



OV-Overstapstation

Brunssum centrum

Eindrapport

Inhoud

1. Inleiding.....	2
2. Regionaal en lokaal beleid	3
2.1 Provinciaal beleid	3
2.2 Lokaal beleid	4
3. OV-Overstapstation Brunssum centrum	6
3.1 Variantenstudie	7
3.2 Inpassingsstudie	11
4. OV-Overstapstation Wilhelminastraat.....	13
4.1 Zienswijzen en reacties.....	13
5. Conclusies en aanbevelingen	17
Bijlage 1: Parkeeronderzoek Wilhelminastraat 2019 en 2022.....	18
Bijlage 2 Reizigersaantallen.....	19
Bijlage 3 Keerlussen	20

1. Inleiding

Brunssum is een belangrijke schakel in het noordoosten van het OV-netwerk in Parkstad. De OV-reizigers in Brunssum zijn georiënteerd op twee belangrijke hoofdrichtingen: Heerlen en Sittard. Daarnaast is een gedeelte georiënteerd op de richting Hoensbroek. Brunssum beschikt niet over een treinverbinding en de bus vormt daarmee de belangrijkste drager van het OV-netwerk in dit deel van Parkstad. Het huidige OV-netwerk is ingericht op genoemde collectieve vervoersstromen en biedt deze stedelijke en regionale verbindingen momenteel al aan.

Op dit moment beschikt de gemeente nog niet over een centraal OV-knooppunt, terwijl dit gezien de overstapmogelijkheden en de schakelfunctie tussen stedelijke en regionale verbindingen in Brunssum wel gewenst is. Daarnaast zou een dergelijk knooppunt ook een functie kunnen vervullen in het verbeteren van het voor- en natransport van reizigers. Vergelijkbare succesvolle regionale knooppunten zijn al aanwezig in het stadsnetwerk Parkstad, zoals het busstation Hoensbroek Emmaweg of het busstation bij Parkstad Stadion.

Om dit regionale knooppunt in Brunssum te kunnen realiseren zijn er diverse locaties in het centrum onderzocht op de haalbaarheid ervan. Voorwaarde is dat er een locatie ontwikkeld wordt waar gelijktijdig vier lijn- en of streekbussen kunnen halteren. Per locatie zijn meerdere mogelijke oplossingsvarianten geschetst en tevens wordt vermeld hoeveel parkeerplaatsen, als gevolg van een inpassingsvariant, op die betreffende locatie komen te vervallen.

Uit de variantenstudie is een voorkeurslocatie naar voren gekomen: de huidige locatie aan de Wilhelminastraat. Daartoe is een voorlopig ontwerp gemaakt en gepresenteerd aan omwonenden. Op dit plan zijn diverse zienswijzen binnengekomen die in deze rapportage worden genoemd en vervolgens is beschreven wat er op basis van de ingekomen zienswijzen aan de plannen gewijzigd is.

Tot slot worden de belangrijkste conclusies vermeld en aanbevelingen gedaan ten behoeve van de besluitvorming door het college van B&W van de gemeente Brunssum.

2. Regionaal en lokaal beleid

2.1 Provinciaal beleid

De provincie Limburg is het bevoegd gezag en OV-autoriteit voor het verlenen van een regionale OV-concessie. Arriva is concessiehouder voor het regionaal openbaar vervoer (OV) in Limburg. In 2016 is – na een Europese aanbesteding – de bus/treinconcessie voor 15 jaar aan Arriva gegund. Arriva is dus exploitant van het OV, onder de randvoorwaarden zoals deze in de concessieovereenkomst met de provincie Limburg zijn vastgelegd.

De provincie voert haar beleid op basis van de Concessie afspraken uit de Concessie OV 2016-2031 en het recent vastgestelde beleidskader “Ontwikkelplan OV Limburg”. Het Ontwikkelplan is een middel om in samenhang met alle partners een toekomstbestendig, betrouwbaar, aantrekkelijk en effectief OV te maken en behouden. Daarbij wordt rekening gehouden met trends en ontwikkelingen, reeds vastgestelde doelen en ambities en wordt er ingespeeld op de veranderingen in de Limburgse samenleving de komende jaren. Het OV kan een sterke bijdrage leveren aan de sociaaleconomische ontwikkeling van Limburg door een kwaliteitsslag te maken en Limburg intern te ontsluiten en te verbinden met de omliggende regio’s (binnen- en buitenland).

Het huidige beleid is geënt op een uniform netwerk van stads- & streekbussen. Daarnaast wordt dit op maat aangevuld met nicheproducten zoals scholierenlijnen. De OV-netwerken van trein en bus staan in verbinding met elkaar en de reiziger middels knooppunten. Deze plekken vormen het start, overstap- en eindpunt van iedere OV-reis. De mobiliteitstransitie vraagt in Limburg om een duurzame kwaliteitssprong op knooppunten, de “basis op orde”, waarbij de overstappunten in het netwerk in stand dienen te worden gehouden en waar mogelijk verbeterd te worden.

De urgentie van kwalitatief goede overstappunten wordt mede door het sterk gelaagde netwerk en de behoefte om beter aan te sluiten op andere modaliteiten (fiets, deelfiets, taxi) steeds groter. Aangezien Brunssum niet beschikt over een treinverbinding vormt de bus de belangrijkste drager van het OV-netwerk in dit deel van Parkstad. Naast de focus op het versterken en verbeteren van knooppunten worden verder in Limburg een aantal buslijnen versneld en verbeterd om daarmee het reizigerspotentieel in de toekomst te behouden en te verhogen.

De uitvoering door Arriva geschiedt bedrijfsmatig waarbij de reizigersinkomsten en overheidsbijdrage gezamenlijk tot een gezonde exploitatie leiden. Het ondernemerschap van Arriva is gericht op reizigersgroei, een effectieve materieelinzet en hoogwaardige uitvoeringskwaliteit. Naast materieel (bus en trein) en personeel, is Arriva bij bushaltes alleen ‘eigenaar’ van de primaire halteaanduiding (bushaltepaal/kopbord/kastje vertrektijden). Voor de ‘hardware’ van dynamische displays met reisinformatie is de provincie Limburg verantwoordelijk.

Brunssum als één van de knooppunten binnen Parkstad

Brunssum maakt onderdeel uit van het stadsnetwerk Parkstad. Dit netwerk is gebaseerd op basis van verschillende knooppunten die door middel van (sterke) OV-assen met elkaar zijn verbonden. Het realiseren van een knooppunt in het centrum van Brunssum vormt de laatste ontbrekende schakel binnen dit knooppuntenetwerk in Parkstad. Na de realisatie van dit knooppunt is Arriva nog beter in staat om het netwerk toekomstbestendig te blijven rijden. De Provincie beschouwt het knooppunt in Brunssum daarom als onmisbare (ontbrekende) basisvoorziening. Verspreid over de provincie (maar ook landelijk gezien) zijn dit soort knooppunten in centra (zonder treinstation) vanzelfsprekend geworden. Een aantal voorbeelden in Limburg hiervan zijn: Gulpen Busstation, Parkstad Stadion, Hoensbroek Busstation, Kerkrade Busstation en Gennep Busstation. Op deze knooppunten is het mogelijk om: eenvoudig, snel en comfortabel te wisselen tussen buslijnen onderling, over te stappen van/naar andere modaliteiten of te voet verder naar de eindbestemming (centrum) te gaan.

Naast het stadsnetwerk Parkstad zijn er ook diverse verbindingen met de regio. Twee belangrijke streeklijnen (36/37) verbinden Brunssum ieder halfuur met Sittard. Hiermee heeft Brunssum elk half uur een directe reisoptie met dit intercitystation. Deze lijnen vormen hiermee een belangrijke regionale verbinding voor studenten en

scholieren die studeren aan de diverse onderwijsinstellingen (o.a. Sportzone, Brightlands Chemelot Campus) in Sittard maar bieden ook de aansluiting van Brunssum op de intercity's naar Eindhoven via station Sittard. Daarnaast biedt lijn 56 ieder halfuur een rechtstreekse verbinding met Nuth en Valkenburg. Hier kunnen reizigers snel overstappen op de treinen van/naar Maastricht of de bussen richting het Heuvelland.

