



OPENBAAR VERVOER

Visie gemeente Valkenswaard
Mei 2017

Samenvatting

Met de openbaar vervoervisie wordt gehoor gegeven aan de oproep om een visie op te stellen, specifiek gericht op het openbaar vervoer. In deze visie wordt aandacht besteed aan het Mobiliteitsplan uit 2014, de lopende ontwikkelingen en een visie op het Valkenswaardse openbaar vervoer in de toekomst

AANLEIDING

Het verkeers- en vervoerssysteem van gemeente Valkenswaard bestaat uit diverse modaliteiten. Dit is uitvoerig aan bod gekomen in het mobiliteitsplan “Bereikbaarheid als kracht” uit 2014. Hierin is de Valkenswaardse visie uitgewerkt aan de hand van vier pijlers: bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en duurzaamheid. De meeste focus is gelegd op auto- en vrachtverkeer. Aandacht voor modaliteiten zoals fiets en openbaar vervoer is er ook, zij het in beduidend mindere mate.

Met betrekking tot fietsbeleid wordt er in het meerjarig projectenoverzicht ruimte gecreëerd om het fietsbeleidsplan uit 2006 te actualiseren. Er is €15.000,- gereserveerd voor actualisatie van het huidige fietsbeleid waarbij aangesloten wordt bij de aangepaste categorisering van het fietsnetwerk van Valkenswaard zoals dit in het Mobiliteitsplan aan bod komt. Voor het openbaar vervoer geldt dat er in de tekst wel aangegeven wordt dat er in 2015 een openbaar vervoerplan wordt opgesteld waarin nader ingegaan wordt op de nulplus maatregel HOV die in het Gebiedsakkoord met de regio is overeengekomen. In tegenstelling tot het fietsbeleid zijn er voor het openbaar vervoerplan geen middelen opgenomen om deze wens ook daadwerkelijk uit te voeren.

Tijdens de behandeling van het Mobiliteitsplan, heeft de fractie H&G een motie ingediend met de melding dat het Mobiliteitsplan geen specifieke aandacht besteedt aan het openbaar vervoer in de gemeente Valkenswaard, maar dat dit juist een belangrijk middel is bij het verminderen van de verkeersdruk in Valkenswaard, Dommelen, Borkel en Schaft. Zij wijzen op de nieuwe OV-concessie die in 2016 aanbesteed zou worden en het belang om hiervoor de Valkenswaardse inzichten en behoeften kenbaar te maken. De motie is met algemene stemmen aanvaard waarmee het college is opgedragen om een openbaar vervoerplan op te stellen als onderdeel van het Mobiliteitsplan.

Dit laatste, de ontwikkeling van een openbaar vervoerplan, is tot op heden niet van de grond gekomen, mede vanwege de verdere ontwikkeling van de nulplus maatregelen van onze gemeente uit het Gebiedsakkoord N69. Het kenbaar maken van inzichten en behoeften met betrekking tot de nieuwe OV-concessie heeft plaatsgevonden via een inspraakreactie op het ontwerp Programma van Eisen. De gemeenteraad is hiervan op de hoogte gesteld.

Middels de voortgangsrapportages die zijn verzonden in het kader van Bereikbaar Valkenswaard en betrekking hebben op de HOV-infra in gemeente Valkenswaard, is aangegeven dat het opstellen van een OV-plan uitgesteld is in afwachting tot de gesprekken die met Provincie Noord-Brabant gevoerd werden over de HOV-studie.

De vraag om toch tot de ontwikkeling van een OV-plan te komen, is hierdoor blijven staan. Hiervoor is er tijdens de behandeling van de begroting voor 2017 met een motie opnieuw aandacht voor gevraagd. Hierin ligt de opdracht om toch voor eind februari een openbaar vervoerplan ter vaststelling aan te bieden.

Voor de ontwikkeling van dit plan wordt het Mobiliteitsplan uit 2014 als basis gebruikt. In dit plan is al een paragraaf opgenomen over het openbaar vervoer in gemeente Valkenswaard en zijn een aantal uitdagingen, mogelijkheden en ook beperkingen benoemd. Deze worden in deze visie verder uitgewerkt en aangevuld met nieuwe ontwikkelingen en ambities.

Daarnaast is er al veel informatie beschikbaar met betrekking tot maatregelen die nu onderzocht of uitgevoerd worden. In die zin heeft het dan ook weinig toegevoegde waarde om een OV-beleidsplan uit te werken waarin aangegeven wordt welke projecten er nu en in de toekomst op de agenda staan. Voor deze projecten is immers al aandacht en wordt er of al uitwerking aan gegeven of een studie naar verricht op financiering voor geregeld. Daarom is er voor gekozen om een openbaar vervoervisie op te stellen die veel meer gericht is op de waarde van het openbaar vervoer voor gemeente Valkenswaard in relatie tot andere ontwikkelingen die gaande zijn. Vanuit deze visie

wordt een aantal specifieke uitdagingen benoemd die vervolgens in een meerjaren uitvoeringsprogramma nader belicht zullen worden.

BASIS

De basis voor deze OV-visie is al vastgelegd in het Mobiliteitsplan van 2014. In paragraaf 6.7 is specifiek aandacht besteed aan openbaar vervoer en aan de mogelijkheden die gemeente Valkenswaard heeft om invloed uit te oefenen op dit systeem. In dit plan komt duidelijk naar voren dat deze invloed vrij beperkt is. Immers, de verantwoordelijkheid voor de concessie ligt niet bij de gemeente, maar bij Provincie Noord-Brabant en deze concessie is vorig jaar voor een periode van 10 jaar vastgelegd. Dit is echter enkel gericht op het vervoerssysteem zelf. Met betrekking tot halte-meubilair, voor- en natransport en het verkeerssysteem als geheel, kan de gemeente wel invloed uitoefenen. Juist deze factoren zijn van groot belang bij het functioneren van het totale OV-systeem. Immers, wanneer voor- en natransport richting het openbaar vervoer niet of onvoldoende georganiseerd is, zal ook de busverbinding daar onder lijden.

Daarom wordt gesteld dat de HOV-as die gemeente Valkenswaard doorsnijdt, de ruggengraat vormt voor het gehele OV-systeem. Aansluitend op deze ruggengraat zullen voorzieningen getroffen moeten worden die de keuze voor het gebruik van openbaar vervoer aantrekkelijk maken. Deze theorie vormt de basis voor de visie die verder in dit stuk uitgewerkt zal gaan worden.

INHOUDSOPGAVE

Mobiliteitsplan 2014	5
Concurrentiepositie openbaar vervoer	5
Twee functies	5
Bezuinigingen	5
Verbeteringen	6
Financiering	6
Maatregelen uit mobiliteitsplan:	7
Lopende ontwikkelingen	8
Haalbaarheidsstudie hov n69	8
Doelgroepenvervoer	8
Toekomstvisie	9
Masterplan Centrum	10
Huidige lijnvoering	11
HOV in Brabant en in Valkenswaard	12
HOV-netwerk in de regio Zuidoost-Brabant, doorstart kwaliteitssprong in het openbaar vervoer	12
Bereikbaarheidsagenda Zuidoost-Brabant	13
Ov-visie gemeente Valkenswaard	15
Invloed Gemeente valkenswaard	15
Solide basis	15
Voor- en natransport	16
Multimodaal knooppunt Valkenswaard	17
Terminal als beginpunt	18
Terminal als tussenstop	19
Eindbestemmingen vanuit de terminal	19

Zoals aangegeven is de basis voor de OV-visie vastgelegd in het Mobiliteitsplan uit 2014. Om terug te halen wat er in dit plan naar voren is gekomen, wordt hier een samenvatting opgenomen.

