

Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE)
Provincie Noord-Brabant
Gemeente Cranendonck

Businesscase station Maarheeze

Eindrapport

Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE)
Provincie Noord-Brabant
Gemeente Cranendonck

Businesscase station Maarheeze

Eindrapport

Datum 22 februari 2005
Kenmerk SRE040/Ldr/0685
Eerste versie 25 oktober 2004

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s) Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE)
Provincie Noord-Brabant
Gemeente Cranendonck

Titel rapport Businesscase station Maarheeze
Eindrapport

Kenmerk SRE040/Ldr/0685

Datum publicatie 10 februari 2005

Projectteam opdrachtgever(s) mevrouw E. Broekhof en de heer L. Panken (SRE), de heer W. Boer (provincie Noord-Brabant) en de heer R. Hermans (gemeente Cranendonck)

Projectteam Goudappel Coffeng de heren B. Govers (projectleider), N. Nijhof en R. van Leusden

Projectomschrijving In deze businesscase worden alle kosten en baten geïnventariseerd en afgewogen voor het realiseren en gebruiken van een station Maarheeze.

Trefwoorden station, Maarheeze, businesscase, kosten, baten, exploitatie, vervoerswaarde

Inhoud	Pagina
Samenvatting	I
1 Inleiding	1
1.1 Achtergrond en doel	1
1.2 Opzet onderzoek	2
1.3 Opzet rapportage	3
2 Ruimtelijke en beleidsmatige context	5
2.1 Ligging in regionaal verband	5
2.2 Ruimtelijke structuur	6
2.3 Rijksbeleid voor nieuwe stations	6
2.4 SRE: Orion II en (concept) RVVP	8
2.5 Verkenning OV-netwerk BrabantStad	8
2.6 Spitsstroken A2	9
2.7 Gemeente Cranendonck: concept-GVVP	9
2.8 Ruimtelijke ontwikkeling	10
3 Potentiële locaties	12
3.1 Beoordeling vier potentiële locaties	12
3.2 Beschrijving locaties	13
4 Vervoerswaarde	16
4.1 Uitgangspunten	16
4.2 In- en uitstappers	18
4.3 P+R-gebruik	21
4.4 Locatiekeuze	24
5 Kosten en opbrengsten	25
5.1 Busvervoer	25
5.2 Treinvervoer	26
5.3 Station	28
5.4 P+R-terrein	28
5.5 Overzicht kosten en opbrengsten	29
6 Overige partijen	31
7 Conclusies en aanbevelingen	33

Inhoud (vervolg)

Bijlagen

- 1 Geraadpleegde bronnen
- 2 Beoordeling locaties station Maarheeze
- 3 SRE-model

Samenvatting

Al geruime tijd wordt gesproken over de aanleg van een station in Maarheeze. Uit het onderzoek dat tot nu toe is uitgevoerd, is gebleken dat een dergelijk station onvoldoende reizigers zal trekken om via de traditionele weg met rijksbijdrage te worden gerealiseerd.

Met de Nota Mobiliteit is een beleid van decentralisatie ingezet. Dit betekent onder andere dat taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden naar de provincie en de kaderwetgebieden worden overgebracht. In het kader van de Brede Doeluitkering (BDU) worden de gelden voor investering en exploitatie van openbaar vervoer bij elkaar gebracht. Samen met de verzelfstandiging van de NS betekenen deze veranderingen dat er ook een tweede mogelijkheid is om tot realisatie van een station te komen zonder rijksbijdrage. De volgende garanties moeten worden afgegeven:

- Een *inpassingsgarantie* van ProRail; waarbij beoordeeld wordt of het nieuwe station inpasbaar is in de dienstregeling en de capaciteit op het spoor.
- Een *bedieningsgarantie* van NS Reizigers. De NS moet bereid zijn om de stoptreinen op het station te laten halteren. Als commercieel bedrijf zal zij hierbij letten op de kosten en opbrengsten die met een extra haltering in Maarheeze zijn gemoeid.
- Een *investeringsgarantie* van belanghebbende partijen; het gaat dan om het financieren van de investeringskosten van het station. De vraag is of deze kosten zijn op te brengen uit lagere exploitatielasten voor het busvervoer.

In de businesscase wordt onderzocht in hoeverre belanghebbende partijen zelf tot realisatie van station Maarheeze kunnen komen. Dit gebeurt door systematisch alle kosten en baten van een station op een rij te zetten.

In eerste instantie zijn vier potentiële locaties voor een station in Maarheeze globaal beoordeeld. Op grond van inpassing en ligging van het station zijn zowel de locatie Stationsstraat als de locatie Driebos mogelijk. Een keuze tussen beide is afhankelijk van de vervoerswaarde van het station. Een station in Maarheeze op de locatie Stationsstraat zal naar verwachting circa 1.350 in- en uitstappers krijgen. Een station op de locatie Driebos zou met name als het gaat om de nieuwe reizigers vanuit de kern Maarheeze aanmerkelijk lager scoren. Juist voor deze groep is de afstand tot het station sterk bepalend. Gebruik makend van de kringentheorie, zoals gebruikelijk bij nieuwe stations, is het aantal nieuwe OV-reizigers vanuit Maarheeze voor de locatie zo'n 400 in- en uitstappers minder dan voor de locatie Stationsstraat.

Naast de instappers uit de directe omgeving of de overstappers vanuit de bus heeft een station in Maarheeze ook een potentie voor P+R-gebruik. Er zijn twee soorten van P+R-gebruikers:

- langeafstandreizigers op de A2;
- autogebruikers uit het 'achterland' van het station in Maarheeze.

Het station in Maarheeze zal alleen worden bediend door stoptreinen tussen Eindhoven en Weert. De ervaring met P+R leert dat gebruikers niet bereid zijn twee keer over te stappen. Dit betekent dat het gebruik van P+R feitelijk alleen interessant is voor reizigers met een bestemming in het centrum van Eindhoven.

De potentie voor P+R van een station in Maarheeze bedraagt, afhankelijk van het parkeerbeleid in de gemeente Eindhoven, circa 75 P+R-gebruikers en dus 150 in- en uitstappers per etmaal.

De situatie met station in Maarheeze is integraal beoordeeld op kosten en opbrengsten en afgezet tegen de referentiesituatie. De investerings- en exploitatiekosten zijn ingeschat en ook zijn de vervoerswaarde-effecten gemonetariseerd. Uit deze integrale beoordeling kan worden vastgesteld of een station in Maarheeze als businesscase haalbaar is. Op basis van het onderzoek in deze businesscase kan het volgende worden geconcludeerd:

- Een definitief oordeel over de vraag of een positieve businesscase haalbaar is, is nog niet te geven omdat onduidelijk is of inpassing van station Maarheeze in de toekomstige dienstregeling 2007 mogelijk is zonder significante meerkosten.
- Binnen de huidige dienstregeling lijkt die ruimte aanwezig te zijn, waarbij wel wordt ingeleverd op de robuustheid (restruimte) van de dienstregeling. De vraag of dit acceptabel is kan alleen in een nadere verdiepingsslag worden beantwoord.
- Indien echter de bediening van station Maarheeze in de treinomloop inpasbaar is, is een positieve businesscase haalbaar. De exploitatie-effecten voor de trein zijn in dat geval sterk positief en ook voor de andere onderdelen van de business-case is er een licht positief resultaat. Dit betekent dat het zonder meer de moeite waard is om verder te gaan op de ingeslagen weg.
- Van derde partijen moet geen concrete financiële bijdrage in een station in Maarheeze worden verwacht. Dit betekent dat de businesscase vooral tussen de direct betrokken partijen moet worden gesloten, zijnde NS, SRE, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Cranendonck.
- Uitgangspunt moet hierbij zijn dat de voorgenomen lijn 175 uit Orion II komt te vervallen en de kosten op de lijn 173 sterk worden teruggebracht door deze lijn aan te sluiten op het nieuwe station Maarheeze. Tussen Leende en Eindhoven blijft lijn 173 één keer per uur rijden. Om de negatieve effecten voor Budel te compenseren, stellen wij voor om lijn 173 in de spits door te trekken tot Budel.
- Als locatie moet worden uitgegaan van de locatie nabij de Stationsstraat.

Op grond van de resultaten van deze studie bevelen wij aan om op de ingeslagen weg verder te gaan en NS te verzoeken kennis te nemen van dit onderzoek en de inpasbaarheid van station Maarheeze in de dienstregeling 2007 en de investeringskosten voor het station nader vast te stellen. Op grond van de resultaten van dat onderzoek kan de businesscase opnieuw worden beoordeeld en kan concreet worden toegewerkt naar een convenant tussen de betrokken partijen.

1 Inleiding

Al geruime tijd wordt gesproken over de aanleg van een station in Maarheeze. Uit het onderzoek dat tot nu toe is uitgevoerd, is gebleken dat een dergelijk station onvoldoende reizigers zal trekken om via de traditionele weg met rijksbijdrage te worden gerealiseerd. In de businesscase wordt onderzocht in hoeverre belanghebbende partijen zelf tot realisatie van station Maarheeze kunnen komen. Dit gebeurt door systematisch alle kosten en baten van een station op een rij te zetten.

1.1 Achtergrond en doel

Opnieuw een station in Maarheeze?

Maarheeze heeft tussen 1913 en 1930 een station gehad aan de spoorlijn Eindhoven - Weert.¹ Er is nu niets meer dat daar op wijst; begin jaren negentig werden de laatste perronresten opgeruimd. Zou het mogelijk zijn om ruim 70 jaar na dato opnieuw een station te openen in deze Brabantse plaats? Over deze vraag wordt al lange tijd gediscussieerd. Met het verschijnen van de verkenning OV-netwerk BrabantStad is de discussie opnieuw opgelaaid. In de verkenning zijn de potenties van enkele nieuwe stations in Brabant, waaronder in Maarheeze, onderzocht. Geconcludeerd is dat, gelet op het aantal te verwachten in- en uitstappers, een station in Maarheeze niet kansrijk, maar ook niet geheel kansloos is. In ieder geval maakt het station geen deel uit van het OV-netwerk BrabantStad. De resultaten van de verkenning, alsmede de inspanningen van een burgerinitiatief (Stichting Station Maarheeze), zijn voor het SRE, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Cranendonck, waartoe de kern Maarheeze behoort, aanleiding geweest om de resultaten nog eens goed tegen het licht te houden. In de verkenning OV-netwerk BrabantStad kon namelijk niet tot in detail de lokale situatie in Maarheeze worden betrokken, terwijl hier mogelijk wel aanknopingspunten zouden liggen die tot andere resultaten zouden kunnen leiden. Dit heeft geleid tot de opdracht aan Goudappel Coffeng om de benodigde informatie middels een businesscase inzichtelijk te maken. Voorliggend rapport vormt de neerslag van de businesscase.



Traditionele weg biedt weinig perspectief

Uit de studie OV-netwerk BrabantStad en uit eerder uitgevoerde berekeningen op basis van de kringentheorie is gebleken dat een station in Maarheeze niet voldoet aan de door het Rijk gestelde norm van 1.000 nieuwe in- en uitstappers per dag. Dit is de ondergrens die het ministerie van Verkeer en Waterstaat stelt om in aanmerking te komen voor een rijksbijdrage voor de aanleg van een station. Gelet op de te verwachten vervoersvraag is de kans op een rijksbijdrage dus nihil. Bovendien bestaat er een lange wachtlijst van stations waarop station Maarheeze in alle gevallen een lage positie zou innemen.

Businesscase: nut en noodzaak van een station in Maarheeze

De businesscase heeft tot doel om nut en noodzaak van een station in Maarheeze voor de betrokken regionale partijen te onderzoeken en daarbij vast te stellen in hoeverre een station in Maarheeze ook zonder rijksbijdrage haalbaar is. Hiertoe wordt systematisch nagegaan wat de te verwachten investerings- en exploitatiekosten van een station en de overige bijkomende kosten zijn, alsmede de te verwachten opbrengsten. De situatie met station wordt daartoe systematisch vergeleken met de situatie zonder station in Maarheeze. De voor de hand liggende aanpassingen in het busnetwerk worden hierbij meegenomen. Ook verschaft de businesscase inzicht in de mogelijkheden die er zijn om andere (markt)partijen een rol te laten spelen in het financieel sluitend maken van de businesscase. Indien een positief 'bedrijfsresultaat' haalbaar is kunnen belanghebbende partijen besluiten op deze weg verder te gaan en uiteindelijk gezamenlijk toewerken naar een uitvoeringsconvenant.

