



## Samenvatting

De gemeente heeft besloten een directe busroute aan te leggen tussen de Nieuwe Limmelderweg en het P+R-terrein Maastricht Noord inclusief de aanleg van een extra bushalte. Hiermee willen we in 2019 een betere verbinding realiseren voor buslijn 30 van Arriva (van Maastricht naar Sittard via Maastricht Aachen Airport). Met een beter functionerend regionaal openbaar vervoersysteem wordt een positieve bijdrage geleverd aan het stimuleren van het openbaar vervoergebruik. Ook worden er elektrische oplaadpunten aangelegd bij de eindhaltes aan het Langendaal en de Planetenhof, zodat bussen tussentijds kunnen opladen. Zo wordt het voor Arriva mogelijk om in 2019 buslijn 1, 2, 5 en 6 elektrisch te rijden. Zo snel mogelijk daarna gaan ook de andere buslijnen van Arriva elektrisch rijden en uiterlijk 2025 is al het vervoer van Arriva in Limburg emissieloos.

## Beslispunten

Instemmen met:

- Het voornemen van Arriva om vanaf dienstregeling 2019 de stadsdienst in Maastricht voor een groot deel te bedienen met elektrische bussen;
- Het voornemen van Arriva om vanaf dienstregeling 2019 lijn 30 (Maastricht-Airport-Sittard) te laten halteren op P+R Maastricht Noord;
- Het uitbreiden en aanpassen van de eindhaltes aan de Langendaal in de Heeg en de Planetenhof in Daalhof, zodat deze geschikt zijn voor het opladen van de elektrische bussen;
- Het realiseren van een directe busroute tussen de Nieuwe Limmelderweg en P+R Maastricht Noord en het aanleggen om van een extra halte op P+R Maastricht Noord om bediening van P+R Maastricht Noord door lijn 30 mogelijk te maken;
- Het financiële dekkingvoorstel en de benodigde financiële middelen van € 255.000 excl. btw ter beschikking te stellen voor de realisatie van voorgestelde infrastructuur aanpassingen.

## Besluit Burgemeester en Wethouders d.d. 3 juli 2018:

Conform.



### **Aanleiding**

Sinds december 2016 verzorgt Arriva, als concessiehouder, het openbaar vervoer in Limburg in opdracht van de Provincie Limburg met een looptijd tot 2031. Onderdeel van de aanbidding en daarmee van de concessie van Arriva is dat uiterlijk 2025 al het vervoer van Arriva emissieloos is. Arriva wil deze doelstelling realiseren ondermeer door inzet van elektrische bussen.

De techniek is op dit vlak nog in ontwikkeling, de kosten – zowel in aanschaf als exploitatie – van elektrische bussen zijn hoger dan reguliere dieselbussen en bovendien kent de aanschaf van nieuwe bussen een relatief lange levertijd. Daarom kiest Arriva er voor de elektrificatie van de bussen in de concessie van Limburg te faseren. Bij de start van de concessie is elektrisch rijden ingevoerd in de stadsdienst in Venlo en in Maastricht op lijn 3 (Wolder – Nazareth). Voor 2019 staat het elektrisch rijden van een groot deel van de stadsdienst in Maastricht op de planning.

Naast de aanschaf van elektrische bussen is het noodzakelijk om laadinfrastructuur te realiseren zodat de bussen (tussentijds) kunnen worden opgeladen. Dit vraagt enkele ingrepen bij eindpunten van buslijnen. Daarnaast heeft Arriva de wens uitgesproken om met lijn 30 (Maastricht-Airport-Sittard) ook P+R Maastricht Noord te bedienen. De hiervoor benodigde infrastructurele aanpassingen kunnen gecombineerd worden met de realisatie van de laadinfrastructuur op die plek.

### **Context**

Tijdens de voorbereidingen van de aanbesteding van het openbaar vervoer in 2014 heeft gemeente Maastricht per brief bij provincie Limburg het belang van spoedige invoering van emissieloos rijden benadrukt. Met dit voorstel wordt hier concrete invulling aangegeven.

In 2016 is door bureau RoyalHaskoningDHV onderzoek gedaan naar potentiële maatregelen om de luchtkwaliteit in Maastricht te verbeteren. Hierbij is geconcludeerd dat emissieloos openbaar vervoer een effectieve maatregel is om de luchtkwaliteit in Maastricht te verbeteren en zeker op het busstation aan de Parallelweg.

### **Gewenste situatie**

Concrete doelstelling van Arriva is dat vanaf 2025 alle bussen en treinen van Arriva emissieloos rijden. Ook in Maastricht betekent dit dat de bussen van Arriva niet langer schadelijke uitlaatgassen uitstoten. Dit draagt effectief bij aan een schonere lucht in de stad. Als wegbeheerder wil gemeente Maastricht daarom deze transitie faciliteren door te investeren in de laadlocaties in de stad.