CONCURRENTIEPOSITIE OPENBAAR VERVOER

In het mobiliteitsplan wordt aangegeven dat het openbaar vervoer slechts een beperkte rol speelt in het totale vervoerssysteem van Valkenswaard. De oorzaak hiervan ligt in de slechte concurrentiepositie van openbaar vervoer ten opzichte van de fiets en de auto. Van oudsher vormt de fiets een grote concurrent op de kleine afstanden, terwijl de auto dit is op de middellange tot lange afstanden. Het gevolg hiervan is dat er met name op korte afstanden een groot gebrek is aan reizigerspotentieel. Op de middellange en lange afstand is de concurrentiepositie beter, maar speelt het gemak van een eigen auto het openbaar vervoer parten. Hierdoor kent het openbaar vervoer een ongunstige uitgangspositie en ligt er een zware financiële druk. Er is subsidie noodzakelijk om lijnen betaalbaar te houden, maar juist op deze subsidie wordt gekort. Met name lijnen en ritten met gemiddeld weinig reizigers worden hierbij gezien als een logische bezuiniging, zowel in landelijk gebied als in 'stille uren'. Uiteraard gaat dit ten koste van de kwaliteit van het openbaar vervoer. Door uitdunning van het lijnennetwerk en terugdringen van de frequentie, wordt het gehele netwerk steeds verder uitgehold en ontstaat een vicieuze cirkel waarin steeds minder reizigers gebruik maken van het openbaar vervoer.

TWEE FUNCTIES

Er is onderscheid te maken in twee functies die het openbaar vervoer kent. Het heeft zowel een sociale functie als een vervoersfunctie. De sociale functie houdt in dat het openbaar vervoer een middel is om een vervoervoorziening aan mensen te kunnen bieden die geen acceptabel alternatief hebben om zich te verplaatsen. Het principe achter deze functie is dat alle inwoners van gemeente Valkenswaard zich moeten kunnen verplaatsen, ook wanneer zij niet de beschikking hebben over een auto of fiets of wanneer zij om andere redenen beperkt zijn in hun mobiliteit. Dit vereist een fijnmazig netwerk waarmee vanuit iedere locatie kan worden gereisd. De reiziger zorgt hierbij voor voor- en/of natransport met buurt- of belbussen of regio en verzameltaxi's. De mogelijkheid om te kunnen reizen is van groter belang dan de snelheid van reizen.

De andere functie is de vervoersfunctie van openbaar vervoer. Deze functie is meer gericht op de dagelijkse verplaatsingsbehoefte van mensen, bijvoorbeeld voor werk of school. Snelheid en frequentie zijn de belangrijkste facetten. De vervoersfunctie is afhankelijk van grote, gelijkgerichte reizigersstromen om goed te kunnen functioneren. Zo is een hoge frequentie alleen mogelijk indien sprake is van een groot reizigersaanbod op één en dezelfde lijn. Reizigers worden hierbij zelf geacht voor voor- en natransport te zorgen. Dit leidt er toe dat de vervoersfunctie van het openbaar vervoer voornamelijk bestaat uit een gebundeld netwerk, afgestemd op de hoofdstromen.

BEZUINIGINGEN

Het openbaar vervoer heeft de afgelopen jaren te leiden gehad onder aanhoudende bezuinigingen. Hierdoor kwamen diverse weinig gebruikte lijnen in aanmerking om te verdwijnen en werden tariefverhogingen doorgevoerd. Met name de sociale functie van het openbaar vervoer komt hierdoor onder druk te staan. Het zijn reizigers met een klein portemonnee en incidentele reizigers die hinder ervaren onder deze bezuinigingen. De bereikbaarheid van diverse voorzieningen die niet op fietsafstand liggen, komt hierdoor onder druk te staan. Onderzoek toont echter wel aan dat de groep reizigers die hierdoor echt getroffen wordt, beperkt in omvang is (KpVV, 2012). De meeste mensen hebben voldoende alternatieven om zich te verplaatsen als het ov-net minder fijnmazig wordt. Zowel in stedelijk als landelijk gebied kunnen buslijnen daarom worden 'gestrekt', wat rijtijden en exploitatiekosten vermindert. De hogere snelheid kan zelfs leiden tot meer doorgaande reizigers en meer opbrengst, waardoor op de exploitatie kan worden bespaard.

VERBETERINGEN

Ook is in het Mobiliteitsplan stilgestaan bij verbeteringen van het openbaar vervoer in gemeente Valkenswaard. Als kanttekening is hierbij aangegeven dat de vervoersautoriteit van het openbaar vervoer niet bij de gemeente ligt. Ten tijde van het Mobiliteitsplan lag deze autoriteit bij de SRE, maar na het afschaffen van de WGR+ regio's is deze verantwoordelijkheid naar Provincie Noord-Brabant verschoven. Als opdrachtgever van de vervoerbedrijven stelt de provincie iedere tien jaar openbaar vervoerconcessies op. De laatste concessie is in het najaar van 2016 vastgesteld waarmee de concessie tot 2026 vastligt. Dit maakt dat de gemeente weinig invloed uit kan oefenen op de huidige lijnvoering. Hiermee is echter niet gezegd dat er geen invloed uitgeoefend kan worden op het systeem.

Als wegbeheerder is de gemeente verantwoordelijk voor halteplaatsen, infrastructuur en het regelen van prioriteit bij verkeerslichten op haar eigen wegennet. Daarnaast kunnen nieuwe initiatieven bij de provincie aangevraagd worden. Afhankelijk van de potentie van zo'n initiatief en de mogelijkheid om met dienstregelingen te schuiven, kan hiervoor een gemeentelijke bijdrage nodig zijn. Om het voorzieningenniveau voor openbaar vervoer voor Valkenswaard in de komende jaren op peil te houden is het zaak het ov-gebruik zoveel mogelijk te stimuleren. Hier ligt een belangrijke taak bij de regionale openbaar vervoersautoriteit, onder andere ten aanzien van lijnvoering en frequentie, haltevoorzieningen, reizigersinformatie en tarifiering. De gemeente wil waar mogelijk een bijdrage leveren.

Concrete verbeteringen die genoemd zijn in het mobiliteitsplan:

- Nadrukkelijk stil staan bij openbaar vervoerbereikbaarheid bij nieuwe ontwikkelingen;
- Medewerking verlenen aan (infrastructurele) maatregelen ter verbetering van snelheid en betrouwbaarheid buslijnen;
- Meewerken aan voorbereiding van een vrije HOV-voorziening op de N69-corridor tussen Eindhoven en Valkenswaard met optionele doortrekking naar België;
- Goede en veilige bereikbaarheid ov-haltes met de fiets en te voet;
- Verkennen van mogelijkheden voor buslijn over bedrijventerreinen.

