



Publieksuitleg Notitie Kansrijke Oplossingen

MIRT-verkenning OV-knoop Eindhoven

December 2024

Uitleg over de Notitie Kansrijke Oplossingen (NKO)

Eindhoven ook in de toekomst goed bereikbaar houden

Eindhoven groeit hard. Niet alleen nu, maar ook de volgende tientallen jaren. Er komen steeds meer mensen wonen en werken in deze regio. Daardoor wordt het drukker. De regio wil dat al die mensen zich goed kunnen (blijven) verplaatsen. Bijvoorbeeld voor werk, school of ontspanning. En dat ze dat vooral doen op een duurzame manier, dus met de trein, bus of op de fiets. Om dat mogelijk te maken, onderzoeken we hoe er:

- Meer treinen rond Eindhoven kunnen rijden.
- Meer bussen naar station Eindhoven Centraal kunnen komen.
- Plaats kan komen voor het parkeren van meer fietsen bij het station.
- Op het station plek kan komen voor meer reizigers.

Twee aparte onderzoeken

Het is belangrijk om te onderzoeken welke oplossingen hiervoor zijn. Daarom zijn de landelijke overheid, provincie Noord-Brabant, gemeente Eindhoven, ProRail en NS twee jaar geleden begonnen met twee MIRT-verkenningen¹.

- De Multimodale Knoop Eindhoven (MMK). Dit onderzoekt: een nieuw, groter en misschien ondergronds busstation, nieuwe stationshal en nieuwe fietsenstalling (allemaal aan de noordkant van het station).
- De Spoorknop Eindhoven (SKE). Hierin worden verbeteringen en uitbreiding van het spoornetwerk en treinstation in en rond Eindhoven onderzocht.

Deze Notitie Kansrijke Oplossingen (NKO) gaat over de MIRT-verkenning SKE. En richt zich dus op de aanpassingen die nodig zijn aan het spoor en treinstation Eindhoven Centraal. We zijn op het punt dat we weten welke oplossingen afvallen en welke kansrijk zijn. Er is nog geen definitieve conclusie of oplossing. Dit is een tussenmoment. Hierna beslissen we hoe we doorgaan. Dat leggen we hierna verder uit.



¹ MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport. Dat is een programma van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Hierbij wordt geld beschikbaar gemaakt voor projecten en programma's voor spoor, weg en water.

Welke oplossingen zijn onderzocht?

Op drie plaatsen zijn aanpassingen nodig om meer treinen te kunnen laten rijden. Dat is: rond station Eindhoven Centraal, aan de oostkant van het station en bij Helmond of Deurne.

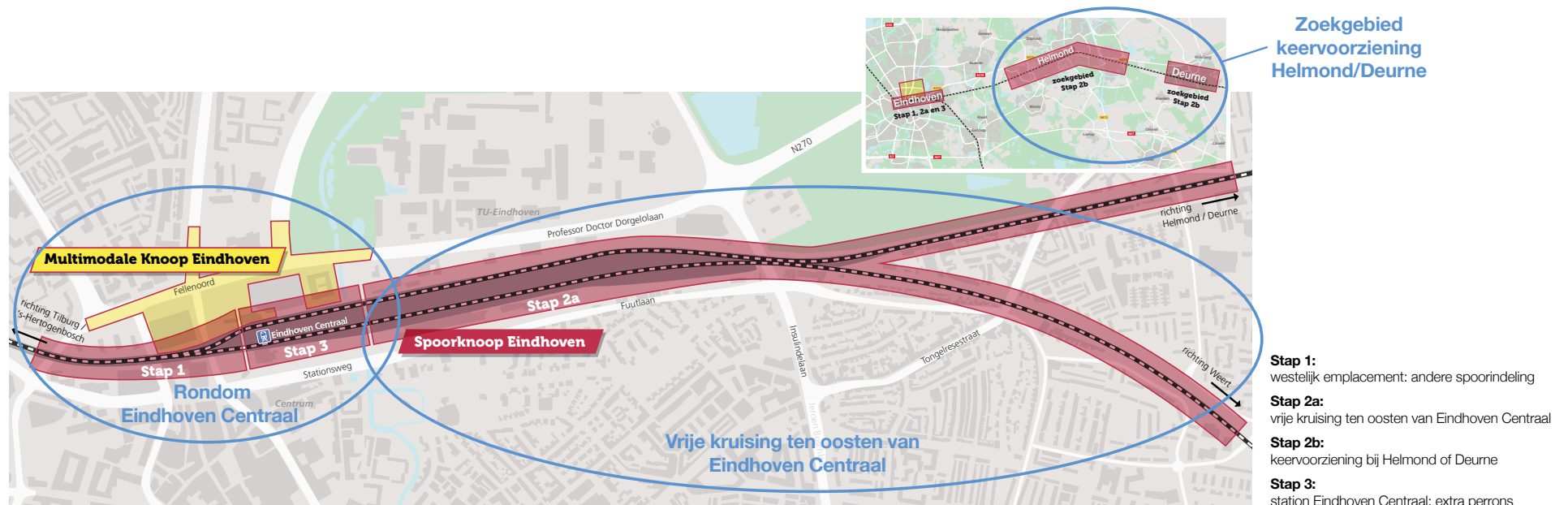
- Rond *station Eindhoven Centraal*: hier is een andere spoorindeling nodig en – op een later moment – twee extra perrons.
- Een *vrije spookruising*² aan de oostkant van Eindhoven Centraal. Hierdoor kunnen treinen richting Weert en Helmond elkaar op verschillende niveaus kruisen.
- Een '*keervoorziening*' in Helmond of Deurne, zodat treinen uit Eindhoven daar kunnen keren.