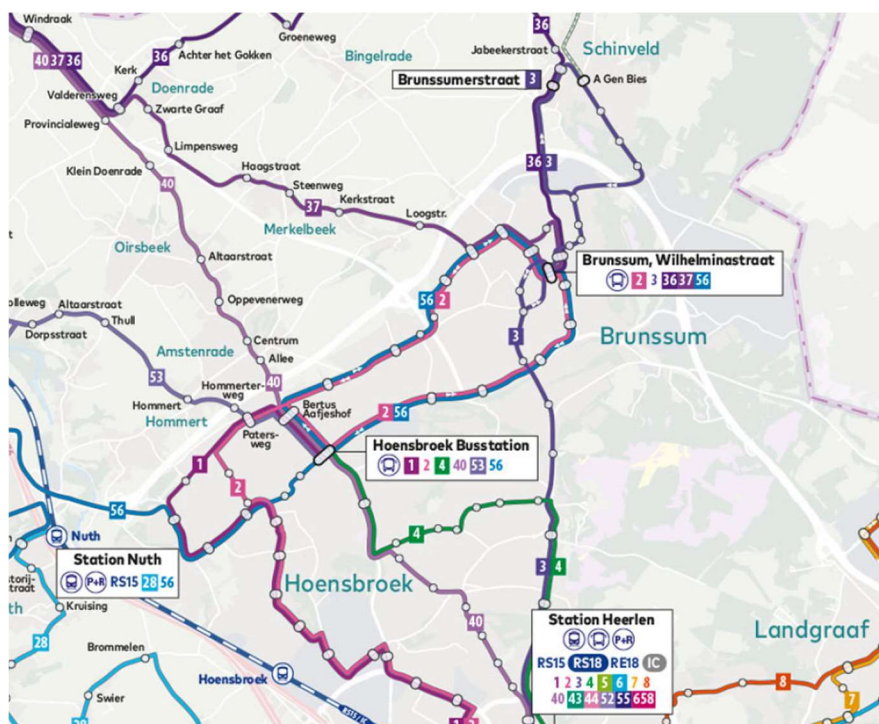
Door maximaal in te zetten op de gevraagde verbindingen van/naar/via Heerlen/Sittard en de stedelijke knooppunten (Hoensbroek busstation, Parkstad Stadion, Kerkrade Busstation en Brunssum centrum) ontstaan hier duidelijke, sterke en aantrekkelijke OV-assen.

2.2 Lokaal beleid

Stadsnetwerk Parkstad

De gemeente Brunssum is onderdeel van het - in december 2020 - vernieuwde stadsnetwerk Parkstad en beschikt hiermee over:

- Een sterke verbinding (lijn 3) naar Heerlen (hoogfrequent en snel, ieder kwartier met een reistijd van ongeveer 15 minuten);
- Een ringlijn (lijn 2-56) die de gemeente Brunssum ontsluit met de regio en het busstation van Hoensbroek.
- Lijn 56 biedt een directe regionale verbinding met Nuth/Valkenburg/(-Maastricht).



Duidelijk op deze afbeelding is weergegeven waar de knooppunten liggen in de omliggende omgeving van Brunssum. Met uitzondering van de haltes Brunssum Wilhelminastraat, zijn alle overige knooppunten voorzien van een volwaardige overstaplocatie.

Daarnaast zijn er zoals eerder genoemd binnen de gehele provincie Limburg nog meer van dergelijke volwaardige overstaplocaties aanwezig. In de gemeentes Vaals, Gennep, Sittard-Geleen, Heerlen, Kerkrade, Gulpen-Wittem en Peel en Maas zijn al dergelijke voorzieningen gerealiseerd op knooppunten van lijnbussen.

Centrumvisie Brunssum

Gemeente Brunssum heeft behoefte aan een toekomstbestendig centrum. De constante veranderingen vragen om een compacter centrum met een mix van functies als detailhandel, wonen, diensten en ontmoeting. Dit vergt een eenduidige aanpak.

Nieuwe functies vragen ook om een andere inrichting van de openbare ruimte en een passende blik op zaken als mobiliteit en parkeren.

De voetganger en de fietser krijgen steeds meer een prominente plek in het straatbeeld en de auto dient secundair te worden. Meer en betere parkeerplaatsen in en rond het centrum met een betere verdeling tussen kort- en langparkeren en meer veiligheid rond parkeren, vormt de basis voor de bereikbaarheid van het centrum per auto.

Ook wordt het centrum beter bereikbaar gemaakt via het openbaar vervoer door afstemming met de concessiehouder van het vervoer, de provincie en de uitvoeringspartij, Arriva. Voorzieningen zoals haltes moeten op niveau zijn, maar vooral is er een bus overstapstation nodig op de plek waar (kwalitatief en kwantitatief) de grootste behoefte is. Als dat gecombineerd kan worden met het vervoer via fiets, fietsparkeren en andere voorzieningen creëren we meerwaarde voor het centrum van Brunssum.

Routeverstrakkingen

Routeverstrakkingen dragen bij aan de kwaliteit van het huidige busvervoer. Hiermee is het mogelijk om bestaande buslijnen snellere routes te laten rijden waardoor de reistijd verkort wordt. Succesvolle concepten zijn reeds in omliggende gemeentes gerealiseerd. Dit draagt verder bij aan kwalitatief aantrekkelijker vervoer en kan stimulerend werken om te kiezen voor het openbaar vervoer. Daar waar mogelijk zetten Arriva en de Provincie hier verder op in.

Reizigersaantallen

In bijlage 2 zijn de reizigersaantallen (van voor de corona-epidemie) weergegeven. Deze worden vergeleken met de locatie Hoensbroek Emmaweg en Busstation Geleen. Daaruit blijkt dat de locatie aan de Wilhelminastraat qua gebruik minder reizigers verwerkt dan het busstation langs de Emmaweg maar meer reizigers dan in Geleen. Op basis van de huidige aantallen hebben we dus op dit moment in de Wilhelminastraat niet te maken met een optimale situatie. Het is zeer ongebruikelijk om dergelijke aantallen reizigers met twee losse haltehavens zoals nu aanwezig, te bedienen.

Conclusie



Beleidsmatig gezien is een OV-overstapstation in Brunssum centrum gewenst:

- De huidige locatie Wilhelminastraat is een knooppunt van stads- en streeklijnen en is als enige in de regio nog niet voorzien van een kwalitatief hoogwaardig overstapstation.
- Brunssum is vanwege het ontbreken van een treinstation afhankelijk van kwalitatief hoogwaardig busvervoer.
- Qua hoeveelheid reizigers en aantallen busritten is de huidige locatie Wilhelminastraat niet optimaal ingericht.
- De kwaliteit van het openbaar vervoer krijgt met de realisatie van een overstapstation een positieve impuls. Rittijden kunnen worden verkort en de overstap tussen buslijnen kan direct plaatsvinden.

