



Raadsvergadering	
Volgnummer	137-2018
Onderwerp	Internationaal busstation centraal station
Programmanummer	12 Verkeer en mobiliteit
Registratienummer	2018-37563
Collegevergadering	27-11-2018
Portefeuillehouder	Wethouder Krabbendam
Organisatieonderdeel	BO Ruimte
Behandelend ambtenaar	M Terpstra Telefoonnummer: 043-350 4412 marijke.terpstra@maastricht.nl
Bijlagen	bijlage 1

AAN DE GEMEENTERAAD

Samenvatting

De gemeenteraad stemt in met het beschikbaar stellen van €600.000 uit het meerjaren investeringsprogramma 2019 voor het realiseren van een internationaal busstation

Beslispunten

- 1) Akkoord te gaan met het voteren van €600.000 uit het meerjaren investeringsprogramma 2019 voor het realiseren van een internationaal busstation.

1. Aanleiding, bevoegdheden en context.

Aanleiding

Vanwege de bouw van de ondergrondse fietsenstalling aan de centrumzijde van het station is de halteplaats voor de internationale lijnbussen (destijds op het busstation centrumzijde) tijdens deze bouwperiode tijdelijk verplaatst naar de Meerssenerweg (bij de Kiss en Ride strook). Echter, tijdens de bouw van de stalling (start medio 2016) is het aantal internationale lijnbussen dat in Maastricht halteert



sterk toegenomen. Hierdoor kan dit busvervoer niet meer worden gefaciliteerd op de oorspronkelijke locatie (stad/streekbusvervoer) aan de centrumzijde van het station.

De tijdelijke halteplek aan de Meerssenerweg is onvoldoende toegerust op dit toegenomen internationale lijnbusverkeer. Dit leidt op piekmomenten tot onwenselijke situaties en overlast voor omwonenden. Het college heeft naar aanleiding van bezwaren op verlenging van het verkeersbesluit voor deze tijdelijke locatie, vastgesteld dat deze halte tot ultimo 1 mei 2019 kan blijven bestaan.

De gemeente heeft juridisch geen middelen om internationale lijnbussen te weren op plekken waar het reguliere openbaar vervoer mag komen zoals het centraal station. Dit omdat internationale lijnbussen en reguliere openbaar vervoer bussen juridisch gezien gelijk zijn. Deze internationale lijnbusdiensten eisen het recht om te halteren bij het centraal station ook op omdat zij gebruik willen maken van de voorzieningen bij een centraal station en in de directe nabijheid van een overstaplocatie willen zitten.

Het is de ambitie om het centraal station van Maastricht verder te laten uitgroeien tot een hoogwaardig (inter)nationaal en euregionaal knooppunt van openbaar vervoer en klimaatvriendelijk voor- en natransport. Vanuit deze ambitie is het logisch om een internationaal lijnbusstation te bouwen bij het centraal station. In het coalitieakkoord 2018-2022 staat dan ook dat er binnen de spoorzone een oplossing voor de halterende lange afstandsbusen aan de oostzijde van het station moet komen.

Onderzoek naar beschikbare locaties in de stationsomgeving heeft uitgewezen dat het terrein van de gesaneerde sporen aan de Meerssenerweg het meest geschikt is voor de bouw van een internationaal lijnbusstation.

Bevoegdheden

Uw Raad is geïnformeerd door een tweetal raadsinformatiebrieven:

- Raadsinformatiebrieven 5 december 2017, verlenging tijdelijke halteer locatie bij Kiss en Ride
- Raadsinformatiebrieven 4 april 2018, voortgang onderzoek nieuw terrein

Het voteren van gelden uit het meerjaren investeringsprogramma is een raadsbevoegdheid.



Context

Juridische status internationale lijnbussen

De gemeente heeft juridisch geen middelen om internationale lijnbussen te weren op plekken waar het reguliere openbaar vervoer mag komen zoals het centraal station. Dit omdat internationale lijnbussen en reguliere openbaar vervoer bussen juridisch gezien gelijk zijn. Deze internationale lijnbusdiensten eisen het recht om te halteren bij het centraal station ook op omdat zij gebruik willen maken van de voorzieningen bij een centraal station en in de directe nabijheid van een overstaplocatie willen zitten. Dit internationale lijnbusvervoer past absoluut niet op de locatie van het stads/streekvervoer aan de centrumzijde van het station. Er moet dus gezocht worden naar een oplossing in de directe nabijheid van het station.

Verordening 1073/2009 regelt de busmarkt binnen de EU. Om het lange afstandsbusvervoer als concurrerende en duurzame mobiliteitsvorm te bevorderen stelt de Europese commissie nog verdere openstelling van de markt voor busvervoer voor.