FINANCIERING

De gemeente heeft zelf nauwelijks middelen om substantieel in het openbaar vervoer te investeren, zodat de invulling van bovengenoemde wensen vaak een kwestie zal zijn van passen en meten en veel overleg met de hogere overheden (vervoersautoriteit). Wel zegt de gemeente haar ondersteuning toe op het gebied van de noodzakelijke planologische procedures en wil ze graag met de regio meedenken over kansen voor het openbaar vervoer in Valkenswaard en omgeving.

MAATREGELEN UIT MOBILITEITSPLAN:

In het mobiliteitsplan zijn ook een aantal belangrijke ontwikkelingen benoemd welke vooralsnog in meer of mindere mate van invulling voorzien worden. Een deel van deze maatregelen zullen in het vervolg van deze visie aan bod komen en een deel van de maatregelen zijn enkel richtlijnen over hoe de gemeente om gaat met openbaar vervoerbereikbaarheid. Ter informatie zijn de genoemde ontwikkelingen hieronder nogmaals benoemd.

- Gemeente neemt het belang van openbaar vervoerbereikbaarheid in nieuwe ontwikkelingen expliciet mee. Voor elke ontwikkeling moet worden aangegeven welke rol het openbaar vervoer er in kan spelen, hoe dat vormgegeven kan worden en of het - in verhouding tot de aard en omvang van de ontwikkeling in kwestie - realistisch is.
- de gemeente verleent binnen de mogelijkheden die ze heeft haar medewerking aan (infrastructurele) maatregelen om de snelheid en betrouwbaarheid van buslijnen verder te verbeteren. Dat is bijvoorbeeld mogelijk door extra ruimte te bieden aan aparte voorzieningen, zoals vrije busstroken en verkeerslichten beïnvloeding.
- de gemeente heeft de intentie mee te werken aan de voorbereiding van een vrije HOV-voorziening op de N69-corridor tussen Eindhoven en Valkenswaard, met een optionele doortrekking naar België, voor zover dit een positieve bijdrage heeft voor de bereikbaarheid van Valkenswaard in het algemeen en het Valkenswaardse centrum in het bijzonder, mits een en ander ruimtelijk inpasbaar is. Tevens stelt zij als voorwaarde dat de kosten en de baten van dit project met elkaar in een goede verhouding staan. De omvang van de investering is zodanig groot, dat de gemeente zelf niet noemenswaardig kan bijdragen in de dekking er van. Dit laatste is in de eerste plaats een regionale zaak, die nu bij het SRE¹ en in de toekomst wellicht bij de provincie ligt.
- de gemeente helpt mee met het realiseren van een goede en veilige bereikbaarheid van de ov-haltes met de fiets en te voet, waarbij zij waar mogelijk bij haltes voorzieningen organiseert ten behoeve van het diefstalveilig stallen van fietsen, reizigersinformatie en het parkeren van auto's (P+R).

in overleg met het SRE, de bedrijven op de Schaapsloop en de Vest en de wijkcraden wil de gemeente verkennen in hoeverre er mogelijkheden zijn voor een buslijn over de bedrijventerreinen, eventueel in combinatie met woonwijken.

¹ Het Mobiliteitsplan is opgesteld in 2014 toen het SRE nog het bevoegde orgaan voor concessieverlening van het openbaar vervoer was. Inmiddels is deze bevoegdheid overgegaan naar de provincie en is het SRE opgegaan in de Metropoolregio Eindhoven.

LOPENDE ONTWIKKELINGEN

HAALBAARHEIDSSSTUDIE HOV N69

De HOV-verbinding Eindhoven-Valkenswaard is inmiddels gerealiseerd tot aan de gemeentegrens van Aalst. Binnen de bebouwde kom van Aalst en Valkenswaard is nog geen separate HOV voorziening. Tussen Aalst en Valkenswaard is op dit moment enkel een vrije busbaan in de richting van Eindhoven aanwezig, die de bus langs de dagelijkse file op de N69 leidt. Deze verhoogt de kwaliteit van de openbaar vervoerverbinding maar beantwoordt nog niet aan de eisen die wat dat betreft gesteld worden aan Hoogwaardig Openbaar Vervoer.

Om de laatste ontbrekende schakel van de HOV-as Eindhoven-Valkenswaard vanaf de gemeentegrens van Eindhoven tot in Valkenswaard gerealiseerd te krijgen, dient eerst een haalbaarheidsstudie uitgevoerd te worden. De haalbaarheid concentreert zich daarbij op de ruimtelijke en verkeerskundige inpassing van de as. Gezien de zware bezetting van de bestaande regionale buslijn tussen Eindhoven en Valkenswaard is er weinig twijfel over het toekomstig gebruik van de HOV-as.

De uitwerking van de HOV-plannen vindt plaats in nauwe samenspraak met de gemeenten Eindhoven en Waalre en de Provincie Noord-Brabant.

Vanwege de ruimtelijke inpassing wordt in het kader van de haalbaarheidsstudie door de gemeenten gestudeerd op de algehele herinrichting van de 'oude' N69, met name in beide kernen. In de gemeente Waalre is daarvoor het project 'Duurzaam door Waalre' van start gegaan. In Valkenswaard is reeds het Masterplan Centrum vastgesteld en de Europalaan gereconstrueerd. Vanwege de nauwe samenhang in de te treffen maatregelen en met name de wederzijdse invloed hebben genoemde partijen al initiatieven genomen om tot intensief overleg te komen om de plannen optimaal op elkaar te kunnen afstemmen.

De ruimtelijke inpassing van de HOV-as op de 'oude' N69 maakt de openstelling van de Westparallel als nieuwe doorgaande route tot absolute randvoorwaarde voor het realiseren van de HOV-as.

DOELGROEPENVERVOER

Naast het reguliere openbaar vervoer, is er doelgroepenvervoer voor groepen die niet in staat is om zelfstandig gebruik te maken van auto, bus of trein. Het gaat hierbij om vervoer van diverse doelgroepen:

- WMO-vervoer: Taxibus, wordt voor de gehele regio aangestuurd door Trafficon.
- Vervoer dagbesteding: Indicatie voor dagbesteding via gemeente, aanbesteding via eindbestemming
- Leerlingenvervoer: Inkoop door gemeente zelf.
- Vervoer medewerkers sociale werkplaats

Het vervoer van al deze doelgroepen is middels verschillende aanbestedingen en structuren erg gefragmenteerd. Door het bundelen van deze vervoersstromen en onderzoek uit te voeren naar de mogelijkheden van de groepen reizigers, kan mogelijk synergie behaald worden.

Naar de mogelijkheden voor deze synergie, wordt op dit moment onderzoek uitgevoerd door Trafficon. Zij hebben diverse pilots benoemd om te onderzoeken hoe de diverse stromen gebundeld kunnen worden, waarbij voor een deel ook aanspraak gemaakt wordt op het reguliere openbaar vervoer.

Gemeente Valkenswaard vindt het belangrijk om er voor te zorgen dat deze doelgroepen zowel prettig kunnen reizen, als kunnen integreren in de samenleving. Dit gebeurt het beste door te

reizen via de reguliere openbaar vervoersvoorzieningen, mits dit mogelijk is. Gemeente Valkenswaard staat dan ook open voor nieuwe ontwikkelingen waarbij bundeling van reizigersstromen zowel een meerwaarde kan bieden voor de genoemde doelgroepen, als voor de kwaliteit van het totale openbaar vervoerssysteem. Mocht er met betrekking tot de pilots of eventuele nieuwe ontwikkelingen, ondersteuning van gemeente Valkenswaard gewenst zijn, dan zal gemeente Valkenswaard deze behoefte ondersteunen.

