

Zienswijze
MIRT-verkenning

Knoop Eindhoven Centraal



ROVER

15 april 2025



Amersfoort, 15 april 2025

Aan: Projectbureau MIRT-verkenning OV-Knoop Eindhoven

Betreft: Zienswijze MIRT-verkenning OV-Knoop Eindhoven Centraal

Geachte heer/mevrouw,

Reizigersvereniging Rover is dé stem van de reiziger. Wij willen duurzame gedeelde mobiliteit voor iedereen. Wij zijn daarom blij dat u een MIRT-verkenning uitvoert naar de ontwikkeling van de multimodale knoop Eindhoven Centraal en de aanpassingen aan het spoor rond station Eindhoven Centraal waaronder de vrije kruising Tongelre. Deze projecten zijn cruciaal omdat zowel de spoor als busknoop de capaciteitsgrenzen hebben bereikt terwijl de komende jaren mede door de grote woningbouwontwikkelingen nog een forse groei zal plaatsvinden. Extra groeiruimte op Eindhoven Centraal is ook essentieel voor het verbeteren van de internationale spoorontsluiting richting het Ruhrgebied (zowel via Venlo als via Heerlen) en richting Antwerpen.

Het afgelopen jaar heeft u belanghebbenden op verschillende momenten tijdens participatiebijeenkomsten over de MIRT-verkenning geïnformeerd. Wij waarderen dit. Er heeft geen schriftelijke participatie plaats gevonden over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en over de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen. De reden hiervoor is dat nog geen ruimtelijk-juridische inpassingsprocedure is gestart. Deels is deze inpassingsprocedure niet nodig omdat aanpassingen binnen de bestaande spoorbundel plaatsvinden. Deels kunt u deze inpassingsprocedure nog niet starten omdat er nog geen bekostiging is.

Gezien de impact van de keuzes die reeds in deze verkenningsfase worden gemaakt heeft Rover aangegeven wel prijs te stellen op het geven van een zienswijze. Wij zijn blij dat u ons de mogelijkheid biedt onze zienswijze met u te delen. Wij vragen u deze zienswijze te gebruiken bij de verdere uitwerking van de kansrijke oplossingsrichtingen en we vragen u op onderdelen het aantal kansrijke oplossingsrichtingen alsnog uit te breiden om te voorkomen dat u later in het proces vertraging oploopt.

Wij blijven graag actief betrokken bij de verdere verkenning en planstudie van de Multimodale Knoop Eindhoven Centraal. Uiteraard is Rover ook van harte bereid deze zienswijze verder toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Frank Visser, beleidsmedewerker

*Rover.
Van reizigers,
voor reizigers.*

Inhoud

Samenvatting.....	3
1. Opgaven, doel, scope en beoordeling.....	4
a. Sturen op modal shift ook bij de verstedelijking rond het station	4
b. Ontsluiting station vanuit Dommelzijde.....	4
c. Reiziger voorop bij beoordeling.....	5
d. Onderbouwing en uitsplitsing scores.....	5
e. Toekomstvastheid: restruimte voor extra groei	6
f. Toets ook op flexibiliteit andere dienstregelingsconcepten	8
g. Maak infrastructuur uitbreiding adaptief.....	9
2. Oplossingsrichtingen en aandachtspunten	9
a. Groeiruimte busstation	9
b. Looproutes en overzichtelijkheid busstation	10
c. Varianten ongelijkvloerse kruising ontvlechten niet optimaal	11
d. Kies voor eilandperron en behoud ruimte voor zijperrons.....	13
e. Bereikbaarheid Deurne en Horst-Sevenum	14
f. Opstel- en behandelcapaciteit integraal meenemen.....	15
g. Kies voor royale groene openbare ruimte en goede entrees tot het station.....	15
h. Ontwerp stationskap mee.....	16
i. Voorkom dat dakpark een uithoek wordt	16
j. Entrees fietsenstalling afstemmen op minimaliseren reistijd last mile	17
k. Omvang fietsenstalling	17
3. Bekostiging en fasering	18
a. Versnelde realisatie nodig	18
b. Extra overheidsbijdrage en alternatieve bekostiging om gat te dichten.....	18

Samenvatting

Eindhoven Centraal verdient upgrade voor bus én trein met meer capaciteit en kortere reistijden

