

MIRT-Verkenning OV-Knoop Eindhoven

Veelgestelde vragen

MIRT-verkenning OV-knoop Eindhoven

Waarom de MIRT-verkenning OV-Knoop Eindhoven?

Eindhoven groeit hard. Er komen steeds meer mensen naar Eindhoven om te wonen en te werken, en dat betekent ook meer reizigers in het openbaar vervoer. Om deze groei aan te kunnen is er meer ruimte nodig voor bussen, treinen en fietsen op en rondom Eindhoven Centraal. Het Rijk, Provincie Noord-Brabant, ProRail en NS verkennen wat in de toekomst nodig is om Eindhoven regionaal, nationaal en internationaal bereikbaar te houden met duurzaam vervoer zoals trein, bus, fiets en deelvervoer.

Wie zijn de initiatiefnemers van de OV-Knoop Eindhoven?

Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninklijke relaties, provincie Noord-Brabant, gemeente Eindhoven, ProRail en NS.

Wat wordt er in de MIRT-verkenning onderzocht?

In de verkenning wordt van een lange lijst van oplossingen, via zeef 0 (uitfilteren van onmogelijke oplossingen), via zeef 1 (filteren op kansrijkheid van de oplossingen) en via zeef 2 (inzichtelijk maken wat de impact is op doelen, haalbaarheid en externe effecten van de oplossingen) toegewerkt naar één voorkeursoplossing. De voorkeursoplossing is te vergelijken met een iets verder uitgewerkt schetsontwerp, waarvan bekend is welke functie waar komt op welke manier. Gedetailleerdere uitwerking volgt in de opvolgende fase; de planning- en studiefase.

Notitie Kansrijke Oplossingen

Wat is de Notitie Kansrijke Oplossingen?

De Notitie Kansrijke Oplossingen (NKO) is een openbaar document waarin we de resultaten uit de eerste fase van de verkenning (de analytische fase, oftewel 'zeef 1') presenteren. In de

NKO lees je welke oplossingen zijn afgevallen en welke oplossing(en) kansrijk zijn voor tweede fase van de verkenning ('zeef 2') verder te onderzoeken.

Ik ben het niet eens met de vastgestelde kansrijke oplossingen; waar kan ik bezwaar maken?

In deze fase is het niet mogelijk een zienswijze in te dienen. Dit kan wel zodra er sprake is van een concreet plan waarvoor een planologische procedure moet worden gevolgd, zoals een wijziging van het omgevingsplan of bij een projectbesluit. Dit zal pas na 2025 zijn in de volgende MIRT-fase, de planning en studiefase. Wel kunt u in de MIRT-verkenning meedenken via bijeenkomsten en deze website.

Waar vind ik de Notitie Kansrijke Oplossingen?

De Notitie Kansrijke Oplossingen (NKO) kun je vinden op de documentenpagina onder 'Projectdocumenten: Algemeen', op deze website.

Let op! Er zijn twee NKO's:

1. Het NKO van de verkenning Multimodale Knoop over het busstation, de fietsenstalling en stationshal
2. Het NKO van de verkenning Spoorknop Eindhoven over het treinstation- en spoor.

Van beide documenten is ook een samenvatting gemaakt, deze is te vinden op de pagina 'Documenten' op www.ovknoopeindhoven.nl.

Hoe komen bestuurders tot een besluit welke oplossingen het meest kansrijk zijn?

Aan de hand van de feitenanalyse op een twintigtal criteria per oplossing hebben bestuurders de kansrijke oplossingen bepaald. Dit met het oog op een integraal eindbeeld van de OV-knoop Eindhoven. De kansrijke oplossingen dragen bij aan de gestelde doelen, waarvan de externe effecten en haalbaarheid in beeld zijn gebracht. Dit is terug te lezen in de Notitie Kansrijke Oplossingen (NKO)

Participatie

Waar kan ik meedenken of informatie krijgen?

Meer informatie over waarover, wanneer en hoe je kunt meedenken lees je op de pagina

Meedenken. Wil je altijd als eerste op de hoogte zijn over updates over participatie? Meld je dan aan via het aanmeldformulier op de website.