1.2 Opzet onderzoek

Kern van de businesscase vormt het systematisch op een rij zetten van de kosten en baten van de situatie met en de situatie zonder station. Hierbij wordt onderscheid gemaakt in de directe en indirecte kosten en baten:

- De *directe* kosten en baten hangen samen met de investering en exploitatie van het openbaar-vervoersysteem zelf;
- De *indirecte* kosten en baten hangen samen met de omgeving van het openbaar-vervoersysteem.

In de businesscase wordt eerst beoordeeld of op basis van de directe kosten en baten een sluitende businesscase is te krijgen. In tweede instantie wordt beoordeeld in hoeverre ook de indirecte kosten en baten in de businesscase kunnen worden betrokken.

¹ Bron foto: www.stationsweb.nl (Bonas : Overzicht Nederlandse Architectuur).

De directe kosten voor deze businesscase bestaan uit:

- exploitatiekosten busvervoer;
- investeringskosten station;
- exploitatiekosten station;
- investeringskosten P+R-voorziening;
- exploitatiekosten P+R-voorziening;
- exploitatiekosten treinbediening.

Ten aanzien van de baten gaat het om het systematisch in kaart brengen van de potentiële baten van het station Maarheeze en de bereidheid van baathebbende partijen om op grond hiervan bij te dragen in de kosten. De directe baten betreffen:

- extra reizigersopbrengsten voor zowel trein (NS) als feederende buslijnen (streekvervoerder);
- lagere kosten busexploitatie (SRE).

Potentiële indirecte baten betreffen:

- maatschappelijke baten ten gevolge van verminderen verkeersbelasting op A2 als gevolg van P+R (RWS);
- hogere grondopbrengsten (gemeente Cranendonck);
- ruimtelijke intensivering rond station (gemeente Cranendonck);
- meer bezoekers (Billy Bird);
- efficiëntere opzet en meer gebruikers toeristisch busvervoer (Solmar Tours);
- betere bereikbaarheid woonbebouwing, bedrijventerreinen en voorzieningen in Cranendonck (o.a. Duurzaam Industriepark Cranendonck (DIC) Dorplein);
- oplossing voor parkeerproblematiek bij de stations Weert en Heeze.

De mogelijkheid is onderzocht om ook deze baten in de businesscase te betrekken.

1.3 Opzet rapportage

Deze rapportage is als volgt opgezet:

- Hoofdstuk 2 gaat in op de ruimtelijke en beleidsmatige context voor het onderzoek. Het geeft de uitgangspunten weer, waarmee rekening gehouden moet worden.
- Hoofdstuk 3 bevat een globale beoordeling van potentiële locaties voor een station in Maarheeze. Op basis daarvan wordt een eerste selectie gemaakt ten behoeve van het vervoerkundige onderzoek.
- Hoofdstuk 4 beschrijft het vervoerskundige deel van onderzoek. Eerst wordt het busnetwerk met en zonder station in Maarheeze beschreven. De vervoerskundige effecten (aantal in- en uitstappers) worden bepaald voor de potentiële locaties voor bus, trein en P+R. Op grond hiervan wordt een voorkeurslocatie voor het station bepaald.
- Hoofdstuk 5 gaat in op de directe kosten en de baten van beide situaties en vormt in die zin de kern van de businesscase.

- Hoofdstuk 6 beschrijft de mogelijkheden om ook de indirecte baten in de businesscase te betrekken.
- Hoofdstuk 7 bevat de conclusies en doet aanbevelingen voor het vervolg van het proces.

2 Ruimtelijke en beleidsmatige context

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de context waarbinnen het station zou moeten worden gerealiseerd. Aan de orde komen de ruimtelijke structuur en de voor betrokken partijen relevante beleidsdocumenten.

2.1 Ligging in regionaal verband

De kern Maarheeze maakt samen met Budel, Budel-Dorplein, Budel-Schoot en Soerendonck deel uit van de Brabantse gemeente Cranendonck. De kern Maarheeze telt ruim 5.000 inwoners; de gemeente Cranendonck in totaal ruim 20.000 inwoners. Maarheeze ligt circa 15 km ten zuiden van Eindhoven en wordt ingeklemd tussen de A2 en de spoorlijn Eindhoven – Weert. Typerend voor de ligging van Maarheeze zijn, naast de nabijheid van Eindhoven en Weert, met name de ligging tegen de provinciegrens van Limburg, de landsgrens van België en de aanwezigheid van de Duitse legerplaats Nassau Dietz aan de rand van Budel.

Maarheeze kan worden getypeerd als een forensendorp. Veel inwoners zijn georiënteerd op Eindhoven en Weert. Ook wonen er veel scholieren in Maarheeze die op deze steden zijn georiënteerd voor voortgezet onderwijs.



Figuur 2.1: Ligging in regionaal verband

2.2 Ruimtelijke structuur

Maarheeze ligt in het landelijke deel van de regio Zuidoost-Brabant. De belangrijkste structuurbepalende elementen zijn de A2 en de spoorlijn Eindhoven - Weert. Maarheeze kent twee aansluitingen op de A2: 36 Maarheeze en 37 Budel. Bij de aansluiting Maarheeze ligt een carpoolplaats met circa 50 parkeerplaatsen. De kern ligt grotendeels binnen deze twee dragers.² De spoorbaan kan op twee plaatsen worden overgestoken (Stationsstraat en Driebos). Tussen Maarheeze en Weert ligt geen station, tussen Maarheeze en Eindhoven liggen de stations Heeze en Geldrop. Eindhoven en Weert zijn intercitystations. De lokale hoofdstructuur wordt gevormd door de oost-westverbindingen Stationsstraat – Koenraadweg (richting Someren) en Driebos (ontsluiting bedrijven Den Engelsman richting A2) – Randweg-Oost en –Zuid (regionale ontsluitende structuur bij Budel) en de noord-zuidverbindingen Sterkselseweg (richting Sterksel – Heeze) en Philipsweg, die de twee oost-westverbindingen buiten de kern om verbindt.

2.3 Rijksbeleid voor nieuwe stations

De minister van Verkeer en Waterstaat draagt de verantwoordelijkheid over de spoorweginfrastructuur, inclusief de stations, met uitzondering van lokale spoorwegen. ProRail is de organisatie die verantwoordelijk is voor het beheer en het onderhoud van het spoor. De lijn Eindhoven – Weert behoort tot het kernnet en valt dus volledig onder rijksverantwoordelijkheid. Er zijn geen plannen om deze spoorlijn in de toekomst aan te besteden. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat financiert (een deel van) de aanleg van nieuwe stations wanneer nut en noodzaak van het station zijn aangetoond. Om in aanmerking te komen voor rijksbijdrage hanteert het ministerie van V&W de volgende richtlijnen (beleidsvoornemen 'Aanleg nieuwe stations'):

- Vervoerswaarde: Het gaat om minimaal 1.000 nieuwe in- en uitstappers per dag.³ Het station dient substantieel bij te dragen aan het verkeers- en vervoersbeleid ten behoeve van een betere bereikbaarheid. De bijdrage wordt beoordeeld aan de hand van de vervoerswaarde. Het aantal potentiële nieuwe in- en uitstappers bepaalt de vervoerswaarde.
- Investeringskosten: Het Rijk hanteert het criterium dat de infrastructuurkosten niet meer dan € 4,85 miljoen mogen bedragen. Dit bedrag is de hoogte van de maximale rijksbijdrage en komt voort uit de studie 'Basisstation', die op grond van ontwikkelde normen en functionele eisen de aanlegkosten van een nieuw (klein) station heeft onderzocht. Verder is relevant dat het de decentrale overheid

² Westelijk van de A2 ligt het 'oude' centrum van Maarheeze (omgeving Kerkstraat). Oostelijk van de spoorlijn liggen de woonlocatie El Pinar en het bedrijventerrein Den Engelsman.

³ Onder een nieuwe in- en uitstapper verstaat men een reiziger die voorheen geen gebruik maakte van het openbaar vervoer. Reizigers die voorheen met de bus reisden en nu met de trein, gelden dus niet als nieuwe in- en uitstappers.

of derden (i.c. NS Stations) vrij staat om extra voorzieningen op het station zelf te bekostigen.

- Inpasbaarheid in de dienstregeling: ProRail toetst op basis van lijnvoering van een bestaande of toekomstige dienstregeling of deze over capaciteit beschikt om aan nieuwe stations te halteren. Tevens toetst ProRail de ontsluiting van het nieuwe station aan een dienstregelingmodel om vast te stellen of de bediening van het station zonder extra infrastructuur is te realiseren.
- Fysieke inpassing van het nieuwe station: De locatie moet geschikt zijn voor aanleg van een station en aanverwante voorzieningen (toegankelijkheid P+R, fietsenstalling etc.). De regio (veelal de gemeente) is verantwoordelijk voor de bereikbaarheid van het station.

Uit eerdere onderzoeken is vastgesteld dat het eerste criterium, een vervoerswaarde van 1.000 nieuwe reizigers op een gemiddelde werkdag voor een nieuw station in Maarheeze, niet wordt gehaald. Onder nieuwe reizigers wordt verstaan alle in- en uitstappers die in de situatie zonder station niet met het openbaar vervoer reizen. Reizigers die in de situatie zonder station met de bus reizen en bij de komst van een station op de trein overstappen, tellen dus niet als nieuwe reiziger.

Met de Nota Mobiliteit is een beleid van decentralisatie ingezet. Dit betekent onder andere dat taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden naar de provincie en de kaderwetgebieden worden overgebracht. In het kader van de Brede Doeluitkering (BDU) worden de gelden voor investering en exploitatie van openbaar vervoer bij elkaar gebracht. Samen met de verzelfstandiging van de NS betekenen deze veranderingen dat er ook een tweede mogelijkheid is om tot realisatie van een station te komen zonder rijksbijdrage. De volgende garanties moeten worden afgegeven:

- Een *inpassingsgarantie* van ProRail; waarbij beoordeeld wordt of het nieuwe station inpasbaar is in de dienstregeling en de capaciteit op het spoor.
- Een *bedieningsgarantie* van NS Reizigers. De NS moet bereid zijn om de stoptreinen op het station te laten halteren. Als commercieel bedrijf zal zij hierbij letten op de kosten en opbrengsten die met een extra haltering in Maarheeze zijn gemoeid.
- Een *investeringsgarantie* van belanghebbende partijen; het gaat dan om het financieren van de investeringskosten van het station. De vraag is of deze kosten zijn op te brengen uit lagere exploitatielasten voor het busvervoer.

Daarnaast moet de gemeente waarin het station ligt, de gemeente Cranendonck, de bereikbaarheid en ontsluiting van het station.

Geconcludeerd kan dus worden dat het in beginsel mogelijk is ook zonder rijksbijdrage een station te realiseren aan een hoofdspoorlijn, mits belanghebbende partijen bereid zijn een investeringsgarantie af te geven en het station inpasbaar is in de dienstregeling. In de businesscase wordt onderzocht of dit het geval is en worden de kosten en baten voor belanghebbende partijen systematisch nagegaan.

2.4 SRE: Orion II en (concept) RVVP

Het SRE is in de regio verantwoordelijk voor de exploitatie en ontwikkeling van het busvervoer. Zij ontvangt hiervoor van rijkswege een bijdrage in de exploitatietekorten van het openbaar vervoer. Deze exploitatiebijdrage is verdisconteerd in de zogenoemde Brede Boeluitkering (BDU). De gewenste ontwikkeling van het lijnennet in het SRE is vastgelegd in het beleidsplan ORION II. Dit plan vormt ook de basis voor het programma van eisen, dat in de vervoerconcessie wordt vastgelegd. Dit betekent dat ook de budgetten voor de nieuwe busverbindingen zijn vastgelegd. Voor Maarheeze betekent ORION II een belangrijke uitbreiding van de OV-ontsluiting met een nieuwe busverbinding (lijn 175) naar Heeze en Geldrop. Indien station Maarheeze wordt gerealiseerd bestaat er een rechtstreekse treinverbinding vanuit Maarheeze met Heeze en Geldrop. De nieuwe in te leggen buslijn 175 zou in dat geval dus kunnen vervallen.

Momenteel is het SRE bezig om het verkeers- en vervoersbeleid vast te leggen in het RVVP. Hiervan is een eerste concept gereed. Ook in het concept-RVVP van het SRE wordt rekening gehouden met de mogelijke komst van een station in Maarheeze.

