



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

KORTE INHOUD (GELIJKDUIDEND AAN VOORBLAD)
Programma van Eisen Openbaar
vervoer concessie Provincie Limburg

1. Aanleiding.

Provincie Limburg besteedt een nieuwe concessie voor het openbaar vervoer in Limburg aan. De concessie heeft betrekking op de periode december 2016 tot en met december 2031. Op 3 november jl. sloot de inschrijfperiode voor marktpartijen. De provincie heeft bekend gemaakt dat drie inschrijvingen zijn gedaan. Vervoerders Veolia, Arriva en Abellio brachten een bod uit. De komende maanden zullen gebruikt worden om de verschillende inschrijvingen te beoordelen. De provincie heeft het voornemen om in het eerste kwartaal van 2015 een besluit tot voorlopige gunning te nemen (een GS-besluit). Tot die tijd zijn de inschrijvingen niet openbaar en bestaat nog onzekerheid over hoe het vervoerplan van de winnende vervoerder er uit ziet en welke wijzigingen in het Maastrichtse openbaar vervoernet plaatsvinden.

Vooruitlopend hierop zijn in deze nota en bijlage de voor Maastricht meest relevante aspecten, die terug te vinden zijn in openbare aanbestedingsstukken, op een rij gezet. Hierbij is gefocust op de aspecten uit de gemeentelijke reactie.

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

3. Gewenst beleid en mogelijke opties.

Tijdens de voorbereiding van de nieuwe concessie heeft gemeente Maastricht op twee momenten de mogelijkheid gehad om te reageren op tussenproducten:

1. Op 11 oktober 2013 heeft het college van burgemeester en wethouders met een brief gereageerd op de concept Nota van Uitgangspunten (kenmerk 2013-42717).
2. Op 8 april 2014 heeft het college van burgemeester en wethouders, mede namens een groot deel van de raad, gereageerd op het Ontwerp Programma van Eisen (kenmerk 2014-15120).

Het Programma van Eisen is naar aanleiding van de inspraakreacties, waaronder die van Maastricht, aangepast en vervolgens door Gedeputeerde Staten vastgesteld.



Aan de hand van de door de provincie gepubliceerde 'reactienota' en het definitieve 'Programma van Eisen' is nagegaan hoe de provincie de verzoeken van gemeente Maastricht heeft verwerkt. Beide provinciale documenten zijn terug te vinden op <http://www.limburg.nl/ov2016>. De volledige inventarisatie is opgenomen als bijlage bij deze nota.

Antwoorden op hoofdlijnen

De provincie heeft 8 reacties gedestilleerd uit de brief van gemeente Maastricht en beantwoord in de reactienota. Op basis van de beschikbare stukken kan worden geconcludeerd dat voor het merendeel van de gemeentelijke verzoeken geldt dat afgewacht moet worden in hoeverre deze daadwerkelijk worden ingewilligd.

In geval van sommige verzoeken reageert de provincie niet afwijzend, maar moet de tijd uitwijzen in hoeverre aan de gemeentelijke wens wordt voldaan:

- De provincie stelt het zetten van concrete stappen in samenwerking met gemeenten in het kader van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer uit tot na gunning van de OV-concessie;
- De provincie verwijst naar 'de gebruikelijke kanalen' naar aanleiding van het verzoek tot co-financieren van noodzakelijke infrastructuraanpassingen;
- De gemeente Maastricht kan eventueel aansluiten bij relevante onderwerpen in het ontwikkelteam.

Bij andere verzoeken is niet duidelijk in hoeverre de winnende vervoerder uiteindelijk zal voldoen aan het verzoek van de gemeente Maastricht omdat minder strikte eisen in het programma van eisen zijn geformuleerd:

- Zo is in het Programma van Eisen de eis opgenomen dat minimaal 1 busverbinding via het Vrijthof dient te rijden. Het daadwerkelijke aantal buslijnen via het Vrijthof en daarmee de kwaliteit van de verbinding, blijft daarmee voorlopig nog onduidelijk;
- Een buslijn conform de gemeentelijke wens via Boscherveld, Oud Caberg naar Caberg is mogelijk gemaakt, maar niet geëist.