Hoe ziet de participatie er in de volgende fase eruit?

Voor de onderdelen rondom Eindhoven Centraal worden vóór de zomer de concept resultaten van de studies van de kansrijke oplossingen gedeeld tijdens een participatiemoment. Er wordt dan ook aan de bezoekers gevraagd welke oplossing hun voorkeur heeft en waarom.

Hoe is de participatie van de omgeving meegenomen richting bestuurders in het NKO?

Een van de criteria waarop de oplossingen zijn gescoord is draagvlak, dat is zowel online als tijdens een bijeenkomst is geïnventariseerd. Zie hiervoor ook de participatieverantwoording van de analysefase. Deze scores en toelichting zijn opgenomen in het NKO, welke geldt als onderliggend document voor besluitvorming door bestuurders.

Gebied A: Rondom Eindhoven Centraal

Wanneer wordt duidelijk hoe de toekomstige OV-knoop eruit komt te zien?

In de verkenning wordt vooral bepaald, welke functie waar en op welke manier komt. De gedetailleerdere uitwerking volgt in de opvolgde fase; de planning- en studiefase.

Hoe worden de plannen voor het busstation, fietsenstalling en stationshal en de spoorse onderdelen goed op elkaar afgestemd?

Er is regelmatig afstemming tussen beide projectorganisaties, om zo op de hoogte te zijn van elkaars studies, overlappende uitgangspunten en directe raakvlakken tussen perrons – reizigerstunnel - incheck poortjes – stationshal – commercie – eigendommen van anderen.

Busstation, fietsenstalling en stationshal

Welke kansrijke oplossingen zijn er voor het busstation, fietsenstalling en stationshal?

Er zijn drie oplossingen kansrijk voor het busstation, fietsenstalling en stationshal:

- Ondergronds busstation met haakse stationshal

- Ondergronds busstation met verlengde stationshal
- Ondergronds busstation onder Fellenoord

Waarom wordt er verder gestudeerd met alternatieven die er anders uitzien dan de kansrijke oplossingen?

In elk van de kansrijke oplossingen zitten goede elementen maar ook elementen die minder gunstig of wenselijk zijn. Deze goede elementen worden gecombineerd tot een nieuwe alternatieven. Deze alternatieven onderzoeken we verder:

- Een alternatief waarin de bus, fiets en trein dicht bij elkaar liggen (optimalisatie van oplossing *ondergronds busstation met haakse stationshal*)
- Een tweede alternatief, waarbij de bus en trein iets verder uit elkaar liggen met een groot stationsplein (optimalisatie waarin de pluspunten van *ondergronds busstation et verlengde stationshal en ondergronds busstation onder Fellenoord* gecombineerd worden).

Waarom is er gekozen voor een ondergronds busstation?

In de MIRT-verkenning is gekeken naar veel verschillende oplossingen zowel boven- als ondergronds. Voor alle oplossingen is gekeken hoe ze het beste bijdragen aan de doelen van de MIRT-verkenning en de haalbaarheid van de oplossing. De oplossingen die nu overblijven scoren daar het beste op. In elk van deze oplossingen ligt het busstation ondergronds. Hierdoor ontstaat er ruimte voor een stationsplein en gebouwen aan de noordzijde van het station.

Hoe wordt omgegaan met duurzaamheid in de plannen voor de ov-knoop?

Een van de doelen van het project is om een bijdrage te leveren aan de doelstellingen van duurzaamheid. Met de aanpak van de ov-knoop maken we het station toekomstbestendig voor extra reizigers in de toekomst. Hiermee maken we duurzame manier van reizen aantrekkelijker.

Er wordt onderzocht hoe de ov-knoop zo duurzaam mogelijk gebouwd kan worden, in lijn met de duurzaamheidsambities van de betrokken partijen. Voor elk van de oplossingen wordt in de beoordelingsfase verder gekeken naar duurzaamheid.

