



Provinciale Staten

Clustercode MOB
Ons kenmerk DOC-00816379
Bijlage(n) 1

Uw kenmerk -
Maastricht 19 augustus 2025
Verzonden 20 augustus 2025

Onderwerp

Antwoord van Gedeputeerde Staten op schriftelijke vragen

Van het lid : A. Berghorst en W. Ijpelaar
Fractie : PvdA en CDA
Inzake : Buslijn 3 Maastricht

Vraag 1.

In het Vervoerplan 2026 staan voor Maastricht een aantal belangrijke uitgangspunten opgenomen. Eén van die uitgangspunten is dat wijken verbonden worden met minimaal één centrumhalte en het station. Een ander uitgangspunt is dat binnenstadhaltes blijven behouden en hier minimaal ieder halfuur een bus blijft rijden voor bezoekers en inwoners.

- Wanneer spreken we over een centrumhalte? En is dat hetzelfde als een binnenstadhalte?
- Met welke centrumhalte(s) waren de wijken Wolder, Biesland en Campagne verbonden? Wat was de loopafstand vanaf die haltes naar de Markt van Maastricht? Met welke centrumhalte(s) zijn deze wijken na 24 augustus 2026 verbonden? En wat is de loopafstand van die haltes naar de Markt van Maastricht?
- Hoe vaak per uur rijdt buslijn 3 nu? En hoe vaak per uur rijdt deze bus na 24 augustus?
- Gelden bovengenoemde uitgangspunten alleen voor Maastricht of ook voor de rest van Limburg?

Antwoord.

- In haar visie op openbaar vervoer in Maastricht gebruikt Arriva drie termen voor haltes: Centrumhaltes, Poort tot de Binnenstad-haltes en Binnenstad-haltes. De uitleg in de visie bij deze typen haltes is als volgt:
 - Centrumhaltes
Vanuit hier is op loopafstand het centrumgebied en de binnenstad bereikbaar. Dit zijn de haltes op de Singels die worden gebruikt door reizigers met een specifieke bestemming in of rondom het centrum.



- Poorten tot de binnenstad
Deze haltes zijn essentieel voor de grootste groep bezoekers aan de binnenstad van Maastricht. De grote reizigersstromen zullen kiezen om via een van deze poorten de binnenstad te bereiken. Dit zijn:
 - Mosae Forum/Centrum (vanuit P+R Noord en Maastricht oost)
 - Boschstraat/Maagdendries (vanuit Maastricht west en de singels)
 - Prins Bisschopssingel (vanuit Maastricht zuidwest/Wolder)
 - Wilhelminasingel-Station (vanuit Maastricht oost, regio/Heuvelland en trein).
 - Binnenstadhaltes
Deze haltes liggen in het hart van de binnenstad (zoals de haltes op en rondom het Vrijthof) en zijn bedoeld voor de groep bewoners en bezoekers die hartje binnenstad willen arriveren of vertrekken.
- b. In de dienstregeling behorend bij Vervoerplan 2025 was lijn 3 in het centrum verbonden met de haltes: Tongerseplein, Koningin Emmaplein, Statensingel, Boschstraat/Maagdendries, Mosae Forum/Centrum en Wilhelminasingel. Deze haltes liggen op afstanden die variëren van ongeveer 400 meter tot 1.000 meter van de Markt.
Per de dienstregeling behorend bij Vervoerplan 2026 is lijn 3 verbonden met de haltes Tongerseplein, Prins Bisschopssingel, Bonnefantenmuseum, Centre Ceramique en Wilhelminasingel. De belangrijkste haltes liggen op ongeveer 1.000 meter loopafstand van de Markt.
- c. Lijn 3 reed tot 24 augustus twee keer per uur en doet dat in de dienstregeling per 24 augustus nog steeds.
- d. Ten behoeve van de doorontwikkeling van het Limburgse openbaar vervoer in de tweede helft van de concessie heeft Arriva voorgesteld om voor alle Limburgse regio's -binnen de kaders van het Programma van Eisen- een OV-gebiedsvisie te ontwikkelen. Dit omdat elk gebied in Limburg haar eigen specifieke (bereikbaarheids-)kenmerken heeft en eigen karakter in OV-aanbod en – gebruik kent. De visie voor Maastricht is de eerste visie in deze reeks.