Kansrijke oplossingen om verder uit te werken

Eerst zijn verschillende oplossingen, die mogelijk zijn, verzameld. Na een eerste grove keuze³, zijn 12 oplossingen verder uitgewerkt en beoordeeld. Op basis daarvan is gebleken dat:

- 1 oplossing voor de spoorindeling en extra perrons op Eindhoven Centraal kansrijk is.
- 3 oplossingen voor de vrije kruising kansrijk zijn.
- 1 oplossing voor een keervoorziening in Helmond kansrijk is.

Uiteindelijk moet er voor iedere plaats, waar aanpassingen nodig zijn, één voorkeursoplossing komen. Bestuurders nemen waarschijnlijk eind 2025 een besluit over alle oplossingen op en rond Eindhoven Centraal. Voor de vrije kruising en de keervoorziening wordt een ander traject gevolgd dan voor de aanpassingen rond Eindhoven Centraal. Dit lichten we later in deze tekst verder toe.

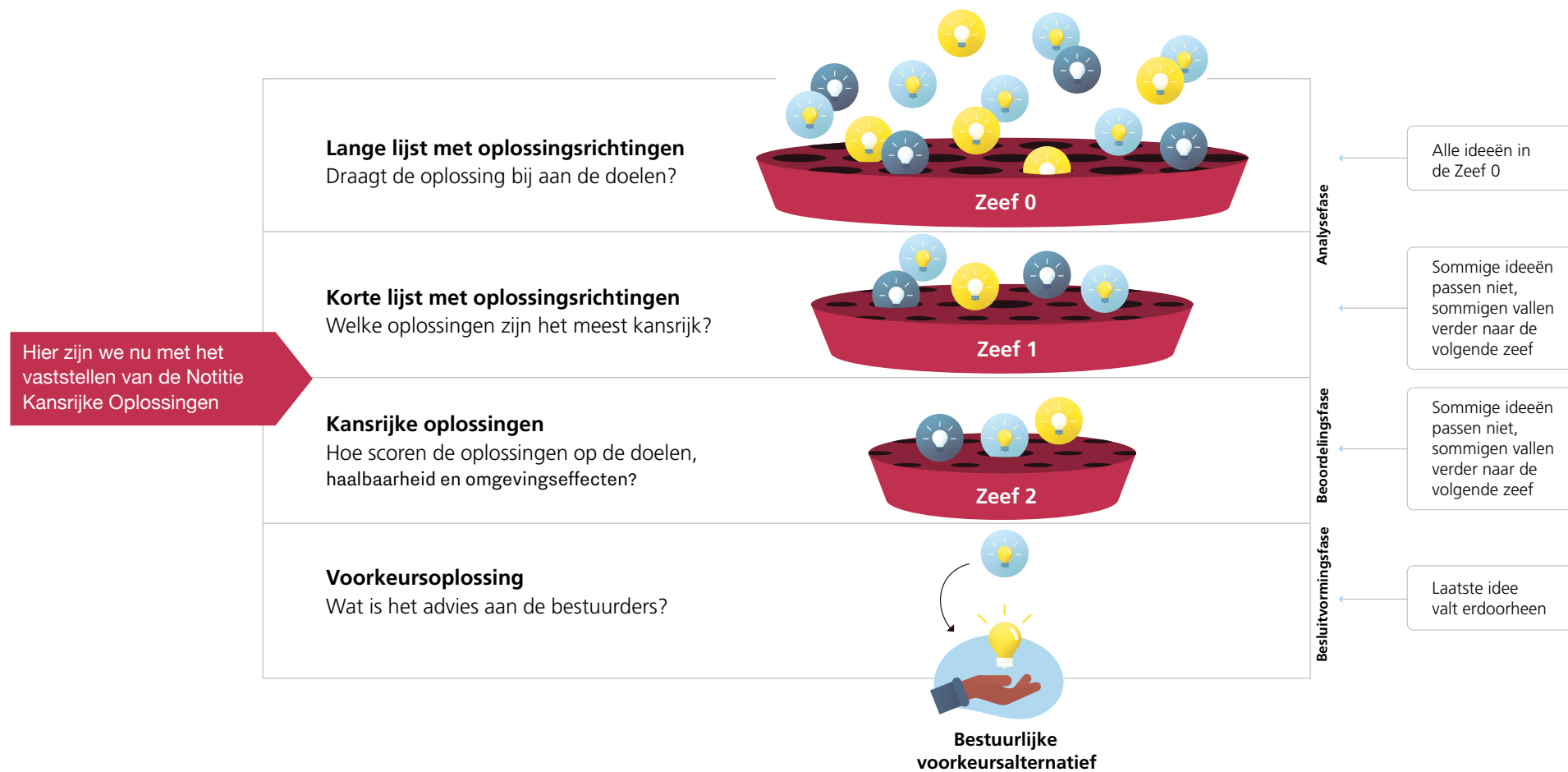


2 Dit maakt het mogelijk dat treinen elkaar op verschillende hoogtes kruisen. Bijvoorbeeld met een fly-over (viaduct) of dive-under (onderdoorgang).

3 Bekijk voor meer informatie de 'Zeef-0 rapportage'.

De oplossingen in detail

We hebben onderzocht hoe de oplossingen scoren op verschillende onderwerpen. Deze informatie hebben we gedeeld met bestuurders. Zij kiezen op basis daarvan de meest kansrijke oplossingen.



Rond station Eindhoven Centraal

Hier zijn twee mogelijkheden onderzocht: 2 zijperrons⁴ (1 aan de noordkant en 1 aan de zuidkant) en een eilandperron⁵. De oplossingen moeten voldoen aan de projectdoelen. Dat zijn onder andere: meer treinen, flexibiliteit bij storings of incidenten en een spoor dat klaar is voor de toekomst. Daarvoor zijn ook aan de westkant van station Eindhoven Centraal aanpassingen