Spoorse aanpassingen

Wat is de kansrijke oplossing voor de twee extra perronsporen

De kansrijke oplossing zorgt ervoor dat Eindhoven Centraal in de toekomst met twee zijperrons kan worden uitgebreid. Eerst wordt het emplacement /de wisselstraat ten westen van het station aangepast. Daarna kunnen een zijperron aan de noordzijde en/of een zijperron aan de zuidzijde worden gerealiseerd. Het noordelijke zijperron komt tussen het huidige spoor en het Kennedy Business Centre. Voor de toegang en trappen naar het perron zijn ook aanpassingen in de noordelijke stationshal nodig. En goede afstemming met het project Multimodale Knoop. Voor het zuidelijke zijperron moeten enkele sporen worden verplaatst en moet een alternatieve locatie worden gevonden om treinen 's nachts te parkeren, omdat er bestaande parkeerruimte verloren gaat.

Waarom een oplossing met een eilandperron niet kansrijk?

Een oplossing met een extra eilandperron op Eindhoven Centraal is ingewikkeld, voldoet niet aan de gestelde eisen is erg kostbaar. Om deze oplossing te realiseren zou een ingrijpende verbouwing nodig zijn. Eerst moet een groot deel van het emplacement verplaatst worden naar een alternatieve locatie in de regio. Dat is ruimtelijk ingewikkeld, onzeker en heeft een zeer lange doorlooptijd, waarschijnlijk meer dan een tien jaar. Vervolgens moeten in één keer de nieuwe wisselstraat en perrons worden gerealiseerd, wat veel hinder voor het treinverkeer zou opleveren.

Wat zijn de effecten op de directe omgeving van het station Eindhoven Centraal van de kansrijke oplossing voor spoor en station?

De onderzochte oplossingen verschillen voor de extra perronsporen en de aanpassing nauwelijks van elkaar als het gaat om effecten voor de omgeving van het station. De geluidbelasting vanwege het rijden van treinen verandert niet of neemt af, omdat perrons geluid afschermen voor de omgeving. Door de verhoging van de rijsnelheid aan de westzijde van het station en het verplaatsen van sporen ter hoogte van het station, nemen de trillingen bij beide oplossingen toe in ca. 425 nieuwbouwadressen en bij een aantal kantooradressen.

Voor het kunnen realiseren van de zijperrons zal er grond moeten worden gekocht van derden. Het slopen van gebouwen is echter niet nodig. Het nieuwe perron komt wel dicht op het Kennedy Business Centre te liggen.

Het noordelijk zijperron heeft veel belangrijke raakvlakken met de voorgenomen aanpassingen aan het stationsgebouw in het project Multimodale Knoop, waar in het stationsontwerp rekening mee moet worden gehouden. Bovendien zal nog worden onderzocht of het mogelijk is om het noordelijke perron tegelijk te realiseren met de aanpassing van het stationsgebouw, om de bouwhinder voor de gebruikers van het station en de omgeving zoveel mogelijk te beperken

Gebied B – Vrije kruising ten oosten van Eindhoven Centraal

Waarom is besloten om de verkenningsfase voor de vrije kruising ten oosten van Eindhoven Centraal niet voort te zetten tot één voorkeursoplossing?

Bij complexe en ingrijpende projecten zoals de vrije spoorkruising, is het belangrijk om zorgvuldig te werken volgens de regels van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Het is volgens die regels de bedoeling om te studeren op (en met de omgeving in gesprek te gaan over) oplossingen waarvoor geld beschikbaar is. Voor de vrije kruising is dat op dit moment niet het geval.

Wie heeft het besluit genomen om de verkenningsfase voor de vrije kruising ten oosten van Eindhoven Centraal niet verder voort te zetten tot één voorkeursoplossing?

De Bestuurlijke Kerngroep Internationale Knoop XL heeft de kansrijke oplossingen vastgesteld. In deze groep zitten de bestuurders van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de provincie Noord-Brabant, gemeente Eindhoven, ProRail en NS.

Wanneer wordt de verkenning voor de vrije kruising ten oosten van Eindhoven Centraal weer opgepakt?

Studeren op een vrije kruising is alleen mogelijk als de betrokken partijen bereid zijn te betalen voor de aanleg van een vrije kruising. Dat is nu niet het geval. Indien daar verandering in komt, zal de studie weer verder worden opgepakt.

