

Toelichting Gemeente omtrent geen alternatief voor vervallen bushaltes aan zuidkant van het centrum

Hierbij deze toelichting met daarin eerst waarom de Arriva bussen voorlopig niet terug hun oude route kunnen rijden en daarna welke alternatieven onderzocht zijn.

Aanleiding: Afsluiten rijbaan Vrijthof

Naar aanleiding van het voetgangersplan is reeds besloten de rijbaan aan de oostzijde van het Vrijthof af te sluiten om zo voetgangers extra ruimte te geven om de anderhalve meter afstand te kunnen houden. De uitbreiding van de terrassen aan de pleinzijde van de rijbaan maakte de afsluiting nog noodzakelijker. Het waarborgen van de anderhalve meter afstand door middel van het voetgangersplan en de openstelling van de (extra) terrassen hadden de volgende gevolgen:

1. De doorgang langs de gevelterrassen aan de oostzijde van het Vrijthof bleek te smal om anderhalve meter afstand te houden en kon niet gebruikt worden; voetgangers moesten daarom óf de rijbaan oversteken óf op de rijbaan lopen;
2. Door de extra terrasruimte nam het aantal oversteekbewegingen naar het plein toe (van bezoekers en van horecaondernemers en medewerkers).

Het afsluiten van de rijbaan heeft plaatsgevonden in afstemming met de provincie Limburg en Arriva. De gemeente heeft Arriva verzocht om de dienstreling aan te passen. Door het vervallen van de buslijnen aan de oostzijde van het Vrijthof zijn er in het zuidelijk gedeelte van het centrum (Kommelkwartier, Jekerkwartier en Binnenstad) een zestal bushaltes vervallen.

Verlenging omleiding bussen Vrijthof

Begin september heeft er een overleg plaatsgevonden tussen de provincie Limburg, Arriva en de gemeente Maastricht. Hierin is door de gemeente verzocht om de omleiding van de bussen vast te leggen tot en met 31 januari 2021, dit naar aanleiding van de verlenging van het voetgangerscirculatieplan tot en met 31 januari 2021, het verlengen van de tijdelijke terrassen tot en met in ieder geval 1 november en de personele capaciteit die nodig is bij Arriva om een dienstregelingswijziging in te stellen. Arriva heeft aangegeven om in ieder geval tot en met 31 januari 2021 niet via het Vrijthof te rijden zonder doorberekening van de extra voertuigkilometers en derving van reizigersinkomsten.

Conform afspraak vindt in januari een heroverweging plaats over het al dan niet doorzetten van de dienstregelingswijziging op basis van de dan geldende coronamaatregelen en de lokale maatregelen vanuit het voetgangersplan en de extra ruimte die geboden wordt aan bijvoorbeeld terrassen. Gelet op de verwachtingen met betrekking tot het coronavirus en de lokale maatregelen om anderhalve meter afstand te waarborgen is het hierbij aannemelijk dat de gemeente Arriva dan weer zal verzoeken de omleiding door te zetten om daarmee ruimte te blijven bieden op het Vrijthof voor voetgangers en terrassen.

Openstelling rijbaan

Door het sluiten van de horeca op het Vrijthof is er ruimte ontstaan om de (brom)fietser toe te laten op de rijbaan. Hierbij geldt dat onderling de anderhalve meter afstand gewaarborgd dient te blijven. Team Integrale Veiligheid geeft aan dat het aannemelijk is dat voetgangers gebruik blijven maken van de rijbaan of oversteken naar de pleinzijde door de opgestelde stoelen, tafels en terrascheidingen in de openbare ruimte aan de gevelzijde van het Vrijthof. Gelet op de mogelijk drukke decemberperiode is de verwachting dat het nauwelijks tot niet mogelijk is om de anderhalve meter afstand te waarborgen als ook de bus gebruik maakt van het Vrijthof.

