



> RETOURADRES Postbus 1992, 6201 BZ

BEZOEKADRES
Mosae Forum 10
6211 DW Maastricht

Aan de fracties van
50PLUS, de heer drs. A.M.B. van Est en de heer W. Bronckers
MAASTRICHT van Nu, de heer J. Smeets

POSTADRES
Postbus 1992
6201 BZ

ONDERWERP
Schriftelijke vragen inzake wijzigingen buslijn 3

DATUM
25 augustus 2025
Verzonden: 25-08-2025

BIJLAGEN
--

BEHANDELD DOOR
BJC (Bjorn) Löenis

TELEFOONNUMMER
043 350 4514

ONZE REFERENTIE
2025.02768

E-MAILADRES
Bjorn.Loenis@maastricht.nl

FAXNUMMER

UW REFERENTIE

Geachte heren van Est, Bronckers en Smeets,

Onderstaand treft u de beantwoording aan van de schriftelijke vragen die uw fractie gesteld heeft.

Vraag 1:

- Heeft de gemeente Maastricht een beleidsvoornemen om het aantal buslijnen of busbewegingen in het centrum te verminderen?
- Zo ja, wanneer en op welke wijze is dit vastgesteld, en waarom is dit niet gecommuniceerd met bewoners en betrokkenen?
- Hoe verhoudt dit zich tot het onderscheid tussen 'minder bussen over de Markt' en 'minder bussen in het centrum' als geheel?

Antwoord 1:

- Er is geen beleid vast gesteld omtrent het verminderen van het aantal bussen op het Vrijthof. In de Omgevingsvisie 2040 worden een aantal optimalisaties genoemd ter stimulering van het openbaar vervoer. Er wordt onderzoek gedaan naar mogelijke wijzigingen in de busroute Grote Gracht, Vrijthof, Pieterstraat en Bredestraat, in verband met prioriteit voor lopen en fietsen in de binnenstad en ter verbetering van de verkeersveiligheid. In de Omgevingsvisie wordt geen besluit genomen, er wordt enkel een onderzoek aangekondigd.*
- De Omgevingsvisie 2040 is in oktober 2020 vastgesteld en is destijds via gemeentelijke kanalen gecommuniceerd.*
- De gemeente heeft twee maal een besluit genomen over de bussen op de Markt:*
 - In 2005 heeft de raad besloten om de OV-as te verleggen van de Markt/Gubbelstraat naar de Maasboulevard. In westelijke richting loopt de OV-as via de Maasboulevard. In oostelijke richting is dit nog niet het geval. Hiervoor zijn infrastructurele maatregelen nodig en met het nemen van deze maatregelen is gewacht op de komst van de tram. Vandaar dat de OV-as in oostelijke richting nog via de Markt en Gubbelstraat loopt.*
 - In december 2024 heeft de raad ingestemd met het voorstel om in de nieuwe OV-concessie (na 2031) de OV-as te verleggen van de Markt/Gubbelstraat naar de verlengde Maasboulevard. In beide rijrichting loopt de OV-as via de verlengde Maasboulevard, waarbij gehalteerd wordt op de haltes Mosae Forum en Boschstraat/Maagdendries.*

Deze besluiten staan los van het in de Omgevingsvisie genoemde onderzoek naar binnenstadroutes.

Schriftelijke vragen



DATUM
25 augustus 2025

Vraag 2:

Tijdens het overleg op 30 juli 2025 werd door Arriva aangegeven dat het vervroegen van het vervoerplan mede voortkomt uit economische motieven, namelijk het voorkomen van stilstand van nieuw aangeschafte elektrische bussen.

- a. Kan het college toelichten in hoeverre dit motief heeft meegespeeld in de besluitvorming?
- b. Hoe dit zich verhoudt tot de formele consultatie- en besluitvormingsprocedures binnen de concessie?

