



Publiekssamenvatting Notitie Kansrijke Oplossingen (NKO)

MIRT-Verkenning OV-knoop Eindhoven
Multimodale Knoop Eindhoven

Waarom deze notitie en wat is het doel?

De Brainportregio Eindhoven groeit hard. Tot 2040 moeten er 62.000 woningen bij komen en 72.000 extra banen. Ook willen we meer mensen te voet, op de fiets, met het openbaar vervoer (ov) en met deelvervoer laten reizen. Daarvoor is een grote aanpassing van het ov-systeem nodig. De OV-knoop Eindhoven is de kern in dit systeem. Voor de stad, de regio én Zuid-Nederland.

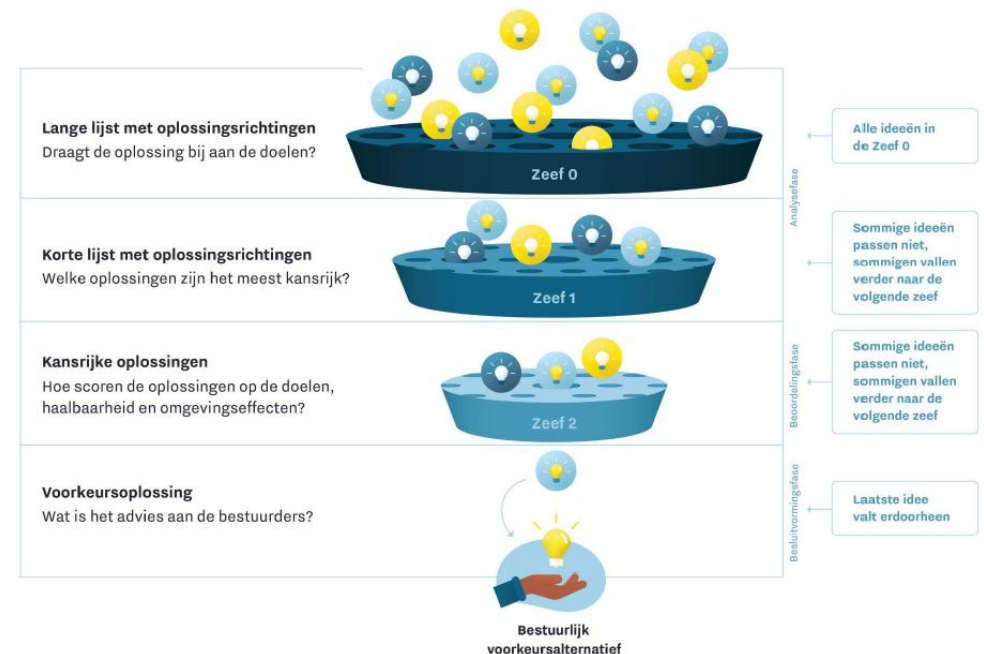
Deze notitie gaat over de MIRT-verkenning Multimodale Knoop Eindhoven (MMK). MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Dat is een programma van de overheid voor projecten als spoorwegen en bruggen. In deze verkenning bekijken we hoe we de groei van het aantal ov-reizigers (van en naar Eindhoven) mogelijk kunnen maken. Dan gaat het om:

- meer bussen laten rijden, plaats voor meer fietsen en het station aanpassen voor meer reizigers én treinen.
- het maken van een knooppunt met hoge kwaliteit;
- zorgen voor een betere samenhang met de andere ontwikkelingen in het gebied en opdrachten in de stad;
- helpen bij de doelen op het gebied van duurzaamheid.

In stappen naar een oplossing

Aan de noordkant van het station zoeken we daarom naar mogelijkheden voor onder andere: een nieuw busstation, een fietsenstalling en stationshal. In het proces van deze verkenning werken we van veel oplossingen naar één voorkeursalternatief (trechtering). In stappen werken we steeds oplossingen uit, bekijken deze en kiezen de volgende

stap. De overgang van de ene naar de andere stap noemen we een zeef. De NKO (notitie kansrijke oplossingen) is onderdeel van deze verkenning. De notitie beschrijft hoe we tot een aantal kansrijke oplossingen zijn gekomen.