Tot slot zijn er ook wensen niet overgenomen:

- De P+R pendelbus vormt geen onderdeel van de OV-concessie;
- Er is geen vaste busverbinding naar stadswijken Jekerdal, St Pieter, Villapark en Boschpoort met 2 ritten per uur per richting of vaker geëist. Vervoerders krijgen de vrijheid deze met een lagere frequentie en vraagafhankelijk in te richten;
- De huidige 500 meter norm blijft niet gehandhaafd.

Zodra de concessie voorlopig is gegund aan een vervoerder zal op basis van het vervoerplan dat is ingediend en onderhavige inventarisatie overleg plaatsvinden met de provincie en vervoerder. Dit met tot doel de resterende onderwerpen met deze partijen op te pakken, bijvoorbeeld door agendering in het ontwikkelteam.

4. Duurzaamheid en gezondheid.

Niet van toepassing.

5. Personeel & Organisatie.

Niet van toepassing.



6. Informatie en automatisering.

Niet van toepassing.

7. (Duurzame) aanbestedingen.

Niet van toepassing.

8. Beheersparagraaf IBOR.

Niet van toepassing.

9. Financiën

Niet van toepassing.

10. Voorstel.

Het college van Burgemeester en Wethouders wordt voorgesteld:

- Kennis te nemen van de inventarisatie in deze nota met bijlage;
- Deze nota met bijlage te delen raadscommissies Stadsbeheer Mobiliteit en Milieu en Breed Welzijn.

11. Vervolg / Planning.

De inschrijfperiode sloot 3 november jl. De provincie gebruikt de komende maanden om de drie inschrijvingen te beoordelen. De provincie heeft het voornemen om in het eerste kwartaal van 2015 een besluit tot voorlopige gunning te nemen. Dit betreft een GS-besluit.

De nieuwe concessie start in december 2016. In de tussentijd heeft de winnende vervoerder de gelegenheid om het bus- en treinvervoer voor te bereiden.

Inventarisatie Programma van Eisen op reactie gemeente Maastricht Versie 19 november 2014	
Reactie gemeente Maastricht Reactie op Ontwerp Programma van Eisen (11 oktober 2013, kenmerk 2014-15120)	Wijze waarop reactie Maastricht is verwerkt door Provincie Reactienota Ontwerp PvE OV Concessie Limburg 2016 - 2031: inspraakreacties + antwoorden Provincie Limburg, 26 juni 2014 Programma van Eisen + bijlagen, 26 juni 2014
<p>1) <i>De noodzaak tot samenwerken</i></p> <p>“[...] Maastricht wil op korte termijn resultaat boeken door samen met de Provincie:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. “ 	<p>“De Provincie Limburg stelt voor om dit initiatief snel na gunning van de OV-concessie op te pakken in samenwerking met de gemeenten.”</p> <p>Bron: Reactienota Provincie Limburg, reactie nr.123.</p>
<p>2) <i>Gezamenlijke ontwikkelagenda openbaar vervoer</i></p> <p>“U stelt voor om gezamenlijk met de vervoerder, provincie, gemeenten en relevante adviesorganen in een ontwikkelteam het openbaar vervoer aanbod te blijven doorontwikkelen en nieuwe initiatieven uit te werken. Gemeente Maastricht gaat graag in op de uitnodiging om in dit ontwikkelteam te participeren. Dit houdt in dat gemeente pro-actief worden geïnformeerd, maar ook dat zij meebeslissen op de voor hen relevante thema’s.”</p>	<p>“In het OV Ontwikkelteam Limburg zijn (samenwerkingsverbanden van) gemeenten vertegenwoordigd. De gemeente Maastricht kan eventueel aansluiten bij het team (mede afhankelijk van de ontwikkelagenda).”</p> <p>Bron: Reactienota Provincie Limburg, reactie nr.124.</p> <p>Agenda Limburgbrede Ontwikkelteam tijdens implementatieperiode [...] <ul style="list-style-type: none"> ◦ Visie Zuid-Limburg OV en doelgroepenvervoer (geïnitieerd uit RMO en gemeente Maastricht) [...]</p>

