

Voorstel routewijziging lijn 7 en 8 Landgraaf

Opgesteld door:
Provincie Limburg

Arriva Nederland

Inleiding en beleidskader

De Provincie Limburg werkt op dit moment in samenwerking en/of afstemming met Arriva, NS, ProRail, gemeenten (o.a. via de RMO's) en het Reizigersoverleg Limburg aan een update van het beleidskader voor het openbaar vervoer in Limburg. Het Ontwikkelplan OV Limburg zal de basis worden voor de verdere doorontwikkeling van het OV in Limburg. Zowel in onze manier van samenwerken met de verschillende partners als het creëren van een betere en duidelijke structuur waarin onze bestaande en toekomstige trends, ontwikkelingen, ambities, doelen en projecten kunnen worden geplaatst.

Mobiliteitstransitie: doorontwikkeling van het OV

Centraal in het Ontwikkelplan OV Limburg staat de Mobiliteitstransitie vanuit Limburgse context. In ons huidige en voormalige beleid opereren wij (samen met Arriva) vanuit optimalisaties aan het huidige systeem. De jaarlijkse dienstregelingswijziging van Arriva stond ieder jaar in het teken van verbeteringen en optimalisaties aan het huidige netwerk binnen de kaders van het Programma van Eisen waarmee de concessie is gestart. Uiteraard blijft de zogenaamde Concessieovereenkomst de basis voor de manier waarop wij samen met Arriva het OV blijven vormgeven in de resterende duur van de concessie. Echter, het jaarlijkse optimaliseren komt ook langzaam tot een einde. De dienstregeling anno 2021 (los van de tijdelijke aanpassingen door Covid-19) is een resultaat van een basis (start concessie) aangevuld met jaarlijkse optimalisaties (2018/2019/2020/2021) die hebben geleid tot een uitstekend betrouwbare basis (punctualiteit boven de 90%-norm en rituitval ver beneden de 0,5%-norm). In de OV-Klantenbarometer wordt dit netwerk ook goed beoordeeld; in het eerste kwartaal van 2020 (pré-corona) werd de hoogste tevredenheid bij bus ooit in Limburg gemeten.

We staan nu op het punt om keuzes te maken voor de toekomst. De toekomst waarin we te maken zullen krijgen met demografische ontwikkelingen (in bepaalde regio's in Limburg: vergrijzing en ontgroening), de opkomst van de digitalisering maar ook de langere termijn effecten van de huidige Covid-19 crisis. Het is daarom voor Limburg belangrijk om onze uitstekende basis die we nu hebben, allereerst zoveel mogelijk te behouden. Daarnaast zetten we in op waar mogelijk nog te verbeteren.

Versnellen en verstrakken

Voor de bus betekent dit dat wij ook kritisch moeten kijken naar de toekomstbestendigheid van lijnen. We zien in voorbeelden uit het recente verleden dat het versnellen en verstrakken van lijnvoering tot een positief effect heeft geleid op het aantal reizigers en de kwaliteit van de lijnvoering. Een andere realiteit is dat het in toenemende mate knelpunten oplevert dat bussen van - smalle - routes door 30-km zone gebruik maken. Hier zijn leefbaarheid en veiligheid van de leefomgeving en vlotte doorstroming en stiptheid van het openbaar vervoer in het geding.

Diverse voorbeelden in Limburg tonen bovendien aan dat een aantal gerealiseerde routeaanpassingen, waar de buslijn uit het centrum van een kern naar de rand werd verlegd, succesvol heeft uitgepakt.

Via deze denklijn vinden Provincie en Arriva het daarom nu de tijd om ook in de gemeente Landgraaf het concept van versnellen en verstrakken toe te passen. De lijnvoering in Ubach over Worms, Abdissenbosch en Nieuwenhagen leent zich daar goed voor. Een nieuwe opzet van deze lijnvoering kan ertoe leiden dat de lijnen 7/8 profiteren van een hogere kwaliteit en mogelijke reizigersgroei in de toekomst. Hiermee wordt de toekomstvastheid van deze lijnen groter en kunnen we beter inspelen op de trends en ontwikkelingen zonder dat dit grote nadelige gevolgen heeft voor de totale OV-bereikbaarheid. Dit is niet alleen in het belang van de doorgaande reiziger, maar hoe vreemd dat in eerste instantie ook klinkt, ook in het belang van de reiziger uit deze wijken. Beter kwalitatieve verbindingen zullen immers leiden tot een sneller en beter product, dat naar verwachting meer reizigers zal aantrekken, met als gevolg een hogere toekomstbestendigheid. Want reistijd speelt een belangrijke rol als reizigers de afweging maken wel of niet van de bus gebruik te maken.

Waar de afstanden tot de bushaltes langer worden blijft de ruimte voor alternatieven. De Wensbus blijft een aanvulling betekenen op het sterke OV-netwerk, maar ook eenvoudigere oplossingen zoals de eigen fiets of het meereizen met een ander naar een goed knooppunt behoort tot de mogelijkheden. In bepaalde gebieden kan ook deelmobiliteit (deelauto of -fiets) een rol spelen.

Huidige situatie

Ubach over Worms, Abdissenbosch en Nieuwenhagen worden bediend door de lijnen 7 en 8: twee ringlijnen, die in Landgraaf in tegengestelde richting rijden. Beide zijn halfuurdiensten op werkdagen (uurdienst 's avonds en in het weekend) naar Heerlen. Lijn 7 rijdt via de Streep, lijn 8 door Kakert. Effectief beschikken inwoners van Ubach over Worms dus vier keer per uur over een verbinding met Heerlen. Gemiddeld is lijn 7 wat drukker, omdat deze de snelste route neemt en in Heerlen doorrijdt naar het Zuyderland MC.