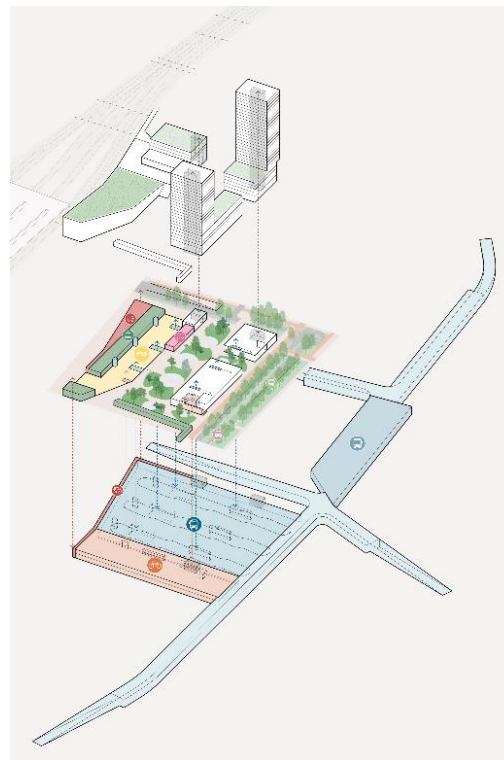
Figuur 1. Proces van de MIRT-verkenning

Van lange lijst naar korte lijst (zeef 0)

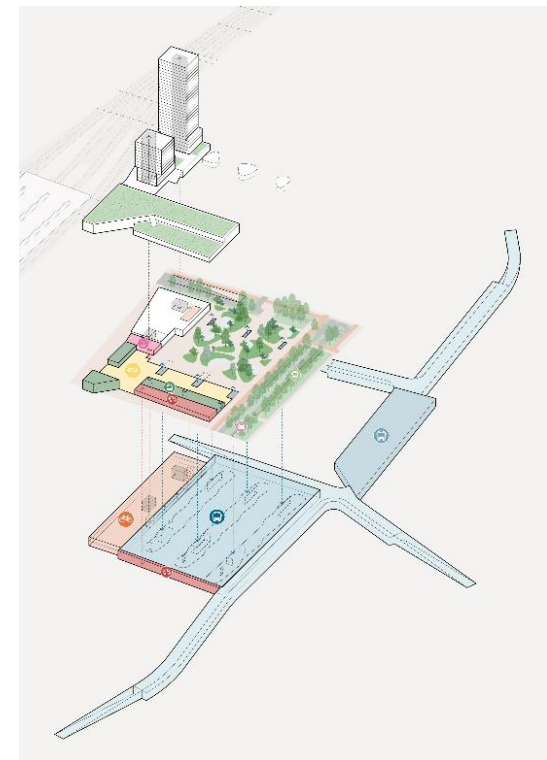
De MIRT-verkenning is gestart met het onderzoeken welke oplossingen zouden kunnen. De plaats van het busstation, en hoe hoog of laag dit komt te liggen, zijn daarbij belangrijk. Dit waren uiteindelijk 17 oplossingen. Die zijn op de lange lijst van mogelijkheden gezet. In het eerste trechtermoment (zeef 0) is gekeken welke oplossingen het meeste helpen om de doelen te behalen. En is gekeken of ze passen binnen de beschikbare ruimte en geld voor de oplossingen. Daarvan bleven 5 oplossingen over: de korte lijst (figuur 1).

De vijf overgebleven oplossingen zijn:

- Oplossing 0+: halfondergronds busstation
- Oplossing 1: ondergronds busstation met verlengde¹ stationshal
- Oplossing 2: ondergronds busstation met haakse² stationshal
- Oplossing 11: busgebouw (onder- en bovengronds)
- Oplossing 15: ondergronds busstation onder Fellenoord