TOEKOMSTVISIE

De Toekomstvisie van gemeente Valkenswaard geeft een duidelijk beeld waar gemeente Valkenswaard in 2030 wil staan. Ook voor het openbaar vervoer is hierin een duidelijke rol weggelegd. Er wordt gesproken over een monorail die de Valkenswaard direct met Eindhoven Airport verbindt. Nu is dit doel erg ambitieus en financieel onhaalbaar, maar het zegt wel iets over de richting die de gemeente in wil slaan, namelijk een richting waarbij iedereen de beschikking heeft over een openbaar vervoerssysteem waarmee men snel van A naar B kan.

Wanneer de Monorail vervangen wordt door een hoogwaardig openbaar vervoer-systeem, dan is het mogelijk om met een directe verbinding naar het Centraal Station van Eindhoven te reizen vanwaar middels één overstap de gehele regio bereisd kan worden.

Een punt dat eveneens in de Toekomstvisie aan bod komt, is de ontwikkeling van gemeente Valkenswaard als gemeente van recreatie en innovatie. Vanuit recreatie wordt er gesproken over een soort Legoland waarbij het aantal bezoekers van gemeente Valkenswaard gigantisch toeneemt. Ook dit soort bestemmingen dienen bereikbaar te zijn met het openbaar vervoer. Wanneer er invulling gegeven gaat worden aan deze ambities dient ook goed gekeken te worden naar de mogelijkheden met betrekking tot het openbaar vervoer in Valkenswaard en hoe dit systeem zoveel mogelijk ingezet kan worden om te voorkomen dat alle nieuwe bezoekers met de auto naar gemeente Valkenswaard afreizen.

Met betrekking tot innovatie kan gesteld worden dat het openbaar vervoer vol op kansen biedt voor innovatieve invulling. Het heeft alles te maken met de mate van vooruitstrevendheid die de gemeente nastreeft. Elektrische bussen zijn wellicht niet meer zo innovatief, maar ze bestaan wel en worden zelfs in gemeente Valkenswaard ontwikkeld. Gemeente Valkenswaard zou gezien de toekomstvisie alle ruimte moeten bieden aan nieuwe ontwikkelingen die gerelateerd zijn aan het openbaar vervoer.



Figuur 1: Laadstation voor elektrische bussen

MASTERPLAN CENTRUM

Het Masterplan Centrum richt zich inhoudelijk niet of nauwelijks tot het openbaar vervoer. Er worden in het Masterplan enkele standpunten ingenomen met betrekking tot het openbaar vervoer.

De voornaamste is het standpunt dat er in het centrum geen ruimte is voor een vrij liggende busbaan zoals deze volgens de HOV vereisten zou moeten zijn indien er sprake is van een HOV-verbinding. In principe hoeft dit geen probleem te zijn, mits er voldoende ruimte is voor de bus. Aangezien de Markt en het Centrum autoluw worden, wordt de doorstroming van busvervoer bevorderd.

Daarnaast geeft het Masterplan Centrum duidelijk aan dat er geen ruimte is voor verdere uitbreiding van fysieke OV-voorzieningen. Er is dan ook geen plek om de bushalte op de Markt te voorzien van een groter aanzien. Wel is het mogelijk om te werken aan de uitstraling, het comfort en het gemak van/voor reizigers. Onderstaand voorbeeld van de bushalte op de Markt, laat zien dat hier nog winstpunten te behalen zijn voor reizigers in Valkenswaard. Zo kan informatievoorziening verbeterd worden door middel van displays met digitale informatie, kan de uitstraling van de bushalte verbeterd worden en kan het comfort door middel van meer en beter zitmeubilair verbeterd worden. Dit geldt overigens niet enkel voor de bushalte op de Markt, maar voor alle bushaltes in de gemeente. Niet iedere bushalte hoeft daarbij hetzelfde voorzieningenniveau te hebben. Dit kan per halte beoordeeld worden.



Figuur 2: Bushalte Markt

HUIDIGE LIJNVOERING

Zoals aangegeven, is recentelijk de nieuwe openbaar vervoerconcessie ingegaan. Hiermee is het voor gemeente Valkenswaard bekend waar en hoe vaak de bussen rijden. Er zijn negen verbindingen die gemeente Valkenswaard doorkruisen:

Lijn	Van	Naar	Frequentie p/u
21	Geldrop	Valkenswaard	1x
117	Veldhoven	Eindhoven	2x (alleen tussen 7/8u en 15/18u)
256 (buurtbus)	Valkenswaard	Maarheeze	1x
276 (buurtbus)	Valkenswaard	Achel	2x
277 (buurtbus)	Veldhoven	Valkenswaard	1x
317	Eindhoven	Dommelen	2x (spits 4x)
318	Eindhoven	Luyksgestel	2x

De lijnen 611 (Valkenswaard - Maarheeze) en 621 (Valkenswaard - Sterksel) zijn bewust weggelaten omdat deze verbindingen enkel bedoeld zijn voor vervoer van scholieren van het Were Di College in de wintermaanden. De verbinding rijdt 's ochtends tweemaal heen en 's middags tweemaal terug.

Op onderstaande kaart is de lijnvoering in gemeente Valkenswaard weergegeven. Voor de volledigheid dient aangegeven te worden dat de lijn 276 van Valkenswaard naar Achel uiteraard verder door de gemeente loopt, maar met het oog op de overzichtelijkheid is deze lijn in de afbeelding ingekort. Lijn 276 vervolgt de N69 en loopt vervolgens via de Dorpstraat door Borkel en Schaft. Uiteindelijk komt deze uit op de Maastrichterweg om zijn weg te vervolgen in zuidelijke richting naar Achel, België.



Figuur 3: Lijnvoering gemeente Valkenswaard

Wat opvalt aan de lijnvoering is dat alle verbindingen de Markt in Valkenswaard aan doen. Echter, op twee bushokjes na, zijn hier geen noemenswaardige voorzieningen aanwezig en ook (voldoende) ruimte voor fietsparkeren ontbreekt.

HOV IN BRABANT EN IN VALKENSWAARD

Het (hoogwaardig) openbaar vervoer staat in Provincie Noord-Brabant al jaren hoog op de agenda. De functie van het openbaar vervoer in Valkenswaard is hierbij al meerdere malen aan bod gekomen.

HOV-NETWERK IN DE REGIO ZUIDOOST-BRABANT, DOORSTART KWALITEITSSPRONG IN HET OPENBAAR VERVOER

In de visie van de SRE op het HOV-netwerk in de regio Zuidoost-Brabant (2010) is uitgewerkt hoe tussen 2009 en 2020 een doorstart gemaakt kan worden in de kwaliteitssprong van het openbaar vervoer in de regio. In deze visie is een eerste schets opgenomen over het HOV-netwerk dat de voornaamste kernen in de gehele regio met elkaar zou moeten verbinden.

Ook gemeente Valkenswaard kent een plek in deze visie. In de visie is nagedacht over een HOV-tracé dat de High Tech Campus in Eindhoven verbindt met Valkenswaard. Dit tracé zou mogelijk ook doorgetrokken kunnen worden richting Lommel, waarbij aangehaakt wordt op het Spartacusplan van België.