Knelpunten huidige route

De huidige route voert in Abdissenbosch via de Bernadettelaan en de Gank: een verblijfsgebied in een 30 km-zone, met smalle woonstraten, krappe bochten, veel geparkeerde auto's en woningen die dicht aan de rijbaan staan. Het is op veel plaatsen lastig een tegemoet komend voertuig te passeren, als gevolg waarvan lijn 7/8 gevoelig is voor vertragingen. Geschikte alternatieve routes ontbreken, mocht één van deze wegen door omstandigheden tijdelijk helemaal niet toegankelijk zijn.

In het centrum van Ubach over Worms rijdt lijn 7/8 via de Pastoor Scheepersstraat en de Kerkstraat: eveneens smalle wegen met veel geparkeerde en manoeuvrerende voertuigen.

In Nieuwenhagen rijdt lijn 7/8 via de Brunsummerweg; een route die de gemeente Landgraaf voornemens is herin te richten tot 30 km-zone. Momenteel kent deze route weinig knelpunten, maar Arriva voorziet hier doorstromingsproblemen in de nabije toekomst.



De haltes zijn sober en doelmatig ingericht. Sommige haltes zijn van een abri voorzien. Een goede fietsenstalling ontbreekt. Ruimte voor betere voorzieningen is veelal zeer beperkt en het voornemen om deze in een woonstraat in te passen roept vaak weerstand op.

Gebruik huidige haltes

In Landgraaf wordt goed van het openbaar vervoer gebruik gemaakt. Op een gemiddelde werkdag (in januari, februari, vóór Corona) stappen bij de haltes aan de bovengenoemde routes in totaal 264 reizigers in en 284 uit. De overige haltes in Langraaf laten wij in dit verband buiten beschouwing. Onderstaande tabel toont de verdeling van de instappers op een werkdag over de haltes en de samenstelling van de reizigersgroep.

Haltes lijn 7 ('met de klok mee')	Instap	Uitstap	Totaal in/uit	Jeugd (<18)	Student (18 – 25)	Volwassene (25 – 65)	Senior (> 65)
Nieuwenhagen, Brunssummerweg	6	19	25	7	13	3	2
Abdissenbosch, Bernadettelaan	16	17	33	8	17	5	3
Abdissenbosch, Gank/Eesterenstraat	25	34	59	11	35	9	4
Abdissenbosch, Gank/Watergraaf	22	32	54	4	39	8	3
Ubach over Worms, Grensstraat	17	19	36	6	16	11	3
Ubach over Worms, Past. Scheepersstraat	52	57	109	15	44	25	16
Ubach over Worms, Laura Juliastraat	14	6	20	3	10	5	2
totaal	152	184	336	54	174	66	33
			100%	16%	52%	20%	10%

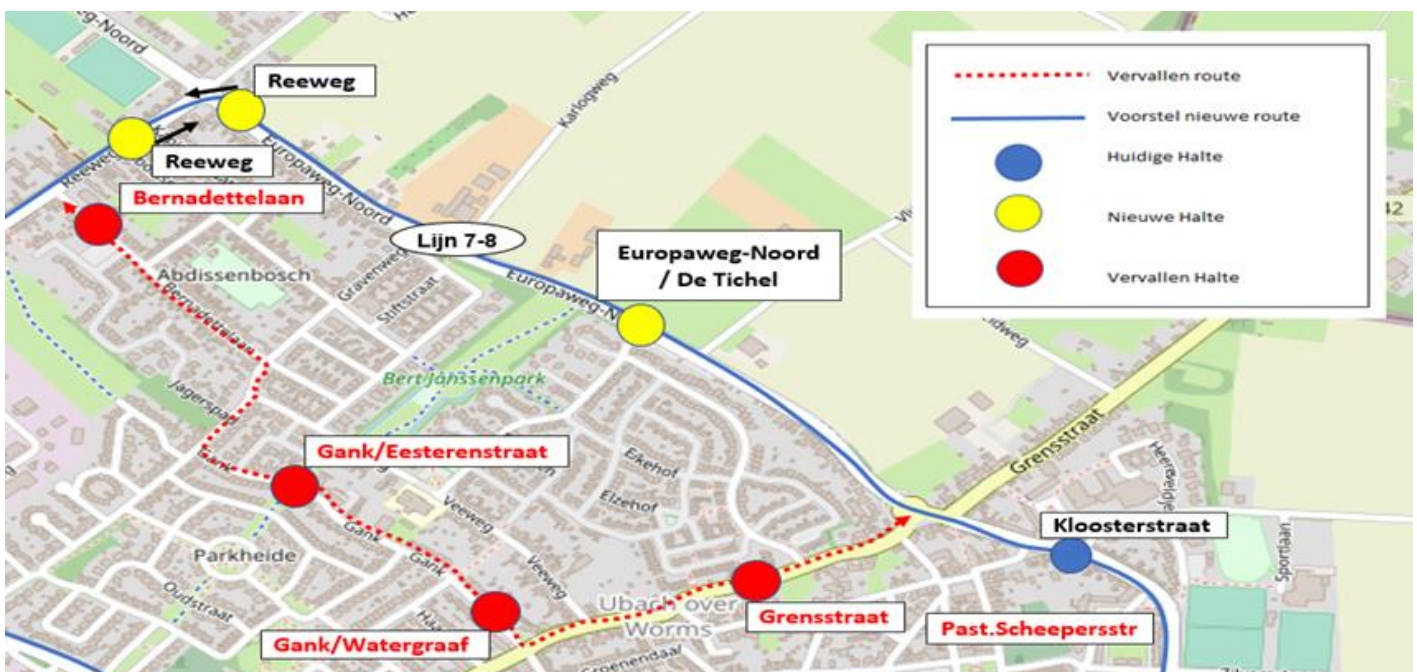
Haltes lijn 8 ('tegen de klok in')	Instap	Uitstap	Totaal in/uit	Jeugd (<18)	Student (18 – 25)	Volwassene (25 – 65)	Senior (> 65)
Ubach over Worms, Laura Juliastraat	8	18	26	4	13	6	3
Ubach over Worms, Past. Scheepersstraat	35	38	73	10	30	21	12
Ubach over Worms, Grensstraat	10	8	18	3	8	5	2
Abdissenbosch, Gank/Watergraaf	13	6	19	1	14	3	1
Abdissenbosch, Gank/Eesterenstraat	17	15	32	6	19	5	2
Abdissenbosch, Bernadettelaan	15	10	25	6	13	4	2
Nieuwenhagen, Brunsummerweg	14	5	19	3	8	6	2
totaal	112	100	212	33	105	50	24
			100%	16%	50%	24%	11%