Grootschalige uitbreiding van de capaciteit van knooppunt Eindhoven Centraal is hard nodig. Het knooppunt is zowel voor bus als voor trein uit zijn jasje gegroeid. De focus in de eerste fase van het project lijkt te liggen op de realisatie van een nieuw ruimer busstation in combinatie met stedelijke ontwikkeling. Het oplossen van capaciteitsknelpunten op het spoor is weliswaar ook in beeld, maar voor een complete oplossing is het budget nog ontoereikend. Wij vinden dit zorgelijk. Het is van belang dat ook de spoorknelpunten worden opgelost en het ontwerp verdere groei van zowel bus- als treinvervoer faciliteert. Het gaat dan niet alleen om aantrekkelijke frequenties, maar ook om korte reistijden. Dat Sprinters nu vaak 10 minuten stilstaan voordat ze doorrijden de regio in zou na de verbouwing niet meer nodig moeten zijn. Onduidelijk is echter in hoeverre dergelijke kwaliteitsknelpunten met de voorliggende kansrijke oplossingsrichtingen worden opgelost. Wij vragen reistijdverbetering expliciet mee te nemen in de verkenning.

Kansrijke oplossingsrichtingen bus en fiets goed vertrekpunt, maar meer capaciteit nodig

Wij onderschrijven de keuze om van de vijf mogelijke oplossingsrichtingen voor het ontwerp en de positie van de stationshal, het busstation en de fietsenstalling de varianten met een busgebouw en een halfondergronds busstation niet als kansrijk te zien. De resterende oplossingsrichtingen geven een goed vertrekpunt voor de volgende fase van de verkenning. In deze zienswijze reageren wij op de mogelijkheden om (elementen van) de oplossingsrichtingen te combineren, gaan wij in op uw scores en benoemen wij bouwblokken die ontbreken in de geschetste oplossingsrichtingen. Wij hebben met name zorgen over de capaciteit van het busstation en de fietsenstalling.

Varianten ongelijkvloerse spoorkruising niet toekomstvast en adaptief

De varianten voor de ongelijkvloerse kruising Tongelre zijn niet toekomstvast. Varianten voor de ongelijkvloerse kruising Tongelre lijken alleen het huidige capaciteitsprobleem op te lossen, maar niet het capaciteitsprobleem van de nabije toekomst. Het keren van treinen op het station blijft in de nieuwe situatie bovendien conflicten geven waardoor de spoorknoop niet efficiënt kan worden benut. Een eventueel toekomstige extra capaciteitsuitbreiding van de infrastructuur wordt voor zover wij kunnen zien in de verschillende varianten onmogelijk of onnodig duur. Het gaat dan bijvoorbeeld om viersporigheid richting Helmond en het volledig conflictvrij maken van de treindienst, zowel ten noordwesten als ten zuidoosten van het station. Wij adviseren te kiezen voor een adaptief ontwerp dat optimaal voorbereid is op volgende stappen zodat de capaciteit gefaseerd kan worden verhoogd. Eindbeeld zou een dubbele vork aansluiting moeten zijn bij zowel Tongelre als Liempde zodat treinen zowel vanuit het noordwesten als vanuit het zuidoosten na Eindhoven Centraal altemnerend kunnen rijden, vanuit alle richtingen efficiënt kunnen keren bij het station en optimaal rekening wordt gehouden met mogelijk in de toekomst wenselijke uitbreidingen van de treindienst.

Versnelling en grotere uitbreiding spoorcapaciteit is nodig

Nu al zijn er open toegang meldingen die niet passen op de infrastructuur van station Eindhoven zolang er geen extra perrons zijn gerealiseerd. Deze perrons worden in de huidige planning de komende 10 jaar nog niet gerealiseerd. Versnelde realisatie van zowel de extra perrons als de vrije kruising is nodig. Met de open toegang treinen is ook geen rekening gehouden in het Toekomstbeeld OV2040. Wij verwachten dat dit nog maar het begin is. De vervoervraag zal verder toenemen en daarmee ook de noodzaak voor hogere frequenties van sprinters, intercity's en internationale treinen dan voorzien in Toekomstbeeld OV2040. Daarom moet er rekening gehouden worden met toekomstige extra groei van de capaciteit van de infrastructuur. Onze voorkeur gaat uit naar een nieuw eilandperron vanwege de betere overstapmogelijkheden voor reizigers. Naast deze uitbreiding (7^e en 8^e perronspoor) dient ook ruimte gereserveerd te blijven voor twee extra zijperrons (9^e en 10^e perronspoor) voor de toekomst en ruimte voor bovengenoemde viersporigheid.