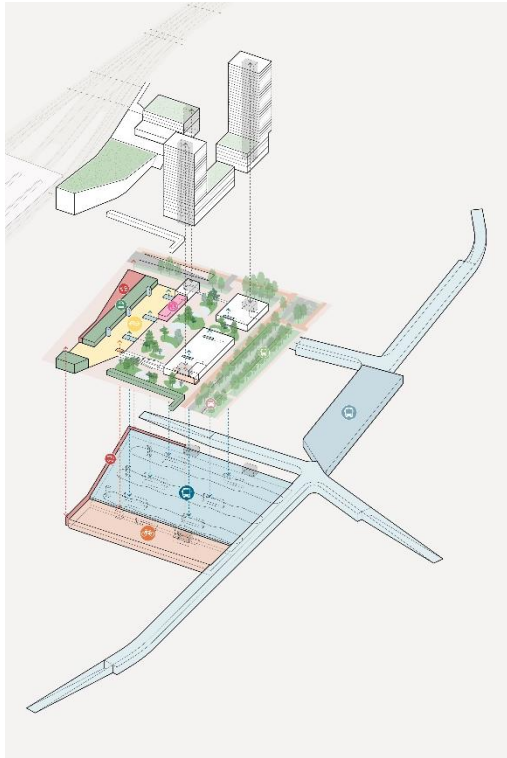
Oplossing 0+



Oplossing 1

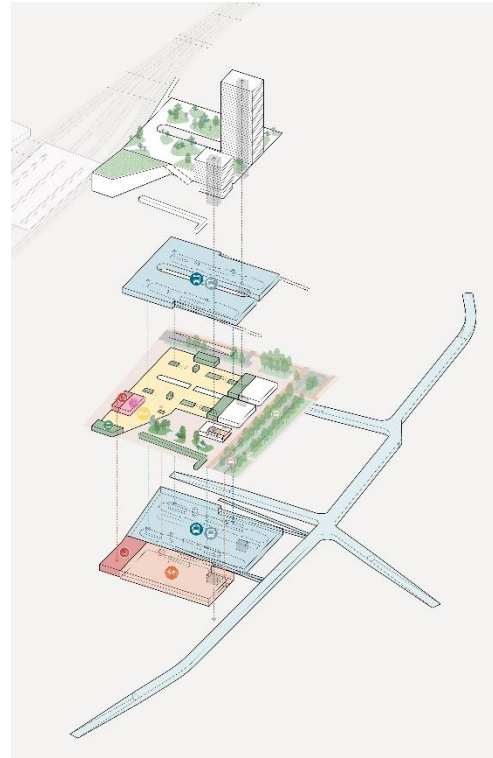
¹ De stationshal ligt in het verlengde van de reizigerstunnel

² De stationshal ligt haaks op de reizigerstunnel



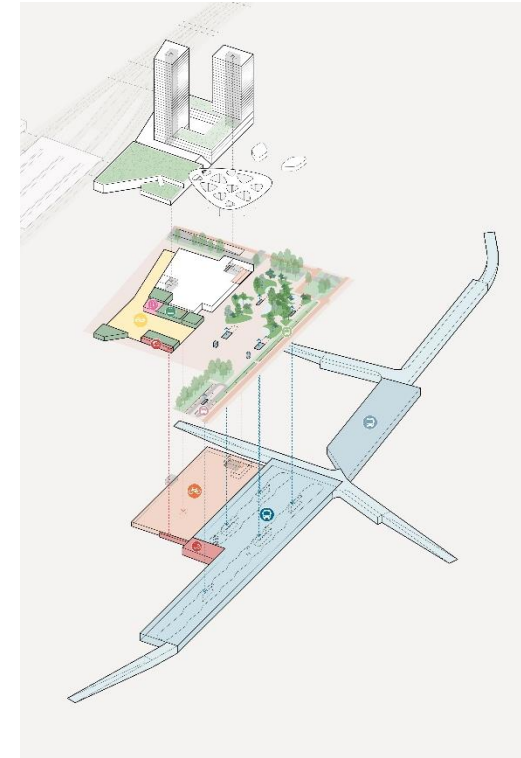
Oplossing 2

Ondergronds busstation met haakse stationshal



Oplossing 11

Busgebouw (boven- en ondergronds)



Oplossing 15

Ondergronds busstation onder Fellenoord

Figuur 2. Korte lijst met oplossingen

Van korte lijst naar kansrijke oplossingen (zeef 1)

Deze oplossingen uit de korte lijst zijn daarna verder uitgewerkt. Daarbij is gekeken: hoe ze helpen aan het halen van de doelen, of ze gebouwd kunnen worden (haalbaarheid) en is gekeken naar de externe effecten op bijvoorbeeld geluid of trillingen.

De totale beoordeling bestaat uit 41 criteria. De samenvatting hiervan staat in figuur 2. Dit geeft een beter inzicht in de verschillen tussen de oplossingen. Voor het doel 'uitbreiden capaciteit van de MMK' is verschil gemaakt in de werking van het busstation en de kwaliteit voor reizigers. Dit zijn namelijk allebei belangrijke elementen in de verschillende oplossingen. Voor externe effecten is in deze fase is er geen verschil tussen de oplossingen (de scores zijn hetzelfde). Daarom staan ze niet in de tabel.

		0+	1	2	11	15
		Half ondergronds busstation	Ondergronds busstation met verlengde stationshal	Ondergronds busstation met haakse stationshal	Busgebouw (onder- en bovengronds)	Ondergronds busstation onder Fellenoord
Doelen	Werking van het busstation	+	+	+	+	--
	Kwaliteit voor reizigers op de ov-knoop	-	+	+	+	0
	Ruimtelijke kwaliteit	0	++	++	-	+
	Verbinding met omgeving	0	-	0	-	+
	Duurzaamheid	--	-	-	-	-
Haalbaarheid	Verdelen in fasen	0	0	0	0	+
	Investeringskosten	-	-	-	-	0
	Draagvlak in de omgeving (reacties uit de participatie)	-	+	+	-	0

Figuur 2: zeef 1 (beoordeling van de belangrijkste punten)

Legenda	
Zeer positief effect/helpt zeer goed om het doel te halen	++
Positief effect/helpt goed om het doel te halen	+
Neutraal effect/helpt niet veel om het doel te halen (neutraal)	0
Negatief effect/helpt niet veel om het doel te halen	-
Zeer negatief effect/helpt niet om het doel te halen	--

Meest kansrijk

De beoordeling laat zien dat oplossingen 1, 2 en 15 de meeste kansen hebben. Oplossing 1 en 2 zijn beter dan de andere. Dit komt aan de ene kant door de hoge ruimtelijke kwaliteit (groot stationsplein en ruimte voor groen). Tegelijk zijn deze oplossingen fijn voor reizigers. Dat komt door een compacte inrichting (trein, bus en fiets dicht bij elkaar) met weinig hoogteverschillen. Oplossing 15 is op een andere manier positief. Dit komt omdat de fietsstalling op één verdieping is. En door de mogelijkheden om de uitvoering te verdelen in fasen.