In de HOV-visie van de toenmalige SRE, is zeer beknopt uitwerking gegeven aan de gevolgen voor gemeente Valkenswaard. Er zijn drie routevarianten beschreven voor een HOV-tracé dat de High Tech Campus Eindhoven met Valkenswaard zou moeten verbinden. Het uiteindelijk voorgestelde tracé loopt via de Aalsterweg, Eindhovenseweg, Valkenswaardseweg en Europalaan. Hiervoor geldt dat er in de kernen gekozen wordt voor dosering waarbij geen sprake is van een vrijliggende busbaan, maar van doseerpunten waarbij de HOV-bussen altijd voor het autoverkeer uit rijden. Op het tracé tussen de kernen is wel ruimte voor een vrijliggende HOV-baan.

Als eindpunt van het HOV-tracé wordt de Markt genoemd. Dit is de centrale halte waarvandaan bussen door kunnen rijden richting Dommelen en Bergeijk.

De ontwikkeling van deze verbinding zou plaats moeten vinden tussen 2015 en 2020 zodat er in 2020 een volledig uitgevoerd HOV-netwerk ligt in de regio Zuidoost-Brabant. Voor het complete beeld zie onderstaande figuur.

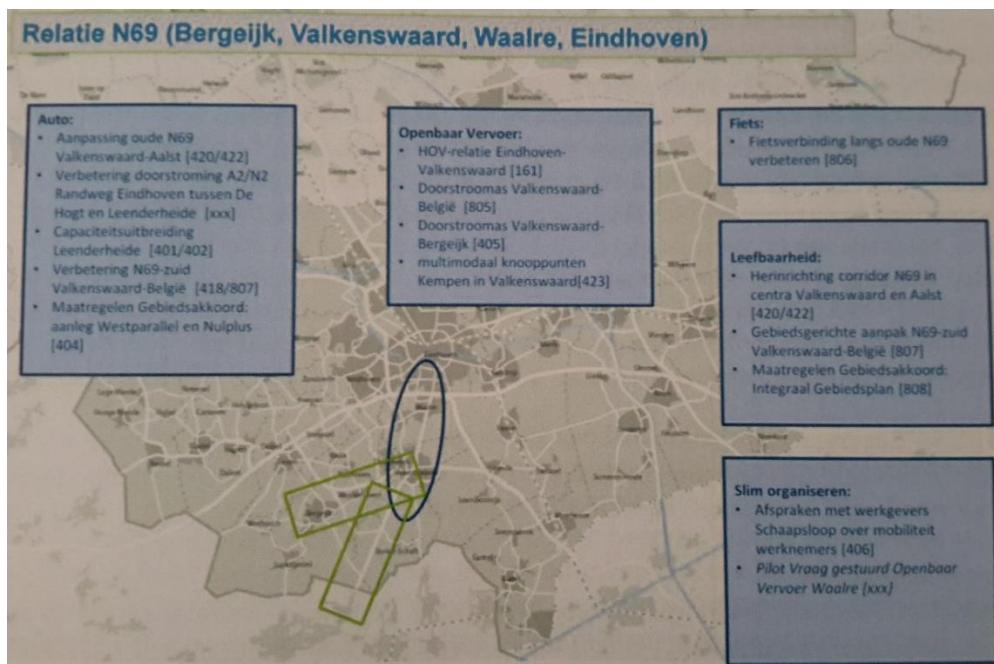


Figuur 4: HOV-netwerk regio Zuidoost-Brabant, SRE-visie 2010

BEREIKBAARHEIDSAGENDA ZUIDOOST-BRABANT

Het beeld dat in de visie van de SRE geschetst is, is bepalend geweest voor de vervolgacties die ondernomen zijn met betrekking tot het openbaar vervoer in de regio. De visie is als één van de uitgangspunten gebruikt in de provinciale OV-visie uit 2015 en dient als basis voor de regionale bereikbaarheidsagenda die in 2016 is opgesteld in samenwerking met alle regiogemeenten.

In deze Bereikbaarheidsagenda is nadrukkelijk stilgestaan bij de bereikbaarheid van Valkenswaard en de ontwikkelkansen die gezien worden vanuit gemeente Valkenswaard. Een belangrijk aspect hierbij is de multimodale knooppuntfunctie die gemeente Valkenswaard toegedeeld krijgt. Zie onderstaand figuur voor een impressie van alle acties die vanuit de Bereikbaarheidsagenda relevant zijn voor gemeente Valkenswaard.



Figuur 5: Maatregelen Bereikbaarheidsagenda tbv Valkenswaard

Het multimodale knooppunt van gemeente Valkenswaard kan een belangrijke impuls geven aan de bereikbaarheid van gemeente Valkenswaard. Om die reden is het van groot belang om aan te haken op deze kans.

In de Bereikbaarheidsagenda wordt het volgende aangegeven over reizigersstromen vanuit en door gemeente Valkenswaard: er wordt gesteld dat er een grote dagelijkse forensenstroom is die via de N69 reist tussen Eindhoven en de Belgische grens. Het gaat hierbij om forensen uit Valkenswaard, Bergeijk, Lommel e.o. Er is een sterke focus op Eindhoven waardoor 's ochtends veel mensen vanuit het zuiden naar het noorden reizen, en 's middags dezelfde stroom terug reist. In alle gevallen komt men door gemeente Valkenswaard en dit zorgt voor een zware druk op het autonetwerk.

Dit veroorzaakt een ernstig leefbaarheidsprobleem in de kernen, met name in Valkenswaard en Aalst. In samenwerking met de provincie is daarom gezocht naar oplossingen. Voor een deel zijn deze gevonden in de vorm van de Westparallel tussen Valkenswaard-Zuid en Veldhoven-West (A67). Gepaard met een groot aantal nulplusmaatregelen en gebiedsimpulsmaatregelen moet dit gaan zorgen voor een verbetering van de leefbaarheid. In de diverse maatregelen is ook invulling gegeven aan kansen voor het openbaar vervoer. Denk hierbij aan de nulplusmaatregel om een P+R locatie te ontwikkelen. Wanneer hier invulling aan gegeven wordt, ontstaan kansen voor versterking van het openbaar vervoer. In de eigen visie wordt hier nog op terug gekomen.

In de Bereikbaarheidsagenda zijn de volgende concrete maatregelen benoemd met betrekking tot het openbaar vervoerverbindingen in en rondom gemeente Valkenswaard:

- Realisatie HOV-relatie Eindhoven-Valkenswaard: Door de regio is besloten om één van de drukst gebruikte buslijnen in de regio op te waarden tot een verbinding van volwaardige HOV-kwaliteit. Dit moet leiden tot een verdere toename van het aantal reizigers, ten gunste van de afname van het autogebruik. De ombouw tot een HOV-verbinding gaat gepaard met grote ruimtelijke consequenties welke waarschijnlijk enkel goed op te lossen zijn door volledige herinrichting van de oude N69 tussen Valkenswaard en Eindhoven-Zuid.
- Doorstroomas Valkenswaard-België: Hierbij draait het om de aansluiting tussen het Nederlandse en het Belgische openbaar vervoernetwerk. Door in te zetten op een doorstroomas ontstaat er voor reizigers tussen België en Eindhoven een aantrekkelijk alternatief voor de auto. Dit komt tevens de economische belangen van de regio ten goede.
- Doorstroomas Valkenswaard-Bergeijk: Bergeijk is voor diverse voorzieningen sterk gericht op Eindhoven. Hiervoor maken inwoners van Bergeijk voornamelijk gebruik van de auto. Bij opwaardering van de lijn tussen Valkenswaard en Bergeijk, verbetert de kwaliteit van de verbinding wat zal leiden tot een intensiever gebruik. Ook deze maatregel zorgt er zodoende voor dat er minder autoverkeer door Valkenswaard zal rijden.