De hierboven genoemde uitgangspunten zijn afkomstig uit de visie voor Maastricht en gelden daarmee op dit moment alleen voor Maastricht. De keuze voor deze uitgangspunten is gemaakt vanwege de structuur van Maastricht (een Singelstructuur rondom het centrum in combinatie met een voor openbaar vervoer moeilijker toegankelijk wordend stadscentrum). Op basis van de ruimtelijke kenmerken en beleidskeuzes in Maastricht verwachten we dat de keuze voor rijden via de Singels in combinatie met de voorgestelde haltetypering waarschijnlijk uniek is voor Maastricht.

Vraag 2.

Hoeveel reizigers maken op een gemiddelde dag gebruik van buslijn 3?

- a. Hoeveel procent van de reizigers maken gebruik van losse kaartjes?
- b. Hoeveel procent van die reizigers checkt in en uit met OV-chipkaart, bankpas of op een andere wijze? Hoeveel procent van die reizigers checkt in of uit bij een centrumhalte? Graag een uitsplitsing per halte. En hoeveel procent van die reizigers checkt in of uit bij het Centraal Station?

Antwoord.

Op een gemiddelde werkdag maken 90 reizigers per dag gebruik van buslijn 3. Daarmee is het de buslijn met het laagste gebruik per werkdag in Maastricht.



Kaartsoorten met transactiedata (check-in en check-uit)	
Anonieme OV-chipkaart	5,4%
Betalpas	27,9%
Persoonlijke OV-chipkaart	59,6%
Ritkaartjes/dagkaarten via (wegwerp) OV-Chipkaart	5,1%
Kaartsoorten zonder volledige transactiedata (alleen check-in)	
Ritkaartjes/dagkaarten papier of e-tickets	2,0%

Verdeling bestemming van reizigers vanuit Wolder (gemiddeld per dag)

In totaliteit reizen dagelijks 75 tot 90 reizigers per dag met lijn 3 van- en naar Wolder:

- circa 50% van de reizigers reizen naar station en/of andere treinstations in Limburg;
- circa 30% van de reizigers reizen naar poort tot de binnenstad halte: Markt/Boschstraat ;
- circa 10% van de reizigers reizen naar centrumhaltes: Koningin Emmaplein / Statensingel;
- circa 10% van de reizigers reizen naar overige bestemmingen.

Vraag 3.

Waarom wordt de route van buslijn 3 gewijzigd? Welke voor- en nadelen heeft die wijziging?

Antwoord.

Het voorstel van Arriva om lijn 3 te wijzigen kent meerdere aanleidingen:

- De aansluitingen van lijn 3 op de Intercity's van/naar Maastricht staan onder druk. Reizigers halen niet in alle gevallen hun overstap. Dat zet voor deze groep reizigers de kwaliteit van hun gehele reis onder druk;
- Op lijn 3 is het aantal reizigers -na de routewijziging op verzoek van de gemeente waarbij lijn 3 niet meer over het Vrijthof reed- met circa 20% gedaald. Dat maakt naar de toekomst toe dat het behoud van de huidige halfuursfrequentie onder druk komt te staan;
- Daar bovenop komt dat sinds Covid het aantal reizigers in het Limburgse openbaar vervoer nog steeds achterblijft. De opbrengstverantwoordelijkheid ligt in de concessie bij Arriva. Dat betekent dat Arriva er zelf voor moet zorgen dat de opbrengsten uit kaartverkoop in combinatie met de verstrekte exploitatiebijdrage van de Provincie voldoende geld oplevert om de kosten van het openbaar vervoer in Limburg (waarvan het volume vaststaat) te dekken. Bij minder reizigers -en dus minder opbrengsten uit kaartverkoop- moet Arriva op zoek naar mogelijkheden waarmee meer reizigers worden vervoerd;
- Vanwege routewijzigingen elders in de stad (uitbreiding busverbindingen naar (middelbare) scholen in het oosten van Maastricht) vervalt de verbinding tussen het station en de vestiging van de Universiteit op de Tapijnkazerne. Hiervoor diende een oplossing te worden gezocht. Door lijn 3 een route en functie te geven die aantrekkelijk is voor de gebruikersgroep 'student' verwacht Arriva dat reizigersaantallen weer toenemen waarmee er meer zicht is om op termijn de huidige halfuurdienst te kunnen handhaven.

