



Samenvatting

Vanwege de bouw van de ondergrondse fietsenstalling aan de centrumzijde van het station is de halteplaats voor de Lange Afstand Bussen tijdelijk verplaatst naar de Meerssenerweg. Het tijdelijke verkeersbesluit voor deze bushalte loopt medio december 2017af. Tijdens de bouw van de stalling (start medio 2016) is het aantal Lange Afstand Bussen dat in Maastricht halteert sterk toegenomen. Hierdoor kan dit busvervoer niet meer worden gefaciliteerd op de oorspronkelijke locatie aan de centrumzijde van het station. Ook de huidige halteplek aan de Meerssenerweg is onvoldoende toegerust op het toegenomen busverkeer. Dit leidt op piekmomenten tot onwenselijke situaties en overlast voor omwonenden. Na onderzoek is gebleken dat alternatieve locaties in de stad niet voorhanden zijn en juridisch niet afgedwongen kunnen worden door de gemeente. Daarom zet de gemeente in op het faciliteren van de bussen op het aangrenzende P&R-terrein van de NS. Voordat hier definitieve overeenstemming over is ziet de gemeente zich genoodzaakt de huidige locatie te handhaven. Wel zijn overbruggingsmaatregelen noodzakelijk. Het college heeft daarom een verkeersbesluit genomen om de huidige halteplek te handhaven en ingestemd met de benodigde overbruggingsmaatregelen om de overlast te verminderen.

Beslispunten

1. Handhaven tijdelijke bushalte aan de Meerssenerweg voor gebruik door aanbieders van Lange Afstand Busvervoer in afwachting van definitieve overeenstemming gebruik naastgelegen P&R-terrein.
2. Instemmen met het nemen van verkeersbesluit en aanpalende overbruggingsmaatregelen.
3. De gemeenteraad te informeren via bijgaande raadsinformatiebrief.

Besluit Burgemeester en Wethouders d.d. 5 december 2017:

Conform.



1. Aanleiding

Medio december loopt het verkeersbesluit voor de tijdelijke bushalte aan de Meerssenerweg van rechtswege af. De duur van het aflopende verkeersbesluit is gekoppeld aan de bouwwerkzaamheden van de ondergrondse fietsenstalling. Dit aflopende verkeersbesluit is gepubliceerd op 21 maart 2016 toen er nog sprake was van één bushalte voor Lange Afstand Busvervoer (hierna: LAB) op het busstation was. Op het moment van publicatie van dit verkeersbesluit was er sprake van een zeer gering aantal lijndiensten die gebruik maakten van de halte. Sindsdien hebben er echter verschillende ontwikkelingen plaatsgevonden. Vanaf juni 2016 is KLM een lijndienst gaan uitvoeren waarin Maastricht als begin- en eindpunt is opgenomen (4 bussen per dag). In april 2017 heeft FlixBus het aantal lijndiensten verhoogd van 1 (2 bussen per dag) naar 5 (ca. 10 bussen per dag) en recent (sinds 7 november) naar ca. 13 bussen per dag. Deze toename leidde ook tot de eerste signalen van overlast uit de buurt. Naar aanleiding van deze signalen is er door de gemeente een onderzoek gestart.

Nu de realisatie van de fietsenstalling bijna gereed is en er een grote toename is geweest van het aantal bussen dat gebruik maakt van de halte, is er geen ruimte meer om deze te faciliteren aan de westzijde van het station. Tijdelijk verplaatsen van de halte naar de centrumzijde is niet mogelijk aangezien de werkzaamheden aan voorplein en de Stationsstraat in maart 2018 starten (en naar verwachting pas eind 2018 afgerond worden). Permanent kan niet door ruimtegebrek (ook in oude situatie met één halte).

2. Context

In het onderzoek dat uitgevoerd is door de gemeente zijn alle aspecten die met LAB te maken hebben (zowel voor Maastricht als algemeen) in kaart gebracht en onderzocht. Hieruit is gebleken dat het LAB aansluit bij de geformuleerde beleidsdoelstellingen en daardoor kansen biedt.