3. OV-Overstapstation Brunssum centrum

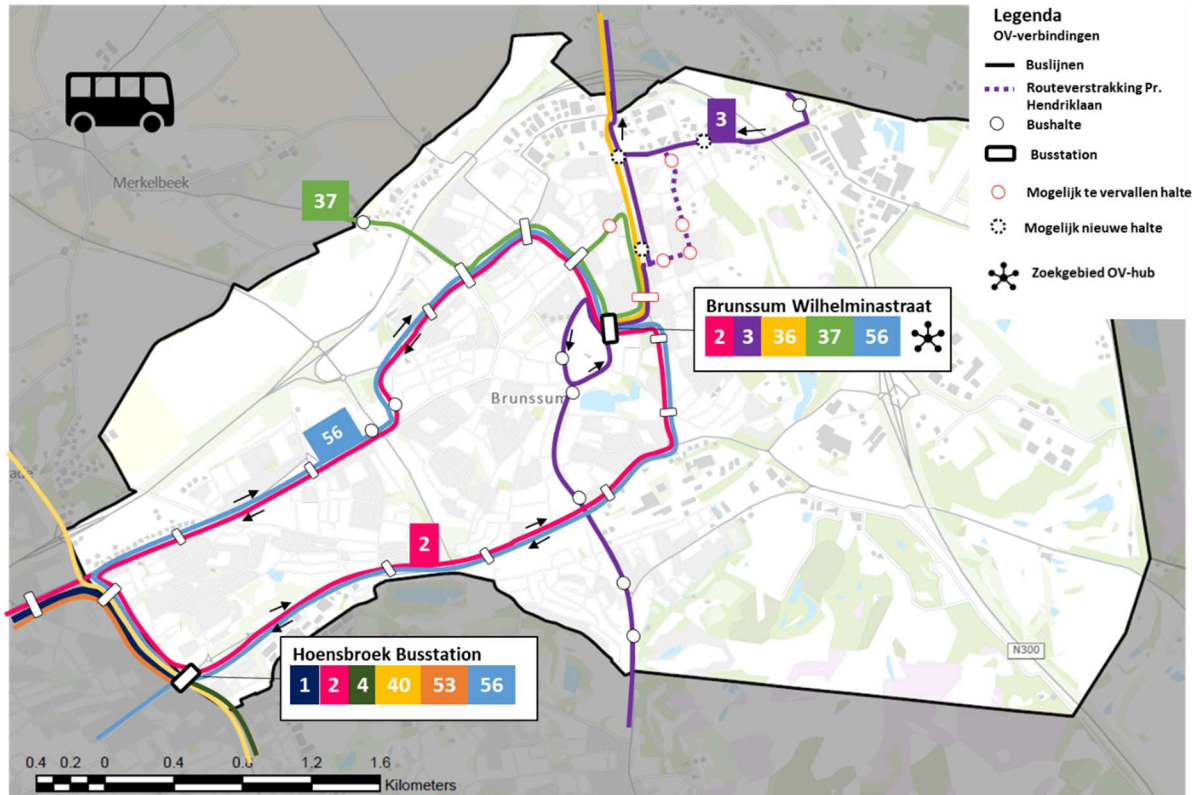
In de ketenmobiliteit worden knooppunten steeds belangrijker. Waar voorheen sprake was van een ‘spaghetti’ aan busroutes, wordt tegenwoordig meer de nadruk gelegd op OV-assen. Deze assen moeten fungeren als snelle en dus strakke routes met een zo hoog mogelijke ritfrequentie. Ook het vraagafhankelijke vervoer zoals Regiotaxi Omnibuzz, wensbussen, belbussen, boodschappenbussen krijgt meer marktaandeel. Via bediening van knooppunten worden ook reizigers met een beperking zoveel mogelijk in staat gesteld om met regulier OV te reizen. Zowel OV-bussen als de halte-inrichting is hier qua toegankelijkheid al op afgestemd.

Aan een centrum- of knooppunthalte worden beleidsmatig een aantal voorwaarden gesteld:

- Logistiek: ruimte voor gelijktijdige haltering van 4 bussen, bussen kunnen onafhankelijk van elkaar aankomen en vertrekken, bussen moeten zonder hinder enige tijd kunnen stilstaan
- Veiligheid: exclusieve toegang, veilige overstap en oversteek voor reizigers, verlichting en looplijnen
- Toegankelijkheid: perrons op hoogte, geleidelijnen en instapmarkering voor slechtzienden
- Wachtverzachters:abri's beschut, zitgelegenheid, afvalbakken, dynamische en statische reisinformatie

Huidige situatie Wilhelminastraat

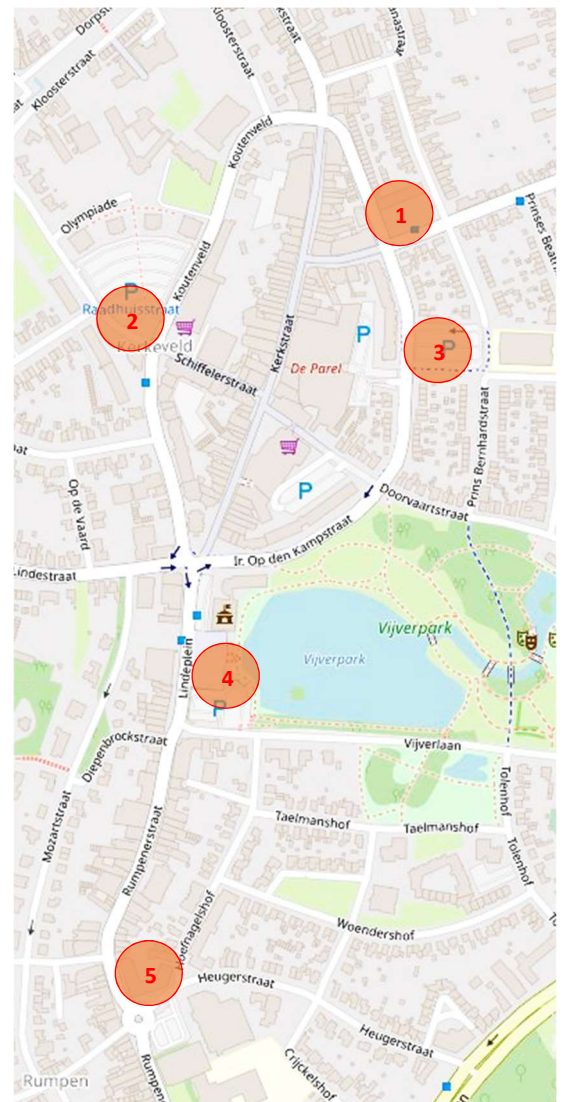
Op dit moment fungeert de locatie Wilhelminastraat als begin, eind en overstappunt voor diverse buslijnen. Het ontbreekt hier momenteel aan goede keermogelijkheden voor bussen, waardoor elders in de omgeving keerlussen (zie bijlage 3) moeten worden gereden. Een efficiënte lijnvoering of lijnkoppeling is hierdoor op dit moment voor Arriva lastiger te organiseren. Tevens geldt een beperking voor een adequate inrichting van de haltes en dynamische reisinformatie. In de nabije toekomst is ook groei voorzien in het gebruik van deelfietsen en deelauto's (incl. oplaadgelegenheid), waardoor een dergelijke locatie ook moet gaan fungeren als overstap naar andere verkeersmodaliteiten. Om dit ook op de schaal van Brunssum te kunnen faciliteren is een volwaardige centrumhalte noodzakelijk.



3.1 Variantenstudie

Om te komen tot een nieuwe locatie voor de centrumhalte Brunssum zijn er diverse locaties onderzocht:

1. Wilhelminastraat (huidige locatie)
2. Parkeerterrein Koutenveld
3. Alsdorfplein
4. Lindeplein
5. Hoek Rumpenerstraat – Schoolstraat



Wilhelminastraat

Naast het huidige parkeerterrein zijn reeds twee bestaande bushaltes aanwezig. Om deze locatie geschikt te maken als centrumhalte zal ook een deel van het parkeerterrein heringericht moeten worden en zal dit ten koste gaan van een aantal parkeerplaatsen. Tevens zijn de parkeerplaatsen op dit moment erg smal waardoor ze niet allemaal effectief gebruikt kunnen worden. De bussen kunnen dan 'circuleren' rond de bestaande halte. De bomenrij zou wellicht in stand kunnen blijven. Aandachtspunt zijn dan de in- en uitritten die een veilige uitvoering moeten krijgen. Ruimtelijk kunnen alle gewenste ov-logistieke bewegingen dan uitgevoerd worden. Locatie ligt dicht tegen voetgangersgebied centrum.



Koutenveld

Op het Koutenveld zijn meerdere locaties te bedenken waar een mogelijke centrumhalte zou kunnen komen. Het is een groot parkeerterrein wat vaak nooit helemaal volledig door geparkeerde auto's bezet is.