	<p>Toekomstvisie POL, waaronder in ieder geval:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ Kenniscentra (Fontys Venlo, Greenport Venlo, Chemelot Campus, NedCar, Sportzone, Onderwijsboulevard Heerlen, Health Campus Maastricht, RWTH, Universiteit Leuven en Universiteit Hasselt) <p>[...]</p> <p>OV in Maastricht:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ Omleidingsroutes infrastructuur ◦ Maastricht Noord, toekomstvaste oplossing ◦ Strategische bereikbaarheidsanalyse Zuid-Limburg (en Euregio) incl. relatie RO-OV ◦ Toekomstig OV naar ontmoetingsplekken en gebiedsontwikkeling in de stad (zoals Belvédère, Geusselt De Groene Loper en de Maastricht Health Campus (Randwyck) <p>[...]</p> <p>Bron: Programma van Eisen, deel C2</p>
<p>a) “Het ontwikkelen van omleidingroutes voor bussen tijdens het verlegging van de Noorderbrug, het verbouwing van het busstation en de aanleg van de tram;”</p>	<p>“Gedurende de eerste jaren van de Concessie vinden er grootschalige werkzaamheden plaats in en rond Maastricht met grote gevolgen voor de beschikbaarheid van busroutes, in het bijzonder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ombouw Noorderbrug (uitvoering in 2016 en 2017); via de Noorderbrug zijn geen verbindingen voorzien maar de ombouw is dermate ingrijpend dat uitstralingseffecten kunnen optreden op het omliggende wegennet. • Realisatie tram Vlaanderen – Maastricht (uitvoering ook in 2016 en 2017). De Concessiehouder dient rekening mee te houden met tussentijdse wijzigingen van het lijnennet en van de dienstregeling, aansluitend op de bouwfaserings van de tram.” <p>Bron: Programma van Eisen, bijlage F.2: Verbindingbeschrijvingen Bus/Auto</p>
<p>b) “Provincie Limburg en Gemeente Maastricht hebben gezamenlijk de OV-knoop Maastricht Noord gerealiseerd. Getuigen de eerste gebruikscijfers weten reizigers Maastricht Noord te vinden. Gemeente Maastricht streeft naar een toekomstvaste oplossing voor het vervoer van en naar Maastricht Noord. De voorgenomen uitbreidingen van het treinproduct tussen Roermond en Maastricht Randwyck vormen hierbij een sterke impuls. Wij benadrukken in dit kader het belang van een goede spreiding over het uur</p>	<p>“De Concessie Limburg omvat niet: P+R-shuttles, waaronder de P+R-shuttle van en naar P+R Maastricht-Noord.”</p> <p>Bron: Programma van Eisen, pagina 20.</p> <p>“Knooppunthaltes en Aansluitingen</p>

<p>van de treinen in de richting van Maastricht. Daarnaast pleit Maastricht er voor om de pendelbus naar de Markt op drukke dagen op te nemen in de concessie.”</p>	<p>Een aantal verplichte haltes geldt als Knooppunthaltes. Deze haltes vormen de belangrijkste overstappunten tussen de verschillende vormen van Openbaar Vervoer in het Limburgnet. De volgende haltes gelden als knooppunthaltes: [...] • Maastricht Noord [...]”</p> <p>Bron: Programma van Eisen, bijlage F.2</p> <p>[...] De Provincie is voornemens per 2018 halteren op het station Maastricht Noord met de stoptreindienst op het traject Roermond – Sittard – Maastricht Randwyck mogelijk te maken. De Concessiehouder dient dit station met alle Ritten te bedienen [...].</p> <p>Bron: Programma van Eisen, bijlage F.10</p> <p>Dit laatste betekent dat zodra dit voornemen wordt gerealiseerd vier stoptreinen per uur in de richting van Maastricht rijden en stoppen op station Maastricht Noord.</p>
<p>c) “Een strategische bereikbaarheidsanalyse op schaal van Zuid Limburg en waar relevant Euregio waarin, meer dan nu, een relatie gelegd wordt tussen openbaar vervoer en ruimtelijke ordening;</p> <p>d) Toekomstige openbaar vervoer bediening naar belangrijke ontmoetingsplekken in de stad en gebiedsontwikkelingen zoals Belvédère, Geusselt, De Groene Loper en de Maastricht Health Campus (Randwyck);</p> <p>e) Het ontwikkelteam kijkt wat betreft Maastricht naast vervoerkundige zaken ook naar aspecten zoals bijvoorbeeld sociale veiligheid en uitvoering van de klachtenprocedure.”</p>	<p>Geen op deze punten toegespitste reactie.</p>
<p>“Op het raakvlak van openbaar vervoer en doelgroepenvervoer vragen wij het Programma van Eisen aan te passen op de volgende punten:</p> <p>f) 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. Maastricht pleit voor een Centrumlijn (werktitel) die de stadswijken Jekerdal, St.</p>	<p>“Het Programma van Eisen is aangepast op basis van uw reactie en die van enkele bewoners van Boschpoort en St. Pieter. Zie Bijlage F.4. Zowel Boschpoort als Jekerdal zijn zoekgebied waarvoor de vervoerder een aanbod moet doen voor een</p>