1. Opgaven, doel, scope en beoordeling

a. Sturen op modal shift ook bij de verstedelijking rond het station

Door het vergroten van het OV-aanbod, het optimaliseren van de aansluitingen (loopafstand tussen bus en trein en tussen bussen onderling) en het minimaliseren van loop- en fietsafstanden naar het station kan het aandeel van het openbaar vervoergebruik in de totale mobiliteit in de regio worden vergroot. Dit vergroot onder meer de leefbaarheid en de verkeersveiligheid.

Ook de verstedelijking rond het station kan bijdragen aan een modal shift. Dit kan door te verdichten, door het zo veel mogelijk concentreren van publieksvoorzieningen in de directe nabijheid van het station en door lage parkeernormen te hanteren. Wij zien in de verschillende varianten veel nieuwe bouwontwikkelingen rond het station waardoor reizen met het OV voor de nieuwe bewoners en gebruikers van deze gebouwen een vanzelfsprekende keuze wordt. Dit juichen wij toe. U maakt echter niet inzichtelijk in hoeverre de varianten op dit punt zich van elkaar onderscheiden. Bijvoorbeeld het aantal m2 nieuwe woningen, bedrijven en voorzieningen en het verwachte aantal extra inwoners, werknemers en bezoekers hiervan.

Advies: Wij adviseren in de samenhang tussen verstedelijking en mobiliteit expliciet te sturen op een modal shift. Dit kan door niet alleen te kijken naar de impact van de verbetering van het openbaar vervoer op de modal shift, maar ook te kijken naar de impact van het verstedelijkingsconcept rond het station op de modal shift. Maak op dit vlak de afwegingen tussen de verschillende oplossingsrichtingen duidelijker.

b. Ontsluiting station vanuit Dommelzijde

Alle perrons van het station worden momenteel alleen aan de westzijde ontsloten via de stationspassage. Het gevolg hiervan is dat reizigers zich slecht spreiden over de zitplaatsen in de trein, dat sprake is van grote drukte bij de trappen en in de passage en dat reizigers die op bestemmingen op loopafstand ten oosten van het station moeten zijn onnodig lang onderweg zijn (last mile). Reizigers die moeten overstappen op een andere trein en aan de “verkeerde kant” van de trein zitten hebben door de eenzijdige toegang tot de perrons ook lange loopafstanden. Zij hebben hierdoor een groot risico hun aansluitende trein te missen.

In alle door u geschetste oplossingsrichtingen in deze MIRT-verkenning blijft de stationspassage op de huidige locatie en wordt de capaciteit hiervan niet verruimd. De perrons op het station zouden via de Dommelpassage prima aan de oostkant met een extra toegang ontsloten kunnen worden. Hiermee neemt de ruimtelijke kwaliteit toe, ontstaat een veel kortere route richting het campus terrein, spreiden reizigers zich beter over de perrons en de treinen, wordt overstappen makkelijker en worden problemen met de transfercapaciteit rond de bestaande stationspassage bij verdere groei van het aantal treinreizigers voorkomen. In geen enkele variant is deze optie echter meegenomen.

U erkent in de notitie kansrijke oplossingsrichtingen bovengenoemde voordelen van een extra toegang tot het station bij de Dommelpassage. U geeft aan dat de spreiding van reizigers op rustige momenten van de dag een nadeel is voor de sociale veiligheid. Wij zien dit vooral als een ontwerpogave en wijzen u er op dat de meeste andere XL-stations op het spoor wel meerdere ingangen hebben. Op de campus zijn ook in de avonduren activiteiten en hier staan ook een aantal studentenflats. U kunt er bovendien voor kiezen de entree bij de Dommelpassage in de late avonduren af te sluiten. Wij herkennen ons niet in het standpunt dat de reiziger door de meerdere mogelijke looproutes minder gemakkelijk de weg zal vinden. De reiziger zoekt juist de entree van het station en als er meerdere entrees zijn dan zal een entree sneller gevonden worden. Dat er extra bewegwijzering nodig is zoals u aangeeft is evident, maar dat zien wij niet als bezwaar.