Elke halte telt, behalve een aantal in- en uitstappers, een groot aantal doorgaande reizigers. Deze zijn al eerder op de route ingestapt of stappen later op de route uit. Deze groep heeft dus geen direct belang bij de bediening van de betreffende halte. Op lijn 7 varieert het aantal doorgaande reizigers per halte van 174 tot 204. En op lijn 8 van 81 tot 97.

Zoals veel buslijnen in Limburg worden lijn 7 en 8 overwegend door studenten van 18 tot 25 jaar gebruikt. Het aandeel reizigers van 65 jaar en ouder is bescheiden, maar niettemin groter dan op de meeste buslijnen in Limburg.

Realisatie nieuwe haltes

Arriva stelt voor de route in Abdissenbosch te verleggen van de Bernadettelaan, de Gank en de Grensstraat naar de Europaweg-Noord. En aan die route een tweetal nieuwe haltes te realiseren: nabij de rotonde Reeweg en bij de aansluiting van De Tichel.



Reeweg richting rotonde: ter hoogte van de Sint Bernadettekerk het voetpad verhogen en eenabri en een DRIS-paneel plaatsen. Deze locatie is voorheen ook al als bushalte gebruikt.



Europaweg-Noord richting rotonde Reeweg: hier is weinig ruimte en kan een eenvoudig verhoogd perron tussen rijbaan en fietspad volstaan.

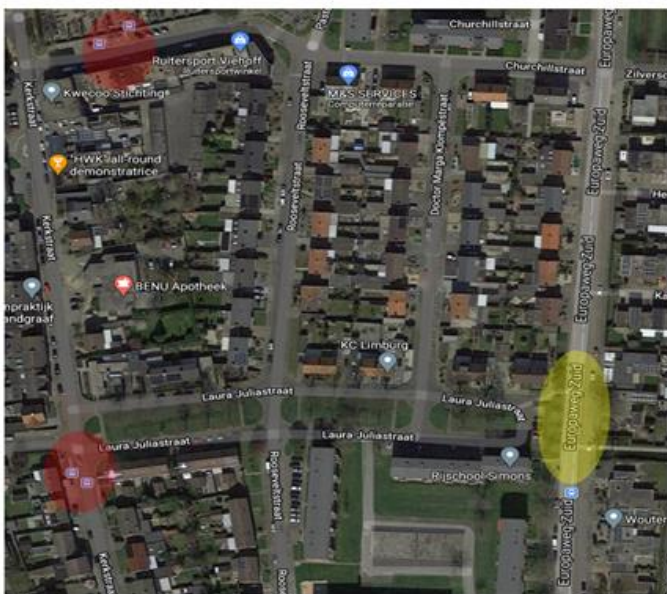


Europaweg-Noord ter hoogte van De Tichel: hier zijn in beide richtingen nog haltekommen aanwezig. Deze kunnen, voorzien van een verhoogd perron, weer in gebruik genomen worden. De brede bermen bieden ruimte voor eenabri en een kleine fietsenstalling. De Europaweg-Noord is ter plaatse voorzien van middengeleiders, ten behoeve van een veilige oversteek.