Als voorbeeld zouden op onderstaande hoek met de Raadhuisstraat de bussen langs de zijden van de driehoek kunnen halteren. Uit een eerste inschatting blijkt dat er ruimte is voor zes of vier bussen in combinatie met andere vormen van (deel)mobiliteit. Deze inpassing gaat ook net als op de Wilhelminastraat ten koste van een aantal parkeerplaatsen. Ook hier is het voordeel dat deze locatie dicht tegen het centrum aan ligt, waardoor de bereikbaarheid voor winkelend publiek goed is.

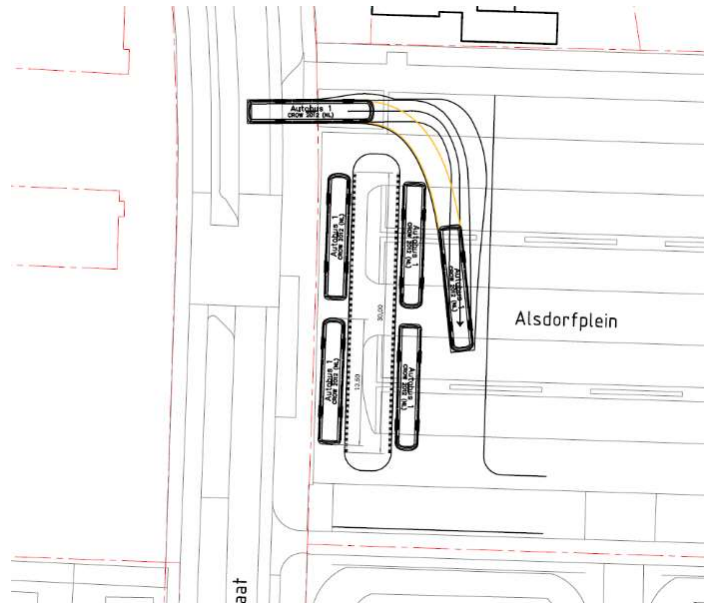
Om op deze plek alle noodzakelijke busbewegingen te kunnen uitvoeren, is het noodzakelijk dat het eenrichtingsverkeer op Koutenveld-Raadhuisstraat voor bussen wordt opgeheven. Lijnbussen moeten vanaf het Lindeplein naar het Koutenveld kunnen rijden en vanaf het Koutenveld richting Kerkstraat. De bussen gaan geen onnodige lustroutes rijden via de Ir. Op den Kampstraat/Past. Savelbergstraat, omdat dit de reistijd van het openbaar vervoer niet ten goede komt.

Dat betekent dat op Koutenveld – Raadhuisstraat een combinatie busbaan/fietsstrook richting Kerkstraat noodzakelijk is. Deze noodzakelijkheid heeft impact op de verkeerscirculatie rond het centrum en ruimtelijk gezien is de impact groot omdat deze wegen gereconstrueerd dienen te worden. Ook het kruispunt Ing. Op de Kampstraat met de Raadhuisstraat en Lindeplein dient gereconstrueerd te worden, om de bussen vanaf het Lindeplein rechtstreeks op een veilige manier richting Koutenveld te kunnen laten rijden.



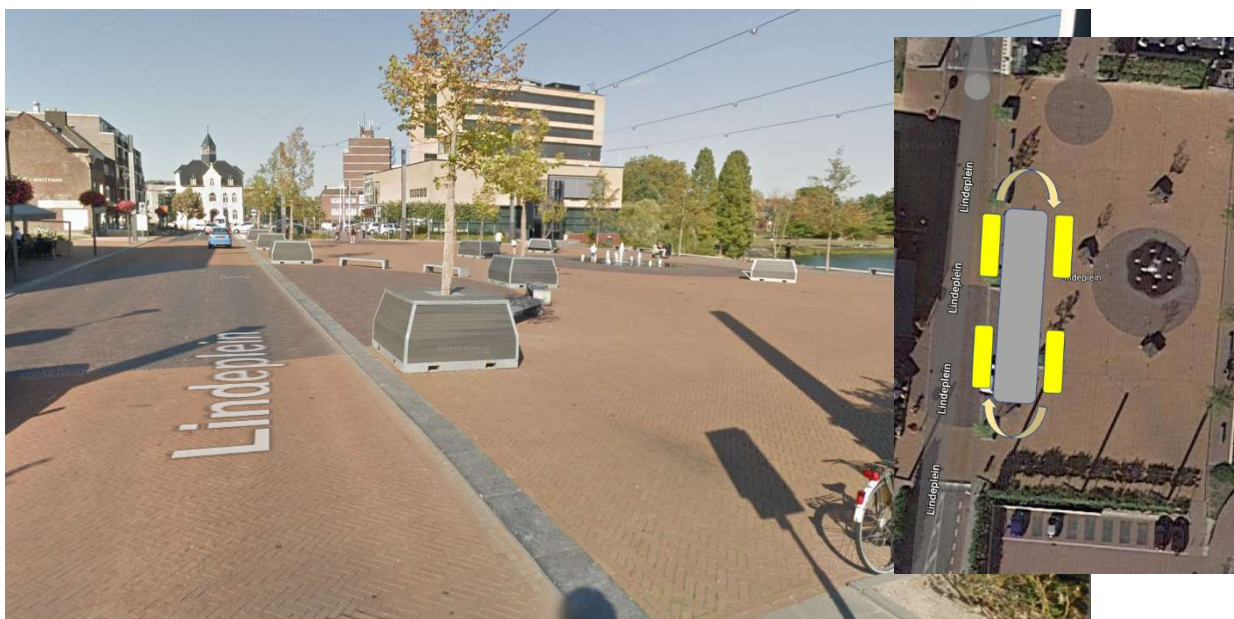
Alsdorfplein

In deze variant is een eilandperron voorgesteld ter hoogte van de aansluiting Alsdorfplein met de Pastoor Savelbergstraat. Ook hier is sprake van een verlies aan bestaande parkeerplaatsen en dient er vanwege de bereikbaarheid vanaf de noordzijde, een busbaan aangelegd te worden vanaf de Wilhelminastraat tot dit plein. De huidige busbaan die reeds op de Pastoor Savelbergstraat aanwezig is dient hiervoor dus verlengd te worden. Dit gaat direct ten koste van de huidige parkeerplaatsen die voor de woningen tussen dit plein en de Wilhelminastraat liggen. Tevens moet de bus dan twee keer over dit gedeelte van de Pastoor Savelbergstraat rijden.



Lindeplein

Deze plek ligt ook in het centrum van Brunssum, pal naast het gemeentehuis. Ruimtelijk gezien is deze plek ook geschikt als centrumhalte. Ook hier is een eilandperron op het plein denkbaar, waar de bussen omheen cirkelen. Een inrichting voor 2 x 2 bussen per richting is in te passen. Bussen uit de richting Raadhuisstraat moeten dan wel linksaf voorsorteren, om met de in/uitstapdeuren aan de goede kant van het eilandperron te halteren. De grootste uitdaging wordt om de huidige gebruiksvormen/evenementenfunctie van het plein deels te offeren voor een nieuw overstapstation.



Hoek Rumpenerstraat – Schoolstraat

Deze plek ligt een stuk zuidelijker ten opzichte van het centrum en is deels al voorzien van een bestaande bushalte. Met toevoeging en herinrichting van de achterliggende groenstrook lijkt ook hier ruimte voor een eilandperron, geschikt voor 2 x 2 bussen. Onduidelijk is nog of er voldoende ruimte overblijft voor aanvullende mobiliteit (kiss & ride, (deel) fietsen, Omnibuzz, Regiotaxi, etc.)



Conclusie

Uit deze analyse is gebleken dat vanwege de ongunstige centrumligging de locatie Rumpenerstraat afvalt. De locatie Lindeplein is ook niet nader onderzocht omdat dit een kermis en evenemententerrein is van redelijk beperkte omvang. Van de drie overgebleven locaties (Wilhelminastraat, Koutenveld en Alsdorffplein) wordt in het volgende hoofdstuk nader onderzoek gedaan naar de inpassingsmogelijkheden.

