



- A. Deze nota is in overleg met de volgende disciplines geconcipieerd:  
B. Er is wel overeenstemming

KORTE INHOUD (GELIJKDUIDEND AAN VOORBLAD)  
Zienswijze Programma van Eisen OV aanbesteding

---

## 1. Aanleiding.

Provincie Limburg bereidt een aanbesteding voor van een nieuwe concessie voor het openbaar vervoer in Limburg. De concessie zal betrekking hebben op de periode december 2016 tot en met december 2033. De provincie heeft in het kader hiervan een procedure opgezet die voorziet in een drietal stappen; een Nota van Uitgangspunten, een Programma van Eisen en uiteindelijk een Bestek. Gunning vindt plaats eind 2014.

Verleden jaar heeft het College van Burgemeester en Wethouders van Maastricht een tweeledig reactie gegeven op een conceptversie van de Nota van Uitgangspunten (verzonden op 11 oktober 2013, referentie 2013-42717). Deze bestond uit een gezamenlijke reactie namens alle Zuid Limburgse gemeenten vanuit het perspectief van het doelgroepenvervoer. En een in aanvullend hierop een reactie op specifieke onderwerpen in de Nota van Uitgangspunten die in dit stadium van het proces relevant zijn voor gemeente Maastricht. Op 15 november van dat zelfde jaar is door Provinciale Staten de Nota van Uitgangspunten vastgesteld.

Naar verwachting zal het College van Gedeputeerde Staten het ontwerp Programma van Eisen eind februari 2014 vast stellen, gedurende zes weken, ter inspraak leggen. Voorliggende nota bevat een voorstel zienswijze namens het college van Burgemeester en Wethouders van gemeente Maastricht.

## 2. Relatie met bestaand beleid.

De nieuwe concessie voor het openbaar vervoer in Limburg heeft op diverse beleidsterreinen invloed op gemeentelijk beleid.

Ten eerste is er een duidelijke relatie met ruimtelijke beleid in de Structuurvisie Maastricht 2030. Openbaar vervoer is van belang voor de bereikbaarheid van voorzieningen in de stad en dus de economie van regio Maastricht. Openbaar vervoer draagt bij aan de ambitie om keuzevrijheid en multimodale bereikbaarheid te realiseren. Hiervoor is een robuust en goed functionerend openbaarvervoernetwerk op verschillende schaalniveaus (internationaal, (eu-)regionaal en lokaal) belangrijk. Openbaar vervoer is in veel gevallen een duurzaam alternatief voor de auto en draagt bij aan de leefbaarheid in Maastricht.

Ten tweede heeft het openbaar vervoer een sociale functie. Het leidt tot maatschappelijke participatie en maakt maatschappelijke participatie voor iedereen bereikbaar. De gemeentelijke



ambitie om via inclusief beleid het gebruik van specifieke voorzieningen terug te dringen kan met een goed bereikbaar en toegankelijk OV worden geconcretiseerd. Het doelgroepenvervoer dient vanuit deze visie slechts als vangnet voor mensen die niet (zelfstandig) met het openbaarvervoer kunnen reizen (naar werk, zorginstelling, school of vrijetijds- en dagbesteding). De beleidsstukken die in dit kader relevant zijn het vierjaren Wmo beleidsplan 'Meer voor Elkaar' en de in ontwikkeling zijnde Sociale Visie.

### 3. Gewenst beleid en mogelijke opties.

De volledige concept zienswijze van gemeente Maastricht is opgenomen als bijlage. Deze zienswijze behelst vier hoofdpunten:

1. de noodzaak tot samenwerken om afwentelingsrisico's tussen openbaar vervoer – doelgroepenvervoer te beperken;
2. een voorstel voor een gezamenlijke ontwikkelagenda openbaar vervoer;
3. een verzoek om randvoorwaardelijke wijzigingen in de infrastructuur te financieren;
4. een verzoek om inzicht te geven in de effecten van het verdwijnen van openbaar vervoer in de binnenstad.

#### 1) *Wederzijdse afwentelingsrisico's tussen openbaar vervoer – doelgroepenvervoer voorkomen door verankeren samenwerking*

Ingegeven door de betaalbaarheid van het voorzieningenniveau wordt er in toenemende mate een beroep gedaan op de zelfredzaamheid en het probleemoplossend vermogen van burgers. Op het terrein van mobiliteit is hierbij het uitgangspunt dat mensen zoveel mogelijk gebruik maken van openbaar vervoer. Door de stijging van de kosten staat de omvang van het openbaar vervoer aanbod echter onder druk.

