

Aan de leden van de raad van de
Gemeente Beekdaelen.

Betreft
Beantwoording schriftelijke vragen art.32
RvO Openbaar vervoer
tijdens de aanleg
blauwe ader

Datum document
27 februari 2026

Datum verzending
19 maart 2026

Ons kenmerk
Z/26/218692
403192

Behandeld door
Gemeente Beekdaelen

Postadres
Postbus 22000
6360 AA Nuth

E-mail
gemeente@beekdaelen.nl

Telefoon
088 450 2000

Beekdaelen.nl

Bezoekadressen

Deweeverplein 1, Nuth
Scalahof 1, Schinnen

Bank
Gemeente Beekdaelen
NL76BNGH0285175688

BIC-code
BNGHNL2G

Geachte leden van de raad,

Op 10 februari '26 hebben wij schriftelijke vragen conform artikel 32 RvO van de fractie Vernieuwingsgroep ontvangen met betrekking tot de tijdelijke beperkingen in bereikbaarheid van het openbaar vervoer gedurende de werkzaamheden aan de provinciale weg te Oirsbeek.

Onderstaand treft u de beantwoording van deze vragen aan.

Vraag 1

Op welke wijze is beoordeeld wat de gevolgen zijn van het vervallen laten van de busverbinding door Oirsbeek in relatie tot het dagelijkse leven van inwoners, met name de kwetsbare groepen (ouderen, mensen met beperkte mobiliteit)?

Antwoord 1

In de voorbereiding van het project Blauwe Ader fase Provinciale weg zijn de gevolgen van het vervallen van de 3 bushaltes tijdens de werkzaamheden samen met Arriva beoordeeld. Hieruit is geconcludeerd dat er aanvullende maatregelen moeten worden genomen om de bereikbaarheid van de buslijndienst te waarborgen waarbij geen onderscheid wordt gemaakt in bevolkingsgroepen. Alle haalbare maatregelen zijn met de omgeving gecommuniceerd middels informatiebijeenkomsten, website en publicaties en zijn vervolgens binnen het project meegenomen.

Vraag 2

Welke alternatieven zijn bekeken en waarom zijn deze afgewezen?

Antwoord 2

- Het alternatief om het werk uit te voeren "in het verkeer" middels halve wegafzettingen en verkeersregelinstallatie is bekeken. Dit alternatief is afgewezen omdat dit technisch niet haalbaar bleek in verband met ligging oud en nieuw riool.
- Het alternatief om de reguliere buslijndienst via een parallelwegennet te laten rijden is bekeken. Dit alternatief is afgewezen omdat een aantal wegen niet geschikt bleken voor de lijnbus.

*De gemeente mag uw persoonsgegevens verwerken conform Algemene Verordening Gegevensbescherming AVG artikel 6, Rechtmatigheid van de verwerking. De door u verstrekte gegevens zullen alleen worden gebruikt voor het doel waarvoor u ze heeft verstrekt. Wilt u uw persoonsgegevens inzien, corrigeren, aanvullen, verwijderen of beperken? Stuur dan een brief, met uw verzoek naar de gemeente Beekdaelen t.a.v. het college van B&W. Meer info? Zie de website: **beekdaelen.nl/privacy***

- Het alternatief om kleinere lijnbussen in te zetten en die via een parallelwegennet te laten rijden is bekeken. Dit alternatief is afgewezen omdat er geen kleine lijnbussen beschikbaar zijn.
- Het alternatief om een pendelbus via een parallelwegennet de route te laten rijden is bekeken. Dit alternatief is afgewezen omdat aansluitijden op de reguliere buslijndienst dan niet meer haalbaar bleken i.v.m. de langere rijtijden op deze alternatieve route. Daardoor biedt dit alternatief geen meerwaarde ten opzichte van de huidige pendelbus.
- Het alternatief om meer tijdelijke bushaltes te realiseren om op die manier nog wat kortere loopafstanden te verkrijgen is bekeken. Dit alternatief is afgewezen omdat aansluitijden op de reguliere lijndienst dan niet meer haalbaar bleken.
- Het alternatief om een tijdelijke bushalte nabij Klein Doenrade te realiseren waarbij de lijndienst een “lus” kan maken vanuit de provinciale weg Noord is bekeken. Dit alternatief is afgewezen, bleek niet haalbaar binnen de rijtijden en aansluitende verplichte aankomsttijden op de eindstations i.v.m. werkzaamheden in het centrum van Sittard waarbij de bus eveneens een extra omleiding moet volgen.