3.2 Inpassingsstudie

Wilhelminastraat

Voor de huidige locatie is een eilandperron voorgesteld, waarbij als het ware de huidige haltes bij het parkeerterrein gehandhaafd blijven en de bussen ook aan de andere zijde van deze perrons kunnen halteren. Vanaf dit "eiland" zijn alle bussen lopend bereikbaar zonder een oversteek te maken, zoals nu het geval is. Nadelig aan deze oplossing is het verminderd aantal parkeerplaatsen op het plein zelf. In de bestaande situatie is er sprake van 64 parkeerplaatsen en vanwege de beperkte breedte van de parkeervakken slechts 54 effectieve parkeerplaatsen. In de nieuwe situatie kunnen er nog ca. 41 parkeerplaatsen ingepast worden (verlies van 13 parkeermogelijkheden). Het voordeel van deze locatie is dat de routing van de lijnbussen gehandhaafd kan blijven. Een verlegging van routes is niet noodzakelijk omdat de bestaande locatie als het ware een upgrade krijgt.

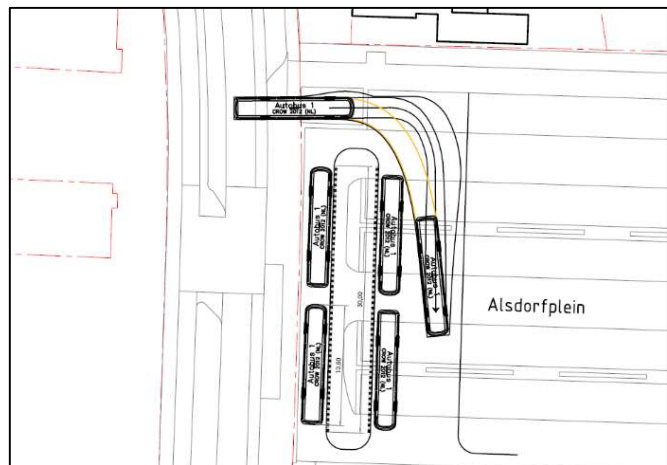


Parkeren

In 2019 en 2022 is er een parkeeronderzoek uitgevoerd in het centrum van Brunssum. De resultaten van dit onderzoek voor de locatie Wilhelminastraat zijn weergegeven in bijlage 1. Hieruit kunnen we concluderen dat er op alle meetmomenten in 2022 nog voldoende parkeergelegenheid beschikbaar is en dat het parkeerterrein nooit helemaal vol staat. Alleen in 2019 zien we een (te) grote parkeerdruk met name op dinsdag avond en op zaterdag. Opmerkelijk is dat deze parkeerdruk in 2022 zowel in april als in juni niet geconstateerd wordt.

Alsdorfplein

Voor het Alsdorfplein is de variant uitgewerkt zoals hiernaast weergegeven. In deze variant is ook een eilandperron voorgesteld en ontstaat er een verlies van 45 parkeerplaatsen. Dit is aanzienlijk meer dan bij de Wilhelminastraat. Ten behoeve van de bereikbaarheid vanaf de noordzijde Kerkstraat dient de busbaan op de Pastoor Savelsbergstraat tot het Alsdorfplein verlengd te worden (rode pijl). Daarvoor dient dus de Pastoor Savelsbergstraat over dit deel gereconstrueerd te worden. Deze kosten komen dan nog bovenop de realisatie van het busstation zelf.



Omdat zowel het verlies aan parkeerplaatsen groot is, er extra kosten gemaakt moeten worden ten behoeve van de busbaan (en daarmee nog een extra verlies ontstaat aan parkeerplaatsen op de Pastoor Savelsbergstraat) en omdat ook de reistijden voor de bus zelf toenemen, valt deze variant af. Ook moet de bus komende vanaf het noorden twee maal deze route heen en weer naar de Wilhelminastraat rijden waardoor deze locatie niet de voorkeur geniet.



Koutenveld

Voor het Koutenveld zijn drie varianten opgesteld.

Variant 1

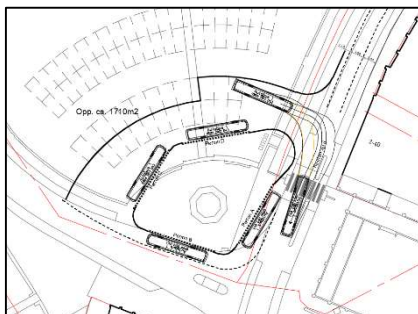
- Een eiland van waaruit alle bussen zonder oversteeek te bereiken zijn en bussen halteren allemaal in dezelfde richting (met de klok mee);
- Rekening gehouden met handhaven ondergrondse containers en locatie voetgangersoversteekplaats, wellicht moet de middengeleider in de Raadhuisstraat verwijderd worden;
- Verlies ca. 14 parkeerplaatsen

Variant 2

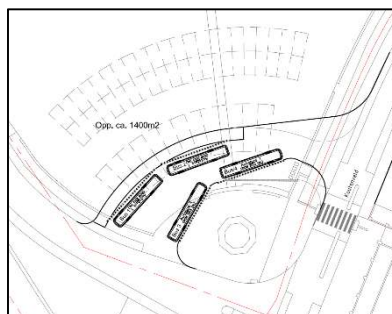
- Compacter dan variant 1 maar twee van de vier bussen halteren aan de overzijde van het eiland waardoor er extra oversteekebewegingen ontstaan;
- De aanrijdroutes komen in deze variant vanuit twee verschillende richtingen;
- Rekening gehouden met handhaven ondergrondse containers en locatie voetgangersoversteekplaats echter om ruimtebeslag te beperken onderzoek doen naar mogelijke verplaatsing afvalcontainers;
- Verlies ca. 14 parkeerplaatsen.

Variant 3

- Compacter dan variant 1 en 2 en heeft zelfde vormgeving als Alsdorfplein en Wilhelminaplein;
- Verlies ca. 21 parkeerplaatsen.



Variant 1



Variant 2



Variant 3

Om aanrijdtijden niet in het geding te laten komen moeten de varianten bushaltevoorzieningen Koutenveld (alle varianten) zowel vanuit noordelijke richting (Kerkstraat) als vanuit zuidelijke richting (Lindeplein) in twee richtingen bereikbaar zijn. Ook gelet op de toekomstvastheid en de kwaliteit van het openbaar vervoer (de beleidsuitgangspunten), **waarbij routeverstrakkingen er juist voor moeten gaan zorgen dat reistijden gaan afnemen**, is een busbaan een vereiste randvoorwaarde voor deze locatie.

Dit betekent dat er, op het westelijk deel (Raadhuisstraat) over de volledige lengte van de centrumring, een busbaan gerealiseerd moet worden. De kosten voor deze reconstructieve aanpassing aan de infrastructuur bedragen ca. € 1.000.000,00 die nog bovenop de realisatiekosten van een nieuw busstation komen.

Conclusie

De varianten Alsdorfplein en Koutenveld zijn in die zin nadelig dat er geen directe bereikbaarheid voor busverkeer mogelijk is. Arriva geeft als randvoorwaarde mee dat er voor die varianten busbanen nodig zijn om de aanrijdtijden, als gevolg van het eenrichtingsverkeer rond het centrum, te garanderen. In de variant Wilhelminastraat zijn er geen extra kosten aan omliggende infrastructuur nodig omdat deze locatie voor busverkeer reeds bereikbaar is vanuit alle richtingen. Dit maakt deze locatie dan ook toekomstvast en heeft daarom de voorkeur.