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voert een impactstudie uit op het herzieningsvoorstel van de Europese Verordening 1073/2009 ten aanzien van het Langeafstandbus(LAB)-vervoer. Op basis van deze impactstudie zal het Kabinet een standpunt innemen over het herzieningsvoorstel.

Uit deze impactstudie wordt het volgende geconcludeerd:

De herziening wijzigt o.a. het volgende:

- ▶ Instellen van een Europese vergunningprocedure die de toegang regelt tot zowel de internationale als de nationale markten voor geregeld busvervoer
 - Diensten boven de 100 km wordt altijd vergund
 - Diensten onder de 100 km moet een economische evenwichtstoets ten aanzien van bestaande openbare dienstcontracten (OV-concessies in Nederland) uitgevoerd worden.
- ▶ Het afschaffen van de voorwaarden in de huidige Verordening 1073/2009 ten aanzien van cabotage (binnenlands vervoer in een ander land);
- ▶ Aanwijzen door lidstaat van een onafhankelijk toezichthoudende instantie;



- ▶ Afschaffen reisblad als controledocument om administratieve lasten te beperken
- ▶ Niet-discriminerende toegang van busvervoerders tot busterminals. Hierbij gaat het om terminals van minimaal 600 m². Onafhankelijke landelijke instantie houdt toezicht.”

Terminalbeheerders moeten elke busvervoerder die daarom vraagt toegang verlenen tot de terminal en de dienstverlening onder eerlijke, gelijke, non-discriminatoire en transparante voorwaarden. De beheerder heeft een inspanningsverplichting om te zorgen dat alle vervoerders optimaal gebruik kunnen maken van de terminal. Het weigeren van de toegang tot een terminal kan alleen wanneer er geen capaciteit is. De beheerder moet in dat geval ook een alternatieve locatie voorstellen.

Het herzieningsvoorstel van verordening 1073/2009 geeft toegangsrechten aan busvervoerders tot ‘busterminals met een omvang van meer dan 600m²’. Het huidige busstation voor het stads- en streekvervoer in Maastricht zou hieronder vallen. Dat betekent dat (internationale) busvervoerders gebruik zouden mogen maken van dat lijnbusstation, tenzij er geen capaciteit is. In dat geval moet de terminalbeheerder (gemeente Maastricht) een ‘vanuit economisch oogpunt haalbaar alternatief’ voorstellen.

Het is duidelijk dat het stad en streek busstation aan de westzijde van het station absoluut geen plaats biedt aan deze internationale lijnbussen, Het nieuw te realiseren internationaal lijnbusstation aan de Meerssenerweg is te beschouwen als een goed alternatief voor het reguliere busstation. In die zin anticipeert Maastricht op het herzieningsvoorstel en kiest daarmee op dit aspect voor een toekomstvaste oplossing.

Verkeersbesluit 18 maart 2016: De gemeente heeft bij besluit van 18 maart 2016 besloten om gedurende de werkzaamheden van de bouw van de fietsenstalling, een tijdelijke halte voor bussen aan de Meerssenerweg te maken ter hoogte van het station.

Collegebesluit 5 december 2017: College heeft opdracht gegeven tot:

- de verlenging van de tijdelijke halte bij Kiss en Ride aan Meerssenerweg,
- ter plaatse overbruggingsmaatregelen te treffen om de overlast te beperken
- verder onderzoek te doen naar het naastgelegen terrein voor een definitieve oplossing



Verkeersbesluit 11 dec 2017: De gemeente Maastricht heeft bij verkeersbesluit 11 december 2017 besloten om de tijdelijke halte voor internationale bussen aan de Meerssenerweg te handhaven, inclusief enkele bijbehorende maatregelen. Tegen het verkeersbesluit zijn zes bezwaarschriften ontvangen. Het college is van mening dat de nadelige gevolgen van het verkeersbesluit niet onevenredig zijn in verhouding tot de met dat besluit te dienen doelen en dat het besluit zorgvuldig tot stand is gekomen. Het college heeft daarom besloten de bezwaren ontvankelijk en ongegrond te verklaren. Omdat de termijn in het verkeersbesluit niet was geëxpliciteerd, heeft het college daarnaast besloten de termijn voor de tijdelijke bushalte vast te stellen op maximaal 1 mei 2019.

Coalitieakkoord 2018-2022: In het coalitieakkoord staat dat er binnen de spoorzone aan de oostzijde van het station een definitieve oplossing voor de halterende lange afstandsbussen moet komen.