Voordelen van deze wijziging zijn:

- Met de maatregel verwacht Arriva meer (structurele) gebruikers van lijn 3. Dat biedt naar de toekomst toe meer zicht op het kunnen handhaven van de halfuurdienst (waar uiteindelijk alle gebruikers van lijn 3 baat bij hebben) dan het continueren van de huidige situatie;
- De aansluiting van lijn 3 op de aankomende en vertrekkende Intercity wordt betrouwbaarder;
- Studenten van de Tapijnkazerne, alsook inwoners van omliggende wijken aan de Prins Bisschopsingel krijgen een directe verbinding met het station.



Nadelen van deze wijziging zijn:

- Reizigers van lijn 3 met bestemming Centrum-Noord krijgen een overstap met ongeveer 7-8 minuten extra reistijd of reizen met dezelfde reistijd als in de vorige dienstregeling via andere routes met lijn 13 (of lijn 62 van De Lijn) naar het centrum.

Vraag 4.

Is het college van mening dat de wijziging van buslijn 3 in lijn is met de in het Vervoerplan 2026 opgenomen uitgangspunten voor OV? Zo ja, waarom?

Antwoord.

Ja, het Vervoerplan 2026 is in lijn met het PvE en is een uitwerking van de OV-visie Maastricht. Lijn 3 blijft het Centrum van Maastricht aan de randen van de binnenstad bedienen. Lijn 3 biedt verder naadloze bus-trein aansluitingen op het station van Maastricht. Daarnaast blijven de andere verbindingen van- en naar het centrum/binnenstad ongewijzigd bestaan, waaronder lijn 4 en 7 (halte Ruttensingel-Zuid), lijn 13 (haltes Aramislaan en Sauterneslaan) en de lijn 62 (o.a. haltes Tongerseweg Kerkhof en Tongerseweg Wolder). Met de verschillende verbindingen blijft een fijnmazig OV-netwerk, bestaande uit sociaal-maatschappelijke en snellere verbindingen, in stand.

Vraag 5.

Een nieuw vervoerplan wordt door Arriva altijd gedeeld met de gemeente. En het college van B&W heeft de mogelijkheid om bezwaar te maken tegen de voorgenomen wijzigingen. Heeft het College van B&W van Maastricht gebruik gemaakt van deze mogelijkheid? Zo ja, wat waren de bezwaren die geuit zijn? En wat heeft Arriva met die bezwaren gedaan? Kunt u dit bezwaar met ons delen?

Antwoord.

Arriva legt het concept-Vervoerplan altijd ter consultatie voor aan de gemeenten, waaronder gemeente Maastricht. In haar reactie op het concept vervoerplan heeft Maastricht niet gereageerd op de voorgenomen wijziging van lijn 3.

Vraag 6.

Een nieuw vervoerplan wordt door Arriva ook altijd gedeeld met het ROL. In de bijlage bij het definitieve Vervoerplan 2026 zien wij dat het ROL akkoord gaat met de nieuwe dienstregeling, maar uit de brief maken wij ook op dat zij in het voortraject wat verbeter suggesties heeft gedaan. Hadden deze verbeter suggesties betrekking op de voorgenomen wijzigingen van buslijn 3? Zo ja, wat heeft Arriva met deze verbeter suggesties gedaan?

Antwoord.