2.5 Verkenning OV-netwerk BrabantStad

De verkenning OV-netwerk BrabantStad beschrijft het toekomstige openbaarvervoernetwerk (trein en bus) in BrabantStad en is opgesteld door de B5-gemeenten⁴, de provincie Noord-Brabant en het SRE. In de verkenning OV-netwerk BrabantStad is geen rekening gehouden met een station in Maarheeze. Wel is het station opgenomen in eerdere studievarianten (Centrale-Stadsscenario en Weidescenario).⁵ Daarbij is naar verschillende scenario's voor de bediening van een station in Maarheeze gekeken. Geconstateerd is dat de vervoerswaarde van station Maarheeze, ten opzichte van andere stations in OV-netwerk BrabantStad matig is en ook ten aanzien van het criterium 1.000 nieuwe instappers tekortschiet. Om die reden is het station niet opgenomen in de lijst van nieuwe stations in de verkenning OV-netwerk BrabantStad. Aan de andere kant was in de berekeningen geen rekening gehouden met P+R-functie van het station en met de overstappers als gevolg van een aanpassing van de busdiensten (feederen). Het bedieningspotentieel zou dus hoger kunnen uitvallen. Daarom voorziet de businesscase in nieuwe berekeningen met het verkeersmodel van het SRE, waarin wel extra feederende buslijnen zijn meegenomen.

⁴ De B5-steden zijn Breda, Eindhoven, Helmond, 's-Hertogenbosch, Tilburg.

⁵ De principes voor het Weidescenario zijn: het creëren van secundaire knooppunten tussen de grote steden in met een sneltreinbediening, waardoor de kernen in de regio een snellere aantakking op het spoornet krijgen; het streekvervoer feedert op deze secundaire knopen. Dit betreft vooral nieuwe lijnen die deels ten koste gaan van bestaande lijnen naar de grote steden. In het Centrale-Stadsscenario zijn met name veel nieuwe stoptreinstations meegenomen.

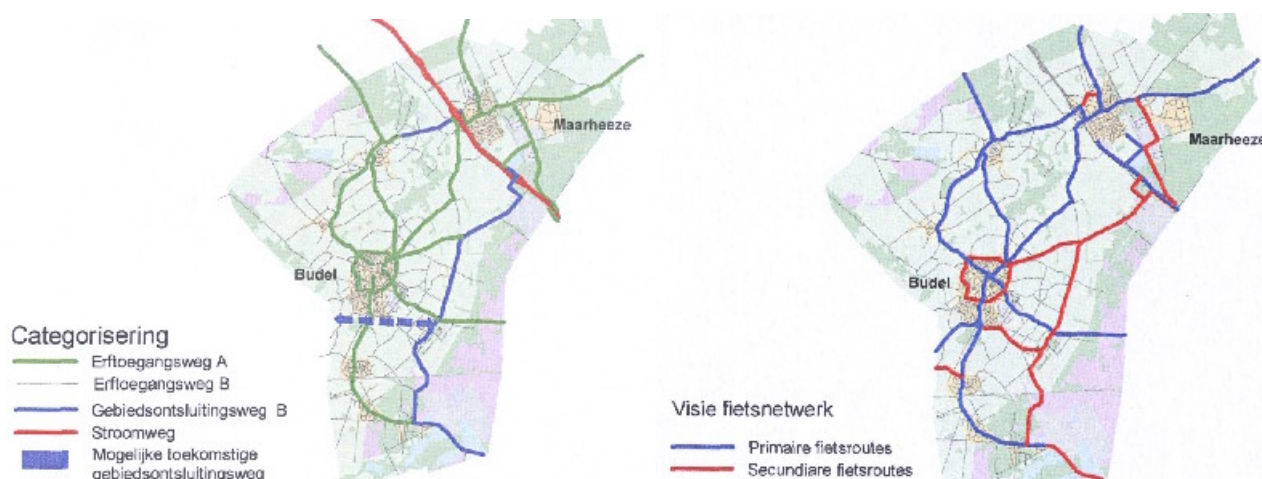
2.6 Spitsstroken A2

Eind mei 2003 is Rijkswaterstaat gestart met de aanleg van spitsstroken op de Randweg Eindhoven. Deze spitsstroken geven de randweg op korte termijn wat extra lucht zodat de fileproblemen voorlopig verminderen. De spitsstroken lossen de fileproblemen rond Eindhoven echter niet op. Daarom werkt Rijkswaterstaat nu aan plannen voor het verbreden van de Randweg van 2 naar 4 rijbanen, waarbij het doorgaande verkeer gescheiden wordt van het lokale en regionale verkeer. Tijdens de werkzaamheden, die voorzien zijn tussen 2006 en 2011, zal het verkeer hinder ondervinden. Wanneer de ombouw gereed is, is de congestieproblematiek op de Randweg Eindhoven naar verwachting opgelost. Voor het deeltraject van de A2 tussen knooppunt Leenderheide en Budel is Rijkswaterstaat voornemens om na 2010 de rijbaan te verbreden van 2x2 naar 2x3 rijstroken. Een trajectnota/MER is in voorbereiding. Bij de afweging van varianten zal ook het effect van een station in Maarheeze worden meegenomen.

2.7 Gemeente Cranendonck: concept-GVVP

In het concept-GVVP is een voorstel opgenomen voor een wegcategoryering volgens de principes van Duurzaam Veilig. De A2 is hierin een stroomweg, de Randweg-Oost en De Kleine Bruggen (Maarheeze – Soerendonk) gebiedsontsluitingsweg en de overige hoofdwegen erftoegangsweg. Verder wordt er gestudeerd op de aanleg van de Zuidelijke Randweg bij Budel. Deze weg wordt ook gezien als gebiedsontsluitingsweg met een regionale functie.

Ten aanzien van de infrastructuur voor de fiets valt op dat de belangrijkste wegen grotendeels zijn voorzien van aparte fietsvoorzieningen. Waar dat nog niet zo is (bijvoorbeeld Driebos) is dat voor de middellange termijn voorzien.



Figuur 2.2: Wegcategorisering en visie fietsnetwerk concept-GVVP

Het principe 'bouwen voor eigen behoefte – en een beetje meer' is ook overgenomen in de Ruimtelijke ontwikkelingsvisie van de gemeente Cranendonck.⁸ Wat betreft werken wordt gesproken over uitbreiding van bedrijventerrein Airpark in zuidelijke richting en de ontwikkeling van het DIC, een nieuw industrieterrein dat gerealiseerd moet worden op het terrein van Pasminco Budel Zink in Budel.

Rondom de kern Maarheeze liggen belangrijke bos- en natuurgebieden (Landgoed Hugten, Klaterspeel, Buulder Broek), agrarische gebieden met natuur- en landschapswaarden (ten noorden van Driebos) en diverse verwevings- en kwelgebieden. Hierdoor zijn de ontwikkelingsmogelijkheden van de Cranendonckse kernen beperkt en aan strenge regels gebonden, onder meer ten aanzien van nieuwe ontgrondingen en de invloed op de waterhuishouding.

Geconcludeerd kan worden dat beleidsmatig de ruimte ontbreekt voor nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen die de komst van een station in Maarheeze zouden ondersteunen. Wel zijn er enkele initiatieven van derden voor wie de mogelijke komst van een station in Maarheeze relevant kan zijn.

⁸ Deze visie bouwt voort op de eerder verschenen Structuurvisie Plus (1999) en de Beleidsvisie Buitengebied (2003).

3 Potentiële locaties

In eerste instantie zijn vier potentiële locaties voor een station in Maarheeze globaal beoordeeld. Op grond van die beoordeling zijn twee locaties geselecteerd: Stationsstraat en locatie Driebos. Een keuze tussen beide locaties wordt gedaan op basis van de verwoerswaardestudie (hoofdstuk 4).

3.1 Beoordeling vier potentiële locaties

In Maarheeze zijn in principe vier locaties denkbaar voor de situering van een station:

- locatie *Maarheeze-Noord*: ter hoogte van de kruising van de spoorlijn met de Sterkselseweg;
- locatie *Stationsstraat*: oorspronkelijke stationslocatie, ter hoogte van de spoorwegovergang Stationsstraat;
- locatie *Driebos*: ter hoogte van de spoorwegovergang Driebos;
- locatie *Maarheeze-Zuid*: ter hoogte van de Philipsweg, parallel aan het spoor.

De vier locaties zijn kwalitatief beoordeeld op een groot aantal aspecten (zie kader). Het resultaat van de beoordeling is terug te vinden in het onderstaande schema. In bijlage 2 is een motivatie opgenomen.

Beoordelingscriteria

- bereikbaarheid station/P+R via hoofdwegennet
- bereikbaarheid station/P+R via fiets- en voetpaden
- ligging ten opzichte van bestaande/geplande bushaltevoorzieningen
- ligging ten opzichte van bestaande/geplande woonbebouwing
- ligging ten opzichte van bestaande/geplande bedrijfshuisvesting
- ligging ten opzichte van bestaande/geplande publiekstrekkende voorzieningen
- ruimtelijke inpasbaarheid station/P+R, aantasting landschappelijke structuur
- aantasting leefbaarheid (overlast geluid)
- beleidsmatige (on)mogelijkheden
- kosten

	Maarheeze-Noord	Stationsstraat	Driebos	Maarheeze-Zuid
bereikbaarheid station/P+R via hoofdwegennet	-	-	+	-
bereikbaarheid station/P+R via fiets- en voetpaden	0	+	0	-
ligging ten opzichte van bestaande/geplande bushaltevoorzieningen	-	0	-	-
ligging ten opzichte van bestaande/geplande woonbebouwing	-	+	0	-
ligging ten opzichte van bestaande/geplande bedrijfshuisvesting	-	0	0	-
ligging ten opzichte van bestaande/geplande publiekstrekkende voorzieningen	-	0	+	0
ruimtelijke inpasbaarheid station/P+R, aantasting landschappelijke structuur	-	0	+	-
aantasting leefbaarheid (overlast geluid)	0	-	-	0
beleidsmatige (on)mogelijkheden	-	0	-	-
kosten	0	0	0	-

Tabel 3.1: Beoordeling vier stationslocaties

Op grond van deze kwalitatieve beoordeling kan worden geconcludeerd dat de locaties Maarheeze-Noord en –Zuid niet kansrijk zijn. Deze locaties sluiten onvoldoende aan op omgeving (wonen, werken, voorzieningen) en zijn onvoldoende bereikbaar voor de bus, de auto en de fiets. De locaties **Stationsstraat** en **Driebos** kunnen mogelijk kansrijk zijn, maar hebben beide sterke en zwakke kanten. In het onderstaande worden de locaties nader beschreven.

3.2 Beschrijving locaties

Kenmerken locatie Stationsstraat

Het betreft hier de oorspronkelijke stationslocatie in de kern Maarheeze. Deze is gelegen aan de westzijde van het spoor, ten noorden van de Stationsstraat. Van de oorspronkelijke stations- en perronvoorzieningen is niets meer over. De sporen liggen hier enkele meters uit elkaar, waardoor een middenperron eventueel mogelijk zou zijn. De locatie maakt deel uit van het bestemmingsplan Buitengebied Oost met bestemmingen: woondoeleinden (er staan drie woningen direct aan het spoor in de Rakerstraat), bos en agrarisch gebied met landschappelijke waarden, waarbij het beleid gericht is op behoud en bescherming. Voor de komst van het station is een aanpassing van het bestemmingsplan noodzakelijk. Uitbreiding van ruimtelijk programma (wonen, werken, voorzieningen) op deze locatie zal in alle gevallen beperkt zijn.

De belangrijkste pluspunten van deze locatie zijn:

- de ligging ten opzichte van de bestaande en geplande woonbebouwing;
- de bereikbaarheid per fiets en te voet;
- de bereikbaarheid voor de bus.

Als belangrijkste nadelen gelden:

- de routing vanaf de A2 naar het station, die leidt tot meer verkeer op de Stationsstraat (P+R);

- het ontbreken van bedrijven en voorzieningen in de directe nabijheid die het station mogelijk zouden kunnen voeden;
- de kans op geluidsoverlast en het beschermde karakter van het gebied ten oosten van de spoorlijn.



Figuren 3.1 en 3.2: Locatie Stationsstraat

Kenmerken locatie Driebos

Hierbij zou het station worden gesitueerd ter hoogte van de overweg Driebos, op het bedrijventerrein Den Engelsman. Het station zou in dit geval perifeer komen te liggen ten opzichte van de bestaande bebouwing in de kern. De locatie is onderdeel van het bestemmingsplan Buitengebied Oost met als bestemmingen bos en agrarisch kernrandgebied. Bij nadere uitwerking zou onderzoek nodig zijn naar de belemmeringen die de aanwezige hoogspanningsleiding stelt en naar de kwetsbaarheid voor levende soorten op grond van de Flora en Faunawet (locatie is in streekplan onderdeel GHS).