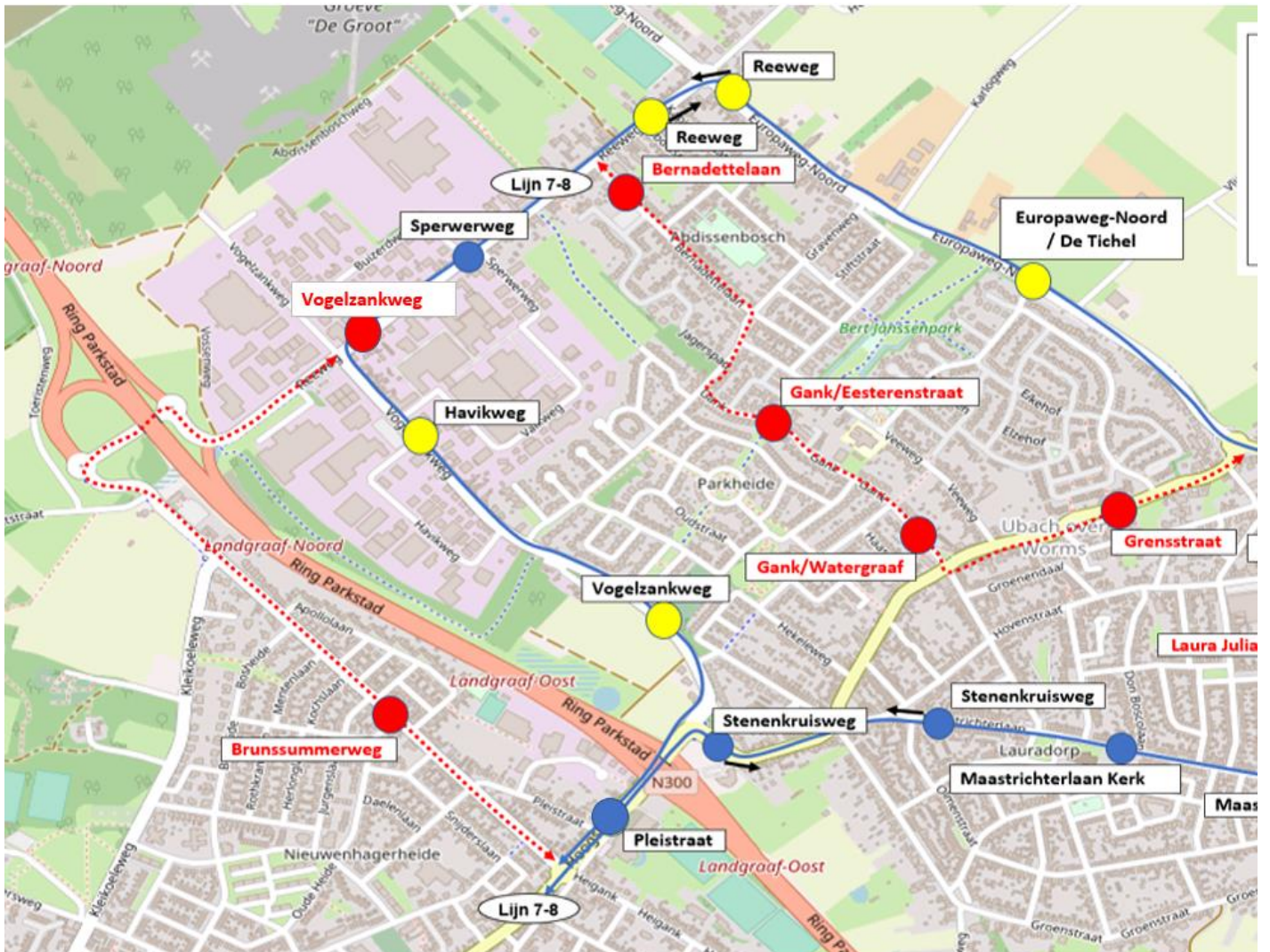
Verder neemt Arriva het voorstel van de gemeente Landgraaf over de centrumbediening in Ubach over Worms te verleggen van de Pastoor Scheepersstraat en de Kerkstraat naar de Europaweg-Zuid. De buurtbus 723 maakt al van deze route gebruik. De huidige route over de Maastrichterlaan blijft gewijzigd in stand.



Tegenover de bestaande eenzijdige halte 'Zilverschoon' aan de oostzijde van de Europaweg-Zuid dient een nieuwe halte te worden gerealiseerd. Ter hoogte van beide haltes dient het voetpad te worden verhoogd. Ruimte voor een abri is er aan weerszijde van de weg voldoende.



De gemeente Landgraaf is voornemens om de Brunsummerweg in de loop van 2021 af te schalen van een 50- naar een 30 km-weg. Na de noodzakelijke herinrichting is dit traject minder geschikt om nog als busroute te handhaven. Arriva geeft er de voorkeur aan als alternatieve route tussen de Hoogstraat in Nieuwenhagen en de Reeweg in Abdissenbosch de Vogelzankweg te gebruiken. Dit 50 km-traject is goed te berijden door een bus en het biedt de huidige instappers aan de Gank naast de Europaweg-Noord een tweede alternatieve in-/uitstaphalte.



Daartoe dienen aan de Vogelzankweg een tweetal nieuwe haltes te worden gerealiseerd: ter hoogte van de aansluiting Stenenkruisweg en nabij de aansluiting Havikweg.

Op de eerstgenoemde locatie dient voor de halte aan de oostzijde het voetpad op hoogte te worden gebracht. Deze halte zal met name door uitstappers worden gebruikt. Op de counterhalte (vooral instappers) dient een perron te worden aangelegd, voorzien van een abri. Een DRIS-paneel en een kleine fietsenstalling zijn hier gewenst.

Reizigers bij deze halte zijn vooral afkomstig uit de buurt Parkheide en dienen de Vogelzankweg over te steken om in te stappen. De oversteekbaarheid van deze weg ter plaatse verdient in het ontwerp van de haltes apart aandacht.