4. OV-Overstapstation Wilhelminastraat

De locatie Wilhelminastraat is na vernoemde afwegingen als voorkeursvariant verder uitgewerkt. Daartoe is in eerste instantie, bij de bekendmaking van het nieuwe Mobiliteitsplan, met de raad over gesproken. Inwoners hebben ook hun zienswijzen hierover kunnen indienen. Op basis van de verkregen input is de volgende visualisatie gemaakt:



4.1 Zienswijzen en reacties

Op het plan zijn in onderstaande tabel de ingekomen zienswijzen verwoord en daarachter wordt aangegeven wat met deze zienswijze is gedaan.

	Zienswijze	Reactie
1.	Er maken amper mensen gebruik van de huidige bushaltes. Waarom moet deze voorziening er komen?	Uit de reizigersaantallen van Arriva blijkt dat de locatie Wilhelminastraat vergelijkbaar is met de situatie busstation Geleen. Er blijkt dus dat voor het aantal reizigers de huidige situatie alles behalve ideaal is.
2.	Hoe wordt de verkeersveiligheid gewaarborgd in het kader van de aanwezige school-thuisroute langs deze locatie?	Dat volgt uit de volgende argumenten: <ul style="list-style-type: none"> - De Wilhelminastraat wordt op termijn van 50 naar 30 km/h afgewaardeerd zodra de landelijke crow richtlijnen bekend zijn. - Er komt een veilige oversteek bij de Prins Bernhardstraat voor de schoolgaande jeugd met een middengeleider zodat de oversteek in twee etappes kan plaatsvinden. - Fietsverkeer krijgt meer prioriteit omdat er brede fietsstroken op de Wilhelminastraat aangelegd gaan worden.
3.	Het Alsdorfplein is groter en direct gelegen tegen het centrum. Waarom niet kiezen voor deze locatie?	In dit rapport is een afweging gemaakt tussen de verschillende locaties. Daar is terug te lezen waarom het Alsdorfplein geen voorkeursoptie is.
4.	De Julianastraat is te smal en in- uitrijden met bussen is niet goed mogelijk,	De Julianastraat wordt op het einde ter hoogte van de Wilhelminastraat verbreed, zodat de bussen in alle rijrichtingen kunnen wegrijden. Dit vindt plaats door in de verdere uitwerking van de plannen het ontwerp te toetsen door middel van een rijcurve simulatie programma.
5.	De ramen trillen door de langsrijdende bussen waardoor overlast ervaren wordt	Dit wordt met de nieuwe situatie niet anders. Bussen die nu in oostelijke rijrichting op de Wilhelminastraat rijden richting Prins Hendriklaan rijden straks niet meer voorlangs bij huisnummers 18 t/m 24. Hier zou de situatie dus verbeteren. Bij de reconstructie van de straat wordt aandacht besteed aan de situatie ondergronds om te bezien of er maatregelen te nemen zijn om trillingen als gevolg van wegverkeer in algemene zin te verminderen.

6.	Er wordt geuoverlast ervaren van stationerende bussen	Vanaf 2026 moeten alle lijnbussen geëlektrificeerd zijn. Dan is de geuoverlast ook weg.
7.	Er zijn te weinig parkeerplaatsen op dit moment	Het uitgangspunt is en blijft dat we de vervallen parkeerplaatsen op de parkeerplaats waar het nieuwe busstation gepland is, in de buurt gaan compenseren. Er vindt dus geen afname plaats van het aantal openbare parkeerplaatsen.
8.	Er is in de toekomstige situatie vrees voor overlast door hangjongeren	Dat er een bepaalde infrastructurele maatregel gepland is wilt niet zeggen dat er daardoor per definitie extra jeugdoverlast ontstaat. In de huidige situatie met de huidige haltes kan dat ook al plaatsvinden.
9.	Een busstation hoort niet thuis in een woonwijk	Alle onderzochte locaties zijn centrum locaties. Deze liggen op aanvoerstraten richting het centrum en niet in de wijk.
10.	Manoevrerende bussen in combinatie met schoolgaande jeugd op de fiets is niet veilig	De situatie zoals nu voorgesteld wordt als voldoende veilig beschouwd. Bussen die wegrijden dienen fietsverkeer voorrang te verlenen. Door te zorgen voor goed uitzicht bij wegrijden kan de veiligheid geborgd worden.
11.	Er wordt te hard gereden door de huidige lijnbussen	Deze zienswijze heeft geen betrekking over het wel of niet realiseren van een busstation. Op alle wegen waar de bussen nu al rijden binnen de gemeente kan dit gebeuren. De intentie is om de Wilhelminastraat op termijn af te waarden naar 30 km/h zodat ook deze overlast mindert.
12.	In het algemeen genomen ziet men deze ontwikkeling niet zitten	Deze ontwikkeling is juist nodig om de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren.
13.	Om de verkeersveiligheid te borgen wordt voorgesteld om in de Julianastraat éénrichtingsverkeer in te voeren.	Deze optie wordt in de verdere uitwerking serieus bekeken en waar mogelijk wordt het ontwerp voor de reconstructie Julianastraat hierop aangepast. Met eenrichting is het ook mogelijk om meer parkeerplaatsen in deze straat te realiseren.
14.	Creëer meer parkeerplaatsen en meer groen in de Julianastraat om de vervallen parkeerplaatsen op de Wilhelminastraat te compenseren.	Deze optie wordt in de verdere uitwerking serieus bekeken en waar mogelijk wordt het ontwerp voor de reconstructie Julianastraat hierop aangepast. Met eenrichting is het ook mogelijk om meer parkeerplaatsen in deze straat te realiseren.
15.	Door de centrale afzuiging van het appartementencomplex wordt meer overlast verwacht van de uitlaatgassen.	Vanaf 2026 zijn alle lijnbussen geëlektrificeerd Dan is de geuoverlast als gevolg van de lijnbussen ook weg.
16.	Heeft het college reeds besloten dat deze locatie definitief is?	Nee, op basis van alle ingekomen reacties wordt een eindrapportage gemaakt zoals deze nu voorligt. Het college zal vervolgens een besluit gaan nemen.
17.	Heeft de gemeenteraad meer oor voor Arriva als voor haar eigen inwoners?	Nee, de gemeenteraad vertegenwoordigt de belangen van de inwoners van Brunssum. Bereikbaarheid en mobiliteit zijn ook belangen die de inwoners van Brunssums dienen.
18.	Zijn er alternatieve inpassingsmogelijkheden? Kunnen er op deze locatie nog meer varianten geschetst worden?	Deze optie wordt meegenomen en onderzocht in de verdere planuitwerking.
19.	Waarom wordt er niet gekozen voor de locatie Koutenveld?	In dit rapport is een afweging gemaakt tussen de verschillende locaties. Daar is terug te lezen waarom er niet gekozen is voor het Koutenveld.
20.	Is de locatie langs de Prins Hendriklaan ter hoogte van Mijnzorg onderzocht?	Nee, in dit rapport zijn alle locaties vermeld en beschreven. Het zorgplein ligt te ver van het centrum af om als overstappunt te kunnen dienen. Tevens rijden hier niet alle lijnbussen langs.
21.	De huidige situatie kan gehandhaafd blijven omdat er amper gebruik gemaakt wordt van de huidige voorzieningen.	Uit de reizigersaantallen van Arriva blijkt dat de locatie Wilhelminastraat vergelijkbaar is met de situatie busstation Geleen. Er blijkt dus dat voor het aantal reizigers de huidige situatie alles behalve ideaal is.