De belangrijkste pluspunten van deze locatie zijn:

- de directe bereikbaarheid vanaf de A2 via de aansluiting Budel;
- de nabijheid van overige voorzieningen die mogelijk extra reizigers voor het station genereren;
- de inpasbaarheid van een P+R-voorziening ten zuiden van de kern, direct bereikbaar via de A2.

Als belangrijkste nadelen gelden de kans op geluidsoverlast en de perifere ligging ten opzichte van de kern Maarheeze, waardoor reizigers minimaal 500 meter en maximaal 3,5 kilometer moeten fietsen/lopen om bij het station te komen. Voor een deel van de inwoners van Maarheeze betekent dit dat zij dus eerst naar het station moeten fietsen.

Conclusie is dat op grond van inpassing en ligging van het station zowel de locatie Stationsstraat als de locatie Driebos mogelijk is. Een keuze tussen beide is afhankelijk van de vervoerswaarde van het station. In hoofdstuk 4 wordt op basis van deze vervoerswaarde een definitieve keuze gemaakt tussen beide locaties.



Figuren 3.3 en 3.4: Locatie Driebos

4 Vervoerswaarde

Met behulp van het verkeersmodel van het SRE zijn analyses van de vervoerswaarde uitgevoerd. Hierin is de situatie zonder station (referentie), vergeleken met de situatie met station, waarbij ook het buslijnennet is aangepast. Uitgangspunt bij de aanpassing van het lijnennet is dat concurrerende verbindingen in het openbaar vervoer moeten worden voorkomen. Bij de vervoerswaarde is gekeken naar aantal in- en uitstappers, de effecten op het busgebruik en naar P+R. Op grond van deze vervoergegevens is ook een nadere keuze ten aanzien van de locatie gedaan.

4.1 Uitgangspunten

In de situatie zonder station is als referentienetwerk voor het openbaar vervoer Orion II aangehouden, (dit is globaal genomen) de huidige dienstregeling plus een nieuwe lijn 175 Eindhoven – Geldrop – Heeze – Leende - Maarheeze).



Figuur 4.1: Busnetwerk Orion II (referentie zonder station)

In de situatie met station Maarheeze is het netwerk aan streeklijnen en buurtbussen aangepast om zoveel mogelijk reizigers via station Maarheeze te laten reizen. Hiermee wordt het gebruik van het station gemaximaliseerd en worden besparingen in de exploitatie van het busvervoer verkregen die gebruikt kunnen worden voor de investering en/of exploitatie van het treinvervoer en het station.

Locatie

Voor de invoer in het SRE-model is uitgegaan van een station Maarheeze op de locatie bij de spoorwegovergang in de Stationsstraat/Koenraadweg. Deze locatie ligt het dichtst bij de bebouwing van Maarheeze en de diverse buslijnen kunnen hier het snelst komen. De vervoerswaarde voor de locatie Driebos is vervolgens benaderd met behulp van de modelresultaten en de kringentheorie.

Busnetwerk

Het busnetwerk is voor de situatie met station als volgt aangepast:

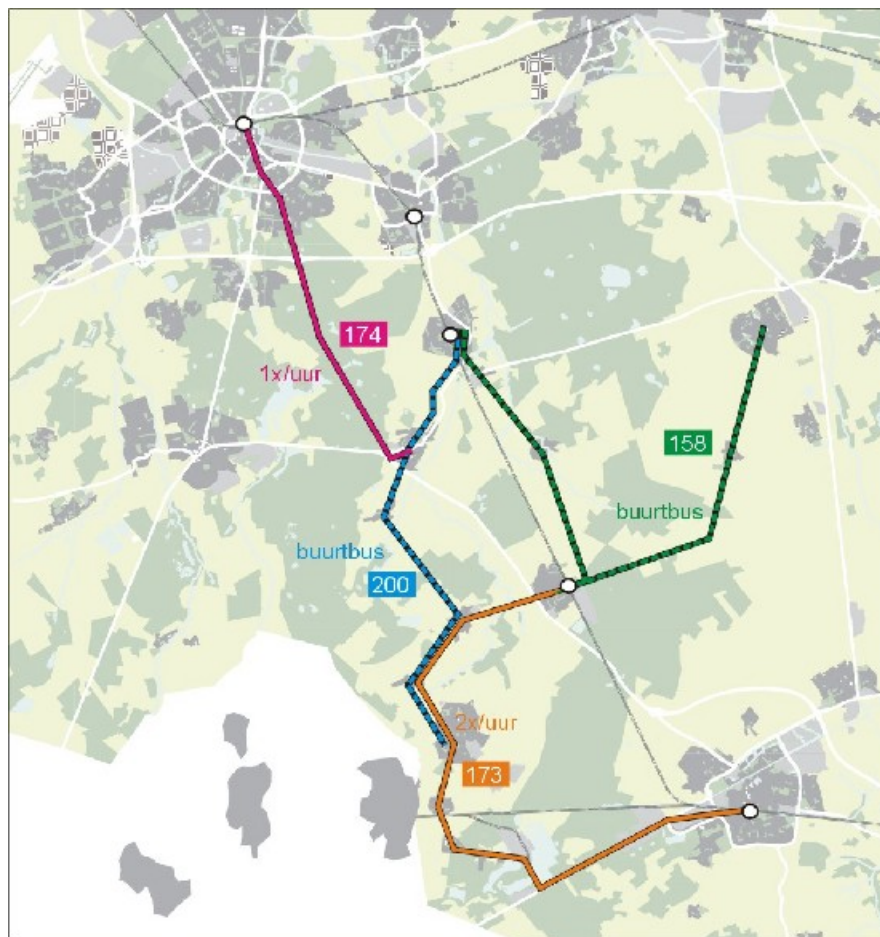
- De buslijn 173 Weert – Budel – Maarheeze – Leende – Eindhoven is gesplitst in een buslijnen Weert – Budel – Maarheeze (2x per uur) en een buslijn Leende – Eindhoven (1x per uur). Reizigers uit Maarheeze en Budel moeten daarom overstappen op de trein om naar Eindhoven te reizen.
- De (nieuwe) buslijn 175 is vervallen.

Extra feederen

Separaat is onderzocht in hoeverre extra feederen van het station een meerwaarde zou kunnen opleveren. In het model zijn de volgende lijnen onderzocht:

- een nieuwe buslijn 175 maar dan ingekort tot Maarheeze – Leende - Heeze.
- een nieuwe buslijn van Neerpelt (België) via Budel naar Maarheeze (1x/uur) voor reizigers vanuit België naar Eindhoven;
- buslijn 20 Helmond - Asten – Someren is 1x/uur doorgetrokken naar Maarheeze, zodat Someren een directe busverbinding met station Maarheeze krijgt.

In alle gevallen bleek de vervoerswaarde onvoldoende om een reguliere buslijn verantwoord te exploiteren (minder dan 100 reizigers per dag). Bovendien namen met deze maatregelen de kosten sneller toe dan de opbrengsten, zodat ze geen positieve bijdrage opleveren in de businesscase.



Figuur 4.2: Busnetwerk invoer situatie met station Maarheeze

4.2 In- en uitstappers per etmaal

Met behulp van het verkeers- en vervoersmodel van het SRE zijn berekeningen uitgevoerd van de referentiesituatie en de situatie met een station en aangepast busnet⁹. Een station in Maarheeze zal naar verwachting circa 1.350 in- en uitstappers krijgen. Dit aantal is als volgt opgebouwd:

- 450 in- en uitstapper van en naar Budel (lijn 173); dit zijn circa totaal 225 bestaande reizigers;
- 250 in- en uitstappers die nu gebruik maken van de bus uit Maarheeze (lijnen 173, 175); ook dit betreft bestaande reizigers, in totaal 125 reizigers;
- 500 nieuwe in- en uitstappers vanuit Maarheeze, dit 250 nieuwe reizigers;
- 75 nieuwe P+R-gebruikers (dit levert 150 nieuwe in- en uitstappers);

⁹ Zie bijlage 3.

In totaal gaat het dus om ruim 650 nieuwe in- en uitstappers. De overige in- en uitstappers zouden anders van de busdiensten gebruik maken.

Een station op de locatie Driebos zou met name als het gaat om de nieuwe reizigers vanuit de kern Maarheeze aanmerkelijk lager scoren. Juist voor deze groep is de afstand tot het station sterk bepalend. In figuur 4.3 is goed te zien dat bij de locatie Stationsstraat vrijwel de gehele kern Maarheeze binnen de eerste twee kringen valt (0-500 m en 500-1.000 m). Voor de locatie Driebos geldt dat een groot deel van de kern in de derde kring valt (1.000-1500 m) en zelfs een deel in de vierde kring (1.500-2.000 m).

Gebruik makend van de kringentheorie, zoals gebruikelijk bij nieuwe stations, kan het aantal nieuwe OV-reizigers vanuit Maarheeze voor de locatie Driebos op circa 150 (in plaats van 500) worden ingeschat. Daarnaast zullen ook minder huidige busreizigers overstappen op de trein (ongeveer 50). In totaal betekent dit voor een station in de locatie Driebos circa 950 in- en uitstappers, zo'n 400 in- en uitstappers minder dan voor de locatie Stationsstraat.



Figuur 4.3: Kringentheorie stationslocaties Maarheeze

Verknoping

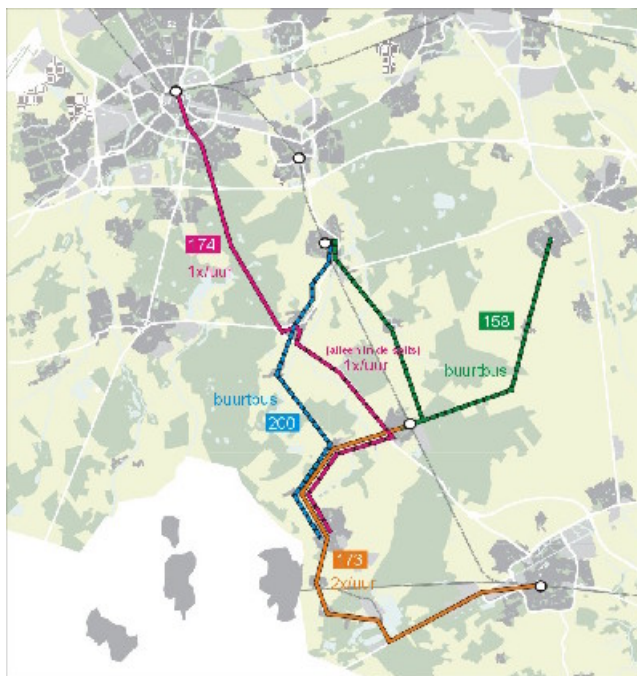
Ten aanzien van de tijdligging van trein en bus blijkt een verknoping in Maarheeze wel goed mogelijk te zijn. De treinen in beide richtingen halteren nagenoeg gelijk op het station, zodat de bussen in zowel de heen- als de terugrichting een goede aansluiting kunnen bieden. In Weert betekent de veranderde tijdligging van de bus dat er op de intercity in zuidelijke richting goed kan worden aangesloten. Op de terugreis, dus komende vanaf Roermond, is er een overstaptijd van 20 minuten op de bus naar Budel.

Analyse buslijnen

Het aantakken van lijn 173 op station Maarheeze heeft voor Budel en Soerendonk geen meerwaarde. De huidige, directe busverbinding met Eindhoven-centrum is ongeveer net zo snel als de verbinding met overstap op station Maarheeze op de trein. Door de extra overstap zullen 150 minder reizigers uit Budel en Soerendonk per openbaar vervoer reizen. Dit is een verlies van ongeveer 25%. Reizigers uit Budel-Dorplein en Budel-Schoot zullen via Weert gaan reizen, omdat dat sneller wordt (met de Intercity).

Extra spitslijn Budel

Het verlies van reizigers vanuit Budel is aanleiding om naast de voorgestelde aanpassingen in het busnet (basisvariant) een tweede variant te onderzoeken met een extra spitslijn naar Budel. In deze variant rijdt lijn 174 naar Leende alleen in de spits rechtstreeks door naar Budel.



Figuur 4.4: Variant met station en spitslijn Budel

<i>element</i>	<i>basisvariant</i>	<i>variant met spitslijn</i>
overstappers van en naar Budel	450	300
busreizigers uit Maarheeze	250	200
nieuwe reizigers uit Maarheeze	500	500
nieuwe P+R reizigers	150	150
<i>totaal</i>	<i>ca 1.350</i>	<i>ca 1.150</i>
totaal nieuwe reizigers	ca 650	ca 650

Tabel 4.1: Aantal in- en uitstappers station Maarheeze

4.3 P+R-gebruik

Naast de instappers uit de directe omgeving of de overstappers vanuit de bus heeft een station in Maarheeze ook een potentie voor P+R-gebruik. Met behulp van het SRE-model is dit gebruik ingeschat. Er zijn twee soorten van P+R-gebruikers:

- langeafstandreizigers op de A2;
- autogebruikers uit het 'achterland' van het station in Maarheeze.