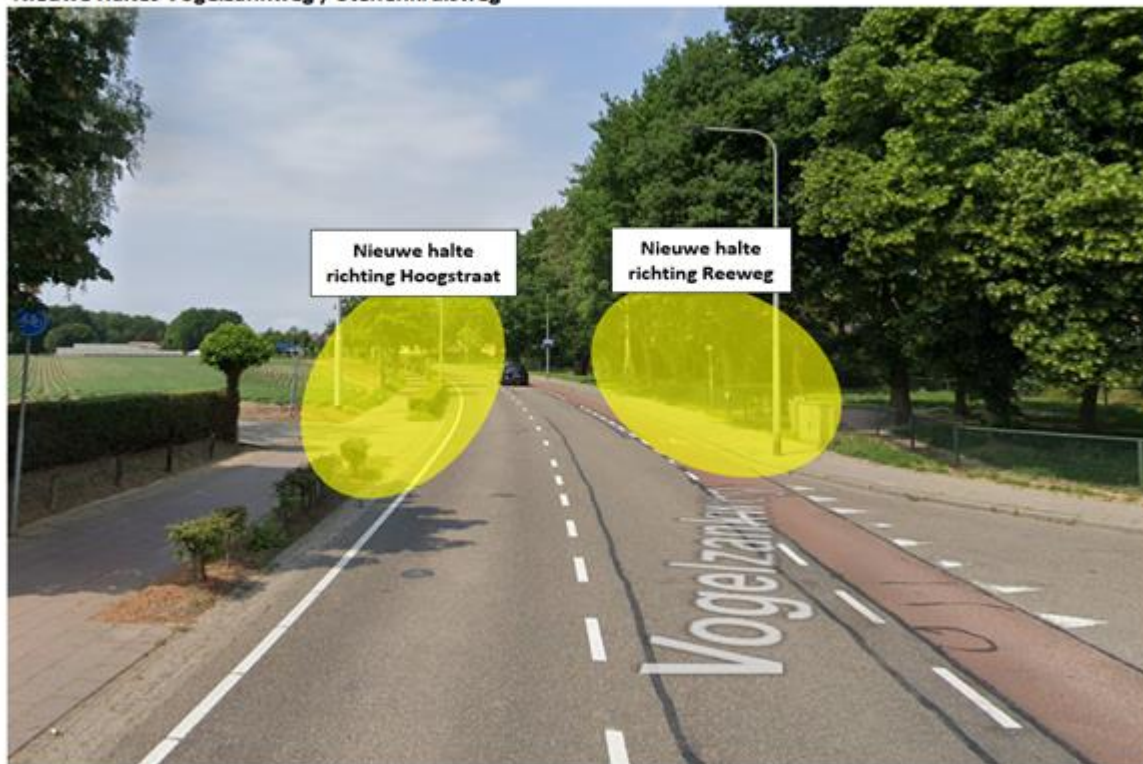
Situatie halte Brunssumerweg



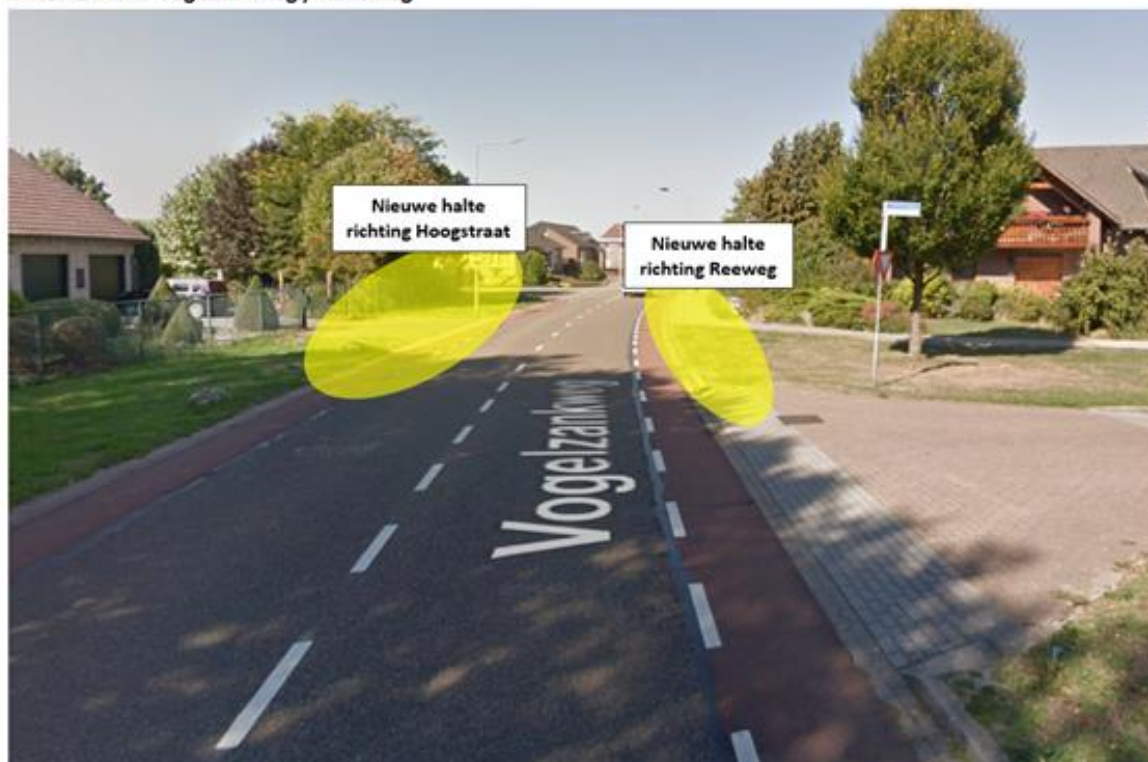
De reizigers uit de omgeving Brunssumerweg maken nu ook al gebruik van de halte Hoogstraat/Kerk omdat de Brunssumerweg nu nog onderdeel is van de lusroute lijn 7/8 Ubach over Worms. Dat wil zeggen dat je vanaf de halte Brunssumerweg met lijn 8 overdag elk half uur via de Hoogstraat naar Heerlen kunt reizen. Je kunt echter ook elk half uur met lijn 7 via de lusroute Ubach over Worms naar Heerlen reizen. Dat kost meer reistijd.

Daarom wordt er al voor gekozen om naar de halte Hoogstraat/Kerk (op loopafstand) te gaan, waar zowel lijn 7 als lijn 8 overdag samen elk kwartier de korte route naar/vanuit Heerlen rijden.

Deze optie is later ook voor de halte Pleistraat voorzien, als de route via de Vogelzankweg gaat.

Nieuwe Haltes Vogelzankweg / Stenenkruisweg

Voor de haltes nabij de Havikweg gelden globaal dezelfde uitrustings-eisen: het voetpad aan de oostzijde verhogen en aan de westzijde een perron met abri realiseren. Ook hier is de oversteekbaarheid een aandachtspunt. De bestaande haltes (zonder enige voorziening) aan de Reeweg nabij de Vogelzankweg kunnen vervallen.