Arriva wil vanaf de dienstregeling 2019 de stadslijnen 1, 2, 5 en 6 elektrificeren. Dit zijn de hoog frequente stadslijnen die qua lijnvoering volledig binnen de stadsgrenzen liggen. De stadslijnen met een eindhalte buiten Maastricht (lijn 4 en 8 – Valkenburg, lijn 9 – Bunde, lijn 10 – Gulpen), de minder frequente lijnen 7 en 48 en de overige streeklijnen (zoals 30, 57 en 350) volgen zo snel mogelijk daarna.

De huidige techniek is nog niet zover dat een bus die 's nachts opgeladen is de hele dag kan blijven rijden. Daarom is het noodzakelijk om de accu's in de bussen tussentijds op te laden. Door Arriva is onderzocht waar het laden overdag het beste kan gebeuren. Hierbij zijn vier opties de afgewogen.

Laden bij:

- de remise aan de Korvetweg, de plek waar de bussen 's nachts opgeladen worden;
- het station, waar bijna alle lijnen halteren;
- in de buurt van het station of een andere centrale plek waar meer ruimte beschikbaar is;
- bij verschillende de eindhaltes van de lijnen.

Tijdens het laden is een bus niet inzetbaar. De laadtijd (inclusief eventueel aan- en afrijden) dient daarom zo kort mogelijk te zijn zodat de personeels- en materieelinzet efficiënt blijven. Uit het onderzoek van Arriva is geconcludeerd dat overdag het beste opgeladen kan worden bij de eindhaltes. Op die plek staat een bus die wordt geladen niet in de weg in tegenstelling tot laden bij het station. Daarnaast is extra aan- en afrijden niet nodig in tegenstelling tot laden op een centrale plek of bij de remise. Tot slot kan de chauffeur overstappen op een gereedstaande en opgeladen bus, wat ook de personeelsinzet efficiënt houdt.

Vervolgens is onderzocht op welke eindhaltes de laadpunten het beste kunnen worden gerealiseerd. Gekozen is voor eindhaltes waar de meeste lijnbussen keren, vervolgens is gekeken naar de beschikbare ruimte en inpassingsmogelijkheden. De volgende locaties zijn als meest geschikt naar voren gekomen:

- Eindhalte Langendaal in de Heeg voor lijn 1 en 2;
- Eindhalte Planetenhof in Daalhof voor lijn 5 en 6.

Arriva investeert hierbij in de nieuwe bussen en de laadvoorziening. Gemeente Maastricht realiseert als wegbeheerder de benodigde infrastructuur bestaande uit een of twee extra haltekommen met een aanliggend perron. Hierbij is het de nadrukkelijke wens van de betrokken partijen om deze infrastructuur in december 2018 in gebruik te nemen.



In deze 'badge' wordt ook de eindhalte P+R Maastricht Noord voor lijn 10 gereed gemaakt zodat ook lijn 10 op korte termijn kan worden geëlektrificeerd en tegelijkertijd aanpassingen verricht kunnen worden zodat lijn 30 (Maastricht-Airport-Sittard) kan halteren bij P+R en station Maastricht Noord. Hierbij wordt een directe route gemaakt voor lijn 30 tussen de Nieuwe Limmelderweg en het P+R-terrein. Wanneer lijn 30 ook P+R-terrein aan doet wordt de OV-knoop Maastricht Noord verder versterkt en ontstaan er betere overstaprelaties voor de verbinding Maastricht-Airport-Sittard.

### **Effect op duurzaamheid en/of gezondheid**

Elektrisch rijden draagt bij aan de vermindering van schadelijke uitlaatgassen door verkeer. Het gaat hierbij om reductie van uitstoot van stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijnstof (PM<sub>10</sub>) door lijnbussen. Dit heeft een positief effect op de luchtkwaliteit in Maastricht en daarmee gezondheid van de inwoners. Ook neemt geluidhinder van de bussen af. Het verbeteren van de openbaarvervoerinfrastructuur op en rondom P+R Maastricht Noord leidt tot een beter functionerend regionaal openbaar vervoersysteem wat een positieve bijdrage kan hebben in de ambities van het stimuleren van het openbaar vervoer gebruik.

### **Effect op de openbare ruimte**

Door het elektrisch rijden van de stadsdienst en het bedienen van P+R Maastricht Noord verandert de infrastructuur in Maastricht. De verharde oppervlaktes zullen beheerd gaan worden door de gemeente Maastricht. Dit zal opgevangen worden binnen de bestaande kaders voor beheer van de openbare ruimte. De benodigde laadinfrastructuur voor het opladen van de elektrische bussen zal beheerd gaan worden door Arriva.