Het station in Maarheeze zal alleen worden bediend door stoptreinen tussen Eindhoven en Weert. De ervaring met P+R leert dat gebruikers niet bereid zijn twee keer over te stappen. Dit betekent dat het gebruik van P+R feitelijk alleen interessant is voor reizigers met een bestemming in het centrum van Eindhoven.

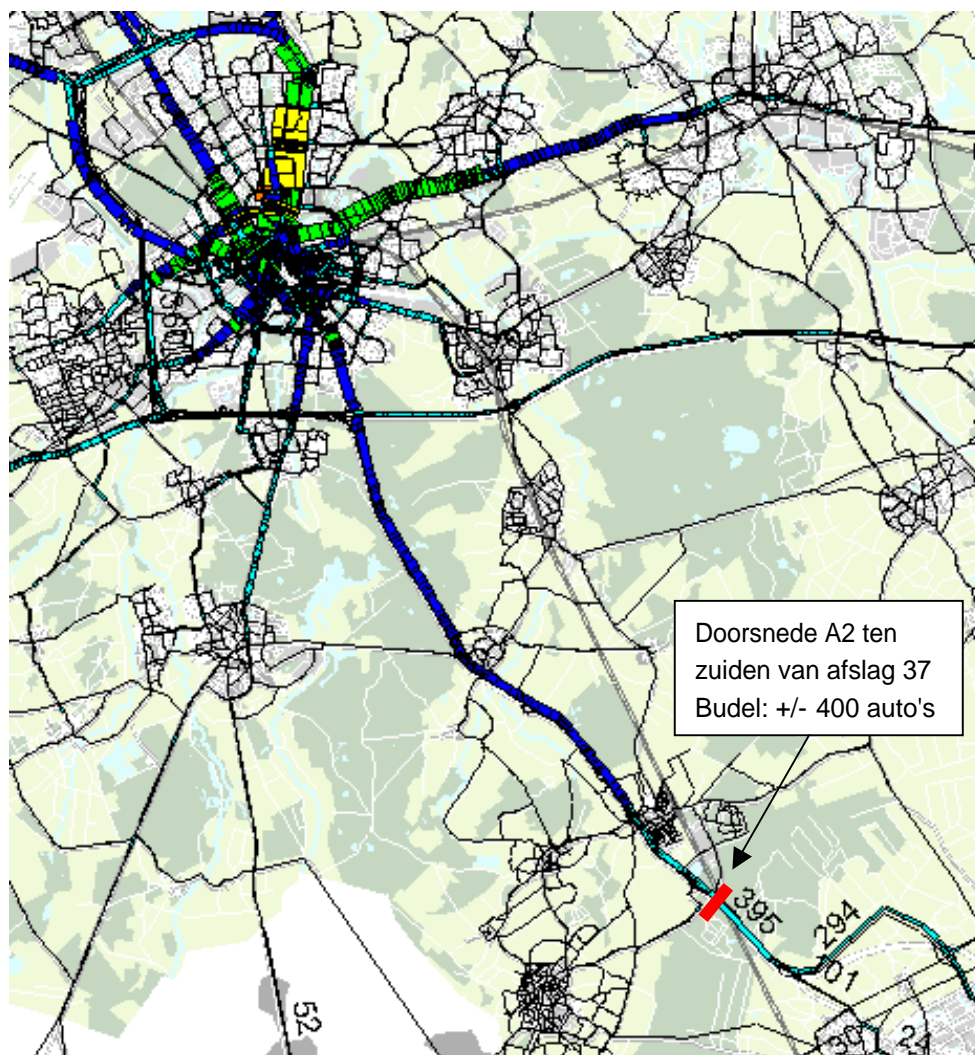
Langeafstandsreizigers A2

In de ochtendspits is er maar een klein aandeel van het verkeer over de A2 dat een bestemming heeft in het centrum van Eindhoven. Wanneer het centrum van Eindhoven ruim wordt genomen (binnen de Ring) gaat het in totaal om circa 400 personenauto's in de ochtendspits. Het aandeel hiervan dat gebruik zou willen maken van de P+R bij Maarheeze is beperkt en sterk afhankelijk van het parkeerbeleid in de gemeente Eindhoven.

Een reële inschatting is dat de potentie voor P+R maximaal 5 tot 10% van deze automobilisten betreft. Dit potentiële aandeel is in studies aangetroffen¹⁰ die door Goudappel Coffeng in de Zuidvleugel van de Randstad zijn uitgevoerd, en is voor de situatie in Brabant mogelijk nog aan de hoge kant. Indien hier desondanks van wordt uitgegaan betekent dit tussen de 20 en 40 gebruikers in het drukste ochtendspitsuur¹¹.

¹⁰ Gemeente Rotterdam, Berekening potentiële gebruikers P+R; Goudappel Coffeng, december 2003.

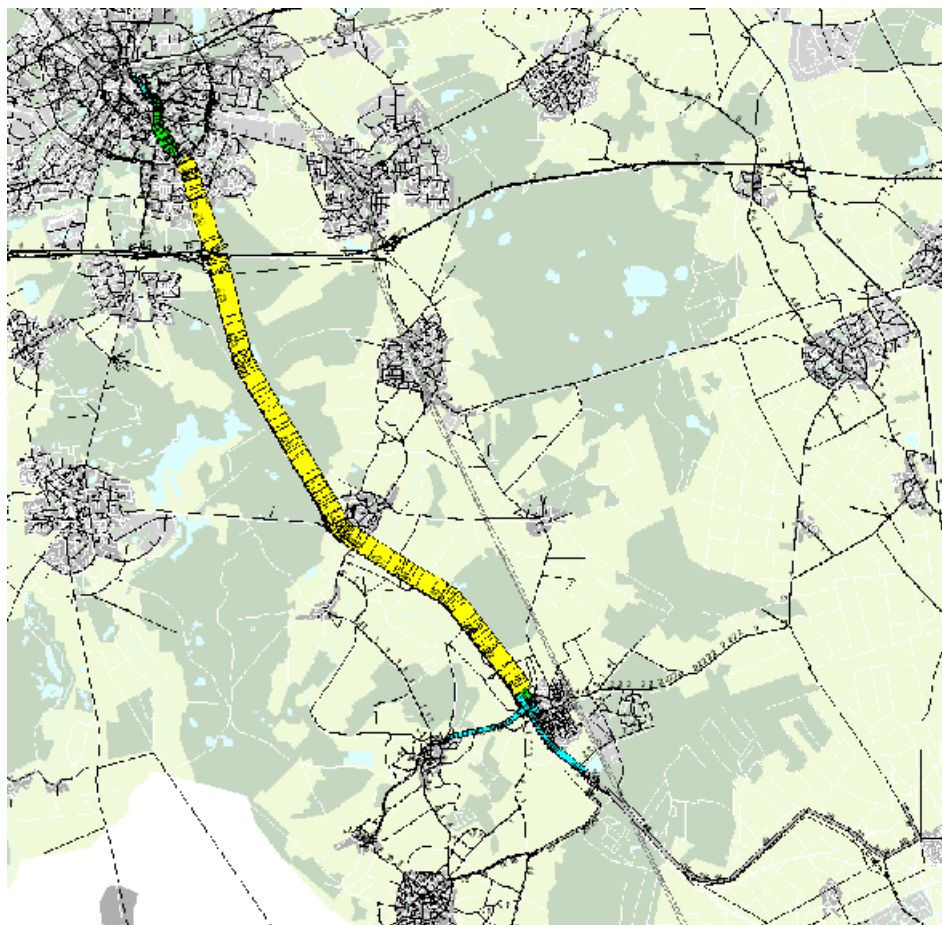
¹¹ Er wordt uitgegaan van een gemiddelde autobezetting voor P+R-gebruikers in de spits van 1,0.



Figuur 4.5: Autoverkeer (over de A2) naar Eindhoven-centrum in de ochtendspits

Uit het achterland van Maarheeze

Met het verkeersmodel is ook onderzocht hoeveel mensen nu in het drukste ochtendspitsuur vanuit het achterland van station Maarheeze (Budel, Soerendonck, Gastel, Someren Heide) naar het centrum van Eindhoven reizen. In totaal gaat dit om circa 250 reizigers. Van deze reizigers zal, afhankelijk van het parkeerbeleid in Eindhoven, een aandeel van maximaal 10 à 20% met de auto naar een station in Maarheeze willen rijden. Het gaat dan in totaal om 25 à 50 P+R-gebruikers in de ochtendspits.



Figuur 4.6: Autoverkeer vanuit de regio Maarheeze naar Eindhoven-centrum in de ochtendspits

Conclusie P+R-gebruik

De potentie voor P+R van een station in Maarheeze bedraagt, afhankelijk van het parkeerbeleid in de gemeente Eindhoven, tussen de 45 en 90 gebruikers per etmaal. Het grootste deel hiervan is niet afkomstig vanaf de A2, maar vanaf het achterland van het station. Omdat het bestemmingsgebied, het centrum binnen de stadsring van Eindhoven, nog ruim gekozen is, lijkt het redelijk om ten aanzien van P+R uit te gaan van maximale potentie van circa 75 P+R-gebruikers en dus 150 in- en uitstappers. Verder kan worden geconcludeerd dat vanuit het P+R-gebruik de locatie van het station nauwelijks van belang is. De locatie bij de Stationsstraat is vanaf de A2 ongeveer één minuut langer rijden. Vanuit Someren-Eind en Soerendonk is het juist één minuut korter.

4.4 Locatiekeuze

Op grond van de vervoerskundige analyses kan worden geconcludeerd dat van beide stationslocaties de Stationsstraat de voorkeur geniet. De voordelen van deze locatie betreffen vooral de nabijheid van de bestaande woningen, maar ook de bereikbaarheid voor het busverkeer en fietsers uit de omgeving. Secundaire effecten zijn ook van belang. Zo zal door de nabijgelegen woonbebouwing de sociale veiligheid van de locatie hoger zijn, wat voor voetgangers en fietsers, maar ook voor P+R-gebruikers belangrijk is. Ten tweede kan het station op de locatie Stationsstraat ook een bijdrage leveren aan het versterken van de voorzieningen in Maarheeze. De locatie Driebos is vooral voor P+R-gebruikers vanaf de A2 beter bereikbaar. Dit blijkt echter maar een beperkte potentie te hebben die niet opweegt tegen de nadelen van de excentrische ligging.

5 Kosten en opbrengsten

De situatie met station in Maarheeze is integraal beoordeeld op kosten en opbrengsten en afgezet tegen de referentiesituatie. De investerings- en exploitatiekosten zijn ingeschat en ook zijn de vervoerswaarde-effecten gemonetariseerd. Uit deze integrale beoordeling kan worden vastgesteld of een station in Maarheeze als businesscase haalbaar is.

5.1 Busvervoer

Omdat er minder reizigers per bus gaan reizen en een groot aantal reizigers een deel van hun reis per trein gaan afleggen, daalt het aantal reizigerskilometers. Dit is een maat voor de opbrengsten uit het reizigersvervoer per bus.

	zonder station	met station (basisvariant)	verschil	met station en spitslijn	verschil
rzkms bus werkdag	31.200	17.800	-13.400	21.600	- 9.600
opbrengst per km	€ 0,095,-	€ 0,095,-		€ 0,095,-	
opbrengst per werkdag	€ 3.000,-	€ 1.700,-	- € 1.300,-	€ 2.100,-	- € 900,-
opbrengsten bus/jaar ¹⁾	€ 890.000,-	€ 510.000,-	- € 380.000,-	€ 620.000,-	- € 270.000,-

1) Een gemiddelde werkdag is ongeveer 1/300 deel van de jaarexploitatie

Tabel 5.1: Opbrengsten busvervoer in corridor Eindhoven - Maarheeze - Weert

De opbrengsten voor de busvervoerder dalen dus met € 380.000,- per jaar in de basisvariant en met € 270.000,- per jaar in de variant met rechtstreekse spitslijn naar Budel.