Het ROL heeft in het voortraject en de concept-fase bedenkingen geplaatst bij voorgestelde wijzigingen van lijn 3 in Maastricht. Concreet heeft het ROL verzocht om de bestaande route van lijn 3 (via Centrum Noord) te handhaven. In het verdere proces richting het definitieve Vervoerplan heeft tussen Arriva en het ROL een gesprek plaatsgevonden over de achtergrond bij de voorgestelde wijzigingen van lijn 3.

In dat gesprek is aan de orde gekomen dat er sprake is van meerdere (deels tegenstrijdige) OV-belangen:

- Het onder druk staan van de overstap van/naar de Intercity voor reizigers bij het handhaven van de huidige route;
- Het voor reizigers introduceren van een overstap voor reizen van en naar het centrum bij het wijzigen van de route van lijn 3 zoals voorzien;



- Deze wijziging onderdeel is van een totaal aan wijzigingen voor Maastricht per 24 augustus. Deze wijziging maakt het mogelijk dat aan de oostzijde van Maastricht het aanbod aan busverbindingen naar de (middelbare) scholen wordt uitgebreid.

Het eerste punt raakt aan kwaliteit en betrouwbaarheid van het openbaar vervoer als geheel, het tweede punt raakt aan belangen van individuele reizigers die voor een deel tot een kwetsbare doelgroep behoren. Daar komt bij dat lijn 3 wat betreft reizigersaantallen onder druk staat. Om op termijn het huidige voorzieningenniveau te kunnen borgen, bestaat er een bredere noodzaak om reizigersaantallen weer meer op niveau te krijgen.

Alle belangen overziend en gewogen heeft het ROL aangegeven de afwegingen die Arriva heeft gemaakt, argumenten en noodzakelijk te maken keuzes in relatie tot de context van het totale OV-systeem/netwerk in Maastricht te kunnen volgen.

Vraag 7.

In het Vervoerplan 2026 staat dat de genoemde wijziging voortkomt uit de gebiedsvisie van Arriva: "Visie op Maastricht". Gemeente en Provincie zijn betrokken geweest bij de totstandkoming van deze gebiedsvisie. Wat is daarin de inzet geweest van Gemeente Maastricht? En wat was onze inzet?

Antwoord.

Arriva heeft vanuit haar rol en verantwoordelijkheden in relatie tot de Concessie Limburg 2016-2031 de Provincie nauw betrokken en gedurende het gehele proces geïnformeerd. De Provincie heeft hierbij vanuit haar rol en verantwoordelijkheden, in relatie tot de uitgangspunten van de Concessie Limburg 2016-2031, haar bestuurlijke aandachtspunten- en beleidsuitgangspunten meegegeven. Verder heeft de Provincie gecontroleerd of Concessiehouder alle relevante en wettelijke partners nauw betrokken heeft en alle processen, zover van toepassing, doorlopen heeft op een goede en degelijke manier. Naast de Provincie heeft Arriva, in het proces van de OV-gebiedsvisie Maastricht ontwikkeling, ook het ROL en de gemeente Maastricht nauw betrokken. Arriva heeft naast een goede en nauwe ambtelijke samenwerking met de gemeente Maastricht en Provincie ook de gemeenteraad actief geïnformeerd door op 4 februari 2025 tijdens de domeinvergadering fysiek een presentatie te geven over de Visie op Maastricht. Tijdens de domeinvergadering fysiek is er ook uitleg gegeven over hoe het openbaar vervoer en de Concessie Limburg 2016-2031 is georganiseerd en functioneert, ook de rol- en verantwoordelijkheden van de gemeente Maastricht (bijvoorbeeld als wegbeheerder) is hierbij toegelicht. De gemeenteraad is in de gelegenheid gesteld om vragen te stellen over het openbaar vervoer in Maastricht (mede in relatie tot haar moties) en de door Arriva ontwikkelde OV-gebiedsvisie op Maastricht. Ook overige vragen van de gemeenteraad over het openbaar vervoer in Maastricht heeft Arriva beantwoord gedurende de domeinvergadering fysiek van 4 februari 2025.