Ambitienota Stad en Spoor: Deze ambitienota ligt gelijktijdig met dit voostel aan u voor ter besluitvorming. In deze nota is een locatie aangewezen voor een internationaal lijnbusstation die overeenkomt met het voorliggende voorstel. Daarmee past het voorstel van deze nota binnen het raamwerk van de ambitienota Stad en Spoor.

Verkeerstudie stationsomgeving: De besluitvorming ten aanzien van de verkeerstudie ligt gelijktijdig met dit voostel aan u voor ter besluitvorming.

In deze verkeerstudie is rekening gehouden met een internationaal lijnbusstation op de locatie die overeenkomt met het voorliggende voorstel.

2. Gewenste situatie.

Het plangebied betreft het terrein van Prorail waar voorheen sporen hebben gelegen. Het betreft het gebied direct ten noorden van het bestaande P&R terrein en ten zuiden van het voormalige Old Hickory hotel. Op onderstaande luchtfoto met een rode lijn aangegeven.



Er hebben verschillende ontwerpessies plaatsgevonden. Hierbij heeft ook een vertegenwoordiging van de buurt actief deelgenomen. Samen zijn we tot een programma van eisen voor het ontwerp gekomen (zie hiervoor de bijlage B3). Dit heeft geleid tot een voorkeursontwerp (zie hiervoor bijlage B3) dat komende maanden verder, samen met de buurt, wordt verfijnd en doorgerekend op financiële consequenties.

Echter, om deze internationale lijnbushalte op deze locatie te kunnen bouwen en in gebruik te kunnen nemen, moeten er nog een groot aantal zaken verder worden uitgezocht. Hieronder volgt een grove planning van de werkzaamheden.

November 2018 - februari 2019

Allereerst dient de locatie en het voorlopig ontwerp te worden goedgekeurd. De onderhandeling met Prorail ten aanzien van de aankoop van de gronden moet verder worden doorlopen waarbij de resultaten van een nog uit te voeren bodemonderzoek een belangrijke rol spelen. Het voorlopig ontwerp zal gelijktijdig verder worden verfijnd tot een definitief ontwerp waarna dit ontwerp financieel wordt doorgerekend. Vervolgens wordt dit vertaald in een bestek en zal de aanbesteding gestart worden. Bij de aanbesteding wordt een voorbehoud opgenomen tot definitieve gunning.



In deze periode wordt ook de benodigde bestemmingsplanprocedure gestart. Hierin worden alle omgevings- en milieuaspecten uitgebreid beschreven. De aspecten ten aanzien van geluid, externe veiligheid en bodemsanering zijn hierbij het meest van belang. De duur van de procedure is sterk afhankelijk van eventuele bezwaarschriften maar zal minimaal 6 maanden in beslag nemen.

Er is een bijdrage van de busondernemingen die gebruik gaan maken van deze haltevoorziening in de exploitatie voorzien. De hoogte van deze bijdrage wordt bepaald door de kosten die gemaakt worden ten aanzien van onderhoud, beheer en exploitatie van dit terrein. Sociale veiligheid is een belangrijk aandachtspunt en vraagt om goede verlichting, cameratoezicht etc. Al deze kosten worden in beeld gebracht en bij voorkeur geheel verdisconteerd in de toegangsprijs. Mogelijk kan ook een gedeelte van de investeringskosten worden terugverdiend. In deze periode wordt een eerste concept exploitatiecontract doorgerekend en opgesteld.

Februari - april 2019

Na aanbesteding is duidelijk welke investeringkosten met dit project gemoeid zijn. Hiervoor zal uw raad een besluit worden voorgelegd alvorens tot een definitieve gunning van het werk zal worden overgegaan. Tevens zal de definitieve exploitatiebegroting aan uw raad en raad worden voorgelegd.

Mei 2019 – pm?

Afhankelijk van de procedure tot goedkeuring van het bestemmingsplan kan gestart worden met de bouw van het internationaal lijnbusstation. Dit zal niet eerder dan juli 2019 zijn.

Risico's

Met bovenstaande moge het duidelijk zijn dat er nog financiële en tijdsgebonden risico's aanwezig zijn. Hiertoe zal op korte termijn een risicosessie worden uitgevoerd.

Op 1 mei 2019 is er nog geen volledig functionerend lijnbusstation gebouwd. Met de busmaatschappijen wordt onderhandelend om in de tussenliggende periode een alternatieve, nog nader te bepalen locatie, aan te doen die geen overlast met zich meebrengt. Hoe lang deze overbruggingsperiode zal zijn en wat hierbij de voorwaarden zijn moet nog verder worden onderzocht.