22.	Het plein langs de Wilhelminastraat is het kleinste plein in het centrum van Brunssum en is aan vier zijden omringd met bebouwing. Hierdoor is er meer overlast van geluid te verwachten	Vanaf 2026 moeten alle lijnbussen geëlektrificeerd zijn. Dan is zoals eerder aangegeven de geuroverlast weg, maar ook het geluid van de dieselmotoren.
23.	De parkeerdruk op het huidige parkeerterrein is al hoog dus weghalen van parkeerplaatsen is niet acceptabel.	Er is onderzoek verricht in 2019 en in 2022 naar de huidige parkeerdruk. Op bepaalde piekmomenten is er inderdaad sprake van een hogere parkeerdruk maar lang niet altijd. Daarnaast worden alle vervallen parkeerplaatsen in de korte nabijheid gecompenseerd, waardoor er in de woonstraten meer parkeerplaatsen terugkomen.
24.	Op de huidige locatie zijn ten opzichte van andere locaties de meeste kruispunten en oversteekplaatsen aanwezig. Daarom is de verkeersveiligheid nu al in het gedrang. Er zijn ernstige zorgen over de oversteekplekken Prins Bernhardstraat – Julianastraat en Pastoor Savelbergstraat richting het parkeerterrein.	Op alle locaties waar een dergelijke voorzieningen komt zullen er oversteekbewegingen ontstaan. De oversteeklocaties worden allemaal onderzocht en er wordt bekeken of er aanvullende verkeersveiligheidsmaatregelen nodig zijn. Tevens worden er ter hoogte van de Prins Bernhardstraat een oversteek met een middengeleider voorzien zodat ten opzichte van de huidige situatie de verkeersveiligheid verbetert.
25.	Wat is de urgentie of behoefte om een OV knooppunt te realiseren?	De urgentie hiervoor is beleidsmatig verwoord in hoofdstuk 2 van dit rapport.
26.	Is dit een dusdanig druk overstappunt dat reizigers in de knoei komen binnen de bestaande situatie	Uit de reizigersaantallen van Arriva blijkt dat de locatie Wilhelminastraat vergelijkbaar is met de situatie busstation Geleen. Er blijkt dus dat voor het aantal reizigers de huidige situatie alles behalve ideaal is.
27.	De Julianastraat is een aanrijroute richting de basisschool vanaf de noordkant om de ringweg rond het centrum te mijden.	Dit kan kloppen gelet op de huidige éénrichtingswegen rond het centrum. Er is echter beleidsmatig niet vastgesteld dat de rijrichting op de centrumring op termijn aangepast moet gaan worden. De Julianastraat is een woonstraat waar het in principe mogelijk moet zijn om de huidige (beperkte) verkeersaantallen naar de school te verwerken.
28.	Wordt er in de toekomst gewerkt met een parkeervergunningen systeem?	Nee, het parkeren in Brunssum is zowel voor bezoekers als bewoners gratis. Op het moment dat de nieuwe situatie gerealiseerd zou zijn, wordt ook onderzocht of er op dat moment voldoende parkeerplaatsen zijn. Er gaan tevens ca. 15 parkeerplaatsen uit de blauwe zone gehaald worden die dan voor langparkeerders (bewoners) ter beschikking komen.
29.	De huidige parkeerplaatsen zijn te smal en de beschikbare plekken worden nu niet goed gebruikt.	Dit is een juiste constatering. In de nieuwe situatie worden de parkeervakken 2,50m breed gemaakt conform de landelijke crow richtlijnen.
30.	Komen er meer oplaadpunten voor elektrische voertuigen? Ze worden nu amper gebruikt.	Mogelijk dat dat in de toekomst nodig is. Dit is ook mede afhankelijk van de vraag ernaar.
31.	De parkeerplaats is ook bedoeld voor bezoekers aan het centrum. Inperken ervan is dus geen optie.	Er is onderzoek verricht in 2019 en in 2022 naar de huidige parkeerdruk. Op bepaalde piekmomenten is er inderdaad sprake van een hogere parkeerdruk maar lang niet altijd. Daarnaast worden alle vervallen parkeerplaatsen in de korte nabijheid gecompenseerd.
32.	De parkeerdruk rond het Smulhuis is erg hoog en de nieuwe situatie gaat dit dus verergeren	Ook de Kerkeveldstraat waar het Smulhuis ligt, wordt een wegconstructie uitgevoerd. Ook hier gaat een uitbreiding plaatsvinden van het aantal parkeerplaatsen.
33.	Hoe hard is de eis vanuit Arriva om een busbaan op de Raadhuisstraat-Koutenveld aan te leggen?	Deze eis is hard. De kwaliteit van het openbaar vervoer gaat er juist op voor uit als de reistijd afneemt. Extra reistijd druist in tegen het beleid. De gemeente steunt dit argument om een goede overstap mogelijk te kunnen maken.
34.	Hoeveel aanrijtijd verliest een bus als de busbanen voor de locatie Koutenveld niet aangelegd worden?	Dat zal enkele minuten bedragen. Echter is het voornemen van Arriva dat rijtijden waar dat mogelijk is, in de toekomst ingeperkt worden. Kiezen voor extra reistijd komt de kwaliteit van het openbaar vervoer niet ten goede en druist in tegen het beleid.

35.	Laat de bestaande situatie gehandhaafd blijven vanwege het geringe aantal gebruikers van het openbaar vervoer	Het argument om te komen tot een overstapstation zit hem in het feit dat deze locatie een knooppunt is van meerdere buslijnen. Het aantal in en uitstappers is minder relevant. Uit de reizigersaantallen van Arriva blijkt dat de locatie Wilhelminastraat kleiner is qua gebruik dan de Emmaweg maar groter dan de situatie busstation Geleen.
36.	Er wordt te hard gereden op de Julianastraat en de Wilhelminastraat.	Dit is geen zienswijze over het wel of niet aanleggen van een busstation. De Julianastraat is reeds een 30 km zone en de Wilhelminastraat wordt op termijn 30 km/h zodra de landelijke richtlijnen hiervoor bekend zijn.
37.	Er wordt te weinig gehandhaafd op de huidige blauwe zone	Dit is een melding die doorgegeven wordt aan toezicht en handhaving.
38.	De bereikbaarheid voor onderhoud aan de appartementen komt met een parkeerplaats tegen dit gebouw in het gedrang	Als tijdig bekend is dat er werkzaamheden moeten plaats vinden dan kunnen de parkeerplaatsen afgezet worden cq. kan er een ontheffing voor verleend worden, zoals nu ook al op de Raadhuisstraat plaatsvindt.
39.	Nu staan de bussen verder weg, dadelijk komen ze dichterbij. De motoren blijven vaak lopen als ze stilstaan en nu dat dichterbij de bewoning/balkons komt kan hier geuroverlast van de motoren ontstaan.	Vanaf 2026 moeten alle lijnbussen geëlektrificeerd zijn. Dan is zoals eerder aangegeven de geuroverlast weg, maar ook het geluid van de dieselmotoren.
40.	Gaan er in de toekomst meer bussen rijden als gevolg van de aanleg van dit overstapstation?	Nee, maar 100% zekerheid daarover geven kan nu niet. Als in de toekomst blijkt dat er juist onder reizigers behoefte blijkt aan extra lijndiensten cq. meer lijnbussen dan moet dit eerst uit onderzoek blijken. De Provincie kan dan kiezen voor extra busvervoer. Daarnaast kunnen er in de huidige situatie ook al extra bussen rijden als dat nodig mocht blijken te zijn. De komst van een overstapstation zorgt er dus per definitie niet voor dat er daarom meer bussen gaan rijden.
41.	Hoeveel in- en uitstappers zijn er op dit moment in de Wilhelminastraat?	Dit is aangegeven in bijlage 2 van dit rapport.
42.	Kunnen er kleinere bussen rijden om overlast te voorkomen?	Arriva kiest er nu al vaker voor om kleinere voertuigen te laten rijden, dus ja.
43.	Kan de parkeerplaats verlaagd aangelegd worden?	Deze optie wordt onderzocht. Dit is echter afhankelijk van de ligging van kabels en leidingen en ondergrondse riolering.
44.	Deze ingreep is buiten proportioneel omdat in de huidige situatie maar 50m hoeft te worden gelopen tussen de bestaande haltes.	Deze ontwikkeling is juist nodig om de kwaliteit van het openbaar vervoer te verbeteren en om de huidige locatie als volwaardig OV-knooppunt uit te voeren.

Conclusie



Wat heeft het college met de ingekomen zienswijzen gedaan?