Eerder heeft de gemeente Maastricht haar zorgen uitgesproken over het feit dat in het nieuwe lijnennet de afstand tot haltes toeneemt. De toegankelijkheid van het openbaar vervoer (OV) voor burgers die minder mobiel zijn, neemt hierdoor af. Dit beïnvloedt hun mogelijkheden om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Daarmee zal de instroom en het gebruik van het doelgroepenvervoer stijgen en zullen de uitstroommogelijkheden dalen. De kosten voor gemeenten zullen hierdoor oplopen. Dit effect wordt versterkt doordat de gemeentelijke verantwoordelijkheid op het terrein van doelgroepenvervoer vanaf 2015 verder wordt uitgebreid.

Om deze bedreigingen het hoofd te bieden wil de gemeente samen met de Provincie de kansen die liggen in de dwarsverbindingen tussen openbaar vervoer en doelgroepenvervoer zoeken en benutten. Uit landelijke en regionale onderzoeken blijkt dat er veel winst te boeken is door het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer te benaderen als één systeem. Het gaat dan specifiek om de gebieden waar het reguliere openbaar vervoer verdwijnt of waar de afstand tot haltes (problematisch) wordt vergroot. Door de samenwerking kan de sociale functie van het openbaar vervoer worden versterkt en het doelgroepenvervoer toekomstbestendig worden gemaakt.

Deze samenwerking is niet vrijblijvend en vereist dat Provincie en gemeenten zich tot elkaar verbinden. De gemeente nodigt de Provincie daarom uit om de beoogde samenwerking in de ontwikkelteams te verankeren in een vervoersconvenant waarin heldere afspraken worden gemaakt over rolverdeling, verantwoordelijkheden en budgettaire kaders.

De gemeente wil op korte termijn resultaat boeken door samen met de Provincie:



- op Zuid Limburgs schaalniveau te komen tot een visie op de integratie openbaar vervoer – doelgroepenvervoer;
- de in dit kader noodzakelijke afspraken tussen Provincie en de (samenwerkende) gemeente(n) nader uit te werken en te verankeren in een strategisch vervoersconvenant (Zuid Limburg);
- de visie en de afspraken te operationaliseren in de beoogde ontwikkelteams met als continue opgave om alle burgers een passend vervoersaanbod te bieden.

## 2) *Gezamenlijke ontwikkelagenda openbaar vervoer*

Gezamenlijk met de vervoerder, provincie en gemeenten zal in ontwikkelteams nieuw openbaar vervoer aanbod worden gedefinieerd en uitgewerkt. Gemeente Maastricht gaat graag in op de uitnodiging om in dit ontwikkelteam te participeren.

Maastricht wil de volgende onderwerpen op de agenda van het ontwikkelteam zetten:

- Tijdelijke busroutes tijdens omlegging Noorderbrug, verbouwing busstation en aanleg tram;
- Een toekomstvast oplossing voor de pendelbus vanaf openbaar vervoerknooppunt Maastricht Noord in de Beatrixhaven;
- Een strategische bereikbaarheidsanalyse Zuid Limburg waarin meer dan nu een relatie gelegd wordt tussen openbaar vervoer en ruimtelijke ordening;
- Toekomstige openbaar vervoer bediening naar belangrijke ontmoetingsplekken in de stad en (stedelijke) gebieden met een grote ontwikkelopgave zoals Belvédère, Geusselt en Randwyck/Maastricht Health Campus.

Daarnaast pleit Maastricht voor een goede, nog nader uit te werken, samenwerkingstructuur tussen het ontwikkelteam openbaar vervoer en het ontwikkelteam doelgroepenvervoer. Dit met doel om effectief en efficiënt kennis uit te wisselen en gezamenlijk goede openbaarvervoer oplossingen te ontwikkelen voor voor gebieden met (sterke) vermindering in aanbod. Het openbaarvervoeraanbod, beschreven in het Limburgnet, is met name voor de stadsdelen Jekerdal, St. Pieter en Boschpoort te mager. Zij verliezen hun reguliere bus en krijgen hiervoor weinig terug. Wij verzoeken de provincie een concrete oplossing voor deze stadsdelen te ontwikkelen.