### **Personeel en organisatie**

De realisatie van de aanpassingen aan de openbaarvervoerinfrastructuur worden uitgevoerd binnen en met de bestaande personele capaciteit van de Gemeente Maastricht.

### **Informatiemanagement en automatisering**

Niet van toepassing.

### **Financiën**

Voor de realisatie inclusief voorbereiding van de voorgestelde infrastructuurmaatregelen (aanpassing eindhaltes Langendaal en De Heeg en aanpassingen bij P+R Maastricht Noord) is een totaalbudget benodigd van € 510.000 excl. btw.



Deze kosten worden gedekt binnen de kaders van het Mobiliteitsprogramma uit de Begroting van 2017 en 2018. Om in dit programma financiële ruimte te krijgen is het voorstel om de projecten Fietsroute Meerssenhoven, Fietsoversteek Meerssenerweg (beide uit het programma 2018) en Fietsroute Dr. Nevenstraat (programma 2017) door te schuiven naar 2019 en deze projecten op te nemen in het Mobiliteitsprogramma 2019 als onderdeel van de Begroting 2019. In de planning van deze fietsprojecten is voorzien dat de realisatie plaats zal vinden in 2019, waardoor deze programmatische verschuiving niet tot vertraging leidt. De kosten van het mobiliteitsprogramma worden gedekt door de jaarschijven “mobiliteit” uit het MJIP (50%) en provinciale subsidie (50%). Met het doorschuiven van projecten ontstaat binnen de MJIP jaarschijven voor 2017 en 2018 financiële ruimte in de lopende Mobiliteitsprogramma’s van € 255.000.

Daarnaast is cofinanciering door provincie Limburg voorzien. De Provincie heeft een reservering voor deze projecten opgenomen van 160K. Momenteel lopen gesprekken om de reservering uit te breiden. Na de zomer zullen de benodigde financiële middelen beschikbaar kunnen worden. In deze nota wordt uitgegaan van een cofinanciering van de Provincie van € 255.000. Mocht de uiteindelijke beschikking afwijken, dan zal de prioritering van de uitvoering van de projecten opnieuw aan uw college worden voorgelegd. Vanwege de nadrukkelijke wens om de realisatie af te ronden voor 1 december 2018 is het noodzakelijk vooruitlopend op de beschikking van de provincie voorbereidende werkzaamheden op te starten.

### **Aanbestedingen**

De infrastructurele aanpassingen in opdracht van gemeente Maastricht worden binnen de reguliere aanbestedingsregels van gemeente Maastricht uitgevoerd.

### **Participatie tot heden**

De voorgestelde wijzigingen in de dienstregeling en bijbehorende infrastructurele maatregelen zijn geïnitieerd door Arriva en in nauwe samenwerking tussen gemeente, provincie en Arriva verder uitgewerkt tot voorliggend voorstel.

### **Voorstel**

Instemmen met:

Het voornemen van Arriva om vanaf dienstregeling 2019 de stadsdienst in Maastricht voor een groot deel te bedienen met elektrische bussen;

Het voornemen van Arriva om vanaf dienstregeling 2019 lijn 30 (Maastricht-Airport-Sittard) te laten halteren op P+R Maastricht Noord;



Het uitbreiden en aanpassen van de eindhaltes aan de Langendaal in de Heeg en de Planetenhof in Daalhof, zodat deze geschikt zijn voor het opladen van de elektrische bussen;  
Het realiseren van een directe busroute tussen de Nieuwe Limmelderweg en P+R Maastricht Noord en het aanleggen om van een extra halte op P+R Maastricht Noord om bediening van P+R Maastricht Noord door lijn 30 mogelijk te maken;  
Het financiële dekkingvoorstel en de benodigde financiële middelen van € 255.000 excl. btw ter beschikking te stellen voor de realisatie van voorgestelde infrastructuur aanpassingen.

### **Uitvoering, evaluatie en vervolg**

Bij positief besluit zal de uitvoering van de infrastructurele maatregelen opgepakt worden zodat deze voor 1 december 2018 gerealiseerd zijn. Bij start van de dienstregeling 2019 medio december 2018 kan Arriva dan de stadsdienst elektrisch rijden en is er met lijn 30 een bediening van P+R Maastricht Noord. In de reguliere overleggen tussen gemeente Maastricht, Arriva en provincie Limburg zal de voortgang bewaakt worden en zal de dienstregeling 2019 geëvalueerd worden.