Bewegwijzering is slechts aanvullend. Een goed ontwerp zorgt ervoor dat reizigers intuïtief de weg vinden.

Advies: *Onderzoek de kosten en baten van het toevoegen van een extra toegang tot de perrons via de Dommelpassage. Realiseer deze toegang in ieder geval als no regret maatregel bij het nieuwe perron/de nieuwe perrons die zijn opgenomen in deze MIRT-verkenning en maak realisatie van deze tweede toegang bij de bestaande perrons fysiek in ieder geval niet onmogelijk. Breng in beeld welke mogelijkheden er zijn om realisatie van de tweede toegang te combineren met verstedelijking en een groenere inpassing van deze passage. Dit zou kunnen bijdragen aan bekostiging van dit deelproject.*

c. Reiziger voorop bij beoordeling

U heeft tijdens de participatiebijeenkomsten een aantal criteria genoemd waaraan u de verschillende oplossingsrichtingen voor het (bus)station en voor de ongelijkvloerse kruising toetst¹. Wij onderschrijven op hoofdlijnen deze criteria. Wel merken wij op dat de criteria die de reiziger rechtstreeks raken zoals capaciteit, robuustheid, toekomstvastheid, toegankelijkheid, loopafstand bij overstappen en verbinding met de stad voor ons het zwaarst wegen. Uiteraard is de duur van de bouwperiode en de hinder tijdens de bouw voor omwonenden van belang, maar uiteindelijk staat voor ons de kwaliteit van de oplossing voor de reiziger en de bijdrage van deze oplossing aan de modal shift voorop. Voor de uiteindelijk te kiezen oplossingsrichting moet vervolgens gekeken worden hoe de bouw slim kan worden gefaseerd om hinder te beperken en op de kortst mogelijke termijn functionaliteit voor de reiziger toe te voegen.

Een aantal criteria zouden wij graag aangevuld zien. Allereerst zouden de criteria toekomstvastheid, robuustheid en capaciteit niet alleen moeten gelden voor de vrije kruising, maar ook voor de andere spoorse maatregelen en het busstation. Bij het criterium kwaliteit van de leefomgeving gaat u in op diverse kwaliteitsaspecten van de openbare ruimte. Wij missen hier het belang van een (van afstand) goed zichtbare entree van het station (zie paragraaf 2g). Bij toegankelijkheid noemt u overstapgemak, hoogteverschillen en vindbaarheid. Wij voegen hier graag aan toe het bij neerslag droog kunnen bereiken van de bussen vanuit de trein en andersom.

Advies: *Stel bij de toetsing van de oplossingsrichting voor zowel het station als de vrije kruising de criteria die gericht zijn op de belangen van de reiziger voorop. Besteed daarbij ook aandacht aan de zichtbaarheid van de entree van het station en de bescherming van overstappende reizigers bij neerslag. Toets ook het ontwerp voor het bus- en treinstation op capaciteit, robuustheid en toekomstvastheid.*

d. Onderbouwing en uitsplitsing scores

Wij herkennen een groot deel van de scores van de verschillende varianten. In een aantal gevallen vinden wij een andere score logischer. Wij missen in deze gevallen de onderbouwing van uw scores. Bij het busstation scoorde u in de presentatie van de participatiebijeenkomst op 10 september 2024 bijvoorbeeld de oplossingsrichting Fellenoord op het criterium “verbinding met de stad voor lopen en fietsen” het hoogst (blz. 10). Dit zien wij ook terug in de uiteindelijke beoordeling in zeef 1 bij het aspect “samenhang met de omgeving” dat gaat over de bereikbaarheid van de fietsenstalling. Deze mening delen wij niet. Zo is in deze variant de entree van de fietsenstalling op een minder gunstige locatie (zie paragraaf 2j).