Nieuwe Haltes Vogelzankweg / Havikweg

In Ubach over Worms rijdt ook buurtbus 723. Deze lijn rijdt tussen Eygelshoven en Rimburch en bedient in Ubach over Worms de centrumhalte aan de Past. Scheepersstraat via een eenzijdige lusroute vanaf de Europaweg-Zuid. Deze lijn wordt gereden met een 8-persoons busje. De buurtbusvereniging geeft er de voorkeur aan deze route te handhaven en Arriva deelt dit standpunt. Als gevolg hiervan blijft de halte 'Past. Scheepersstraat' eenzijdig (noordzijde) in stand. Van de verderop gelegen halte 'Laura Juliastraat' aan de Kerkstraat maken amper buurtbus reizigers gebruik; deze kan volledig vervallen. Reizigers uit Rimburch met een bestemming elders in Landgraaf kunnen aan de Europaweg-Zuid overstappen op lijn 7 of 8.

Effecten

Minder overlast. De Bernadettelaan, de Gank, de Brunsummerweg en de Kerkstraat worden vier keer per uur minder belast door de passage van een zwaar voertuig, met gunstige gevolgen voor geluidshinder, trillingoverlast en verkeersveiligheid. In de nabije toekomst, als de gehele busvloot in Limburg uit elektrische voertuigen bestaat, zal geluidshinder afnemen. Wij voorzien juist een toename van de trillinghinder en de slijtage van de lokale wegen, want elektrische voertuigen zijn aanzienlijk zwaarder. Daarnaast wordt het eenvoudiger om op en aan de betreffende straten een evenement te organiseren. Voor een stremming van deze routes hoeft het openbaar vervoer niet meer te worden omgeleid.

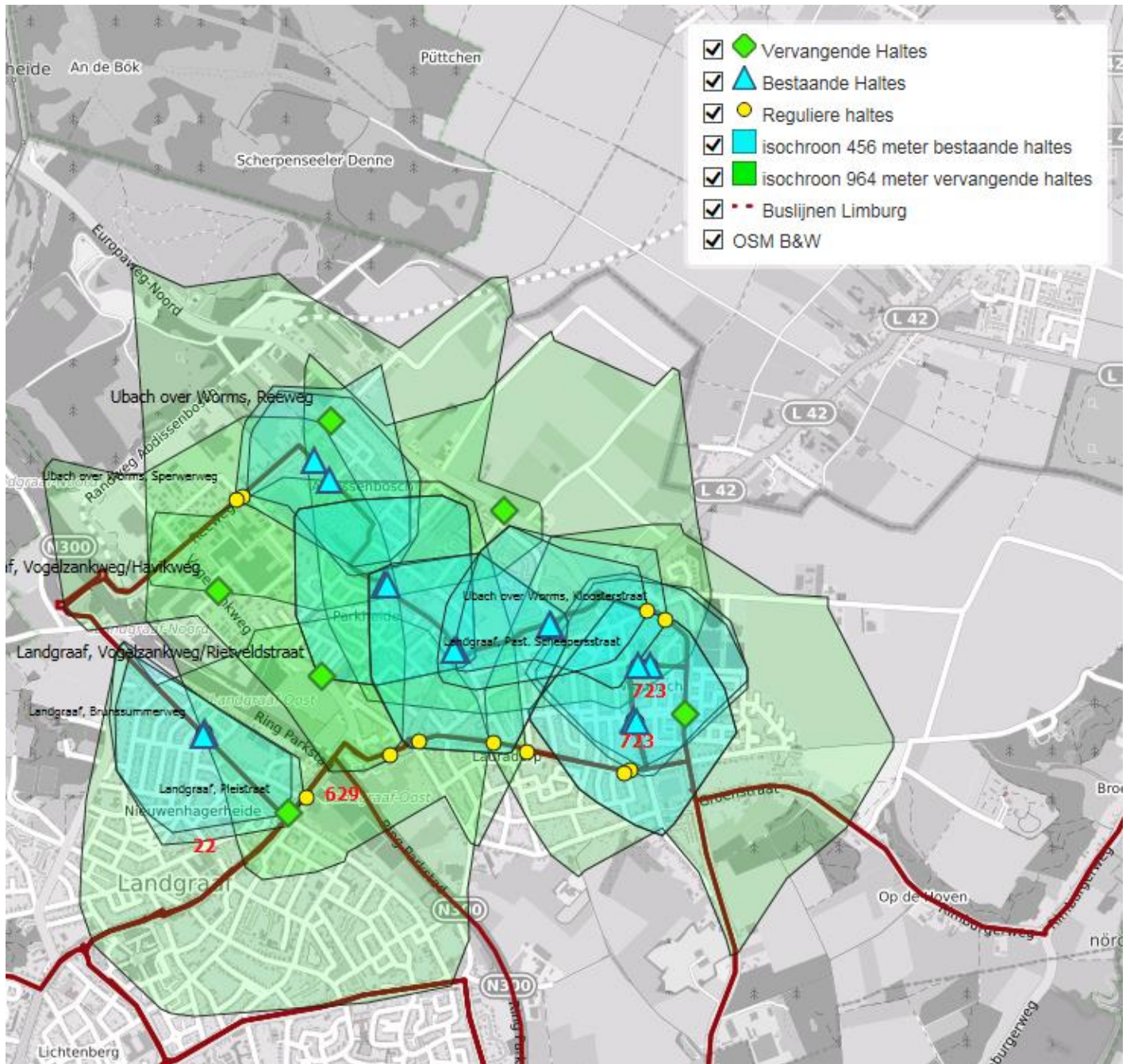
Sneller en betrouwbaarder reizen. De rijtijd naar Heerlen wordt met gemiddeld 3 minuten per passage verkort en bedraagt gemiddeld nog maar 25 minuten. De kans op vertraging als gevolg van obstakels op de route binnen de bebouwde kom neemt aanzienlijk af. Dit komt de (betrouwbaarheid van) de treinaansluitingen in Heerlen ten goede.