Het vrijmaken van de openbare ruimte aan gevelzijde van het Vrijthof stuit op operationele en financiële bezwaren. De stoelen, tafels, parasols en terrasscheidingen zullen op een alternatieve plek moeten worden opgeslagen omdat niet alle horecaondernemers de ruimte hebben om dit op de locatie zelf op te slaan. Het verplaatsen en de opslag zorgt voor een extra kostenpost voor de horecaondernemers. Daarbij kost het vrijmaken van de openbare ruimte tijd die ook nodig zal zijn voor het weer plaatsen van de terrassen. Ook leeft de vraag van de horeca om bij een heropening weer gebruik te mogen maken van (extra) terrasruimte op het Vrijthof en daarmee ook het weer afsluiten van de rijbaan.

Proces Arriva

Het versoepelen of strenger maken van de maatregelen is een dynamisch proces. Het wel of niet laten rijden van bussen op het Vrijthof is echter niet zo dynamisch in te regelen. Het wijzigen van een dienstregeling is arbeidsintensief. Dit naast de druk die er al ligt bij Arriva naar aanleiding van landelijke wijzigingen en scenario's die provincie breed gevraagd worden als gevolg van de veranderde reispatronen en de gedeeltelijke lockdown. Het continu wijzigen van het wel of niet rijden over het Vrijthof zorgt voor onduidelijkheid bij reizigers en zorgt ervoor dat Arriva geen betrouwbare reizigersinformatie en dienstregeling kan aanbieden.

Door de duurzame afspraak die is gemaakt tot en met 31 januari 2021 heeft Arriva interne systemen kunnen aanpassen, hierbij valt te denken aan bijvoorbeeld het in- en uitchecken bij alternatieve haltes, plaatsen of verwijderen van (digitale) halteverwijzingen, het aanpassen van reisplanner(s) en de algemene communicatie naar de reizigers. Bij een verzoek van de gemeente om de bussen te laten rijden via het Vrijthof geeft Arriva aan dat hier een doorlooptijd geldt van 3 weken. Daarbij laat Arriva weten dat dit geen bevoegdheid is van de gemeente maar een besluit van de provincie en Arriva als concessieverlener en concessiehouder. Indien gemeente besluit een verzoek tot wijziging van de dienstregeling in te dienen heeft Arriva aangegeven dat dan niet op korte termijn weer de dienstregeling gewijzigd kan worden naar aanleiding van bijvoorbeeld versoepelingen en openstelling van de horeca.

Alternatieven

De vervallen bushaltes werden al beperkt gebruikt, daarbij valt er door de coronamaatregelen een groot aantal reizigers af door de landelijke beperkingen en adviezen. Alternatieve bushaltes voor de bewoners en bezoekers van het zuidelijke gedeelte van de binnenstad liggen in het slechtste geval op 650 meter loopafstand vanaf de vervallen bushalte. Uit de enquête gehouden in de buurt blijkt ook niet dat het om grote aantallen mensen gaat waarvoor de alternatieve haltes te ver lopen zijn. Desondanks is de gemeente samen met Arriva en de provincie op zoek gegaan naar mogelijke alternatieven voor de bereikbaarheid van het openbaar vervoer in het zuidelijke gedeelte van het centrum. Het wijzigen van bestaande lijnen door dit deel van het centrum of de inzet van andere voertuigen stuit op infrastructurele en dienstregeling technische beperkingen waardoor het voor Arriva niet mogelijk is om een alternatieve dienstregeling aan te bieden.

Alternatief 1:

Een alternatieve route voor buslijn 9 bleek vanwege infrastructurele beperkingen niet mogelijk, het is voor Arriva niet mogelijk om in deze tijdelijke aard andere bussen in te zetten op deze lijn. Een alternatieve route voor buslijn 48 vanaf het Tongerseplein via de Ezelmarkt weer terug bleek dienstregeling technisch niet mogelijk. Het inzetten van een extra busje en chauffeur van Arriva zou theoretisch misschien mogelijk zijn om één van deze alternatieven aan te bieden, maar Arriva zal de inzet van het extra busje en de chauffeur rechtstreeks doorberekenen aan de gemeente, een grove schatting zou € 1.500,- tot € 3.000,- per dag zijn. Dit zijn zeer hoge kosten afgezet tegen het geringe aantal mensen dat hiervan gebruik zal maken. Er is op dit moment bovendien geen budget beschikbaar om dit uit te voeren.