¹ Zie blz. 10 en 12 van <https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/mini-projectwebsites/ovknoop-ehv/panelen-participatiebijeenkomst-rondom-eindhoven-centraal-10-september-2024.pdf> en blz. 6 van <https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/mini-projectwebsites/ovknoop-ehv/vrije-kruising/panelen-participatiebijeenkomst-vrije-spoorkruising-19-september-2024.pdf>

Wij kunnen op basis van de notitie kansrijke oplossingsrichtingen ook onvoldoende beoordelen op basis waarvan de scores op verschillende aspecten voor de ongelijkvloerse kruisingen tot stand zijn gekomen. Wij zien opmerkelijke verschillen tussen de scores in de presentaties tijdens de participatiebijeenkomst op 19 september 2024² en de scores zoals opgenomen in de uiteindelijke beoordeling van zeef 1 van 10 december 2024. Deze verschillen worden niet verklaard. Zo waren de scores voor capaciteit op 19 september nog sterk uiteenlopend terwijl ze op 10 december vrijwel gelijk zijn. Het enige substantiële verschil zit in de capaciteit voor behandelen en opstellen (variant oostelijke emplacement), maar dat is een ander vraagstuk dan de capaciteit voor het rijden van treinen en dient in onze ogen ook niet met elkaar vermengd te worden in de beoordeling.

Ook valt op dat op 19 september nog sprake is van een score voor “toekomstvastheid” terwijl op 10 december er niet meer wordt gescoord op toekomstvastheid maar op “stapsgewijs richting het eindbeeld”. Dit is echter een vaststaand eindbeeld. Dit zegt in onze ogen niets over de vraag of de varianten ook daadwerkelijk toekomstvast zijn op lange termijn, bijvoorbeeld ook als de groei van het spoorvervoer veel groter is dan op dit moment in het eindbeeld wordt voorzien. Wij zien wel aanleiding voor een dergelijke hogere groei. Wij vinden het daarom van belang dat op verschillende aspecten van toekomstvastheid wordt getoetst. Dit onderbouwen we in paragraaf 1e.

Wij merken op dat het bij de toetsing van de varianten alleen gaat om het aantal treindiensten. Nergens wordt duidelijk in hoeverre met de varianten deze treindiensten ook goed gespreid over het uur kunnen worden en wat de impact is voor wachttijden en overstaptijden op station Eindhoven Centraal. Momenteel staan meerdere sprinters lang stil op het station omdat ze ingehaald moeten worden door de intercity's. Ook sommige overstappen zijn erg lang. Hierdoor is het treinproduct voor reizigers die over Eindhoven Centraal heenreizen niet aantrekkelijk. Als dit knelpunt wordt opgelost verwachten wij een sterke groei van het aantal reizigers.

Advies: *Onderbouw scores in zeef 1 beter. Verklaar de verschillen in de scores zoals gepresenteerd in de participatie en de scores zoals opgenomen in de beoordeling zeef 1. Herzie de scores “verbinding met de stad voor lopen en fietsen” en “capaciteit” op basis van deze zienswijze. Maak in het vervolg onderscheid tussen “capaciteit railverkeer” en “capaciteit behandelen en opstellen”.*

Advies: *Beoordeel de verschillende varianten ook op de kwaliteit van de dienstregeling (spreiding over het uur, minimaliseren van wachttijden en overstaptijden).*

e. Toekomstvastheid: restruimte voor extra groei

De toekomstvastheid van oplossingsrichtingen heeft te maken met verschillende aspecten. Het gaat om (1) restcapaciteit voor extra groei, (2) flexibiliteit voor verschillende dienstregelingsmodellen³ en (3) adaptiviteit oftewel de mogelijkheid om eventuele toekomstige wenselijke uitbreidingen van de infrastructuur in te passen. Wij zien dat de varianten op het eerste aspect zijn getoetst en meer specifiek op een thans vastgesteld eindbeeld van een specifieke toekomstige dienstregeling. Wij denken dat er voldoende gronden zijn om de varianten ook te toetsen op flexibiliteit en adaptiviteit. In deze paragraaf gaan wij in op de restcapaciteit en de door ons verwachte extra groei. In de volgende paragraaf gaan wij in op flexibiliteit en vervolgens in de laatste paragraaf van dit hoofdstuk op de adaptiviteit.