- Naar aanleiding van de verkregen input vanuit de bewoners heeft het college de locatiekeuze nogmaals heroverwogen. Het college heeft, alles overwegende, besloten de initiële voorkeursvariant Wilhelminastraat aan te houden. De verkregen input heeft naar oordeel van het college geleid tot goede inpasbare oplossingen en denkrichtingen die in de uitwerking van de definitieve planvorming zullen landen.
- Het college gaat het maximale doen om gelijktijdig of zoveel mogelijk opvolgend, de gesignaleerde verkeerstechnische knelpunten op te lossen, zoals het herinrichten van de Julianastraat, het terugbrengen van de Wilhelminastraat naar 30 km/h en het verbeteren van de oversteekbaarheid voor kinderen richting de school en het centrum.
- Individuele knelpunten, zoals bijvoorbeeld naar binnen schijnende lampen van voertuigen worden opgelost met relatief eenvoudige maatregelen zoals voorzien in extra (hogere) groenvoorzieningen.
- Arriva zal zich maximaal inspannen om chauffeurs nogmaals te attenderen op het feit dat bij langere wachttijden de motoren van de bussen uitgezet dienen te worden. Arriva is daarbij ook afhankelijk van de meldingen die hierover binnenkomen.

5. Conclusies en aanbevelingen

Op basis van alle reacties worden de volgende aanbevelingen gedaan aan het college van B&W van de gemeente Brunssum:

- Beleidsmatig gezien is een OV-overstapstation in Brunssum centrum gewenst:
 - o De huidige locatie Wilhelminastraat is een knooppunt van stads- en streeklijnen en is als enige in de regio nog niet voorzien van een kwalitatief hoogwaardig overstapstation.
 - o Brunssum is vanwege het ontbreken van een treinstation afhankelijk van kwalitatief hoogwaardig busvervoer nu en in de toekomst.
 - o De locatie aan de Wilhelminastraat verwerkt minder reizigers dan het busstation langs de Emmaweg maar meer reizigers dan in Geleen. Daarmee voldoet de huidige inrichting vanwege het ontbreken van een overstapstation bij de Wilhelminastraat niet.
 - o Door de realisatie van een overstapstation kan Arriva de lijnvoering verder optimaliseren, onnodige rijbewegingen voorkomen en kunnen reizigers comfortabel de overstap maken.

- Uit de omgevingsanalyse is gebleken dat de locaties Koutenveld, Alsdorfplein en Wilhelminastraat de enige drie locaties zijn waar een dergelijk overstapstation dichtbij het centrum gerealiseerd kan worden. De locatie Rumpenerstraat valt vanwege de ongunstige centrumligging af. De locatie Lindeplein is een kermis en evenemententerrein van redelijk beperkte omvang.

- De varianten Alsdorfplein en Koutenveld zijn in die zin nadelig omdat er geen directe bereikbaarheid voor busverkeer is. Arriva geeft als randvoorwaarde mee dat er voor die varianten busbanen nodig zijn om de aanrijdtijden, als gevolg van het eenrichtingsverkeer rond het centrum, te garanderen. Gelet op de toekomstvastheid en de kwaliteit van het openbaar vervoer (de beleidsuitgangspunten), waarbij routeverstrakkingen er juist voor moeten gaan zorgen dat reistijden gaan afnemen, is een busbaan een vereiste randvoorwaarde voor deze locaties.

- De locatie Wilhelminastraat is reeds vanaf alle richtingen bereikbaar en er zijn geen aanpassingen nodig aan de omliggende infrastructuur. Dit maakt deze locatie dan ook toekomstvast en heeft daarom de voorkeur.

Bijlage 1: Parkeeronderzoek Wilhelminastraat 2019 en 2022

Parkeeronderzoek		Dinsdag 25 juni 2019					
Locatie	Parkeercapaciteit	06:00u		12:00u		18:00u	
Wilhelminastraat	56	41	73%	36	64%	55	100%

Parkeeronderzoek		Zaterdag 29 juni 2019					
Locatie	Parkeercapaciteit	06:00u		12:00u		18:00u	
Wilhelminastraat	56	38	68%	55	100%	61	109%

Parkeeronderzoek auto			Dinsdag 5 april 2022									
Sectie	Straat	Wegvak	Parkeerca- paciteit	11.00u	%	14.00u	%	19.00u	%	22.00u	%	
18.	Wilhelminastraat	parkeerterein	56	26	46%	41	73%	36	64%	26	46%	

Parkeeronderzoek auto			Vrijdag 8 april 2022									
Sectie	Straat	Wegvak	Parkeerca- paciteit	11.00u	%	14.00u	%	19.00u	%	22.00u	%	
18.	Wilhelminastraat	parkeerterein	56	18	32%	26	46%	38	68%			

Parkeeronderzoek auto			Zaterdag 9 april 2022									
Sectie	Straat	Wegvak	Parkeerca- paciteit	11.00u	%	14.00u	%	19.00u	%	22.00u	%	
18.	Wilhelminastraat	parkeerterein	56	41	73%	33	59%	41	73%			

Parkeeronderzoek auto			Dinsdag 7 juni 2022									
Sectie	Straat	Wegvak	Parkeerca- paciteit	11.00u	%	14.00u	%	19.00u	%	22.00u	%	
18.	Wilhelminastraat	parkeerterein	56	27	48%	24	43%	28	50%	26	46%	

Parkeeronderzoek auto			Vrijdag 17 juni 2022									
Sectie	Straat	Wegvak	Parkeerca- paciteit	11.00u	%	14.00u	%	19.00u	%	22.00u	%	
18.	Wilhelminastraat	parkeerterein	56	40	71%	37	66%	44	79%			

Parkeeronderzoek auto			Zaterdag 18 juni 2022									
Sectie	Straat	Wegvak	Parkeerca- paciteit	11.00u	%	14.00u	%	19.00u	%	22.00u	%	
18.	Wilhelminastraat	parkeerterein	56	28	50%	36	64%	35	63%			

Bijlage 2: Reizigersaantallen

Van Arriva zijn de volgende reizigersaantallen ontvangen met een vergelijk tussen de locaties Busstation Hoensbroek - Emmaweg en Busstation Geleen.

	Wilhelminastraat	Hoensbroek Emmaweg	Busstation Geleen
Aantal buslijnen per locatie	5	6	7
Aantal ritten per dag	381	511	368
Aantal in- en uitstappers	910	1766	757

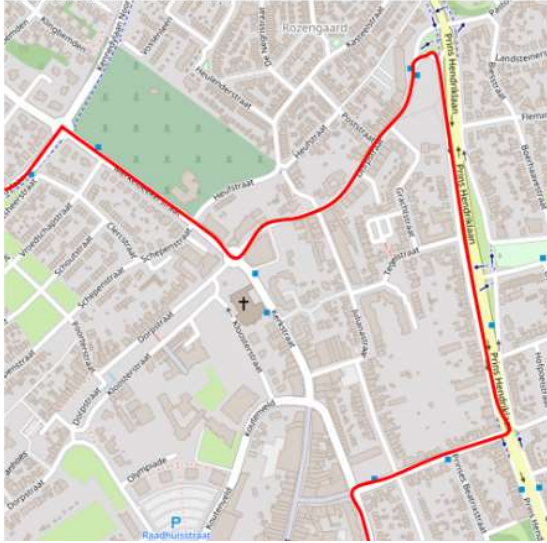
Uit bovenstaande gegevens blijkt dat de locatie Wilhelminastraat qua gebruik hoger ligt dan het busstation in Geleen. Onderstaand een impressie van de situatie in Geleen:



Bijlage 3: Keerlussen

ROUTE LIJN 37 OVERDAG / WERKDAGEN

SITTARD - MERKELBEEK - BRUNSSUM



ROUTE LIJN 37 AVOND + ZONDAG



VOORDEEL BIJ KEERMOGELIJKHEID WILHELMINAstraat



Colofon:

Definitief - Augustus 2022

Dit rapport is opgesteld door de gemeente Brunssum
in samenwerking met de Provincie Limburg en Arriva