Welke oplossingen zijn geselecteerd voor de vrije spoorkruising ten oosten van Eindhoven Centraal?

Er zijn drie kansrijke oplossingen voor de vrije spoorkruising: een fly-over naar Helmond, een dive-under op het oostelijk emplacement, en een dive-under bij Tongelre. De fly-over van en naar Weert is afgefallen. Als het gaat om een vergelijking tussen de oplossingen met een fly-over, dan is de fly-over naar Helmond op vrijwel alle onderzochte criteria een betere oplossing dan de fly-over van en naar Weert.

Wat gebeurt er met de plannen voor de vrije spoorkruising ten oosten van Eindhoven Centraal?

Er zijn drie kansrijke oplossingen geselecteerd. Op dit moment gaan we deze oplossingen niet verder onderzoeken om een besluit voor één voorkeursoplossing te kunnen nemen. Dit komt doordat er nog geen geld beschikbaar is om de vrije kruising te realiseren. Zodra er geld beschikbaar is, gaan we verder met de verkenning en de participatie. Dan zal ook gestart worden met de juridische procedure die nodig is vanuit de Omgevingswet om de vrije kruising te kunnen realiseren. Voor nu zorgen we ervoor dat alle informatie en inbreng van de omgeving goed bewaard blijven, zodat dit kan beschikbaar is als de verkenning wordt vervolgd.

Waarom kan er wel financiering worden gevonden voor andere onderdelen van de MIRT-verkenning OV-knoop Eindhoven, maar niet voor de vrije kruising ten oosten van Eindhoven Centraal?

Bij de start van de verkenningfase in november 2022 was al duidelijk dat er op dit moment alleen geld is voor de maatregelen in het gebied rondom station Eindhoven Centraal. Dit gebied omvat aanpassingen aan het spoor aan de westkant van Eindhoven Centraal, en de bouw van een nieuw busstation, fietsenstalling en stationshal aan de noordzijde. Deze onderdelen zijn het meest dringend en hebben daarom als eerste financiering gekregen.

Er is verkennend onderzoek gedaan naar de vrije kruising, om te zorgen dat keuzes die nu gemaakt zijn over aanpassingen rond Eindhoven Centraal, realisatie van meerdere varianten van de vrije kruising in de toekomst niet onmogelijk maken.

Zijn de participatiebijeekkomsten van vrije kruising ten oosten van Eindhoven Centraal van toegevoegde waarde geweest?

De participatie heeft veel waardevolle inzichten opgeleverd over wat de omgeving belangrijk vindt bij onderzoek naar en besluiten over de vrije kruising. Deze inzichten zijn opgenomen in de beslisinformatie over de kansrijke oplossingen die aan de bestuurders is voorgelegd. De voorkeuren van inwoners en betrokkenen zijn van invloed geweest bij het bepalen van kansrijke oplossingen. Zo is de oplossing van de dive-nder op het oostelijke emplacement toegevoegd als een van de opties voor de toekomst, ondanks dat deze voor de spoorsector grote impact heeft. Zonder de inbreng van de omgeving was deze oplossing mogelijk niet als kansrijk beschouwd.

Voor nu zorgen we ervoor dat alle informatie en inbreng van de omgeving goed bewaard blijven, zodat dit beschikbaar is als de verkenning wordt vervolgd.

Kan ik nog steeds betrokken blijven bij het project?

Wanneer de verkenning naar de vrije kruising weer wordt opgepakt, krijg je opnieuw de mogelijkheid om mee te denken en je mening te geven. Ook bij de volgende stappen blijven we de omgeving actief betrekken. Wil je op de hoogte blijven? Meld je dan aan via [dit formulier](#).

Mijn vraag staat er niet tussen. Hoe kan ik contact opnemen?

Begin februari organiseren we een inloopbijeekkomst waarbij je vragen kan stellen aan onze experts. Hiervoor ontvangt de omgeving een uitnodiging. Kan jouw vraag niet wachten? Stel hem dan via het [contactformulier](#). We nemen dan zo snel mogelijk contact met je op.