Vraag 3

Kunt u toelichten welke gesprekken er met Arriva zijn gevoerd over alternatieve lijnen, tijdelijke haltes of extra pendelroutes?

Antwoord 3

Zie antwoord 1

Vraag 4

Waarom zijn voorstellen voor flexibele inzet van bussen/pendelbussen afgewezen door de vervoerder of de gemeente?

Antwoord 4

Zie antwoord op vraag 2, er zijn technisch gezien niet veel extra opties mogelijk. Technisch gezien is alleen een pendelbus tussen Amstenrade en Hoensbroek en tussen Oirsbeek en Doenrade mogelijk. Dit leidt echter wel tot meerkosten die door de gemeente moeten worden gefinancierd.

Binnen Arriva zijn zeker ook vraagafhankelijke (flexibele) formules zoals de Arriva Vlinder (voorbeeld: www.arriva.nl/vlinder-venlo). Deze formules zijn alleen niet geschikt voor tijdelijke inzet. Dit zijn formules die structureel rondrijden vanwege de benodigde apparatuur en technische systemen. Qua exploitatiekosten per uur zitten die trouwens exact even hoog als een vast pendelbusje. Het flexibele busje moet namelijk stand-by (beschikbaar) zijn, waardoor je hetzelfde uurtarief betaalt voor de inzet van een vaste of flexbus. Het voordeel van een flexbus is dat je een veel groter gebied (geen vaste route) kunt ontsluiten met één busje (zie het voorbeeld van Venlo), maar bij deze omleiding is dat niet relevant, daar wil je gewoon pendelen naar de dichtstbijzijnde OV-halte.

Vraag 5

Welke financiële en logistieke belemmeringen zijn door Arriva gecommuniceerd met betrekking tot extra inzet van materieel en chauffeurs?

Antwoord 5

Vanuit de Concessieafspraken is het uitgangspunt dat omleidingen die leiden tot meerkosten in materieel en chauffeurs kunnen worden verhaald op de veroorzakende partij. Voor de omgeleide lijn 40 ontstaan geen meerkosten wat betreft materieel en chauffeurs. Deze kan binnen de geplande rijtijd worden omgeleid via de provinciale weg. Echter, voor aanvullende pendelbussen (zoals nu het pendelvervoer tussen Amstenrade en Hoensbroek) geldt dat Arriva deze extra kosten doorberekend aan de veroorzakende partij. De veroorzakende partij kan ook kiezen om deze kosten niet op zich te nemen, maar dan wordt er geen aanvullend vervoer georganiseerd door Arriva en beperkt Arriva zich tot het organiseren van de omleiding van de doorgaande buslijn.

Door de omleiding heeft Arriva ook te maken met gemiste reizigersinkomsten, deze zijn in deze specifieke casus niet doorberekend aan de gemeente. Arriva heeft aangegeven dat vanuit de Concessieafspraken deze kosten echter wel kunnen worden meegenomen in de berekening van de meerkosten. Bij de volgende grote stremmingen zal Arriva deze afspraak dan ook toepassen. Dit is alleen van toepassing op de omleidingen die leiden tot meerkosten. Ter beeldvorming: jaarlijks vinden er ongeveer 2000 omleidingen in Limburg plaats, voor veruit de meeste omleidingen neemt Arriva de schade en hinder op zich. Grote omleidingen die leiden tot hoge meerkosten of extra pendelvervoer komen in slechts tientallen gevallen per jaar voor (verspreid over de hele provincie).

Ten slotte kennen omleidingen (en extra pendelbussen) van deze omvang ook een langere doorlooptijd voor de logistieke voorbereiding van Arriva. De dienstregeling wordt meestal voor één jaar vooruit gepland, tussentijdse wijzigingen kennen daarvoor een doorlooptijd van gemiddeld 4 maanden (bijvoorbeeld: goedkeuringsprocessen van roosters, planning van materieel en andere logistieke voorbereiding in systemen/reisinformatie etc.).