Daarnaast is er in de Bereikbaarheidsagenda aandacht voor de kansen van een multimodaal knooppunt waarbij gemeente Valkenswaard een regiofunctie kan gaan vervullen voor de Kempen. Een multimodaal knooppunt biedt kansen om reizigers aan te trekken die verder van een knooppunt wonen. Zij kunnen hier namelijk overstappen op alternatieve vervoersvoorzieningen. Denk hierbij aan de fiets of de auto als voor- en natransport. In de Bereikbaarheidsagenda wordt aangegeven dat dit multimodale knooppunt in het centrum van Valkenswaard gerealiseerd gaat worden zodat het voor reizigers te voet, op de fiets, met de bus of met de auto eenvoudiger wordt om bij de HOV-lijn naar Eindhoven te komen en zo hun reis te vervolgen.

INVLOED GEMEENTE VALKENSWAARD

Het mag duidelijk zijn dat de gemeente weinig invloed uit kan oefenen op het de lijnvoering van het openbaar vervoer zelf. De concessie is recentelijk aanbesteed en de bussen rijden op de afgesproken tracés met de afgesproken frequentie. De verbinding die voor het netwerk van gemeente Valkenswaard van cruciaal belang is, is de verbinding met Eindhoven. Een snelle en betrouwbare busverbinding met een hoge frequentie laat zien dat deze verbinding met name een vervoersfunctie heeft. Een functie voor studenten die dagelijks naar Eindhoven gaan om te studeren of voor forensen die in de Brainportregio werken. Daarnaast is de verbinding uitermate geschikt als aansluiting op verbindingen naar andere locaties in de regio of in het land, waarbij Eindhoven als regionale hub fungeert.

Waar de gemeente wel invloed op uit kan oefenen, is de functie van het openbaar vervoer in het totale lokale en regionale vervoerssysteem. In diverse HOV-visies is hier al nader invulling aan gegeven. Gemeente Valkenswaard kan inhaken op deze ontwikkelingen en zoeken naar mogelijkheden om de kansen voor het openbaar vervoer, zowel in Valkenswaard als voor de omliggende kernen zo goed mogelijk te benutten en uit te vergroten.

Wanneer er ingezet wordt op een optimaal werkend openbaar vervoerssysteem, zorgt dit enerzijds voor een betere bereikbaarheid van en vanuit gemeente Valkenswaard, maar het zorgt tegelijkertijd ook voor verbetering van de leefbaarheid in de gemeente. Een optimaal functionerend openbaar vervoerssysteem, zorgt er immers voor dat meer reizigers gebruik gaan maken van het openbaar vervoer en daarvoor hun auto laten staan. Dit verlicht de verkeersdruk op het lokale wegennet, vermindert de (milieu)overlast van autoverkeer en zorgt voor een veiligere verkeerssituatie, niet alleen voor automobilisten, maar juist ook voor fietsers en voetgangers.

In de diverse visies is op regionaal niveau al aangegeven hoe gemeente Valkenswaard bij kan dragen aan een goed functionerend openbaar vervoernetwerk. Vanuit de gemeente zelf is uiteraard input gegeven voor deze visies, maar er is geen eigen visie ontwikkeld op de kansen die er liggen voor gemeente Valkenswaard en welke inspanningen hiervoor geleverd moeten worden. Daarom wordt in deze visie stil gestaan bij de potentie die het openbaar vervoer heeft in Valkenswaard en welke randvoorwaarden daarvoor ingevuld moeten worden.

SOLIDE BASIS

Eerder is daarom al aangegeven dat de verbinding Eindhoven-Valkenswaard de ruggengraat vormt van het ov-systeem in gemeente Valkenswaard. Het gaat hierbij om de combinatie van de verbindingen 317 en 318. Gezamenlijk zorgen deze verbindingen voor een verbinding met een frequentie van 4 tot 6 keer per uur.

De ruggengraat vormt de basis van het systeem en zonder deze basis zou het openbaar vervoer in de gemeente geen enkele vorm van betekenis hebben. Dit geldt echter ook andersom. Zonder toevoer van reizigers heeft ook de ruggengraat geen levensvatbaarheid. Vandaar dat het van groot belang is, te kijken naar het voor- en natransport in de regio. Pas wanneer ook de voorzieningen voor dit transport goed georganiseerd zijn, zal er in toenemende mate gebruik gemaakt worden van het beschikbare openbaar vervoer en ontstaat ook een systeem met een sociale functie.

Voor de verdere uitwerking van de visie, wordt de ruggengraat als basis gezien. Alle acties die ondernomen gaan worden, draaien in eerste instantie om het verder versterken van deze basis. Hierbij wordt gekeken naar mogelijkheden om zo veel mogelijk reizigers gebruik te laten maken van het openbaar vervoer waarbij kwaliteit en comfort centraal staan.

VOOR- EN NATRANSPORT

Het voor- en natransport is onder te verdelen in twee groepen, namelijk dat van de eigen inwoners en dat van bezoekers aan Valkenswaard. De twee groepen vragen om verschillende voorzieningen die deels overlappend zullen zijn.

Met voortransport wordt het transport bedoeld dat inwoners van Valkenswaard gebruiken om zich naar een locatie/ bushalte te verplaatsen vanwaar zij gebruik kunnen maken van het openbaar vervoernetwerk. Met natransport wordt het transport bedoeld dat reizigers naar gemeente Valkenswaard gebruiken om vanaf de bushalte de eindbestemming te bereiken.

Om te beginnen met voortransport: Voor inwoners van gemeente Valkenswaard is het belangrijk om zich op een veilige manier te kunnen verplaatsen van en naar een bushalte. Dit kan zowel te voet, te fiets of met de auto zijn. Dit houdt in dat ook de hiervoor bestemde infrastructuur op orde moet zijn. Daarnaast is het belangrijk dat fietsers en automobilisten hun fiets/auto op een veilige manier kunnen achterlaten. Hiervoor dienen parkeervoorzieningen getroffen te worden.

Voor fietsers geldt dat zij bij iedere bushalte hun fiets ergens moeten kunnen stallen. Daarnaast zou gekeken kunnen worden of er mogelijkheden zijn voor bewaakte stalling bij enkele bushaltes. Dit zorgt voor extra kwaliteit en comfort omdat reizigers er nu ook zeker van zijn dat de fiets er bij terugkomst later op de dag nog staat. Nog beter zou het zijn wanneer deze bewaakte stalling gratis is. Hiermee wordt de drempel om gebruik te maken van de fietsenstalling én het openbaar vervoer, zo laag mogelijk gehouden. Mogelijk kan budget hiervoor vrijgemaakt worden uit de opbrengsten van het betaald parkeren.