Beter openbaar vervoer met minder middelen. De route van lijn 7 en 8 wordt met 700 meter verkort en iedere rit kost 3 minuten mindere rijtijd. Op jaarbasis scheelt dit ca. 15.000 dienstregelingkilometers en 1100 dienstregelingsuren. Deze middelen gaan Provincie en Arriva herinvesteren in het netwerk ten behoeve van de reizigers.

Verder lopen naar de halte. De afstand van huis naar bushalte gaat voor een deel van de reizigers uit Ubach over Worms, Abdissenbosch en Nieuwenhagen toenemen. Een doelgroep die in dit verband extra aandacht behoeft is de leeftijdscategorie 65 jaar en ouder. Recentelijk heeft het Marketing- en Onderzoeksbureau OV!dee in opdracht van Arriva onderzoek gedaan naar het reisgedrag van ouderen in niet-stedelijk gebied in Limburg. Circa de helft van de ondervraagde senioren maakt gebruik van de bus. De reisfrequentie ligt echter heel laag: minder dan één keer per maand. Dit blijkt ook uit de bovenstaande analyse van het busgebruik in Landgraaf. In relatie tot de groep studenten als dagelijkse reiziger is de categorie senioren beperkt in omvang. Reizigers met een onderwijs- of werkbestemming reizen meestal frequent, 4-5 dagen per week. Voor senioren ligt dat anders. Van alle senioren reist de helft nooit met het OV. En als ze wel reizen met OV, is de reisfrequentie gemiddeld 1 x per maand. Zij reizen vooral om sociaal-maatschappelijke redenen, zoals bezoek, winkelen, etc. Als er op een doordeweekse dag gemiddeld 2 reizigers van 65 jaar of ouder van een halte gebruik maakt, betreft dit eerder 2 van 20 verschillende incidentele reizigers dan elke dag dezelfde vaste instappers. De grote groep scholieren/studenten/forenzen is vaak compacter en betreft veelal dezelfde personen op dagbasis. Bij senioren zien we dus dagelijks kleine aantallen, maar wel steeds verschillende 'gezichten'.

Ruim 90 procent van de ondervraagde oudere busreizigers gaat lopend naar de halte. Gemiddeld legt deze groep daarvoor 456 meter af. Voor 70 procent is een halteafstand tot 800 meter geen probleem om lopend te overbruggen. Voor 52 procent is zelfs 1000 meter lopen naar de halte goed te doen. Driekwart van de doelgroep geeft aan ook met de fiets naar de halte te kunnen gaan. Het meest genoemde bezwaar hiertegen is niet de afstand, maar de zorg of de fiets wel veilig kan worden achter gelaten.

In onderstaande figuur zijn de te verplaatsen haltes in Landgraaf aangegeven, met een cirkel die een loopafstand van 456 meter aanduidt. Daarnaast is vanaf de beoogde nieuwe haltes aan de Vogelzankweg, Europaweg-Noord en – Zuid in rood een cirkel van 964 meter getrokken. Dit is op basis van bovengenoemd onderzoek de gemiddeld maximaal acceptabele loopafstand. In combinatie met de overige bestaande haltes wordt hiermee Abdissenbosch, Nieuwenhagen en het centrum van Ubach over Worms ruimschoots afgedekt.



Toekomstvast. Zoals eerder vermeld hebben de provincie Limburg en Arriva er vertrouwen in dat het strekken en versnellen van buslijnen bijdraagt aan de gewenste vervoergroei en dat dit succes een lijn toekomstbestendig maakt. Bovendien is het noodzakelijk dat van investeringen in nieuwe halte-infrastructuur gedurende vele jaren nuttig gebruik gemaakt wordt. Arriva en de Provincie garanderen dat gedurende de hele concessieperiode (tot tenminste 2031), door gebruik te blijven maken van de nieuwe haltes, Landgraaf goede busverbindingen met

Heerlen behoudt. Dat wil zeggen: een vergelijkbaar vervoeraanbod als het huidige, zeven dagen per week, ook 's avonds.

Positie gemeente Landgraaf

Ubach over Worms, Abdissenbosch en Nieuwenhagen maken deel uit van de gemeente Landgraaf en alle burgerbelangen worden ook door haar vertegenwoordigd. Zo ook de belangen ten aanzien van het openbaar vervoer. Het ontwikkelen van busroutes is echter primair een verantwoordelijkheid van Arriva als uitvoerder van en de Provincie Limburg als opdrachtgever voor het openbaar vervoer. De gemeente heeft met name een verantwoordelijkheid als wegbeheerder. Ook de aanleg, beheer en onderhoud van bushaltes op gemeentelijke wegen is een verantwoordelijkheid van de gemeente.

Zowel Arriva als de Provincie Limburg hechten er aan om gewenste aanpassingen in de busroutes en haltes tijdig vooraf met de gemeente af te stemmen. Alvorens de gemeente als wegbeheerder actie onderneemt is draagvlak en steun voor de geplande aanpassing gewenst.

Vervolg

Gelet op het succes van het strekken van lijnen elders in Limburg, de kansen die er liggen om lijn 7 en 8 sterker, aantrekkelijker en toekomstvast te maken, de mogelijkheid om de overlast in het centrum van Ubach over Worms en de woonwijken van Abdissenbosch en Nieuwenhagen te beperken, en rekening houdend met de resultaten van ons seniorenonderzoek, stellen de provincie Limburg en Arriva voor lijn 7 en 8 met ingang van de dienstregeling 2022 (vanaf 12 december 2021) te versnellen door via de Vogelzankweg, de Europaweg-Noord en de Europaweg-Zuid te gaan rijden. Wij vragen hiervoor steun en medewerking van de gemeente Landgraaf. Steun door zich achter het voorstel tot versnellen en verstrakken van de genoemde buslijnen te scharen. En medewerking door de daarvoor benodigde nieuwe haltes aan te leggen, alsmede de daarvoor benodigde voorbereidende werkzaamheden te verrichten.