## 3) *Financiering randvoorwaardelijke wijzigingen infrastructuur*

Het Limburgnet bevat een aantal streeklijnen, die niet alleen het treinstation Maastricht aan doen, maar ook een rechtstreekse verbinding bieden naar het centrum en Randwyck. De busverbinding loopt via de singels, de zogenaamde 'magneet'. Om deze magneet te laten functioneren is het noodzakelijk om aanvullende haltes aan te leggen en op een aantal plaatsen de infrastructuur aan te passen zodat een punctuele en betrouwbare dienstregeling kan worden gereden.

Er zijn diverse aanpassingen noodzakelijk. Te denken valt aan (niet uitputtend):

- Inpassing tweezijdige halte Koningin Emmaplein inclusief loop- en fietsvoorzieningen en het mogelijk maken om vanuit Statensingel richting Hertogsingel te rijden met een bus (slaan op dit moment allemaal St. Annalaan in).
- Inpassing tweezijdige halte Tongerseplein inclusief loop- en fietsvoorzieningen
- Inpassing tweezijdige Halte Pr. Bisschopsingel nabij Tapijnkazerne inclusief loop- en fietsvoorzieningen
- Bypass Kennedybrug in westelijke richting
- Inpassing tweezijdige halte Avenue Ceramique / Limburglaan inclusief loop- en fietsvoorzieningen



Op dit moment worden door gemeente Maastricht voor deze locaties schetsontwerpen en schetsramingen opgesteld. Gemeente Maastricht is niet instaat deze aanpassingen zelfstandig te financieren. In hoeverre kan provincie Limburg, financiële toezeggingen doen zodat deze noodzakelijk aanpassingen kunnen worden bekostigd? Graag gaan we op korte termijn met de provincie om tafel om te verkennen of de financiering rond is te krijgen.

#### 4) *Openbaar vervoer in de binnenstad*

In 2005 heeft de gemeenteraad van Maastricht besloten om de OV-as om te leggen van de Gubbelstraat/Markt naar Maasboulevard / Bassin / Boschstraat. Deze omlegging is op dit moment in één richting geëffectueerd. De andere richting zal worden geëffectueerd gelijktijdig met de aanleg van de tram. De volledige omlegging is als uitgangspunt genomen in het Limburgnet. Dit uitgangspunt resulteert in het vooruitzicht dat alle bussen in het Limburgnet in beide richtingen rijden via Maasboulevard, Bassin, Boschstraat, Achter de Barakken, Maagdendries / Lindenkruis. Daarbovenop is in bij de uitwerking van het Limburgnet ook gekozen om lijn 3, 4, 9 en 10 niet meer via het Vrijthof te laten rijden. Lijn 4, 9 en 10 komen in het voorstel niet meer in de huidige vorm terug. Lijn 3 (van en naar Wolder) rijdt net als de overige bussen via Maagdendries.

Dit is een grote wijziging in het busnet die ingrijpt op het reispatroon van veel Maastrichtenaren. Omdat het om een grote ingreep gaat heeft Maastricht behoefte aan inzicht in de effecten die optreden zodra de huidige lijnbussen niet meer via het Vrijthof rijden. Wij verzoeken de provincie inzicht te geven in de effecten op het functioneren van de Markt, Vrijthof en bijvoorbeeld binnenstedelijke voorzieningen.

Vooruitlopend hierop verzoeken wij de provincie specifieke lijnen via het Vrijthof toe te voegen aan het Limburgnet. Op voorwaarde dat deze lijnen geen afbreuk doen aan het concept van het Limburgnet, denken wij aan de huidige lijn 3 of een nieuwe centrumlijn als maatwerk tussen Boschpoort en Jekerdal, St. Pieter, Biesland via het Vrijthof die binnenstedelijke voorzieningen bereikbaar houdt. Dat zou mogelijk kunnen zijn met kleine en daardoor wendbare elektrische of emissieloze voertuigen.

#### **4. Duurzaamheid en gezondheid.**

Openbaar vervoer is over het algemeen een duurzaam vervoersmiddel. Provincie Limburg zet met haar keuzes in het ontwerp Programma van Eisen in op beter regionaal vervoer in de vorm van meer en betere treinverbindingen en streekbussen die behalve het treinstation ook andere belangrijke bestemmingen in de stad aan doen. Hiermee wordt de concurrentiepositie ten opzichte van de auto versterkt. Ook de stadslijnen in Maastricht dragen, ondanks de vermindering in aanbod, bij aan goede bereikbaarheid van de meest belangrijke bestemmingen per openbaar vervoer.