- Stadsvisie ' Aantrekkelijke internationale bezoekstad. LAB vergroot de reismogelijkheden van en naar Maastricht en reizigers zijn veelal bezoekers (in tegenstelling tot forenzen)
- Structuurvisie ' Inzetten op brandpunten. Station Maastricht is het (internationale) OV-knooppunt in de stad (en de regio). LAB vergroot de connectiviteit van het knooppunt.
- Stad & Spoor ' Integrale visie op gebied medio 2018. Vooruitlopend op visie lijkt een oostelijke haltevoorziening ter hoogte van K+R of P+R aan Meerssenerweg het meest realistisch.

Echter blijkt uit het onderzoek ook dat er overlast ervaren wordt door bewoners die nabij de huidige halte wonen. Er zijn klachten over bussen die halteren op de rijbaan of voor de woningen, de bushalte biedt te weinig capaciteit, chauffeurs laten motoren draaien tijdens het halteren, bussen parkeren op de halte en er ontstaan ongewenste manoeuvres bij het verlaten van de halte.



Juridisch kan de gemeente Maastricht een andere halteplek niet afdwingen aangezien zij geen partij is in de vergunningverlening (EG 1073/2009 uitgevoerd door Kiwa Register in opdracht van ministerie van IenM) en de ontheffingverlening (door de provincie Limburg als concessieverlener). De vergunningen en ontheffingen worden voor de duur van 5 jaar afgegeven. De vergunning conform EG 1073/2009 ziet toe op de gemeenschappelijke regels voor toegang tot de internationale markt voor touringcar- en autobusdiensten en door elke lidstaat van de EU afgegeven worden.

De concessieverlener kan alleen een ontheffing weigeren als de aanvraag naar het oordeel van de concessieverlener een zodanige gelijkenis vertoont met het aangeboden openbaar vervoer binnen de concessie dat er sprake is van een onevenredige afbreuk aan de concessie. Het aanbod van LAB doet in de praktijk geen onevenredig afbreuk aan het openbaar vervoer binnen de concessie door het type lijndiensten (afstanden, frequentie etc.). Het gevolg hiervan is dat de gemeente slechts partij is als beheerder van de openbare ruimte. Daaronder valt ook het plaatsen van bushaltes. Bussen (als zijnde motorvoertuigen voor vervoer van meer dan 8 personen) mogen halteren op een bushalte. Daarnaast is het toegestaan voor andere weggebruikers om hier passagiers in en uit te laten stappen (zonder bussen daarbij te hinderen). Dit betekent dat alle typen busvervoer mogen halteren bij een bushalte, zowel lijndiensten als niet-lijndiensten.

Om deze reden zijn er diverse alternatieve locaties in de stad onderzocht op haalbaarheid, bereikbaarheid, voorzieningen etc. Ruimtelijk gezien is er echter geen alternatief voorhanden, naast de beperkingen die de juridische positie voor de gemeente met zich meebrengt.

3. Gewenste situatie

Door de sterke toename van het LAB en de juridische positie van de gemeente is het lastiger geworden om een geschikte locatie voor deze bussen te vinden. Aanbieders van LAB hebben te kennen gegeven op een locatie in de nabijheid van het station te willen halteren voor de haalbaarheid van hun dienstregelingen. De gemeente is met diverse partijen in gesprek om een geschikte locatie te vinden waar het halteren gefaciliteerd kan worden zonder daarbij onevenredig overlast te laten ontstaan. Concreet is de gemeente in overleg met de NS en Q-park om te het P&R-parkeerterrein aan de Meerssenerweg in te richten voor het halteren van LAB. Deze locatie ligt nabij het station, is ruim en ligt verder van de woongevels vandaan.

In afwachting van definitieve overeenstemming over ingebruikname van (een gedeelte) van het P&R-terrein ziet de gemeente zich genoodzaakt de huidige locatie langer te handhaven.

Om deze overbruggingsperiode met minder overlast voor de aangrenzende bewoners te laten verlopen neemt de gemeente ook overbruggingsmaatregelen. Deze houden het tijdelijk vergroten



van de capaciteit van de halte (van 2 naar 4 plaatsen en K&R te combineren met de bushalte) in en op korte termijn:

- o De bebording aanpassen voor gewenst aanrijroute
- o Een proefperiode starten waarin (op piekmomenten) verkeersregelaars ingezet worden:
 - Ongewenste touringcaroperators verwijzen naar andere locaties (De Geusselt etc.)
 - Halterende bussen die op de weg stoppen verzoeken door te rijden naar andere locatie
 - Maximale capaciteit van de locatie helpen te benutten
 - Verzoeken de motoren uit te schakelen
 - Chauffeurs en andere gebruikers van de haltes wijzen op hun verkeersgedrag
 - Chauffeurs instrueren de juiste aanrijroute te gebruiken
 - Helpen met het uitrijden bij drukte op de Meerssenerweg
- o Afspraken met de aanbieders van LAB (voornamelijk FlixBus i.v.m. aantal bussen, maar gelden voor alle aanbieders) communiceren samen met Maastricht Bereikbaar over:
 - Haltegedrag (motoren uit, lawaai voorkomen etc.)
 - Aanrijroutes die voorkomen dat op de weg gekeerd wordt

4. Effect op duurzaamheid en/of gezondheid

Op de Meerssenerweg wordt momenteel aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit voldaan.. De lange afstand bussen zijn voor het merendeel dieselbussen die als datum eerste toelating een datum na 2008 hebben. Dit zijn nieuwere bussen die voldoen aan euronorm 4 of hoger en daarmee ook toegelaten worden in de milieuzones in Nederland, België en Duitsland. Mede daarom en gezien het feit dat er geen overschrijding van normen aanwezig is, is er geen bezwaar tegen het handhaven van deze bussen op de Meerssenerweg.

Gezien het aantal bussen zal het geluid ter plaatse van woningen niet toenemen als gevolg van het rijden van de bussen naar en van het station. Echter kan het stationair blijven draaien van motoren tijdens het wachten van de bussen wel hinder opleveren. Hiertoe worden maatregelen getroffen (aanspreken LAB en indien nodig handhaving).

5. Effect op de openbare ruimte

Dit verkeersbesluit heeft geen invloed op de openbare ruimte, verdere ontwikkelingen sluiten dit echter niet uit.

6. Personeel en organisatie

Niet van toepassing



7. Informatiemanagement en automatisering

Niet van toepassing

8. Financiën

De gemeente is in overleg met de NS om het plan waarin gebruik wordt gemaakt van de P&R-locatie uit te werken. Een kostenraming en voorstel voor dekking horen hier bij. Tot die tijd heeft de gemeente nog te maken met de huidige situatie waarin de gemeente minimaal de grootste overlast van de bewoners weg probeert te nemen door inzet van eerdergenoemde maatregelen onder 3. De geschatte kosten hiervoor bedragen €7.000,- (verkeersregelaar voor één proefmaand, bebording etc.). Het risico bestaat dat de verkeersregelaar voor een langere periode nodig is.

9. Aanbestedingen

Niet van toepassing

10. Participatie tot heden

Met twee bewoners van de Meerssenerweg (die contact zochten met de gemeente i.v.m. klachten) is contact geweest. Daarnaast is er een informatiebijeenkomst in de buurt geweest waar 13 buurtbewoners aanwezig waren.

11. Voorstel

1. Handhaven tijdelijke bushalte aan de Meerssenerweg voor gebruik door aanbieders van Lange Afstand Busvervoer in afwachting van definitieve overeenstemming gebruik naastgelegen P&R-terrein.
2. Instemmen met het nemen van verkeersbesluit en aanpalende overbruggingsmaatregelen.
3. De gemeenteraad te informeren via bijgaande raadsinformatiebrief.

12. Uitvoering, evaluatie en vervolg

Het nieuwe verkeersbesluit wordt genomen voor de duur van maximaal 1 jaar. Bij het nemen van een nieuw verkeersbesluit kunnen belanghebbenden:

- een tijdelijke voorziening aanvragen bij de voorzieningenrechter (schorsende werking verkeersbesluit indien gelijk alsmede het risico dat de rechter bepaalt dat het verkeersbesluit niet goed is en dat de gemeente opdracht krijgt om een andere haltevoorziening te realiseren);
- en daarnaast bezwaar en beroep aantekenen (aanvraag geen schorsende werking verkeersbesluit).



Bewoners hebben aangegeven bezwaar te zullen maken tegen een genomen verkeersbesluit.

De overbruggingsmaatregelen zullen op effectiviteit beoordeeld worden 3 maanden na implementatie. Indien uit de evaluatie blijkt dat de maatregelen niet afdoende zijn en er meer ruimte benodigd is, kunnen twee extra plaatsen worden gerealiseerd op de huidige Kiss en Ride plekken.

Collegevoorstel