Wij hebben deze voorstellen reeds besproken met de heer Braam. Hij is betrokken als lid van het adviesorgaan Reizigers Overleg Limburg (ROL). Tevens is hij als inwoner van Ubach over Worms en frequent busreiziger zeer goed van de plaatselijke situatie op de hoogte. Ons voorstel kan op zijn instemming rekenen.

Het grote belang dat de Provincie Limburg vanuit beleidsmatig kader hecht aan deze transitie is in deze notitie uitvoering belicht. Uitvoering van deze versnelling brengt investeringen in nieuwe halte-infrastructuur met zich mee. De Provincie is bereid deze investeringen met een financiële bijdrage mogelijk te maken. De precieze uitwerking van de oplossingen en de manier van uitvoering kunnen nog bepalend zijn voor de hoogte van de cofinanciering en de manier waarop de bijdrage praktisch wordt verleend. Op dit moment zijn middelen binnen de provinciale begroting gereserveerd om de projecten mogelijk te maken.

Met het oog op de planning van de dienstregeling 2022 is het van belang dat op korte termijn duidelijk wordt of deze herziening van de lijnvoering in Landgraaf in december 2021 haalbaar is. Daartoe stellen wij een driepartijen overleg gemeente / provincie / Arriva voor, waarin aan de orde komen:

- de voorstellen inhoudelijk
- de beoogde nieuwe infrastructuur – ruimtelijk
- de beoogde nieuwe infrastructuur – financieel
- de vervolgstappen.

UPDATE APRIL 2021:

Op donderdag 22 april 2021 heeft een overleg plaatsgevonden met de gemeente Landgraaf, de provincie Limburg en Arriva om de voorstellen toe te lichten en medewerking te vragen van de gemeente.

Bijzondere aandacht is ook geschonken aan de actuele situatie rond de herinrichting van de Brunssumerweg en de Kerkstraat. In die herinrichting was nog steeds een bushalte voorzien, omdat de voornemens voor de OV-routeoptimalisatie niet eerder bij de gemeente Landgraaf bekend waren.

Partijen zijn het er over eens dat het niet verstandig is om in de reconstructie van de Brunssumerweg en Kerkstraat nieuwe haltes te realiseren, als deze vervolgens geen deel uit maken van de toekomstige busroute.

Het voorstel is dan ook om de beoogde routeoptimalisatie te splitsen in 2 fasen.

Fase 1a:

- De lijnen 7 en 8 gaan niet meer via de Brunssumerweg rijden, maar via de Vogelzankweg.
- Nieuwe halte wordt uit reconstructie Brunssumerweg gehaald
- Gebruikers van de halte Brunssumerweg worden verwezen naar de haltes Hoogstraat/Kerk en Pleistraat. Daar wordt op werkdagen overdag 4 x per uur een directe snelle verbinding met Heerlen geboden.

Fase 1b:

- De lijnen 7 en 8 gaan niet meer via de Kerkstraat rijden, maar via de Europaweg-Zuid
- Bij de halte Zilverschoon op de Europaweg-Zuid wordt een (tijdelijke) tegenhalte gerealiseerd.
- De bestaande bushalte Laura Juliastraat (Kerkstraat) wordt uit de reconstructie van de Kerkstraat gehaald.
- Reizigers kunnen gebruik maken van de halte Zilverschoon (Europaweg Zuid) en de halte Maastrichterlaan

Fase 2:

- De lijnen 7 en 8 gaan niet meer via de Bernadettelaan – Gank – Grensstraat, maar via de Reeweg en Europaweg-Noord.
- De bestaande haltes Bernadettelaan, Gank/Eesterenstraat, Gank/Watergraaf en Grens vervallen
- Reizigers worden verwezen naar nieuwe haltes op de Europaweg Noord (Europaweg Noord/De Tichel) en Vogelzankweg (Havikweg en Vogelzankweg)

Onderstaand kaartje ter verduidelijking:



Fase 1a (groen)

- Wijzigen route Brunsummerweg naar Vogelzankweg
- Alternatieve halte = Pleistraat / Hoogstraat-Kerk (geen realisatie nodig)
- Amoveren voormalige halte = Wijziging in lopende reconstructie

Fase 1b (blauw)

- Wijzigen route van Laura Juliastraat (Kerkstraat) naar Europaweg-Zuid
- Alternatieve halte op Europaweg-Zuid realiseren (1)
- Amoveren voormalige halte = Wijziging in geplande reconstructie

Fase 2 (oranje)

- Wijzigen route Bernadettelaan/Gank/Grensstraat naar Reeweg/Europaweg-Noord
- Alternatieve halte op Europaweg-Noord (2), Reeweg (3), Vogelzankweg (4+5) (2x) realiseren
- Amoveren/aanpassen haltes op oude route

Fase 1a en 1b kunnen relatief eenvoudig al op korte termijn gerealiseerd worden. Hierdoor ontstaat al een gunstige kwaliteitsverbetering.

Voor fase 2 zullen de schetsontwerpen voor de nieuwe haltes nog opgesteld worden. Dan is concreter zicht op de ruimtelijke inpasbaarheid en benodigd budget. Nader overleg tussen gemeente, provincie en Arriva zal dan gericht zijn op de verdeling van de aanlegkosten en het verwachte tijdspad tot realisatie.