Volgens tabel 1 van de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen maken alle varianten enkele extra treindiensten mogelijk bovenop de referentienetwerken van het Toekomstbeeld OV2040. Onderdeel

² Zie blz. 6 van <https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/mini-projectwebsites/ovknoop-ehv/vrije-kruising/panelen-participatiebijeenkomst-vrije-spoorkruising-19-september-2024.pdf>

³ Mogelijk bedoelt u met het criterium “robustheid” de hier genoemde flexibiliteit maar ook dan is onduidelijk hoe u dit heeft getoetst. Wij herkennen ons namelijk niet in de scores. Wij gaan er echter vanuit dat u doelt op de robuustheid van de dienstregeling (punctualiteit).

van deze referentienetwerken zijn bovenop de huidige treinen: 1x per uur intercity naar Düsseldorf, de 3^e en 4^e sprinter naar Helmond en de 3^e en 4^e intercity naar Breda. De extra treinen die volgens u mogelijk zijn, afhankelijk van de stappen die worden genomen rond Eindhoven Centraal zijn: 5^e en 6^e Sprinter naar Boxtel, 3^e en 4^e Sprinter of Intercity naar Helmond, 7^e en 8^e intercity naar Utrecht (of 1^e en 2^e intercity naar Nijmegen) en een intercity naar Brussel en Luik of Aachen.

Wij juichen de komst van deze extra treinen toen. Wij zijn overtuigd dat er voldoende vervoervraag is voor deze verbindingen. Het is echter onduidelijk of de varianten zich nog onderscheiden in restcapaciteit bovenop deze extra treinen. Wij verwachten dat dit onderscheid er niet is omdat bij de varianten voor de ongelijkvloerse kruising in de basis wordt uitgegaan van dezelfde spoorconfiguratie, maar de onderzoeken zouden dit moeten aantonen.

Wij verwachten dat er vervoervraag zal ontstaan (en deels al is) voor meer nieuwe verbindingen respectievelijk hogere frequenties dan nu zijn meegenomen in de beoordeling van de varianten. Wij denken daarbij aan hoogfrequente sprinters naar Tilburg, 's-Hertogenbosch, Venlo en Weert gezien de toenemende verstedelijking, aan rechtstreekse intercity's tussen Nijmegen en Eindhoven Centraal, aan meer internationale verbindingen naar zowel Antwerpen als Düsseldorf (tenminste twee keer per uur) en aan de in het Toekomstbeeld OV2040 genoemde 3^e en 4^e intercity naar Maastricht.

Deze extra treinen zijn deels afhankelijk van politieke keuzes (opname in toekomstige concessies, investeringen in infrastructuur) maar het is ook onze verwachting dat er nieuwe treindiensten onder open toegang zullen ontstaan. Nu al zijn er 2 extra intercity's per uur aangevraagd onder open toegang tussen Amsterdam Centraal en Eindhoven Centraal. Wij verwachten dergelijke aanvragen ook voor internationale treinen van/naar Eindhoven Centraal. Het OV Toekomstbeeld 2040 heeft daar nog geen rekening mee gehouden en de MIRT-verkenning Eindhoven Centraal lijkt hier ook geen rekening mee te houden. In de huidige varianten kan, als er geen restruimte is, dergelijk open toegang vervoer alleen maar ten koste gaan van treinen die zijn opgenomen in het "eindbeeld". Daarmee lijkt geen enkele variant toekomstvast te zijn. Het is immers denkbaar dat de open toegang treinen een andere markt bedienen dan de treinen die moeten worden geschrapt om ruimte te maken voor deze open toegang treinen. Concreet kunnen extra open toegang intercity's naar Amsterdam Centraal betekenen dat er geen ruimte meer is voor extra Sprinters richting Boxtel. Daarmee is het mogelijk dat het eindbeeld nooit gerealiseerd zal kunnen worden tenzij extra infrastructuurmaatregelen worden genomen.

Met name het baanvak Eindhoven Centraal – Venlo zal zelfs na realisatie van alle voorziene projecten (aanpassing emplacement, extra perrons en realisatie vrije kruising) min of meer vol zitten. Dit komt deels door een capaciteitsknelpunt net over de grens tussen Kaldenkirchen en Dülken, maar er blijft ook een capaciteitsknelpunt op het Nederlandse traject tussen Eindhoven en Deurne dat alleen oplosbaar is door (gedeeltelijke) viersporigheid. De noodzakelijke bouw van een vrije kruising mag deze spooruitbreiding niet onmogelijk of onnodig duur maken (zie paragraaf 2c).