nodig. Hier moet de spoorindeling worden aangepast. Dit is nodig om met vier treinen (nu: drie) tegelijk Eindhoven Centraal te kunnen in- en uitrijden. Ook is een meer flexibel en punctueler sporensysteem nodig, zodat de treindienst beter kan inspelen op storings of incidenten. Tot slot moeten treinen sneller het station in kunnen rijden. Natuurlijk moet de aanpassing van de spoorindeling aansluiten op de nieuwe perrons.

Het aanleggen van de **zijperrons is kansrijk**.

De oplossing voldoet namelijk aan bijna alle projectdoelen. Er hoeft maar aan weinig sporen iets te gebeuren. Daardoor is dit een meer duurzame oplossing voor de uitbreiding van de perrons. Ook blijven alle opstelsporen (parkeerplekken voor treinen) bereikbaar via de oost- en westkant van Eindhoven Centraal. Dit is belangrijk voor de treinvervoerders.

Een uitbreiding met zijperrons is – op Eindhoven Centraal – beter voor het overstappen dan eilandperrons. Treinen die op hetzelfde moment aankomen, zullen namelijk stoppen aan de eilandperrons. Hierdoor kunnen reizigers vaker overstappen op een trein aan de andere kant van hetzelfde perron. Een groot voordeel is dat deze oplossing zelfstandig kan worden uitgevoerd. De andere spoorindeling – aan de westkant van Eindhoven Centraal – kan namelijk op een eerder moment worden gebouwd. Ook kan eerst het ene zijperron gebouwd worden en later het andere.

Om een *zuidelijk zijperron* mogelijk te maken, is ruimte nodig waar nu andere sporen liggen. Met deze oplossing vervallen treinparkeerplekken, die ergens anders in Eindhoven – of de regio – moeten terugkomen. Daar is veel ruimte voor nodig. Op een goed bereikbare plek en het liefst dichtbij Eindhoven Centraal.