Antwoord 2:

- a. *Normaliter gaat de nieuwe dienstregeling pas in halverwege december (de zondag na de tweede zaterdag van de maand) omdat op deze dag ook de treindienstregeling wordt gewijzigd en het van belang is dat de bus goed aansluit op de trein. Dit jaar heeft Arriva aan de provincie gevraagd om daarvan af te wijken, hier is de provincie mee akkoord gegaan. De reden voor het afwijken is tweeledig. De treindienstregeling voor 2026 blijft ongewijzigd t.o.v. 2025. Daarnaast heeft Arriva per 24 augustus de beschikking over harmonicabussen (langere bussen met meer capaciteit). Arriva heeft voorgesteld om deze bussen per 24 augustus in te zetten in plaats van te wachten tot december. Deze vervroegde inzet is vooral in het belang van de reiziger.*
- b. *Om in augustus de dienstregeling gereed te hebben is eerder gestart met het traject en het traject is ingekort. De reactietermijnen van het formele consultatie- en besluitvormingsproces is gelijk gebleven t.o.v. voorgaande jaren.*

Vraag 3:

Wanneer is de gemeente Maastricht voor het eerst geïnformeerd over de voorgenomen wijziging van buslijn 3 zoals opgenomen in het Vervoerplan 2026 van Arriva?

Heeft de gemeente toen actie ondernomen richting Arriva, de provincie of bewoners? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3:

De gemeente is meegenomen in het reguliere proces voor de nieuwe dienstregeling. Op 9 januari heeft Arriva de gemeente verzocht om input (wensen, suggesties) aan te leveren voor de nieuwe dienstregeling.

Daarnaast hebben overleggen met Arriva plaats gevonden in het kader van de Motie Bereikbaarheid als basisrecht. Hierin is de huidige bereikbaarheid van de Maastrichtse buurten en de toekomstvisie besproken. Het uitgangspunt van de gemeente bij deze overleggen is: bereikbaarheid is een basisrecht is van elke Maastrichtenaar. Het uitgangspunt was niet 'zonder overstap'.

Op 4 februari 2025 tijdens de domeinvergadering Fysiek is een stand van zaken gegeven omtrent de motie Basisbereikbaarheid. Arriva heeft tijdens deze vergadering haar visie voor Maastricht gepresenteerd. Tijdens de presentatie is lijn 3 niet specifiek benoemd, maar in de presentatie was wel te zien dat lijn 3 verlegd zou worden naar de Prins Bisschopsingel en Avenue Céramique.

De conclusie wat betreft bereikbaarheid van de voorzieningen is dat de belangrijkste voorzieningen (station, MUMC+, Vrijthof, Markt en Centre Céramique) binnen 30 tot 35 minuten te bereiken zijn vanuit alle woonbuurten, met maximaal 1 overstap. In de nieuwe dienstregeling is dit nog altijd het geval.



DATUM
25 augustus 2025

Vraag 4:

Is er voor de wijziging van buslijn 3 een formeel addendum of wijzigingsbesluit opgesteld bij het Vervoerplan 2026? Zo ja, kan het college dit document delen of toelichten? Zo nee, op basis waarvan is dan besloten tot uitvoering van deze wijziging?

Antwoord 4:

Nee, De gemeente is niet verantwoordelijk voor het vaststellen van de nieuwe dienstregeling, deze verantwoordelijkheid ligt bij de provincie. Vanuit de gemeente heeft geen formeel addendum of wijzigingsbesluit plaats gevonden. De nieuwe dienstregeling is eind mei door de provincie Limburg vastgesteld.

Vraag 5:

- a. Wat is de rol van de gemeente Maastricht geweest in het wijzigingsvoorstel van buslijn 3?
- b. Heeft de gemeente actief ingestemd met of aangedrongen op deze wijziging?
- c. Waarom zijn bewoners en wijkplatforms hierover niet vooraf geïnformeerd of betrokken?