Er worden echter ook minder bussen ingezet, dus de kosten voor het busvervoer dalen eveneens. Hierbij is uitgegaan van het volgende busnetwerk voor de situatie met station Maarheeze (zie figuur 4.2):

- buurtbussen 158 en 200
- streeklijn 173 Maarheeze – Budel – Weert, 2x/uur
- streeklijn 174 Leende - Eindhoven, 1x/uur

	zonder station	met station (basisvariant)	verschil	met station en spitslijn	verschil
dru's bus jaar ¹⁾	26.700	15.800	- 10.900	16.400	-10.300
kosten per dru ²⁾	€ 68,-	€ 68,-		€ 68,-	
kosten bus ³⁾	€ 1.810.000,-	€ 1.070.000,-	- € 740.000,-	€ 1.120.000,-	-€ 690.000,-

1) Dru = dienstregelingsuur

2) De kostprijs per dienstregelingsuur is vastgesteld op basis van uurprijzen die in huidige aanbestedingen worden gehaald. Hier is een relatief scherpe prijs aangehouden om aan de veilige kant te blijven als het gaat om de bespaarde kosten.

3) Een werkdaggemiddelde is ongeveer 1/300 van het jaargemiddelde

Tabel 5.2: Kosten busvervoer in corridor Eindhoven – Maarheeze - Weert

De kostenbesparing in het busvervoer bedraagt € 740.000,- per jaar in de basisvariant en € 690.000,- in de variant met spitslijn naar Budel. Dit is dus aanmerkelijk groter dan de opbrengstenderving van € 380.000,- respectievelijk € 270.000,-.

5.2 Treinvervoer

Opbrengsten treinvervoer

De extra opbrengsten voor het treinvervoer zijn berekend op basis van het aantal extra reizigerskilometers op het baanvak Eindhoven – Weert. Extra reizigerskilometers die voorbij Eindhoven en Weert worden gemaakt, zijn niet meegerekend.

De extra treinreizigers op het baanvak Eindhoven – Weert leveren de volgende inkomsten op:

	zonder station	met station (basisvariant)	verschil	met station en spitslijn	verschil
rkkm's trein werkdag ¹²	42.000	69.100 ³⁾	27.100	68.200 ³⁾	26.200
opbrengst per km ¹⁾	€ 0,115,-	€ 0,115,-		€ 0,115,-	
opbrengst per werkdag ²⁾	€ 4.800,-	€ 8.000,-	€ 3.200,-	€ 7.900,-	€ 3.100,-
opbrengsten trein per jaar	€ 1.570.000,-	€ 2.550.000,-	€ 1.000.000,-	€ 2.520.000,-	€ 970.000,-

1) Afgeleid van huidige tariefstelling op traject Eindhoven - Weert

2) De gemiddelde werkdagopbrengst is circa 1/320 van de jaaropbrengst voor het treinverkeer

3) Inclusief 75 P+R-gebruikers (150 in- en uitstappers)

Tabel 5.3: Opbrengsten treinvervoer in corridor Eindhoven - Maarheeze - Weert
(inclusief extra Intercityreizigers tussen Weert en Eindhoven)

Exploitatiekosten treinverkeer

De exploitatiekosten worden enerzijds bepaald door (1) het aantal in te zetten treinstellen voor het uitvoeren van de dienstregeling en anderzijds door (2) de in te zetten capaciteit per treinstel.

Ad 1) Aantal treinstellen

De huidige stoptrein heeft in Eindhoven een keertijd van ongeveer 7 minuten en in Weert een keertijd van ongeveer 8 minuten. Door de extra stop in Maarheeze duurt de treinrit 2 minuten langer. Bij gelijkblijvende aankomst- en vertrektijden in Eindhoven, wordt de keertijd in Weert 4 minuten. Dit is weliswaar kort, maar niet onmogelijk. Vanwege de geringere restruimte wordt de kwetsbaarheid van de dienstuitvoering wel vergroot. Het is denkbaar om de tijd voor het keren in Weert te vergroten door de vertrektijd in Eindhoven 1 of 2 minuten aan te passen. Omdat de bestaande stoptrein echter is gekoppeld aan de stoptreinverbinding naar Breda heeft dit ook consequenties op het baanvak Tilburg – Eindhoven.

Een definitief oordeel over de inpasbaarheid van station Maarheeze in de treindienstregeling is op dit moment moeilijk te geven. Er wordt volop gewerkt aan de nieuwe dienstregeling 2007. Het is onduidelijk of en in hoeverre de tijdigging van de treindiensten op het baanvak Eindhoven – Weert en Tilburg – Eindhoven in de nieuwe dienstregeling wordt aangepast en welke ruimte er dan is voor het bedienen van een extra station zonder dat daarvoor extra treinstellen nodig zijn. Het is mogelijk dat de ruimte die er in de bestaande dienstregeling aanwezig lijkt, in de nieuwe dienstregeling niet meer beschikbaar is. Ook indien de ruimte blijft bestaan moet ook de kwetsbaarheid van de dienstuitvoering in de beoordeling worden betrokken. Daar staat tegenover dat een belangrijk voordeel van deze oplossing is dat de kosten die NS extra moet maken om station Maarheeze te bedienen, sterk beperkt kunnen blijven omdat geen extra treinstel behoeft te worden ingezet. Omdat in de bestaande dienstregeling deze ruimte aanwezig lijkt, wordt in de businesscase hiervan uitgegaan.

Ad 2) Capaciteit per treinstel

De stoptreinen rijden in de spits met vier bakken (wagons), twee treinstellen van twee bakken gekoppeld. Berekeningen tonen aan dat er voldoende ruimte in die treinen is om de extra treinreizigers uit Maarheeze te vervoeren. Mogelijk dat op sommige piekmomenten er reizigers moeten staan tussen Geldrop en Eindhoven. De extra kosten die NS moet maken, worden veroorzaakt door de 2 minuten extra rijtijd op iedere rit. Het betreft dus marginale meerkosten.

	zonder station	met station	verschil
dru's trein jaar	8.800	9.500	700
kosten per dru ¹⁾	€ 150,-	€ 150,-	
kosten trein personeel	€ 1.310.000,-	€ 1.430.000,-	€ 120.000,-
drukste bezetting trein	220	310	90
minimaal benodigd aantal bakken per trein	3	4	
beschikbaar aantal bakken per trein	4	4	
kosten treinmaterieel ²⁾	€ 1.580.000,-	€ 1.580.000,-	€ 0,-
totale kosten trein	€ 2.890.000,-	€ 3.010.000,-	€ 120.000,-

1) Kostprijs machinist plus conducteur plus kilometer kosten trein

2) Afschrijving en onderhoud materieel

Tabel 5.4: Kosten stoptrein in corridor Eindhoven – Maarheeze - Weert

Conclusie treinverkeer

Door station Maarheeze kunnen de opbrengsten van de treinexploitatie op het baanvak Eindhoven – Weert stijgen met ongeveer € 1.000.000,- per jaar. Ook op andere baanvakken is er een stijging die hierbij nog niet is meegenomen. Ten aanzien van de in te zetten capaciteit kan naar verwachting met de huidige inzet worden volstaan. De belangrijkste onzekerheid betreft het aantal in te zetten treinstellen voor de dienstuitvoering. In de huidige dienstregeling lijkt er ruimte om station Maarheeze te bedienen binnen de bestaande treinenomloop. Daarmee zouden de meerkosten voor de exploitatie marginaal zijn. Het is echter niet duidelijk of in de nieuwe dienstregeling 2007 deze ruimte nog steeds aanwezig is. Ook de effecten op de kwetsbaarheid van de dienstuitvoering zijn niet bekend. Deze factoren kunnen van doorslaggevende betekenis zijn bij de vraag of een positieve businesscase uiteindelijk haalbaar is.

5.3 Station

Investing

De aanleg van een eenvoudig station Maarheeze bij de overweg in de Stationsstraat vergt naar verwachting een investering van ongeveer € 2,5 mln. Hierbij is uitgegaan van een eenvoudig basisstation met alleen perrons en perronvoorzieningen en beperkte werkzaamheden aan het spoor en de beveiliging. Een voetgangerstunnel of -traverse is niet meegenomen. Treinreizigers kunnen via de spoorwegovergang naar de andere zijde van het spoor.

Exploitatie

De kosten voor beheer en onderhoud van het station worden op basis van ervaringsgegevens van vergelijkbare stations geschat op ordegrootte € 100.000,- per jaar. Formeel behoort de verantwoordelijkheid voor het beheren van stations bij ProRail. Zij heeft dit weer ondergebracht bij NS Stations.

5.4 P+R-terrein

Investing

Een eerste inschatting is dat de aanleg van 75 parkeerplaatsen naast het station een investering vraagt van ordegrootte € 225.000,- voor verwerving van grond en aanleg van parkeerplaatsen.

Exploitatie

De kosten voor beheer en onderhoud van het P+R-terrein worden geschat op ordegrootte € 7.500,- per jaar. Er is van uitgegaan dat het P+R-terrein vrij toegankelijk, dat wil zeggen onbewaakt en gratis/is.

5.5 Overzicht kosten en opbrengsten

In onderstaande tabellen zijn alle kosten en opbrengsten naast elkaar gezet. De investeringen in een station en een P+R-terrein zijn omgerekend naar kosten voor rente en aflossing over een periode van 30 jaar.

Bij de exploitatiekosten en opbrengsten is het verschil tussen de situatie zonder station (referentie) en de situatie met station aangegeven. De exploitatiekosten voor het busvervoer nemen per jaar af met € 740.000,- dus dit bedrag is als negatieve kosten opgenomen. Hetzelfde geldt voor de afnemende reizigersopbrengsten.

kosten- en opbrengstenelementen	met station		met station en spitslijn	
	opbrengsten per jaar	kosten per jaar	opbrengsten per jaar	kosten per jaar
opbrengsten busvervoer t.o.v. referentie	- € 380.000,-		- € 270.000,-	
exploitatie busvervoer t.o.v. referentie		- € 740.000,-		- € 690.000,-
resultaat kosten en opbrengsten per jaar busexploitatie	€ 360.000,-		€ 420.000,-	

Tabel 5.5: Overzicht kosten en opbrengsten busexploitatie (alle getallen prijspeil 2004)

De opbrengsten in het busvervoer nemen af, maar de kosten van het busvervoer nemen sterker af. Daardoor resteert een positief resultaat in de busexploitatie van € 360.000,- of € 420.000,- per jaar voor de situatie zonder respectievelijk met spitslijn.

kosten- en opbrengstenelementen	met station		met station en spitslijn	
	opbrengsten per jaar	kosten per jaar	opbrengsten per jaar	kosten per jaar
opbrengsten treinvervoer t.o.v. referentie	€1.000.000,-		€ 970.000,-	
exploitatie treinvervoer t.o.v. referentie		€ 120.000,-		€ 120.000,-
resultaat kosten en opbrengsten per jaar treinexploitatie	€ 880.000,-		€ 850.000,-	

Tabel 5.6: Overzicht kosten en opbrengsten treinexploitatie (alle getallen prijspeil 2004)

NS kan bij de bediening van station Maarheeze een exploitatieverbetering van € 880.000,- of € 850.000,- per jaar tegemoetzien, mits de bediening van station Maarheeze inpasbaar is in de treindienst. Het verschil is afhankelijk van de vraag of er wel of niet een spitslijn tussen Budel en Eindhoven rijdt.

In onderstaande tabel 5.7 zijn alle kosten en opbrengsten voor de businesscase opgenomen.

<i>kosten- en opbrengstenelementen</i>	<i>met station</i>		<i>met station en spitslijn</i>	
	<i>opbrengsten per jaar</i>	<i>kosten per jaar</i>	<i>opbrengsten per jaar</i>	<i>kosten per jaar</i>
exploitatie busvervoer t.o.v. referentie	€ 360.000,-		€ 420.000,-	
exploitatie treinvervoer t.o.v. referentie	€ 880.000,-		€ 850.000,-	
investering station, kosten rente ¹³ + aflossing		€ 182.000,-		€ 182.000,-
exploitatiekosten station		€ 100.000,-		€ 100.000,-
investering parkeerterrein, kosten rente + aflossing		€ 16.500,-		€ 16.500,-
exploitatiekosten parkeerterrein		€ 7.500,-		€ 7.500,-
totaal kosten en opbrengsten	€ 1.240.000,-	€ 306.000,-	€ 1.270.000,-	€ 306.000,-
resultaat kosten en opbrengsten per jaar	€ 934.000,-		€ 964.000,-	

Tabel 5.7: Overzicht jaarlijkse exploitatie businesscase (alle bedragen prijspeil 2004)

Het positieve resultaat van de businesscase wordt grotendeels bepaald door de sterke verbetering van het exploitatieresultaat van de trein. Echter, ook zonder deze verbetering is er een licht positief resultaat van de businesscase, namelijk € 54.000 respectievelijk € 114.000,- per jaar.