Wat is een keervoorziening?

Een keervoorziening is een plek waar een trein kan keren. Een keervoorziening bestaat uit een aantal wissels en een zogenoemd tussenspoor. Dat betekent in de praktijk dat de machinist de trein kan stilzetten op het tussenspoor. Daar stapt hij uit om naar de andere kant van de trein te gaan. Daarna kan de trein weer terug te rijden richting station Eindhoven Centraal.

Waarom is een keervoorziening nodig?

Het traject Eindhoven-Helmond is druk en wordt de komende jaren nog drukker. De regio zou in de toekomst graag extra treinen naar Helmond willen laten rijden. Er is

echter niet genoeg ruimte op het spoor om die treinen door te rijden naar Venlo. Daarom moeten ze ergens keren in de buurt van Helmond of Deurne.

Welke locaties voor een keervoorziening zijn verkend in Helmond en Deurne?

We hebben drie locaties voor een keervoorziening onderzocht: station Helmond, ruimte ten oosten van station Helmond Brouwhuis en ruimte ten oosten van station Deurne.

Wat is de gekozen kansrijke oplossing voor de keervoorziening? En waarom?

De vastgestelde kansrijke oplossing is een keervoorziening bij station Helmond-Brouwhuis. Deze oplossing maakt het mogelijk in toekomst om op alle stations in Helmond vier keer per uur te een trein te laten stoppen. Op station Helmond is dit zelfs zes keer per uur mogelijk. Bovendien is er buiten de bebouwde kom van Helmond meer ruimte beschikbaar, waardoor een keervoorziening beter inpasbaar is dan op de andere plekken. Helaas betekent dit dat er in Deurne geen extra treinen bij zullen komen. Daar stoppen vandaag de dag al vier treinen per uur. Tenslotte is deze oplossing het minst duur.

Wanneer kan ik meedenken over de keervoorziening?

In de nu afgeronde fase van de verkenning naar deze keervoorziening zijn de gemeentes Helmond en Deurne betrokken namens hun inwoners, bedrijven en organisaties. Nu is vastgesteld dat de keervoorziening bij station Helmond-Brouwhuis de kansrijke oplossing is. Op dit moment zal deze oplossing niet verder worden uitwerkt. Dit komt omdat deze keervoorziening pas nuttig is, als er aan de oostzijde van Eindhoven Centraal een vrije kruising is gerealiseerd. Hier op dit moment geen geld voor beschikbaar. Indien daar verandering in komt, zal de studie naar de vrije kruising weer verder worden opgepakt. Dan zal op z'n vroegst worden besloten voor wanneer het onderzoek naar de keervoorziening verder zal gaan. En daarmee wanneer zal de participatie met de omgeving zal worden gestart.

Waarom komt de keervoorziening niet in Deurne? Want dat betekent dat de extra treinen niet tot Deurne zullen rijden.

Een keervoorziening bouwen in Deurne vereist een ingrijpende verbouwing van het spoor en de wegen rondom het spoor. Het spoor moet over een grote lengte, midden in de bebouwde kom, naar buiten worden verplaatst om ruimte te maken voor een

keerspoor. Om aan de wet- en regelgeving te voldoen moet bovendien een nieuwe onderdoorgang voor wegverkeer worden gemaakt. Daarmee wordt dit een oplossing die veel ruimte en geld kost. In Deurne stoppen vandaag de dag al vier treinen per uur per richting. Het voordeel van extra treinen is hier kleiner is dan bij de sprinterstations in Helmond. Daar stoppen op dit moment twee treinen per uur.

Waarom wordt de oplossing nu niet verder uitgewerkt?

Dit komt omdat deze keervoorziening pas nuttig is, als er aan de oostzijde van Eindhoven Centraal een vrije kruising is gerealiseerd. Hier is op dit moment geen geld voor beschikbaar. Indien daar verandering in komt, zal de studie naar de vrije kruising weer verder worden opgepakt. Pas dan zal worden besloten wanneer en hoe het onderzoek naar de keervoorziening verder zal gaan.