetting het toelaat en het structureel mogelijk is.	o.b.v. Reizigerstellingen 2008	geen	x	X
21	Versterking omzetten in vast	Versterkingsritten zijn twee maal zo duur als gewone ritten.	Daar waar versterking over langere periode structureel is.	geen	X	x

22	Over het gehele lijnennet: schrappen ritten met bezetting minder dan 3 Omzetten blokken vaste ritten in vraaggestuurd	het betreft hier vooral losse ritten Er zijn veel ritten met een bezetting van 2 passagiers of minder. Als er sprake is van aansluitende ritten met zo'n lage bezetting kunnen deze worden omgezet in vraaggestuurd.	Reizigers houden de reismogelijkheid maar moeten van tevoren bellen Het aanbod blijft dan bestaan, reizigers moeten alleen van te voren bellen, besparing meer dan 50%.	beperkt beperkt	x	X
----	--	---	--	--------------------	---	---

P&R Citybus					D	G
23	Frequentieverlaging daluren lijn 22, terugbrengen frequentie in daluren van 10-minten naar 12-minutendienst (tussen 10 en 16 uur) waardoor betere afstemming op de vraag plaats vindt i.p.v. strakke, eenduidige dienstregeling	Lijn 22 Citybus Haren-Groningen Europapark/P3	nu altijd 6 keer per uur, dan 5 keer per uur tussen 10 en 16 uur	beperkt		X
24	P+R Zaanstraat lijn 23 opheffen als aparte buslijn, ter hoogte van de Zaanstraat parkeerplaats halteplaats voor lijn 6 (iedere 12/15 minuten naar Grote Markt) Bediening van Transferium Hoogkerk op alle dagen van de week via streeklijnen laten plaatsvinden, alsdan kan de separate P+R pendelbus op zaterdag (lijn 21) vervallen	Groningen Peizerweg-Groningen centrum	Bediening blijft, alleen naar Grote Markt en niet meer rondje binnenstad (nu al niet meer op Zaterdag) Transferium Hoogkerk is nog niet geopend, op het moment dat dit het geval is kan in principe de bediening met lijn 21 worden overgenomen door streeklijnen	beperkt beperkt		X pm
stadsdienst Groningen		optimalisatie in lijnvoering	taakstelling		D	G
25	verlaging dalfrequentie van 5 keer per uur (3/6) naar 4 keer per uur	lijnen 3 ,6 (Leeuwenborg/Beijum-Vinkhuizen/Martini)	optimalisatie op vraag: ochtenddal is nu 4x per uur, middagdag 12-15 nu nog 5x, wordt 4x	beperkt		X
26	verlaging dalfrequentie van 5 keer per uur (11/15) naar 4 keer per uur	lijnen 11 / 15 (Zernike-CS)	optimalisatie op vraag: dal is nu 6x per uur, wordt van 10-14 4x per uur (samen 8x per uur)	beperkt		X
27	integratie met stadlijn 1 (op De Weijert-CD) OF stadlijn 4 (Buitenhof-CS) 80-er lijnen levert besparing op lijn 1 of 4	lijn 1 of lijn 4	streeklijn neemt stadslijnfunctie deels over, bediening blijft zelfde	beperkt / geen		X
28	s avonds van 2 naar 1 x uur op ontsluitende lijnen	lijnen 5, 4 en 8	lage bezetting, bus rijdt wel maar minder vaak	beperkt		X
29	lijn 15 's avonds opheffen, reizigers moeten met lijn 11	CS- Zernike	zeer lage bezetting, lijn 11 rijdt ook.	beperkt / geen		X

30 lijn 20 (CS-Europapark) integreren in ringlijn 7 (Europapark-Oosterpoort-Vinkhuizen)	CS-Europapark	trein 4x per uur hoofdbediening Groningen Europapark, lijn 20 was (extra) ingelegd omdat er nog geen station was met een goede bediening	beperkt / geen	X
31 Stadstaxi beperken bedieningsperiode en gebied tot de echt van OV verstoken gebieden.		zeer laag gebruik, zeer hoge kosten. In sommige wijken in Groningen ontbreekt regulier OV, inwoners kunnen dan op bepaalde uren stadstaxi bellen, gebruik is echter miniem, kosten zeer hoog. Vergt wel vastleggen beleidskader voor stadstaxi.	beperkt	X