Minder kansrijk

Oplossing 0+ en 11 zijn minder kansrijk. Zowel oplossing 0+ als 11 scoren ten opzichte van de andere oplossingen laag op 'ruimtelijke kwaliteit' en 'verbinding met de omgeving'. De toegankelijkheid voor reizigers is minder door de hoogteverschillen in de beide oplossingen. En, bij oplossing 0+, door de weinig mogelijkheden om de openbare ruimte in te richten met groen en/of aan te passen op het klimaat. Bij oplossing 11 kunnen reizigers minder goed hun weg vinden, omdat de bussen op verschillende verdiepingen staan.

Resultaat participatie

Vanuit de participatie ondersteunen de meeste mensen dit beeld. Belangrijke onderwerpen, die vaak worden genoemd: een ruim en groen stationsplein, een veilig gevoel, een overzichtelijke stationshal en een goede verbinding met de bestaande routes en de stad. Oplossing 1 en 2 scoren hierop het beste. De oplossingen 0+ en 11 scoren het minst goed. Oplossing 15 scoort neutraal. Deze oplossing heeft een ruim en groen stationsplein. De langere loopafstand tussen bus en trein is alleen een nadeel.



Figuur 3. Impressies toekomstige OV-knoop Eindhoven

Hoe gaan we verder?

De volgende fase van de MIRT-verkenning is de beoordelingsfase. De oplossingen die kansrijk zijn worden verder onderzocht en verbeterd door de goede punten uit de kansrijke oplossingen te combineren. Dit worden in ieder geval twee (maar mogelijk meer) verbeterde alternatieven: Alternatief A is een verdere verbetering van oplossing 2. Alternatief B combineert onderdelen van oplossing 1 en 15.

Bij de uitwerking gekeken naar de volgende belangrijke punten:

- *Investeringskosten*: het is belangrijk om te zorgen dat de alternatieven passen binnen het geld dat beschikbaar is.
- *Fietsenstalling*: we onderzoeken of een deel van de fietsenstalling in de parkeergarage van het Kennedy Business Center kan komen. Zo past de fietsenstalling beter op één verdieping.
- *Fasen en uitvoering*: we onderzoeken hoe we de oplossingen in fasen kunnen bouwen. Op zo'n manier dat het werk gedaan kan worden met 'de winkel open'. Ook kijken we welke tijdelijke aanpassingen hiervoor nodig zijn.
- *Duurzaamheid*. We onderzoeken de invloed van de oplossingen op het grondwater. Ook kijken we waar we duurzame bouwmaterialen kunnen gebruiken en naar hergebruik.
- *Brandveiligheid*: we onderzoeken verschillende maatregelen die de risico's kleiner kunnen maken in het geval van brand.
- *Logistiek*: we werken verder uit hoe de winkels worden bevoorrad en het afval wordt opgehaald op de ov-knoop.

- *Overlap met andere projecten*. We werken samen met projecten die dicht in de buurt liggen en directe invloed hebben op de plannen in en rondom het stationsgebied:
 - o De MIRT-verkenning Spoorknop Eindhoven (SKE). Deze gaat over inpassing van het noordelijke zijperron en de plaats van de poortjes voor het in- en uitchecken.
 - o Ontwikkeling van het gebied Fellenoord: de ontwikkeling van vastgoed, de inrichting van de openbare ruimte en het zorgen voor een goede ruimtelijke kwaliteit.

De alternatieven werken we verder uit. We gaan diverse onderzoeken doen naar o.a. bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid (trillingen, geluid en externe veiligheid), bodem, water en klimaat, archeologie en cultuurhistorie, bouwen in fasen en hinder tijdens de bouw, ruimtelijke kwaliteit, duurzaamheid, ecologie, natuur en landschap. Daarna worden de alternatieven beoordeeld in zeef 2. Hieruit komt één voorkeursalternatief. Dit voorstel gaat uiteindelijk naar de betrokken bestuurders. Daarmee sluiten we de MIRT-verkenning af.

Bij een positief besluit start de volgende MIRT-fase: de plannings- en studiefase. Hierin werken we het voorkeursalternatief in detail uit tot een duidelijk plan. Op basis hiervan kan een realisatiebesluit worden genomen.