Het resultaat van kosten en opbrengsten van investeringen en exploitatie kan ook worden aangegeven door middel van de Netto Constante Waarde (NCW). De NCW is het netto bedrag dat het resultaat is van alle kosten en opbrengsten van de exploitatieperiode, omgerekend naar prijspeil 2004. De periode die beschouwd is, loopt van 2007 (opening station) tot 2036, 30 jaar later. Een positieve NCW betekent dus dat er 'winst' gemaakt is.

De NCW voor de regionale partijen voor de situatie met station bedraagt € 32,8 mln, prijspeil 2004. De NCW voor de situatie met station en spitslijn bedraagt € 33,8 mln, prijspeil 2004.

¹³ Er is gerekend met een rentepercentage van 6%.

6 Overige partijen

Ook de potentiële indirecte baten van derden zijn geïnventariseerd en er is met deze partijen gesproken. Geconcludeerd moet worden dat de baten beperkt zijn en in alle gevallen moeilijk zijn in te zetten voor de businesscase.

Gemeente Cranendonck

De komst van een station in Maarheeze zal een positief effect hebben op de grondprijzen in de directe omgeving van het station. Omdat echter de mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling rond een station in de Stationsstraat beperkt zijn, zal dit niet of nauwelijks tot extra reizigers leiden en zijn er ook nauwelijks extra inkomsten te verwachten voor de gemeente. Indien het bestemmingsplan meer ruimte zou bieden voor ontwikkeling van programma, kan dit meerwaarde voor de gemeente hebben. Een indirect effect voor de gemeente Cranendonck is verder dat op grond van een betere bereikbaarheid Maarheeze als woonplaats aantrekkelijker wordt, hetgeen een licht positief effect op de huizenprijzen kan hebben. Voor de gemeente betekent dit op langere termijn een verhoging van de inkomsten uit de OZB. Ook hiervoor geldt dat het om marginale effecten gaat die op zichzelf geen directe investering in het station verantwoorden. Tot slot is voor de gemeente van belang dat het voorzieningenniveau in de kern Maarheeze door de komst van een station wordt ondersteund. Al deze effecten kunnen voor de gemeente wel reden zijn om mee te werken aan de komst van een station en bij te dragen in additionele kosten ten aanzien van fietsvoorzieningen en wegwerkzaamheden.

Billy Bird

Er bestaan plannen voor de komst van een pretpak, Billy Bird, naar het gebied ten noordwesten van de aansluiting Budel. In de Ruimtelijke ontwikkelingsvisie van de gemeente Cranendonck is ruimte gereserveerd voor een grootschalig dagattractiepunt op deze locatie. De provincie heeft vooralsnog bedenkingen bij de vestiging. Zo is de beoogde locatie in een gebied met bestemming water voor AHS-landbouw (Partiële herziening waterhuishoudingsplan). Verder stelt de provincie randvoorwaarden die te maken hebben met onder meer archeologisch onderzoek, de Flora- en Faunawet, Habitat- en Vogelrichtlijn soortenbescherming.

De komst van Billy Bird naar deze locatie is derhalve op dit moment nog onzeker en is dan ook niet in de berekeningen meegenomen. Ook wanneer het pretpark er komt zal de relatie met het station in Maarheeze beperkt zijn. Dit heeft enerzijds met het soort van vervoer te maken, het aandeel OV in het vervoer naar pretparken is in alle gevallen beperkt, anderzijds met de afstand tot het station.

Kazerne Nassau Dietz

Ten zuidwesten van Maarheeze ligt de kazerne Nassau Dietz. Op de kazerne werken thans ongeveer 1.500 personen. Er is onder meer een opleidingsbataljon voor de luchtmacht waar momenteel zo'n 1.200 Duitse militairen bij zijn betrokken. Ook is er 175 man burgerpersoneel actief op de kazerne. De meesten van hen wonen verspreid over de gemeente Cranendonck. Medio 2005 zullen de Duitse militairen de kazerne verlaten. Er is nog geen zekerheid omtrent het toekomstig gebruik van de kazerne. Momenteel wordt gewerkt aan een plan voor het behoud van de legerplaats als opleidingsinstituut. De aanwezigheid van een station in Maarheeze kan positief bijdragen aan deze toekomstplannen, maar vormt daarbij uiteraard slechts een van de factoren.

Solmar Tours

Busonderneming Solmar Tours beschikt sinds april 2004 over een bustransferium aan de Driebos, nabij de overweg. Vanuit het hele land worden passagiers hierheen met de bus vervoerd en van daaruit richting Spanje. Hiertoe beschikt Solmar Tours over een groot parkeerterrein. Uit de contacten die met Solmar Tours zijn geweest, is op te maken dat zij redelijk neutraal staan ten opzichte van de komst van een station. Mogelijk kan het een bijdrage leveren in de busexploitatie maar zij achten deze bijdrage zeer gering. Op het bustransferium worden reizigers vooral onderling, tussen de bussen, uitgewisseld. Mogelijk dat voor bepaalde reizigers het aantrekkelijk is om op eigen gelegenheid naar Maarheeze te rijden, maar vooralsnog lijkt de meerwaarde van het station voor Solmar Tours beperkt.

Rijkswaterstaat

In het kader van de werkzaamheden aan de A2 is er een programma genaamd MoRE (Mobiliteitsoffensief Randweg Eindhoven). Dit programma voorziet in maatregelen op het gebied van mobiliteitsmanagement gedurende de werkzaamheden aan de Randweg Eindhoven. Station Maarheeze zou in het programma kunnen worden opgenomen, maar de daadwerkelijke effectiviteit voor de problematiek van de Randweg Eindhoven wordt niet hoog ingeschat. Dat neemt niet weg dat het station onderdeel kan zijn van de communicatiestrategie van MoRE. Een financiële bijdrage in de realisatie moet echter niet worden verwacht.

Conclusie

Geconcludeerd kan worden dat van derde partijen geen concrete financiële bijdrage in een station in Maarheeze moet worden verwacht. Dit betekent dat de businesscase vooral tussen de direct betrokken partijen moet worden gesloten, zijnde NS, SRE, Pro-Rail, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Cranendonck.

7 Conclusies en aanbevelingen

Doel van het onderzoek was om te bekijken in hoeverre realisatie van station Maarheeze middels een businesscase mogelijk is. In deze benadering wordt dus niet uitgegaan van een Rijksbijdrage voor de realisatie van het station, maar worden de kosten en opbrengsten integraal afgewogen.

Op basis van het onderzoek in deze businesscase kan het volgende worden geconcludeerd:

- Een definitief oordeel over de vraag of een positieve businesscase haalbaar is, is nog niet te geven omdat onduidelijk is of inpassing van station Maarheeze in de toekomstige dienstregeling 2007 mogelijk is zonder significante meerkosten.
- Binnen de huidige dienstregeling lijkt die ruimte aanwezig te zijn, waarbij wel wordt ingeleverd op de robuustheid (restruimte) van de dienstregeling. De vraag of dit acceptabel is kan alleen in een nadere verdiepingslag worden beantwoord.
- Indien echter de bediening van station Maarheeze in de treinomloop inpasbaar is, is een positieve businesscase haalbaar. De exploitatie-effecten voor de trein zijn in dat geval sterk positief en ook voor de andere onderdelen van de businesscase is er een licht positief resultaat. Dit betekent dat het zonder meer de moeite waard is om verder te gaan op de ingeslagen weg.
- Op grond van de contacten die met potentiële baathebbende partijen zijn geweest moet geconcludeerd worden dat van derde partijen geen concrete financiële bijdrage in een station in Maarheeze moet worden verwacht. Dit betekent dat de businesscase vooral tussen de direct betrokken partijen moet worden gesloten, zijnde NS, SRE, de provincie Noord-Brabant en de gemeente Cranendonck.
- Uitgangspunt moet hierbij zijn dat de voorgenomen lijn 175 uit Orion II komt te vervallen en de kosten op de lijn 173 sterk worden teruggebracht door deze lijn aan te sluiten op het nieuwe station Maarheeze. Tussen Leende en Eindhoven blijft lijn 173 één keer per uur rijden. Om de negatieve effecten voor Budel te compenseren, stellen wij voor om lijn 173 in de spits door te trekken tot Budel;
- Als locatie moet worden uitgegaan van de locatie nabij de Stationsstraat.

Op grond van de resultaten van deze studie bevelen wij aan om op de ingeslagen weg verder te gaan en NS te verzoeken kennis te nemen van dit onderzoek en de inpasbaarheid van station Maarheeze in de dienstregeling 2007 en de investeringskosten voor het station nader vast te stellen. Op grond van de resultaten van dat onderzoek kan de businesscase opnieuw worden beoordeeld en kan concreet worden toegewerkt naar een convenant tussen de betrokken partijen.

Het busnetwerk ziet er dan als volgt uit:



Figuur 7.1: Voorstel busnetwerk met station Maarheeze, inclusief spitsdienst

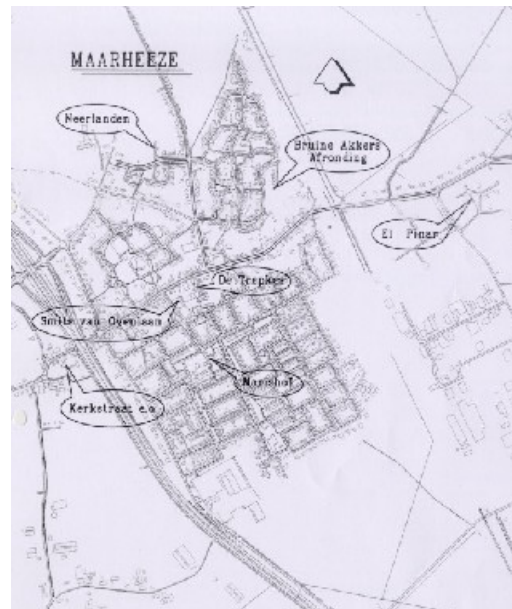
Bijlage 1: Geraadpleegde bronnen

Geraadpleegde bronnen

- Beleidsvoornemen Aanleg nieuwe stations (vw0000991). Minister van Verkeer en Waterstaat, 2000.
- Concept Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan. Gemeente Cranendonck, 2004.
- Ontwerp-Regionaal Structuur Plan. SRE, 2004.
- Regionaal Verkeer- en Vervoerplan, Nota Kaders, Nota Bouwstenen. SRE, 2004.
- Streekplan 'Brabant in balans', Uitwerkingsplan Zuidoost-Brabant. Provincie Noord-Brabant, 2004.
- Verkenning OV-netwerk BrabantStad (Samen investeren). B5 partners, 2003.
- Website Stichting Station Maarheeze: www.stationmaarheeze.nl.
- Woningbouwprogramma 2000 – 2010. Gemeente Cranendonck, 2001.

Ruimtelijke ontwikkelingen

- Locaties woningbouwprogramma 2000 – 2010



Figuur B1.1: Woningbouwprogramma Maarheeze

Bijlage 2: Beoordeling locaties station Maarheeze



Figuur B2.1: Locaties voor station Maarheeze

Beoordeelde locaties

- Locatie **Maarheeze-Noord**: ter hoogte van kruising spoorlijn – Sterkselseweg.
- Locatie **Stationsstraat**: ter hoogte van spoorwegovergang Stationsstraat.
- Locatie **Driebos**: ter hoogte van spoorwegovergang Driebos.
- Locatie **Maarheeze-Zuid**: ter hoogte van Philipsweg, parallel aan spoor.

Beoordelingsaspecten

- Bereikbaarheid station/P+R via hoofdwegennet
- Bereikbaarheid station/P+R via fiets- en voetpaden
- Ligging ten opzichte van bestaande/geplande bushaltevoorzieningen
- Ligging ten opzichte van bestaande/geplande woonbebouwing
- Ligging ten opzichte van bestaande/geplande bedrijfshuisvesting
- Ligging ten opzichte van bestaande/geplande publiekstrekkende voorzieningen
- Ruimtelijke inpasbaarheid station/P+R, aantasting landschappelijke structuur
- Aantasting leefbaarheid (overlast geluid)
- Beleidsmatige (on)mogelijkheden
- Kosten

Scores

- + goed; kansen ruimschoots aanwezig, geen op beperkte negatieve effecten
- 0 matig; niet onmogelijk, maar slechts beperkt kansrijk
- slecht; geen of zeer beperkte kansrijkheid, negatieve effecten

De beoordeling per criterium:

Bereikbaarheid station/P+R via hoofdwegennet

- Locatie Maarheeze-Noord: slecht; er is een nieuwe verbinding nodig tussen (bijvoorbeeld) de verzorgingsplaats langs de A2 en het stationsgebied. De verbinding met Maarheeze is goed (Sterkselseweg), idem met Sterksel (Pastoor P. Thijssenlaan).
- Locatie Stationsstraat: slecht; ongunstige ligging ten opzichte van de aansluiting op de A2. Vanuit het noorden rijdt verkeer via de aansluiting Maarheeze eerst door de kern om het station te bereiken. De huidige Stationsstraat is hier ook niet op ingericht. Verwijzing van het verkeer via de afrit Budel is niet gewenst vanwege extra omrijafstand. Verkeer vanuit het zuiden kan via de aansluiting Budel – Driebos – Philipsweg worden geleid.
- Locatie Driebos: goed; verkeer vanuit het noorden en het zuiden kan verwezen worden via de aansluiting Budel. Mogelijke extra belasting van de Oranje Nassaulaan is een aandachtspunt.
- Locatie Maarheeze-Zuid: slecht; verkeer vanuit het noorden en het zuiden kan verwezen worden via de aansluiting Budel. Aanvullende infrastructuur vanaf de aansluiting is noodzakelijk (cq. opwaarderen verbinding Randweg-Oost – Philipsweg, onder A2 door).