<p>Pieter, Villapark en Boschpoort verbindt. Kenmerken van de Centrumlijn zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Inzet van een midibus i.p.v. reguliere 12 meter bus, bij voorkeur zero emissie; ○ Vaste ritten; ○ Frequentie 2x per uur of vaker; ○ Flexibele route in Jekerdal/Villapark/St. Pieter en Boschpoort; ○ Overstapknoop op stadsnet in Boschstraat; <p>Concreet vragen wij de provincie de optie Boschpoort, genoemd in bijlage F.4, uit te breiden met bovenstaande kenmerken. Een mogelijke route voor de Centrumlijn is weergegeven op sheet C in de bijlage.”</p>	<p>flexlijn.”</p> <p>Bron: Reactienota Provincie Limburg, reactie nr.125 (Zie ook bewonersreacties 226, 227, 228, 230, 520 en 554).</p> <p>“Voor deze Maatwerkoplossingen gelden de volgende eisen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De Maatwerkoplossing stelt Reizigers in staat om tijdens de bedieningstijden eens per uur of vaker vanuit elke Kern in het Zoekgebied naar het (de) bijbehorende Knooppunt(en) te reizen en vice versa. • De Bedieningstijden zijn maandag tot en met zaterdag van 7:00 tot 19:00. <p>[...]</p> <p>De Maatwerkoplossing mag vraagafhankelijk zijn; dat wil zeggen dat deze alleen rijdt na reservering.</p> <p>[...]</p> <ul style="list-style-type: none"> • In aantal Zoekgebieden zoals beschreven in deze bijlage dient in de spitsuren een aantal vaste Ritten met een Bus (geen Auto) te rijden, dat wil zeggen zonder dat reservering door de Reiziger nodig is. Dit betekent dat in de spitsuren (7:00 – 9:00 en 15:00 – 18:30) minimaal elk uur een reismogelijkheid (in twee richtingen) geboden te worden tussen elke Kern in het Zoekgebied en de Knooppunt(en) waarmee het Zoekgebied verbonden wordt. In totaal dienen er van en naar iedere Kern minimaal drie Ritten in de ochtendspits en drie Ritten in de middagspits geboden te worden. <p>[...]</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bij voorkeur stelt het systeem de Reiziger in staat om zonder reservering van Knooppunt naar Zoekgebied te reizen. Deze wens van de Provincie zal worden meegewogen bij de kwalitatieve beoordeling van het Vervoerplan <p>[...] “</p> <p>Bron: Programma van Eisen, bijlage F.4</p> <p>Dit betekent dat de vervoeroplossing in zoekgebied Boschpoort minimaal moet voldoen aan het volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbinding met treinstation Maastricht en Mosae Forum of Boschstraat/Markt • Bediening is maandag tot en met zaterdag van 7:00 tot 19:00 met minimaal 1 rit per uur in twee richtingen (vraagafhankelijk)
---	---