Een ander belangrijk element in het ontwerp Programma van Eisen is de provinciale ambitie om emissieloze bussen in te zetten op het stadsnet van Maastricht. Dit zal een bijdrage leveren aan de klimaatdoelstelling die de gemeente Maastricht.

#### **5. Personeel & Organisatie.**

Niet van toepassing. Het voorstel leidt niet tot extra personeelsinzet voor Gemeente Maastricht. De rol en verantwoordelijkheden van de gemeente Maastricht bij zowel het openbaar vervoer en het doelgroepenvervoer wijzigt niet. Deze wordt alleen op onderdelen anders georganiseerd.



**6. Informatie en automatisering.**

Niet van toepassing.

**7. (Duurzame) aanbestedingen.**

Niet van toepassing.

**8. Beheersparagraaf IBOR.**

Niet van toepassing.

**9. Financiën.**

De invulling van het regionale openbaar vervoer is een provinciale verantwoordelijkheid. De voorliggende beleidskeuzes grijpen op twee manieren mogelijk in op de gemeentelijke financiën:

1. Door het verminderen van het aantal bushaltes worden loopafstanden naar en van het openbaar vervoer gemiddeld langer. Dit kan leiden tot grotere instroom van mensen naar het doelgroepenvervoer en tot minder (potentiële) uitstroom van doelgroepenvervoer naar openbaar vervoer. Dit leidt vervolgens mogelijk tot jaarlijks hogere kosten voor Wmo-vervoer onder de verantwoordelijkheid van gemeente Maastricht.
2. Naar alle waarschijnlijkheid zijn infrastructurele wijzigingen noodzakelijk om het nieuwe busnet op een goede wijze te exploiteren. Dit leidt tot eenmalige kosten.

De zienswijze gaat concreet in op deze mogelijke gevolgen en vraagt de provincie deze effecten te mitigeren respectievelijk te financieren.

**10. Voorstel.**

Het college van Burgemeester en Wethouders wordt voorgesteld:

- In te stemmen met de concept zienswijze op het ontwerp Programma van Eisen namens college Maastricht;
- De concept zienswijze voor te leggen aan de raadscommissies Stadsbeheer Mobiliteit en Milieu en Breed Welzijn.

**11. Vervolg / Planning.**

De huidige concessie loopt in december 2016 af. De nieuwe concessie dient Europees aanbesteed te worden. Planning is om in het najaar van 2014 over te kunnen gaan tot gunning van de nieuwe concessie. Hiermee heeft de nieuwe vervoerder twee jaar tijd om de implementatie van bus- en treinvervoer voor te bereiden.



De Provincie hanteert, voor zover op dit moment bekend, de volgende procesplanning:

- |   |                       |
|---|-----------------------|
| • vaststelling ontwerp Programma van Eisen door Gedeputeerde Staten | februari 2014         |
| • inspraakperiode ontwerp Programma van Eisen (6 weken)             | februari / maart 2014 |
| • vaststelling Programma van Eisen door Gedeputeerde Staten         | april 2014            |
| • offerte uitvraag concessie  | mei/juni 2014         |
| • gunning concessie aan vervoerder door Gedeputeerde Staten         | oktober/november 2014 |
| • mogelijke bezwaarprocedures op gunningbesluit                     | november 2014         |
| • start nieuwe concessie  | december 2016         |

Op maandag 24 februari a.s. vindt op initiatief van de raad een vergadering plaats met de commissies Stadsbeheer, Mobiliteit en Milieu en Breed Welzijn. In deze vergadering zal de concept zienswijze worden voorgelegd met tot doel om te komen tot gezamenlijk gedragen zienswijze.

Op basis van de reacties tijdens de commissievergadering, maar ook eventuele wijzigingen in het ontwerp Programma van Eisen tussen nu en vaststellen door Gedeputeerde Staten eind februari zal de zienswijze worden aangepast. Het college wordt – vermoedelijk in maart - gevraagd in te stemmen met de definitieve zienswijze.

Bijlage 1: Concept zienswijze Programma van Eisen, versie 20 februari 2013