Bereikbaarheid station/P+R via fiets- en voetpaden

- Locatie Maarheeze-Noord: matig; relatief grote afstand tot Maarheeze (circa 2,5 km) en Sterksel (circa 2 km).
- Locatie Stationsstraat: goed; centrale ligging, aparte fietsstroken op Stationsstraat, ook wenselijk op andere toeleidende wegen (Koenraadweg, Sterkselseweg). Spoorwegovergang is beveiligd met ahob's; fietsvoorzieningen zijn hier fysiek te realiseren. Ongelijkvloerse oversteek is niet reëel vanwege de aanliggende bebouwing (zijde Stationsstraat) en aansluitende wegen (beide zijden).
- Locatie Driesbos: matig; er zijn mogelijkheden om het bestaande voetpad op te waarderen tot volwaardige fiets-/voetverbinding met Maarheeze (afstand tot zuidelijke bebouwing circa 500 m).
- Locatie Maarheeze-Zuid: slecht; de afstand tot Maarheeze via de Philipsweg bedraagt circa 3,5 km.

Ligging ten opzichte van bestaande/geplande bushaltevoorzieningen

- Locatie Maarheeze-Noord: slecht; de locatie is thans alleen door een buurtbus ontsloten.
- Locatie Stationsstraat: matig; er is een halte op enige afstand.
- Locatie Driebos: slecht; de locatie wordt thans niet door bus ontsloten.
- Locatie Maarheeze-Zuid: slecht; de locatie wordt thans niet door bus ontsloten.

Ligging ten opzichte van bestaande/geplande woonbebouwing

- Locatie Maarheeze-Noord: slecht; het station ligt in het buitengebied. De afstand tot Maarheeze bedraagt circa 2,5 km en tot Sterksel circa 2 km. In de nabijheid zijn geen bouwplannen bekend.
- Locatie Stationsstraat: goed; het station is centraal gelegen. Het station heeft een zeer beperkte functie voor Soerendonk (circa 4 km) en Budel (circa 6 km). Voor nieuwe bebouwing zijn er kansen in het gebied Koenraadweg – Horriken, het gebied tussen de Sterkselseweg en het spoor, het gebied tussen de Sterkselseweg en Grote Bleek en eventueel op het huidige sportterrein (De Romrijten).
- Locatie Driebos: matig; het station is tamelijk decentraal gelegen. De voeding van het station is hierdoor beperkt. Het station heeft een zeer beperkte functie voor Budel (circa 6 km).
- Locatie Maarheeze-Zuid: slecht; het station is zeer perifeer gelegen. Het voedingsgebied is zeer beperkt.

Ligging ten opzichte van bestaande/geplande bedrijfshuisvesting

- Locatie Maarheeze-Noord: slecht; in de nabijheid zijn geen bedrijven gelegen. Ook zijn er geen bouwplannen.
- Locatie Stationsstraat: slecht; in de nabijheid zijn geen bedrijven gelegen. Ook zijn er geen bouwplannen.
- Locatie Driebos: matig; het station kan mogelijk een functie vervullen voor Philips. De potentie van Van Ganzenwinkel (archieffernietiging) en Verhoeven (grondverzetmachines) lijkt beperkt. Het toekomstige DIC ligt te ver weg om iets aan het station te hebben.
- Locatie Maarheeze-Zuid: slecht; in de nabijheid zijn geen bedrijven gelegen. Ook zijn er geen bouwplannen.

Ligging ten opzichte van bestaande/geplande publiekstrekkenende voorzieningen

- Locatie Maarheeze-Noord: slecht; in de nabijheid zijn geen bedrijven gelegen. Ook zijn er geen bouwplannen.
- Locatie Stationsstraat: matig; station heeft mogelijk beperkte functie voor nabijgelegen sportpark. Geen bouwplannen bekend.
- Locatie Driebos: goed; station ligt gunstig ten opzichte van Solmar en mogelijk toekomstig Billy Bird. Potentie hiervan nader onderzoeken.
- Locatie Maarheeze-Zuid: matig; station ligt perifeer. Afstand tot Solmar circa 1,5 km. Potentie Billy Bird afhankelijk van te kiezen ontsluiting richting station.

Ruimtelijke inpasbaarheid, aantasting landschappelijke structuur

- Locatie Maarheeze Noord: slecht; voldoende ruimte beschikbaar, maar er is sprake van aantasting van waardevol bos/weidegebied.
- Locatie Stationsstraat: matig; afhankelijk van exacte locatie is sprake van aantasting van de groenstrook (achter Bruine Akkers; omgeving Rakerstraat) of van het sportterrein (mogelijkheden verplaatsen onderzoeken). Ook afhankelijk van de exacte locatie zal onderzocht moeten worden of er sprake is van te saneren bebouwing (Sporstraat, Rakerstraat, Kalberg).
- Locatie Driebos: goed; er is ruimte voor P+R op het open terrein ten zuiden van woonbebouwing. Delen hiervan zijn waardevol natuurgebied, maar P+R lijkt inpasbaar. Stelt wel randvoorwaarden aan de inrichting.
- Locatie Maarheeze-Zuid: slecht; voldoende ruimte beschikbaar, maar er is sprake van aantasting van waardevol bos/weidegebied.

Aantasting leefbaarheid (overlast geluid)

- Locatie Maarheeze-Noord: goed; geen hinder door afwezigheid woonbebouwing.
- Locatie Stationsstraat: slecht; aanwezigheid woonbebouwing langs het spoor, mogelijk op te lossen door middel van geluidsschermen.
- Locatie Driebos: neutraal; aanwezigheid woonbebouwing op enige afstand van het spoor.
- Locatie Maarheeze-Zuid: goed; geen hinder door afwezigheid woonbebouwing.

Beleidsmatige (on)mogelijkheden

- Locatie Maarheeze-Noord: slecht; het gebied is in het Duurzaam Ruimtelijk Structuurbeeld van het SRE aangewezen als landschapsbeheergebied.
- Locatie Stationsstraat: matig; het station is opgenomen op het Duurzaam Ruimtelijk Structuurbeeld van de gemeente Cranendonck. Een station op deze locatie vergt wel aanpassingen aan het bestemmingsplan.
- Locatie Driebos: slecht; op het Duurzaam Ruimtelijk Structuurbeeld van de gemeente Cranendonck is het gebied opgenomen als agrarisch gebied met natuur- en landschapswaarden.
- Locatie Maarheeze-Zuid: slecht; op het Duurzaam Ruimtelijk Structuurbeeld van de gemeente Cranendonck is het gebied opgenomen als waardevol bos- en natuurgebied.

Kosten

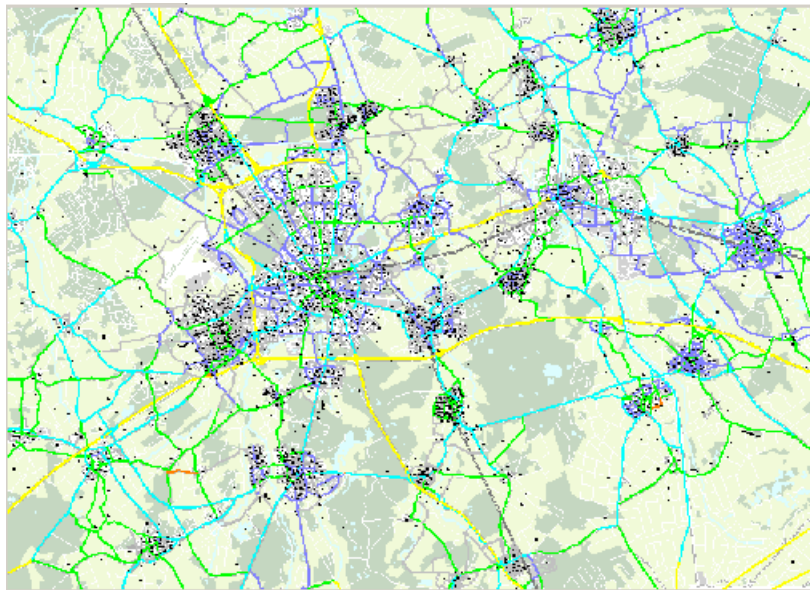
- Locatie Maarheeze-Noord: matig; alleen investering in perrons plus aankleding, ligging bij overweg noodzakelijk.
- Locatie Stationsstraat: matig; alleen investering in perrons plus aankleding, ligging bij overweg noodzakelijk.
- Locatie Driebos: matig; alleen investering in perrons plus aankleding, ligging bij overweg noodzakelijk.
- Locatie Maarheeze-Zuid: slecht; niet alleen investering in perrons plus aankleding, maar ook in nieuwe overweg voor reizigers.

	Maarheeze-Noord	Stationsstraat	Driebos	Maarheeze-Zuid
bereikbaarheid station/P+R via hoofdwegennet	-	-	+	-
bereikbaarheid station/P+R via fiets- en voetpaden	0	+	0	-
ligging ten opzichte van bestaande/geplande bushaltevoorzieningen	-	0	-	-
ligging ten opzichte van bestaande/geplande woonbebouwing	-	+	0	-
ligging ten opzichte van bestaande/geplande bedrijfshuisvesting	-	-	0	-
ligging ten opzichte van bestaande/geplande publiekstrekkende voorzieningen	-	0	+	0
ruimtelijke inpasbaarheid station/P+R, aantasting landschappelijke structuur	-	0	+	-
aantasting leefbaarheid (overlast geluid)	+	-	0	+
beleidsmatige (on)mogelijkheden	-	0	-	-
kosten	0	0	0	-

Tabel B2.1: Overzichtstabel beoordeling op criteria

Bijlage 3: SRE- model

Voor kwantitatieve onderbouwing bij oplossingen voor verkeerskundige vraagstukken in de regio en bij de totstandkoming van het regionale verkeers- en vervoersbeleid heeft Goudappel Coffeng een verkeers- en vervoersmodel ontwikkeld voor het gehele SRE-gebied. Hierin worden verkeersstromen gemodelleerd voor het auto-, vrachtverkeer, openbaar vervoer en fiets voor de tijdsperioden ochtendspits, avondspits en et-maal. Het model dat bestaat uit circa 4.000 zones wordt zelfstandig door het SRE beheerd.



Figuur B3.1: Netwerk en zonepunten SRE-model

In onderstaande tabel zijn de dimensies van het verkeersmodel weergegeven.

basisjaar	2000
prognosejaar	2010 en 2015
studiegebied	gehele SRE-gebied (22 gemeenten)
invloedsgebied	schil rond SRE-gebied incl. deel België
buitengebied	rest van Nederland en buitenland
netwerk	(vracht)auto: RVMK-netwerk openbaar vervoer: simultaan model Eindhoven fiets: aanvulling op simultaan model Eindhoven
gebiedsindeling	gebiedsindeling RVMK
vervoerwijzen	personenautobestuurder personenautopassagier openbaar vervoer fietsverkeer vrachtverkeer
motieven	woon-werk woninggebonden zakelijk niet-woninggebonden zakelijk woon-school woon-winkel overig
tijdsperioden	ochtendspits: 07.00-09.00 uur avondspits: 16.00-18.00 uur restdag: 00.00-07.00, 09.00-16.00, 18.00-24.00 uur (etmaal 00.00-24.00 uur)
specificaties	koppeling met NWB-netwerk koppeling met RVMK-model capaciteitsafhankelijk toedelen trajectnelheden hoofdwegennet time of day-effecten

Tabel B3.1: Te modelleren dimensies verkeers- en vervoersmodel SRE-gebied