3. Argumenten.

Zie onder 1)

4. Alternatieven.

Zie onder 1)

5. Financiën.

In het meerjaren investeringsprogramma (MJIP) van de begroting 2019 is €600.000 opgenomen voor het realiseren van een internationaal busstation waarbij €300.000 onderdeel uitmaakt van de € 1.000.000 die is opgenomen voor de aanpak van de stationsomgeving.

Daarnaast is de provincie Limburg voornemens om ook €150.000 te investeren in de vorm van BDU subsidie.

Met dit raadstuk wordt de raad gevraagd deze €600.000 te voteren zodat een aanvang gemaakt kan worden met o.a.:

- de onderhandeling met Prorail ten aanzien van de aankoop van de gronden op te starten
- het maken van een definitief ontwerp
- het maken van een bestek en het opstarten van de aanbesteding
- het opstellen van een exploitatiebegroting

Na aanbesteding is duidelijk welke investeringkosten met dit project gemoeid zijn. Hiervoor zal uw raad een besluit worden voorgelegd alvorens tot een definitieve gunning van het werk zal worden overgegaan. Daarnaast verwachten we een bijdrage van de busondernemingen die gebruik gaan maken van de haltevoorziening in de exploitatie voorzien. De definitieve exploitatiebegroting zal aan uw raad worden voorgelegd.

Fiscale aspecten

Het tegen betaling toegang verlenen tot het (met een slagboom afgesloten) busstation, is een btw belaste dienst. De te betalen btw op de aanleg/investering kan daardoor in volledig aftrek worden gebracht op de btw aangifte en vormt zodoende geen kostenpost. Betaalde btw op kosten voor eventuele aanpassingen



aan de openbare ruimte is compensabel. De investering kan dan ook volledig exclusief btw worden geraamd. Aangezien er aan de busondernemingen een kostendekkend tarief zonder winstopslag wordt gerekend, is er voorts geen sprake van de heffing van vennootschapsbelasting.

6. Vervolg.

Na positieve besluitvorming zal worden overgegaan tot het opstellen van het bestek en de aanbesteding van het werk.

Parallel aan bovenstaande planning moet het bestemmingsplan nog gewijzigd worden. Hierbij is inspraak mogelijk.

Er wordt gestuurd op uitvoering in het voorjaar van 2019. Hiermee kan voldaan worden aan het besluit van het college dat ultimo 1 mei 2019 de huidige locatie is opgeheven. Het is niet haalbaar om 1 mei 2019 een volledig functionerend lijnbusstation gebouwd te hebben. Het tijdsplan is erg krap. Met de busmaatschappijen wordt onderhandelend om in de tussenliggende periode een alternatieve, nog nader te bepalen locatie, aan te doen

7. Participatie

Tijdens de ontwerpessies heeft een vertegenwoordiging van de buurt meegedacht. De opgedane ervaringen met deze bussen (vanaf het voorjaar 2016) hebben de bewoners gedeeld in het ontwerpproces. Er is een programma van eisen opgesteld waaraan het ontwerp moest voldoen.

Bewoners van de wijk Wyckerpoort hebben op 19 oktober huis-aan-huis een uitnodiging ontvangen voor de informatie avond op 31 oktober 2018. Tijdens de inloopavond is een presentatie gegeven om de gekozen locatie en de ontwerpvarianten toe te lichten. Bewoners konden reageren op onder andere het ontwerp, de planning en de vervolgstappen. Er waren vakspecialisten aanwezig vanuit de gemeente die vragen konden beantwoorden. Ook was er een vertegenwoordiging van Flixbus aanwezig. De opgehaalde reacties zijn waar mogelijk verwerkt in het ontwerp.



Het raadsvoorstel wordt bekendgemaakt via de openbare besluitenlijst. In het vervolgtraject wordt er intensief gecommuniceerd tot aan het einde van de bouwtijd. Mensen kunnen zich aanmelden voor digitale nieuwsbrieven en wordt ook gebruik gemaakt worden van het huis aan huis blad van de wijk (het Peurtje), de gemeentelijke sociale mediakanalen en Thuis in Maastricht.

Burgemeester en Wethouders van Maastricht,
De Secretaris, De Burgemeester,
P.J. Buijtels. J.M. Penn-te Strake.

Raadsvoorstel



Bijlage 1.

DE RAAD DER GEMEENTE MAASTRICHT,

gezien het voorstel van Burgemeester en Wethouders d.d. 27 november 2018., organisatieonderdeel BO Ruimte, no. 2018-37563;

BESLUIT:

Akkoord gaan met het voteren van €600.000 uit het meerjaren investeringsprogramma 2019 voor het realiseren van een internationaal busstation.

Aldus besloten door de raad der gemeente Maastricht in zijn openbare vergadering van
de griffier, de voorzitter,

Raadsbesluit