Het *noordelijke perron* heeft geen invloed op de treinparkeerplekken. En kan zonder veel aanpassingen worden aangelegd. Aan de noordkant is wel een belangrijk raakvlak met het andere onderzoek: de MultiModale Knoop. Deze zit namelijk ook aan de noordkant. Hier komen het noordelijke zijperron, de stationshal en het busstation samen. Dit is een uitdaging, omdat er veel moet gebeuren in een klein gebied.

De aanleg van een **eilandperron is niet kansrijk**.

Er zijn meer nadelen dan voordelen bij deze oplossing. Het eilandperron kan namelijk niet in stappen worden aangelegd: eerst de andere spoorindeling, daarna het perron bouwen. Ook geldt speelt hier een belangrijke rol. Dat is op dit moment namelijk nog niet beschikbaar voor de extra perrons. Voor deze oplossing moeten veel sporen anders komen te liggen, waarvoor veel extra ruimte nodig is. Daarom is deze oplossing ook duurder en minder duurzaam. Bovendien vervalt met deze oplossing een spoor naar de treinparkeerplekken, die nu aan de westkant van Eindhoven Centraal liggen. Hierdoor wordt het lastiger om daar naartoe te gaan. Voor deze oplossing moeten ook minimaal het dubbele aantal parkeerplekken (ten opzichte van de zijperrons) worden verplaatst. Er is gekeken of er een oplossing is om ook het eilandperron in stappen aan te leggen. Daarvoor is geen goede oplossing gevonden. Omdat alles in één keer moet worden gebouwd, is deze oplossing groot, ingewikkeld en duur.



4 Langs één kant van het perron stopt een trein om reizigers te laten in- en uitstappen.

5 Aan beide kanten van het perron kan een trein stoppen om reizigers te laten in- en uitstappen.

Vrije spoorkruising

De vrije spoorkruising maakt meer treinen naar Helmond, Zuid-Limburg, Duitsland en/of België mogelijk. Voor deze treinen zijn eventueel nog wel extra maatregelen nodig, langs de route buiten de spoorknop Eindhoven. Voor de vrije spoorkruising zijn de volgende vier oplossingen onderzocht.

- **Fly-over naar Helmond:** kansrijk | *Kosten: ongeveer €300 miljoen* | Dit is de minst dure en meest duurzame oplossing voor een vrije kruising. Deze oplossing heeft wel veel nadelen voor de omgeving. De fly-over heeft grote gevolgen voor omwonenden. Hij vermindert het uitzicht vanuit verschillende woningen aan de Hofstraat. De bewoners wilden eerder al geen geluidscherm langs het spoor, juist om een vrijer uitzicht te houden. Een fly-over betekent precies het omgekeerde. Deze oplossing heeft dan ook erg weinig steun onder omwonenden. Bewoners in Tongelre maken zich grote zorgen over de gevolgen voor de kwaliteit van hun leefomgeving.
- **Dive-under bij Tongelre:** kansrijk | *Kosten: ongeveer €700 miljoen* | Met deze oplossing zijn er (na de aanleg) weinig negatieve gevolgen voor de omgeving. Deze oplossing krijgt dan ook méér steun vanuit de omgeving dan een fly-over. Alleen hebben het autoverkeer (lange afsluiting van de Insulindelaan) en omwonenden in Tongelre lange tijd overlast tijdens de bouw. Ook is deze oplossing veel duurder en minder duurzaam dan een fly-over.



Fly-over naar Helmond



Dive-under bij Tongelre

- **Dive-under op oostelijk emplacement:** **kansrijk** | *Kosten: ongeveer €800 miljoen* | Deze oplossing heeft – in verhouding – de minste gevolgen voor de omgeving. Deze kruising wordt namelijk tussen de Insulindelaan en station Eindhoven Centraal gebouwd. Ook geeft dit de minste bouwoverlast voor omwonenden. Deze oplossing heeft dan ook zonder twijfel de meeste steun van de omgeving. Het is alleen wel de duurste oplossing en moeilijk om te bouwen. Onder andere omdat er veel treinparkeerplekken naar een andere plaats moeten. Er is nog niet gekeken of dat kan. Of hoeveel overlast er tijdens de bouw is voor het rijden en parkeren van treinen. Voor nieuwe treinparkeerplekken is veel ruimte nodig. Dat geeft misschien op andere plekken weer overlast.
- **Fly-over van en naar Weert:** **niet kansrijk** | *Kosten: ongeveer €500 miljoen* | Van de onderzochte fly-overs is deze oplossing het slechtste. Hij heeft de meeste invloed op de omgeving. Deze fly-over moet namelijk over twee sporen omhoog. Hiervoor zijn twee grote bruggen nodig (vlak bij de Insulindelaan – begin van Tongelre). Hierdoor is deze oplossing veel duurder dan de andere fly-over. Ook is hij minder duurzaam en moeilijker om te bouwen dan de andere optie. Tot slot geeft hij de meeste hinder voor treinreizigers in de bouwfase. Als voor een fly-over wordt gekozen, is de fly-over richting Helmond een betere keuze. De fly-over van en naar Weert heeft – net als de fly-over naar Helmond – geen steun van omwonenden.