Vraag 8.

Op welke wijze zijn reizigers betrokken?

Antwoord.

Het belang van reizigers wordt vertegenwoordigd door het Reizigers Overleg Limburg (ROL). Het ROL is de door de Provincie op grond van de Wet personenvervoer 2000 aangewezen consumentenorganisatie die gevraagd en ongevraagd advies aan de concessiehouder mag geven op alle onderdelen die het belang van reizigers raken. Het moment waarop een concessiehouder advies vraagt – bijvoorbeeld over het vervoerplan- moet zodanig zijn dat het advies van de consumentenorganisatie er in het uiteindelijke voorstel ook toe kan doen.



Het ROL heeft positief geadviseerd op het Vervoerplan Arriva 2026, waarmee ons college het Vervoerplan 2026 heeft vastgesteld. Overigens is het ROL ook betrokken geweest in de ontwikkeling van de OV-visie op Maastricht.

Vraag 9.

En op welke wijze zijn de belangen meegewogen van inwoners die nu nog niet of niet meer met het OV reizen?

Antwoord.

Dit belang wordt vertegenwoordigd door het algemene OV-beleid dat de Provincie voert en de uitvoering die Arriva aan de concessie geeft. De plannen beogen immers te leiden tot groei van het aantal OV-gebruikers. Zie daartoe ook de overwegingen die bij de wijziging van lijn 3 een rol hebben gespeeld en zijn benoemd in het antwoord op vraag 3. Arriva gebruikt daarbij data die voortkomt uit kaartverkoop en OV-Chipkaart/OVpay-gegevens, alsook uit verkeersmodellen om niet OV-reizigers te vertegenwoordigen.

Vraag 10.

Waarom is het met maken van deze gebiedsvisie niet gewacht tot de resultaten van de tussentijdse evaluatie van de ov-concessie, die dit jaar gereed is? Is er in de ontwikkelde en inmiddels geïmplementeerde gebiedsvisie van Arriva ruimte voor wijzigingen op basis van de uitkomsten van de tussentijdse evaluatie? Zo ja, hoe ziet dat proces eruit? Zo nee, waarom niet?

Antwoord.

Op grond van de Concessie Limburg 2016-2031 heeft Arriva de ontwikkelfunctie en de opbrengstverantwoordelijkheid. Met de ontwikkeling van de OV-gebiedsvisie Maastricht vervult Arriva haar rol zoals bepaald in de uitgangspunten van de Concessie.

Met de Mid term review evalueren we de wijze waarop Arriva invulling geeft aan de concessie op doelen- en ambitieniveau. In de Mid term review is de vraag aan de orde *of* Arriva haar verantwoordelijkheid voortkomend uit de ontwikkelfunctie invult. De vraag *hoe* Arriva de ontwikkelfunctie inhoudelijk uitvoert is geen thema in de Mid term review.

De door Arriva ontwikkelde OV-gebiedsvisie zijn geen statisch document; nieuwe ontwikkelingen, wensen, behoefte- en/of inzichten kunnen leiden tot het herzien van keuzes en uitgangspunten.

Gedeputeerde Staten van Limburg

voorzitter

secretaris

College van Gedeputeerde Staten
Provincie Limburg
Postbus 5700
6202 MA Maastricht



Maastricht, 30 juli 2025

Betreft: Schriftelijke vragen buslijn 3 Maastricht

Geacht College,

Op 24 augustus 2025 gaat de nieuwe dienstregeling van Arriva voor het jaar 2026 in. Met deze nieuwe dienstregeling gaat ook een wijziging in de route van buslijn 3 in Maastricht in. Deze wijziging zorgt voor onrust in de wijken Wolder, Biesland en Campagne. 50Plus en Lokaal Limburg stelden al eerder vragen over de ontstane situatie. De PvdA snapt dat de voorgenomen wijziging voor onrust zorgt. In aanvulling op de vragen van [50Plus](#) en [Lokaal Limburg](#) stellen wij daarom graag de volgende vragen:

1. In het Vervoerplan 2026 staan voor Maastricht een aantal belangrijke uitgangspunten opgenomen. Eén van die uitgangspunten is dat wijken verbonden worden met minimaal één centrumhalte en het station. Een ander uitgangspunt is dat binnenstadhaltes blijven behouden en hier minimaal ieder halfuur een bus blijft rijden voor bezoekers en inwoners.
 - a. Wanneer spreken we over een centrumhalte? En is dat hetzelfde als een binnenstadhalte?
 - b. Met welke centrumhalte(s) waren de wijken Wolder, Biesland en Campagne verbonden? Wat was de loopafstand vanaf die haltes naar de Markt van Maastricht? Met welke centrumhalte(s) zijn deze wijken na 24 augustus 2026 verbonden? En wat is de loopafstand van die haltes naar de Markt van Maastricht?
 - c. Hoe vaak per uur rijdt buslijn 3 nu? En hoe vaak per uur rijdt deze bus na 24 augustus?
 - d. Gelden bovengenoemde uitgangspunten alleen voor Maastricht of ook voor de rest van Limburg?
2. Hoeveel reizigers maken op een gemiddelde dag gebruik van buslijn 3?
 - a. Hoeveel procent van de reizigers maken gebruik van losse kaartjes?
 - b. Hoeveel procent van die reizigers checkt in en uit met OV-chipkaart, bankpas of op een andere wijze? Hoeveel procent van die reizigers checkt in of uit bij een centrumhalte? Graag een uitsplitsing per halte. En hoeveel procent van die reizigers checkt in of uit bij het Centraal Station?
3. Waarom wordt de route van buslijn 3 gewijzigd? Welke voor- en nadelen heeft die wijziging?
4. Is het college van mening dat de wijziging van buslijn 3 in lijn is met de in het Vervoerplan 2026 opgenomen uitgangspunten voor OV? Zo ja, waarom?
5. Een nieuw vervoerplan wordt door Arriva altijd gedeeld met de gemeente. En het college van B&W heeft de mogelijkheid om bezwaar te maken tegen de voorgenomen wijzigingen. Heeft het College van B&W van Maastricht gebruik gemaakt van deze

mogelijkheid? Zo ja, wat waren de bezwaren die geuit zijn? En wat heeft Arriva met die bezwaren gedaan? Kunt u dit bezwaar met ons delen?

6. Een nieuw vervoerplan wordt door Arriva ook altijd gedeeld met het ROL. In de bijlage bij het definitieve Vervoerplan 2026 zien wij dat het ROL akkoord gaat met de nieuwe dienstregeling, maar uit de brief maken wij ook op dat zij in het voortraject wat verbeter suggesties heeft gedaan. Hadden deze verbeter suggesties betrekking op de voorgenomen wijzigingen van buslijn 3? Zo ja, wat heeft Arriva met deze verbeter suggesties gedaan?
7. In het Vervoerplan 2026 staat dat de genoemde wijziging voortkomt uit de gebiedsvisie van Arriva: "Visie op Maastricht". Gemeente en Provincie zijn betrokken geweest bij de totstandkoming van deze gebiedsvisie. Wat is daarin de inzet geweest van Gemeente Maastricht? En wat was onze inzet?
8. Op welke wijze zijn reizigers betrokken?
9. En op welke wijze zijn de belangen meegewogen van inwoners die nu nog niet of niet meer met het OV reizen?
10. Waarom is het met maken van deze gebiedsvisie niet gewacht tot de resultaten van de tussentijdse evaluatie van de ov-concessie, die dit jaar gereed is? Is er in de ontwikkelde en inmiddels geïmplementeerde gebiedsvisie van Arriva ruimte voor wijzigingen op basis van de uitkomsten van de tussentijdse evaluatie? Zo ja, hoe ziet dat proces eruit? Zo nee, waarom niet?

Vertrouwende op beantwoording binnen de gestelde termijn,

Hartelijke groet,

Aleida Berghorst
PvdA

Wouter Ijpelaar
CDA