Vraag 6

Waarom wordt de Wensbus als primair alternatief gepresenteerd ondanks de beperkte flexibiliteit en reserveringsverplichting?

Antwoord 6

De wensbus is niet als primair alternatief gepresenteerd. Er is wel gewezen op de mogelijkheid om gebruik te kunnen maken van de wensbus als inwoner van Beekdaalen omdat dit wel een extra aanvulling kan bieden voor diegene die niet bekend is met de wensbus.

Vraag 7

Is onderzocht wat de extra kosten zijn voor een on-demand busdienst of een vaste pendelbusdienst voor inwoners van Oirsbeek gedurende de afsluiting?

Antwoord 7

De kosten van een extra pendelbus Oirsbeek – Doenrade zijn gelijk aan die van Amstenrade – Hoensbroek. Op basis van reizigersaantallen (en de beschikbare middelen van de gemeente) en de beperkte beschikbare infrastructuur (weinig tot geen keermogelijkheden) is alleen gekozen voor de aanvullende pendelbus tussen Amstenrade en Hoensbroek (met aansluiting op de bestaande buslijnen op het busstation van Hoensbroek).

Vraag 8

Op welke manier zijn bewoners, met name ouderen en regelmatige bus gebruikers, betrokken bij de totstandkoming van het totaal afsluiten van de bus route. En hoe heeft u dat gecommuniceerd?

Antwoord 8

Er is geen onderscheid gemaakt in bevolkingsgroepen ten aanzien van de bereikbaarheid tijdens de werkzaamheden, maar alle bewoners en ondernemers zijn zo nauw mogelijk betrokken middels bewonersavonden, informatiebrieven, website en publicaties.

Vraag 9

Bent u bereid in gesprek te gaan met de betrokken inwoners en te luisteren naar hun oplossingen, te overdenken wat te doen en dan ook daadwerkelijk handelen, ook al zijn er financiële consequenties aan verbonden?

Antwoord 9

Vooraf hebben wij -zoals ook hierboven is aangegeven- diverse informatiebijeenkomsten georganiseerd en zijn vele opties bekeken. Op basis hiervan zijn in samenwerking met Arriva oplossingen gevonden. Vanzelfsprekend zijn wij altijd bereid om met de betrokken bewoners in gesprek te gaan en te luisteren naar andere oplossingen dan voorzien'.

Echter, Gelet op de relatief hoge kosten is in overleg met Arriva een keuze gemaakt voor de inzet van één pendelbus tijdens spitsuren. Arriva heeft uit de eigen vervoerscijfers laten zien dat veruit de meeste reizigers tijdens deze spitsuren gebruik maken van de lijndienst en slechts een klein deel hier gebruik van maakt buiten deze uren. Zoals de huidige inzet van de pendelbus is geregeld zijn de kosten geraamd op ca. €150.000,-

Inzet van deze pendelbus gedurende de hele dag (van 06.00 tot 19.00 uur) betekent een kostenverhoging van 60%

Inzet van een extra pendelbus binnen de spitsuren vanuit Oirsbeek betekent een kostenverhoging van 100% en 160% bij inzet gedurende de hele dag.

Andere mogelijke oplossingen zoals hieronder benoemd zijn besproken en met de start van de werkzaamheden gerealiseerd.

- Om een zo acceptabel mogelijke loopafstand vanuit zowel Oirsbeek als Amstenrade te verkrijgen is er een tijdelijke halte gerealiseerd centraal gelegen op de grens van Oirsbeek en Amstenrade nabij de Geldmaat.
- Om de bushalte nabij Klein Doenrade aantrekkelijker te maken om per fiets te bereiken zijn hier extra fietsbeugels geplaatst.
- De keuze om de pendelbus richting busstation Hoensbroek te laten rijden is bewust gedaan omdat we op deze manier vanuit een, relatief gezien, centraal punt (de geldmaat op de grens van Amstenrade en Oirsbeek) nog een tijdelijke halte hebben kunnen realiseren. Daarnaast hebben de reizigers op station Hoensbroek keuze uit extra aansluitende busverbindingen.

Burgemeester en wethouders van Beekdaelen,

De secretaris,

De Burgemeester,

Mevr. Mr. S.M.J. Troisfontaine

dhr. Ing. E. Geurts