Dive-under op oostelijk emplacement

Keervoorziening

Er zijn *drie locaties* voor een keervoorziening onderzocht in de buurt van: station Helmond, Helmond Brouwhuis en Deurne. Alleen **Helmond Brouwhuis is een kansrijke** oplossing, omdat:

- Hiermee op alle vier de stations in Helmond in de toekomst vaker treinen kunnen stoppen.
- Het de minst dure oplossing is.
- Aan de oostkant van Helmond Brouwhuis weinig bebouwing is.

Het betekent dat Deurne geen voordeel krijgt van extra treinen naar Eindhoven. Nu stopt op station Deurne vier keer per uur een trein. Terwijl op de sprinterstations in Helmond nu twee keer per uur een trein stopt. Met een keervoorziening in Helmond Brouwhuis kan in de toekomst ook op de stations in Helmond⁶ vier keer per uur een trein stoppen.

Hoe gaan we verder?

Alleen de kansrijke oplossingen worden verder uitgewerkt. Zo komen we een stap dichterbij een keuze (voorkeursoplossing). De volgende stappen per locatie zijn:

Rond Eindhoven Centraal

We zoeken samen met de MMK en andere ontwikkelingen in het gebied naar een oplossing. We weten alleen nog niet precies hoe die oplossing eruitziet. Dit moet nog beter worden bekeken, samen met de andere ontwikkelingen in het gebied. Ook gaan we verder met: ontwerpen, tekenen en (be)rekenen van de oplossing met de zijperrons. Daarbij onderzoeken we ook of ergens plek is voor de treinparkeerplekken die verdwijnen. Dit vervolgonderzoek kijkt naar de gevolgen, voor- en nadelen en risico's. Zoals: in welke volgorde we het beste kunnen bouwen voor de minste bouw hinder? En zijn er maatregelen nodig voor bijvoorbeeld geluid, enzovoort. Ook wordt onderzocht of het slim is om de bouw van de MMK en de zijperrons te combineren. Periode: 2025.

Vrije spoorkruising

Er zijn regels⁷ voor het uitwerken van de vrije kruising. Volgens die regels zijn twee dingen nodig om te kunnen kiezen voor één oplossing: 1) er moet een planologische procedure zijn gestart en 2) iemand of (een) organisatie(s) moet voor de kruising willen betalen. Door het uitwerken in het afgelopen jaar weten we meer over de mogelijke oplossingen. Er is genoeg informatie over de samenhang tussen Eindhoven Centraal en de vrije kruising. En waar extra treinen mogelijk zijn als een vrije kruising gebouwd wordt. Op dit moment is er alleen nog geen geld voor de vrije kruising. Alleen als er geld is voor een oplossing, kunnen bestuurders een voorkeursbeslissing nemen. De oplossingen worden uitgewerkt tot een voorkeursoplossing zodra er zicht komt op financiering. De landelijke overheid en de regio kunnen ondertussen met elkaar zoeken naar geld. De verkenning heeft daarbij al voor veel nieuwe ideeën en inzichten gezorgd. Als er duidelijkheid is over het geld, kunnen de oplossingen verder worden onderzocht. Dan kan ook de ruimtelijke inpassing (planologisch proces met projectbesluit) worden gestart. Door het uitstel is nu niet duidelijk wanneer de vrije kruising verder wordt onderzocht en uitgevoerd.

Keervoorziening

Deze oplossing heeft veel te maken met de vrije kruising. Een keervoorziening is alleen nuttig als er ook een vrije kruising komt. Die is namelijk nodig om extra treinen tussen Eindhoven en Helmond te laten rijden. Ook voor de keervoorziening moet eerst geld worden gevonden. Als er duidelijkheid is over het geld, kan ook deze de oplossing verder worden onderzocht.