	<ul style="list-style-type: none"> • Minimaal 1 rit per uur in twee richtingen vast in de spitsuren (7:00 – 9:00 en 15:00 – 18:30) <p>Dit betekent dat de vervoeroplossing in zoekgebied Zoekgebied Jekerdal – Villapark – St. Pieter minimaal moet voldoen aan het volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbinding met treinstation Maastricht en Mosae Forum of Boschstraat/Markt • Bediening is maandag tot en met zaterdag van 7:00 tot 19:00 met minimaal 1 rit per uur in twee richtingen (vraagafhankelijk) • Minimaal 1 rit per uur in twee richtingen vast in de spitsuren (7:00 – 9:00 en 15:00 – 18:30) <p>De Maatwerkoplossing voor beide zoekgebieden mag worden gecombineerd.</p>
<p>g) “Een sterk punt van het huidige Maastrichtse stadsnet is de fijnmazigheid. Voor gemeente Maastricht is het van groot belang dat de huidige fijnmazigheid zoveel mogelijk in stand blijft. Wij pleiten er daarom voor om de huidige 500 meter norm te handhaven. In de gevallen waar dit niet realiseerbaar is door middel van reguliere bussen, dient gezocht te worden naar een andere vorm van adequaat openbaar vervoer. In die gevallen wil Maastricht, zoals aangegeven onder punt 1, samen met de Provincie zoeken naar de meest geschikte vorm van maatwerk, bijvoorbeeld door een combinatie van doelgroepen vervoer en openbaar vervoer.”</p>	<p>Wij onderschrijven het streven om de huidige fijnmazigheid te handhaven en daar waar de vraag te laag is voor reguliere OV-bussen te zoeken naar kleinschalige alternatieven. Deze alternatieven hoeven niet persé openbaar vervoer te zijn. Het doel is een passende vervoeroplossing, die voor de doelgroep van de vervoeroplossing gebruiksvriendelijk is. Inschrijvende vervoerders besteden hier expliciet aandacht aan in hun plannen voor samenwerking met het doelgroepenvervoer; om een passende vervoervorm te realiseren die aansluit bij de omvang en behoeften van de aantallen reizigers (ook hierop kunnen de vervoerders zich onderscheiden). De samenwerking met het doelgroepenvervoer is bovendien een expliciete ontwikkelopgave daar waar de vraag naar vervoer laag maar wel aanwezig is. Hiertoe werken gemeentes (via de RMO's) en Provincie Limburg samen.</p> <p>Bron: Reactienota Provincie Limburg, reactie nr.126</p>
<p>h) “Wij verzoeken de provincie om in het Programma van Eisen gelet op het beperkte OV-aanbod in een deel van Caberg en Bosscherveld en ook de ruimtelijke ontwikkelingen in het kader van het project Noorderbrug een alternatieve lijnvoering in het Limburgnet op te nemen naar Malberg en Oud Caberg waardoor het netwerk in dit stadsdeel fijnmaziger wordt en de bussen op de Brusselseweg en Nobellaan de huidige rijbeweging blijven gebruiken. De alternatieve lijnvoering is weergegeven op sheet E in de bijlage.”</p>	<p>“De kaarten van het Limburgnet geven een indicatie van de mogelijke routes. Deze passen we aan op basis van uw alternatieve lijnvoering. Inschrijvende vervoerders zijn vrij om de routes te bepalen in de wijken Caberg, Bosscherveld en Malberg. Een beter netwerk wordt positief gewaardeerd.”</p> <p>Bron: Reactienota Provincie Limburg, reactie nr.127</p> <p>“Ten Noordwesten van de Halte Malpertuisplein mag deze Verbinding eventueel</p>

	<p>gesplitst worden in maximaal twee takken.”</p> <p>Bron: Programma van Eisen, bijlage F.2</p>
<p>3) <i>Financiering randvoorwaardelijke wijzigingen infrastructuur</i></p> <p>“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.</p> <p>Noodzakelijke aanpassingen zijn (niet uitputtend):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Een tweezijdige halte Koningin Emmaplein inclusief loop- en fietsvoorzieningen en het mogelijk maken om vanuit Statensingel richting Hertogsingel te rijden met een lijnbus. • Een tweezijdige halte Tongerseplein inclusief loop- en fietsvoorzieningen. • Een tweezijdige halte Prins Bisschopsingel nabij Tapijnkazerne inclusief loop- en fietsvoorzieningen. • Een bypass voor lijnbussen op de Kennedybrug in westelijke richting. • Een tweezijdige halte Avenue Ceramique / Limburglaan inclusief loop- en fietsvoorzieningen. <p>Op dit moment worden voor deze locaties schetsontwerpen en schetsramingen opgesteld. Gemeente Maastricht is niet instaat deze aanpassingen zelfstandig te financieren. We vragen de Provincie Limburg deze noodzakelijk aanpassingen te (co-)financieren. Graag gaan we op korte termijn met de provincie om tafel om te verkennen of de financiering rond is te krijgen.”</p>	<p>“De realisatie van infrastructuur is een verantwoordelijkheid van de wegbeheerder. Dat geldt ook voor de aanleg van haltevoorzieningen voor openbaar vervoer. Het is goed gebruik dat de concessiehouder verzoeken tot en locaties van nieuwe haltes (tijdig) afstemt met de wegbeheerder. Ter aanvulling hierop: Paragraaf C2.16 stelt dat nieuwe haltes uitsluitend kunnen worden toegevoegd na schriftelijke goedkeuring van de wegbeheerder. Voor verzoeken omtrent cofinanciering van aanleg van nieuwe voorzieningen staan de gebruikelijke kanalen open.”</p> <p>Bron: Reactienota Provincie Limburg, reactie nr.129</p>
<p>4) <i>Openbaar vervoer in de binnenstad</i></p> <p>“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</p>	<p>“Dit verzoek nemen we over. Wij eisen van de inschrijvende vervoerders om met één van de verbindingen uit het Limburgnet, een verbinding te bieden tussen station Maastricht, Boschstraat, Markt, Vrijthof en één of meer woonwijken aan de westzijde van de Maas. Inschrijvende vervoerders zijn vrij om hiertoe een goede</p>