Alternatief 2:

Een ander alternatief is het inzetten van Omnibuzz voor het beperkt aantal reizigers waarvoor de alternatieve bushaltes te ver weg liggen maar die geen gebruik mogen maken van Omnibuzz vanwege de voorwaarden. Dit alternatief is slechts zeer beperkt inzetbaar door de inrichting van het Omnibuzz systeem en het is hierbij de vraag of dit aansluit op de vraag vanuit de kleine groep reizigers.

De Omnibuzz is gespecialiseerd in het vervoeren van mensen met een langdurige beperking en is dus ingericht op het faciliteren van deze mensen waarbij niet efficiency maar individueel maatwerk voorop staat. Als ertoe besloten wordt om een extra doelgroep vanuit het centrum (tijdelijk) toegang te geven tot dit systeem zijn er de volgende beperkingen:

- De reizigers dienen minimaal een uur van tevoren te reserveren;
- De reizigers worden thuis of bij de vervallen bushalte opgehaald binnen een venstertijd (dit kan 15 minuten eerder of later zijn);
- Het kan zijn dat de route niet direct naar de alternatieve bushalte is maar dat andere (reguliere) gebruikers van de Omnibuzz eerst nog op een locatie afgezet moeten worden, de reistijd voor de extra doelgroep zou hierdoor toe kunnen nemen;
- Door de inrichting van het systeem kan geen overstap worden geboden naar het regulier openbaar vervoer op de alternatieve bushalte, het is aannemelijk dat de reizigers hier moeten wachten op een latere bus;
- Ditzelfde geldt voor de terugreis, waardoor de reizigers binnen de venstertijd opgehaald worden bij de alternatieve bushalte.

Een wandeling van wellicht 10-15 minuten naar een alternatieve halte kan hierdoor mogelijk een veel langere reis worden waarbij er nog extra wachttijd ontstaat bij de alternatieve bushaltes. Daarbij vraagt de inzet van Omnibuzz circa € 10,- per rit (vanaf een thuis adres in het centrum naar een alternatieve bushalte), waarvoor op dit moment geen budget beschikbaar is.

Een variant om dit te voorzien met een particuliere taxi leidt tot hogere kosten omdat er gedurende de dag een chauffeur en voertuig stand-by dient te staan om reizigers te transporteren. Deze kosten zullen hoger zijn dan de ritkosten van Omnibuzz. Daarbij kan dit op termijn leiden tot aanbesteding technische beperkingen.

Conclusie:

De lijn van de gemeente is om de situatie zoals deze nu is te behouden en geen alternatief vervoer in te richten. Vanuit de landelijke regelgeving wordt geadviseerd om zo weinig mogelijk reisbewegingen te maken en zoveel mogelijk thuis te werken. Daarbij kunnen reizigers gebruik maken van de alternatieve bushaltes of de verplaatsing met een alternatieve vervoerswijze maken (bijvoorbeeld lopend, met de fiets, met de eigen auto of als rijder). Het is vervelend dat de alternatieve bushalte verder lopen is dan de bestaande bushalte, maar dit is niet onoverkomelijk en in slechtste geval maximaal 650 meter tussen de vervallen en de alternatieve bushalte. De afgelopen maanden hebben geen individuen zich bij de gemeente gemeld die geen andere alternatieven hadden om de dagelijkse verplaatsingen te maken. Daarbij hoort ook de oproep aan de buurt om elkaar zoveel mogelijk te helpen bij het doen van boodschappen of het zien van sociale contacten, voor zo ver dit niet nu al gebeurt.