Antwoord 5:

- a. *De gemeente Maastricht is wegbeheerder, gesprekspartner en faciliteert Arriva op gebied van infrastructuur en haltes.*
- b. *De gemeente heeft niet aangedrongen op de wijziging. De gemeente volgt de lijn van Arriva waarbij Arriva stadsbreed zoekt naar de beste inzet van de beschikbare middelen binnen de voorwaarden van de huidige OV-concessie. De gemeente heeft geen bezwaar tegen het behoud van de huidige route van lijn 3.*
- c. *Arriva gaat zelf niet met bewoners om tafel bij het opstellen van de nieuwe dienstregeling, deze taak is toegewezen aan het Reizigersoverleg Limburg (ROL). Na vaststelling van de nieuwe dienstregeling wordt deze door Arriva gepubliceerd en gedeeld via hun informatiekanalen.*

Vraag 6:

- a. Achten het college het wenselijk dat bij ingrijpende wijzigingen in het openbaar vervoer (zoals routeverleggingen) participatie met omwonenden plaatsvindt?
- b. Welke afspraken bestaan er tussen de gemeente, provincie en Arriva over participatie en communicatie bij ov-wijzigingen?
- c. Is het college bereid om in de toekomst participatie met bewoners structureel te verankeren bij dergelijke wijzigingen?

Antwoord 6:

- a. *In de OV-concessie is de participatie ondergebracht bij het Reizigersoverleg Limburg.*
- b. *Er bestaan geen concrete afspraken over participatie en communicatie.*
- c. *Zie antwoord a.*

Vraag 7:

- a. Is het college bekend met de situatie in 2016, waarbij de buslijn door Wyckerpoort werd opgeheven en in 2017 hersteld werd na initiatief van het buurtplatform en samenwerking met de gemeente?
- b. Welke lessen trekt het college uit deze eerdere ervaring voor de huidige situatie?



DATUM
25 augustus 2025

Antwoord 7:

- a. *In het oorspronkelijke PvE (Programma van Eisen) van de provincie Limburg werd een busverbinding via de wijk Wyckerpoort niet uitgevraagd. Conform de concessievoorwaarden heeft Arriva de ruimte om met diverse stakeholders te overleggen en daar waar nodig busroutes te wijzigen. Na de start van de OV-concessie heeft Arriva in goed overleg met de gemeente Maastricht diverse wijzigingen doorgevoerd op het stadsnet van Maastricht.*

De eerste dienstregeling in een nieuwe OV-concessie wordt altijd na het eerste jaar bijgesteld naar aanleiding van de eerste ervaringen uit de praktijk. In het geval van Wyckerpoort was er ook nieuwe infrastructuur (Groene Loper) beschikbaar die ervoor zorgde dat de oorspronkelijke lijnvoering (waar Wyckerpoort geen onderdeel van was) kon worden herzien.

- b. *Dit geval toont aan dat het wel of niet beschikbaar stellen van infrastructuur door de gemeente gevolgen kan hebben voor de dienstregeling van Arriva. Wanneer de gemeente wegen afsluit voor bussen heeft dit negatieve gevolgen voor de dienstregeling. Wanneer de gemeente infrastructuur wijzigt in het voordeel van de bus dan komt dit ten goede van de dienstregeling.*

Vraag 8:

- a. *Is het college bereid om samen met Arriva en de provincie te onderzoeken of er op korte termijn mitigerende maatregelen mogelijk zijn (zoals alternatieve haltes of pendelopties)?*
b. *Welke mogelijkheden ziet het college op langere termijn om de bereikbaarheid van de betrokken buurten te herstellen of verbeteren?*

Antwoord 8:

- a. *Vanuit het college is een brief verstuurd naar de provincie met het verzoek om samen met Arriva het genomen besluit op te schorten of terug te draaien, op zo kort mogelijke termijn.*
b. *Dit besluit ligt bij Arriva, waarbij zij met name kijkt naar het aantal reizigers. .*

Hoogachtend,
Namens het college van burgemeester en wethouders van Maastricht,

John Aarts
Wethouder Mobiliteit, Stadsbeheer, Vastgoed, Duurzaamheid en Hospitality