Voor automobilisten geldt dat er ergens een locatie dient te komen dat zij hun auto veilig kunnen parkeren om vervolgens de bus in te stappen. Het zal wel lastig zijn om reizigers te motiveren om dan ook daadwerkelijk de auto te laten staan en de bus te pakken. Het lijkt immers net zo gemakkelijk om direct door te rijden naar Eindhoven, zeker wanneer dat de eindbestemming is. Het meest voor de hand liggende middel is een P+R terrein waar automobilisten direct over kunnen stappen op de bus. Een dergelijke voorziening vraagt veel ruimte rondom een bushalte en in de kern is deze ruimte niet eenvoudig te vinden.

Het zal niet volstaan om dit alles op één locatie te organiseren. Bij iedere halte dienen daarom in ieder geval voldoende fietsparkeerplaatsen beschikbaar te zijn en daarnaast kan gekeken worden naar één of twee meer uitgebreide locaties waar P+R en bewaakte stalling gefaciliteerd wordt. Bij voorkeur aan de noord- en zuidzijde van Valkenswaard waarbij de zuidzijde bij voorkeur de faciliteiten biedt voor een P+R locatie en bewaakte fietsenstalling en er aan de noordzijde enkel sprake is van bewaakte fietsenstalling. Dit voorkomt namelijk dat automobilisten vanuit het zuiden door het centrum van Valkenswaard rijden om later aan de noordzijde te denken dat het net zo gemakkelijk is om de reis per auto te vervolgen. Hiermee blijft de autodruk op het wegennet én de negatieve invloed op de leefbaarheid namelijk bestaan.

Voor het natransport zijn andere faciliteiten van belang. Bezoekers van gemeente Valkenswaard komen van buiten en hebben niet de beschikking over natransport. Aangezien de directe omgeving van de bushalte niet altijd de eindbestemming zal zijn van reizigers, zou dit natransport voor hen geregeld moeten worden. Daarom is het belangrijk om faciliteiten te bieden. Met de ambities die gemeente Valkenswaard stelt met betrekking tot recreatie, zou het daarom interessant zijn om op een innovatieve of groene manier natransport te organiseren zodat bestemmingen in gemeente Valkenswaard ook bereikbaar worden zonder zelf over natransport te beschikken.

Er zijn diverse mogelijkheden om het natransport van deze reizigers te organiseren, maar het vraagt altijd om een aantal faciliteiten waarbij het van te voren duidelijk dient te zijn welke mogelijkheden er zijn en wat reizigers moeten doen om hier gebruik van te maken. Het

gemakkelijkste is natuurlijk om al deze faciliteiten op één locatie te bundelen zodat er een centrale locatie ontstaat waar reizigers naar toe reizen om vervolgens een duidelijk beeld te krijgen over het natransport.

Een veelvoorkomende vorm van natransport zijn de OV-fietsen bij NS-treinstations. Hierbij kunnen reizigers met hun ov-chipkaart een fiets pakken om vanaf het station al fietsend de eindbestemming te bereiken. Andere vormen zijn deelauto's, shuttle services taxi's, of kleinere vormen van busvervoer. Dit is ook afhankelijk van het type eindbestemming. Bij evenementen op bijvoorbeeld het Eurocircuit kan de inzet van een shuttle service gewenst zijn, terwijl voor een meer permanente bereikbaarheid van de Malpie een systeem met deelfietsen gewenst is. Dit past immers binnen de visie op actief recreëren en verplaatsen uit het programma de Groote Heide.

MULTIMODAALE KNOOPPUNT VALKENSWAARD

In feite is in voorgaande paragraaf al een basis gelegd voor een toekomstbeeld over het openbaar vervoer in gemeente Valkenswaard. Om de aansluiting te vinden met de diverse regionale visies en de ambities van gemeente Valkenswaard zelf, zal verder gekeken worden naar de kansen die een multimodaal knooppunt te bieden heeft voor de kwaliteit van het gehele netwerk.

In voorgaande paragraaf is aangegeven dat er locaties dienen te komen waar voor- en natransport aangehaakt worden op het reguliere openbaar vervoer. Functioneel gezien zou het een meerwaarde hebben om dit alles op dezelfde locatie te organiseren omdat er dan een veel groter reizigersaanbod komt op één locatie. De voorzieningen die daarvoor gecreëerd worden, zullen dan direct voldoende potentie voorzien worden om succesvol uitgebaat te worden.

Hiervoor zal er gekeken moeten worden naar een centrale locatie waar al het openbaar vervoer van en naar Valkenswaard bij elkaar komt. Hiermee ontstaat een regionale hub die de verbindende factor vormt tussen verbindingen vanuit Bergeijk/Westerhoven, Leende en Achel. Een dergelijke locatie is er nu al wel, namelijk de Markt, maar zoals aangegeven heeft de bushalte hier geen uitstraling, ontbreken voldoende parkeermogelijkheden en zijn geen overige voorzieningen met betrekking tot voor- en natransport aanwezig. Het nieuwe Masterplan Centrum biedt hier ook geen ruimte voor. De vraag is ook of dit wel gewenst zou zijn omdat de gevraagde voorzieningen een grote druk zouden leggen op de beschikbare ruimte. Om deze redenen zou er gekeken moeten worden naar een nieuwe locatie die meer ruimte biedt voor de genoemde voorzieningen.

Dit centrale punt zou in de vorm van een OV-terminal ontwikkeld kunnen worden, ergens op de vervoersas van en naar Eindhoven. Hiermee wordt de ruggengraat van het Valkenswaardse openbaar vervoer voorzien van voldoende fundament om nog beter te gaan functioneren. Naast dat het de bestaande lijnen nog beter met elkaar in verbinding brengt, biedt één centrale hub namelijk nog veel meer kansen. Het voor- en natransport kan beter gefaciliteerd en gestructureerd worden. Hiervoor moeten wel enkele voorzieningen getroffen worden.

Daarnaast ontstaat zo een knooppunt als bedoeld in de Bereikbaarheidsagenda van de regio. Er kan een knooppunt ontwikkeld worden waar alle busverbindingen bij elkaar komen en waarvandaan mogelijk ook een nieuwe verbinding ontwikkeld kan worden richting België. Zo wordt het ook vergemakkelijkt om een overstap te maken van de ene busverbinding op de andere busverbinding.

In onderstaand figuur is de ruggengraat van het openbaar vervoer in gemeente Valkenswaard weergegeven. Deze ruggengraat ligt midden in de groene vlek die uitgewerkt is als zoekgebied voor een geschikte locatie voor het regionale knooppunt.



Figuur 6: Zoeklocatie multimodaal knooppunt Valkenswaard

Het nieuwe knooppunt kan zowel een beginpunt van een reis met het openbaar vervoer zijn, als een eindpunt. Daarnaast zou het uiteraard ook een tussenstop kunnen zijn wanneer overstapt dient te worden van de ene busverbinding naar de andere busverbinding. Afhankelijk van de schakel die het knooppunt vormt in de reis, zullen diverse voorzieningen getroffen moeten worden

TERMINAL ALS BEGINPUNT

Wanneer de terminal als beginpunt van een reis met openbaar vervoer dient, dan geldt dit voor inwoners van gemeente Valkenswaard, maar ook voor reizigers van elders uit de regio of vanuit België. Zij reizen via diverse vormen van vervoer naar het knooppunt. Dit vraagt dan ook om parkeervoorzieningen zoals deze bij het vervoer al aan bod zijn gekomen.