<p>omlegging is als uitgangspunt genomen in het Limburgnet. Daarbovenop is in bij de uitwerking van het Limburgnet ook gekozen om lijn 3, 4, 9 en 10 niet meer via de Markt en 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 de Maasboulevard, het Bassin, de Boschstraat, Achter de Barakken, Maagdendries en het Lindenkruis.</p> <p>Er wordt echter relatief veel gebruik gemaakt van de huidige bushaltes op de Markt en het Vrijthof. Deze bestemmingen zijn van vitaal economisch belang. Bovendien maken op dit moment ook veel studenten gebruik van de buslijnen die via het Vrijthof en verder rijden. Daarom verzoeken wij het Programma van Eisen op dit punt aan te passen. Maastricht wil dat ook in de nieuwe concessie lijnbussen vanaf de Boschstraat via de Markt en het Vrijthof in beide richtingen blijven rijden. Onze inschatting is dat het aandoen van de Markt en het Vrijthof commercieel interessant is. Wij denken hierbij aan alternatieve lijnvoeringen zoals weergegeven op sheet D in de bijlage. Het Programma van Eisen moet de inschrijvende vervoerders prikkelen een kwalitatief hoogstaand OV-product voor de binnenstad te ontwikkelen.”</p>	<p>balans in het netwerk te vinden tussen snelle en betrouwbare lijnen via de OV-as en 'magneet' en de ontsluiting van de Markt en het Vrijthof en dit te onderbouwen. Inschrijvende vervoerders kunnen zich hiermee onderscheiden.”</p> <p>Bron: Reactienota Provincie Limburg, reactie nr.128</p> <p>“Tenminste één van de als Stadsdienst Maastricht geëiste Verbindingen 11, 13 of 16 die langs de Halte Mosaeforum rijdt moet ook over het Vrijthof rijden; het is aan de Inschrijver om te bepalen welke Verbinding(en) dit is/zijn en om te onderbouwen waarom deze via de binnenstad gaan en waarom de anderen via de OV-as rijden.”</p> <p>Bron: Programma van Eisen, bijlage F.2</p> <p>Dit betekent dat minimaal de buslijn naar Malberg (huidige lijn 1), Daalhof (huidige lijn 6) of Wolder (huidige lijn 3) via het Vrijthof moet rijden.</p>
<p>“In relatie hiermee dient de concessie wat ons betreft in de toekomst ook ruimte te bieden voor het invoeren en exploiteren van nieuwe initiatieven uit de markt, zoals een ‘shopbus’ of een toeristisch ‘Hop on Hop off’ systeem, al dan niet in samenwerking met de zittende vervoerder.”</p>	<p>“Voor zover deze concepten niet onder de definitie van openbaar vervoer vallen, zijn deze toegestaan. Concepten die wel onder de definitie van openbaar vervoer vallen, willen wij situationeel beoordelen op wel of niet onder de concessie vallend. Daarbij zal het advies van de concessiehouder worden meegewogen. Wij hechten er aan hier op te merken dat 'onder de concessie vallend' niet betekent dat de Provincie Limburg de betreffende initiatieven bekostigt of financieel ondersteunt. Aanvullende initiatieven zoals hier genoemd willen wij in juridische zin mogelijk maken, maar de bekostiging ervan vindt in principe plaats door of via de initiatiefnemer.”</p> <p>Bron: Reactienota Provincie Limburg, reactie nr.122</p>