Bij het knooppunt dient een P+R terrein ontwikkeld te worden. Hiervoor is eerder al een aanzet gegeven in het Gebiedsakkkoord. Als één van de nulplusmaatregelen is aangegeven dat er een koppeling gelegd kan worden tussen een P+R zone en hoogwaardig openbaar vervoer. Er is hiervoor al een globale kostenraming opgesteld, maar dekking is nog niet geregeld. Vanuit het gebiedsakkkoord wordt uitgegaan van realisering van de P+R zone in 2023. Via voortgangsrapportages wordt de gemeenteraad op de hoogte gehouden van de huidige stand van zaken.

Een P+R terrein kan zowel een herkomst- als bestemmingsfunctie hebben. Met een herkomstfunctie wordt bedoeld dat er een parkeergelegenheid is vanwaar men kan overstappen op het openbaar vervoer om zich naar verder gelegen bestemmingen te verplaatsen. Zo'n functie is niet alleen nuttig voor inwoners van gemeente Valkenswaard, maar ook voor reizigers vanuit België, Bergeijk en Westerhoven die voor werk of andere motieven naar Eindhoven reizen. Hiermee wordt niet alleen het openbaar vervoergebruik gestimuleerd, ook de verkeersdruk op de N69 tussen Valkenswaard en Eindhoven wordt verlicht.

Voor bezoekers van gemeente Valkenswaard kan een P+R terrein een bestemmingsfunctie dienen. Echter, het nut van deze functie zal minimaal zijn. Er is immers voldoende parkeergelegenheid

dichter bij het centrum, of dichterbij andere eindbestemmingen. Vanwege het ontbreken van openbaar vervoerverbindingen naar deze locaties, kan een bestemmingsfunctie niet vervuld worden. Wel biedt de aanwezigheid van een P+R hiervoor kansen. Zo zou het terrein bijvoorbeeld benut kunnen worden bij evenementen op het Eurocircuit of voor de bereikbaarheid van de te ontwikkelen Leisurezone. Uiteraard dienen hiervoor wel (tijdelijke) verbindingen gelegd te worden met deze eindlocaties.

Ook voor fietsers geldt dat er voldoende parkeergelegenheid dient te zijn. Op de Markt, nu nog de centrale bushalte voor alle busverbindingen, staan dagelijks vele fietsen. Dit zorgt voor verrommeling en een onwenselijk beeld. Daarom zouden fietsers naar de regionale hub getrokken moeten worden. Voldoende fietsparkeergelegenheid draagt hiertoe bij en er zou gekeken kunnen worden naar bewaakte fietsenstallingen. Deze kan gratis of betaald zijn. Dit geldt niet alleen voor de locatie bij de OV-terminal. Wanneer de OV-terminal namelijk aan de zuidkant van Valkenswaard komt te liggen, gaan reizigers uit het noorden van Valkenswaard niet eerst naar het zuiden fietsen om daar de bus te pakken. In dat geval zou ook voor voldoende en kwalitatief hoogwaardige fietsparkeergelegenheid gezorgd moeten worden aan de noordkant van Valkenswaard.

TERMINAL ALS TUSSENSTOP

In voorgaande paragraaf is er van uitgegaan dat voor- en natransport gaat via een modaliteit anders dan de bus. Dit hoeft echter niet altijd het geval te zijn. Een knooppunt kan ook dienen als overstaplocatie van de ene busverbinding op de andere busverbinding. Zeker wanneer de verbinding Eindhoven-Valkenswaard als ruggengraat van het systeem gezien kan worden, dient aanknoping gevonden te worden op andere regionale busverbindingen. Een knooppunt zou hier de ideale locatie voor zijn.

Vanuit deze plek kan een fijnmaziger netwerk opgesteld worden met verbindingen die verder de regio in gaan. Daarnaast zou dit het start- en eindpunt kunnen zijn van een directe verbinding naar België of zouden buurtbusjes de diverse wijken in gemeente Valkenswaard kunnen aansluiten op het regionale openbaar vervoernetwerk.

Wanneer de terminal als een tussenstop gezien wordt, dan dienen er ook faciliteiten te zijn die de overstap van de ene verbinding op de andere verbinding zo goed mogelijk faciliteren. Denk hierbij aan duidelijke informatieborden, routing, halteringsplaatsen voor de bussen en andere voorzieningen om het comfort voor reizigers te vergroten.

EINDBESTEMMINGEN VANUIT DE TERMINAL

Tot slot kan de terminal als eindpunt van een reis met het openbaar vervoer gezien worden. Dit is nadrukkelijk niet de eindbestemming. Vanuit dit eindpunt moeten verbindingen gelegd worden met de echte eindbestemmingen. Wellicht is het verzorgen van passend natransport wel de grootste uitdaging van het geheel.

Wanneer de wens ontstaat om bezoekers van Valkenswaard gebruik te laten maken van het openbaar vervoer, dienen er ook verbindingen met de eindbestemming van deze reizigers te zijn. Voor het centrum is dit niet zo moeilijk. De bus stopt nog steeds bij diverse haltes rondom het centrum en vanaf de OV-terminal kan een duidelijke verbinding met het centrum gemaakt worden. Voor andere locaties liggen er echter nog diverse uitdagingen.

Bestemmingen als De Malpie, de toekomstige Leisurezone, het Eurocircuit of de Paardenboulevard zijn immers niet ontsloten met openbaar vervoer. Hiervoor dient dan ook een andere oplossing gevonden te worden. In het geval van evenementen kunnen uiteraard bussen ingezet worden die het natransport verzorgen, maar op reguliere dagen is dit te kostbaar. In dat geval zijn er gelukkig al andere opties mogelijk.

Een voor de hand liggende oplossing is het aanbieden van fietsen. De bekende OV-fiets op de Nederlandse spoorstations is hier een succesvol voorbeeld voor. Een ander voorbeeld uit de regio zijn Hopperfietsen die opgehaald kunnen worden bij Hopperpoints. Zie onderstaande foto voor een voorbeeld uit Eindhoven. Met deze deelfietsen kunnen bezoekers aan onze regio hun reis per fiets voortzetten. Dit past ook binnen de visie van de Groote Heide waarbij actief recreëren en verplaatsen gestimuleerd wordt.



Figuur 7: OV-fiets in Utrecht



Figuur 8: Hopperpoint Hotel vd Valk, Eindhoven

In de toekomst zouden bijvoorbeeld zelfrijdende auto's een tweede optie kunnen zijn. Hierbij rijden zelfrijdende voertuigen rond op basis van de reizigersbehoefte. Hiermee wordt voorkomen dat er lege auto's op de weg rondrijden, maar ontstaat toch een zekere verbinding met diverse locaties. Deze duurzame manier van verplaatsen past bovendien binnen het karakter van de Groote Heide. Een voorbeeld hiervan zijn Wepods die momenteel reizen tussen het treinstation Ede-Wageningen en de universiteitscampus. Dit concept is inmiddels enigszins achterhaald, maar met een automotive campus in de regio zullen er ongetwijfeld voldoende alternatieven zijn.



Figuur 9: Wepods in Wageningen

Op dit soort manieren kan in ieder geval invulling gegeven worden aan de ambities rondom innovatie en recreatie uit de toekomstvisie.