Mogelijk ontstaat er om de bovenstaande extra treinen te kunnen laten rijden ook de noodzaak om naast de nu onderzochte 2 extra perrons nog eens 1 of 2 extra perrons te realiseren op Eindhoven Centraal. Dit is complex, maar niet onmogelijk als de ruimte hiervoor gereserveerd blijft (zie paragraaf 2d). Tenslotte is een deel van bovenstaande extra treinen alleen mogelijk met ingrepen buiten het plangebied namelijk bij de vrije kruising Liempde (zie paragraaf 2c), tussen Breda en Tilburg (gedeeltelijke spoorverdubbeling) en bij Ravenstein (verdubbeling spoorbrug).

Advies: *Breng voor elke variant in beeld wat na realisatie nog de feitelijk resterende groeiruimte is voor extra treinen per traject op de dan gerealiseerde infrastructuur bovenop de treindiensten zoals*

geschetst in tabel 1 (gevoeligheidsanalyse).

Advies: *Toets de gevolgen van op dit moment bekende open toegang meldingen voor de beoogde dienstregeling in het eindbeeld als deze open toegang treinen gaan rijden (kwaliteit en frequenties) indien geen extra infrastructuur bovenop de varianten wordt gerealiseerd en breng daarnaast in kaart welke extra infaamataregelen nodig zijn om deze open toegang treinen te rijden on top of de treinen uit het eindbeeld. Doe een gevoeligheidsanalyse voor de situatie dat er extra open toegang meldingen komen voor bijvoorbeeld 2x per uur een internationale verbinding Antwerpen-Eindhoven-Düsseldorf.*

f. Toets ook op flexibiliteit andere dienstregelingsconcepten

Reizigersstromen zijn niet in beton gegoten. Er kan op termijn een verschuiving komen in de gewenste koppelingen van treindiensten over Eindhoven Centraal heen. Het is daarom van belang dat de infrastructuur niet de lijnvoering onnodig gaat dicteren. Toch dreigt dit wel te gebeuren. De corridor Rotterdam – Eindhoven lijkt te worden gekoppeld aan Helmond en de corridor Utrecht-Eindhoven aan Weert. Andere doorkoppelingen zorgen in alle varianten van de ongelijkvloerse kruising voor extra conflicten die potentieel leiden tot capaciteitsknelpunten. Dit wordt verder uitgewerkt in paragraaf 2c van deze zienswijze.

In de huidige dienstregelingsmodellen voor korte en lange termijn is sprake van veel kerende treinen op Eindhoven Centraal. Capaciteit kan toenemen als treinen elders zouden keren en dus niet langs het perron. Dit draagt ook bij aan de bijstuurbaarheid van de dienstregeling bij verstoringen. Keren zou kunnen op bestaande of nieuwe keerspoelen aan weerszijden van het station. De huidige oplossingsrichtingen maken niet duidelijk in hoeverre dit onderdeel is van de scope. Een dive-under op het oostelijk emplacement, één van de nog kansrijke oplossingsrichtingen, maakt mogelijk zo'n optie met nieuwe keerspoelen onmogelijk.

Een andere oplossing die zorgt voor meer capaciteitswinst is het aanpassen van de dienstregeling zodat minder treinen eindigen op Eindhoven Centraal. Zo zou de intercity Den Haag Centraal – Eindhoven Centraal door kunnen rijden richting Venlo als 3^e en 4^e intercity. Ook zou een deel van de intercity's vanuit het noorden en/of westen kunnen doorrijden als stop- of sneltrein naar bijvoorbeeld Weert of Helmond. Daarmee kunnen er meer treinen halteren op station Eindhoven Centraal en krijgen meer reizigers een rechtstreekse verbinding over Eindhoven heen. Dit vraagt wel voldoende keervoorzieningen op andere stations. We juichen toe dat in de studie sprake is van een keervoorziening in Helmond (of omgeving) en zouden graag zien dat ook nabij Weert naar keermogelijkheden wordt gezocht.

Advies: *Toets de varianten ook op flexibiliteit. Onderbouw in hoeverre meerdere dienstregelingsconcepten mogelijk zijn bij de verschillende oplossingsrichtingen en breng in beeld wat de beperkingen op dit vlak zijn van elke oplossingsrichting en wat de impact is voor de kwaliteit van de dienstregeling voor reizigers (spreiding over het uur, wachttijden, overstaptijden). Behoud de mogelijkheid op Eindhoven Centraal te alternen tussen de richtingen en streef naar zo min mogelijk capaciteitsconflicten.*

Advies: *Breng in beeld wat in de verschillende varianten de keermogelijkheden zijn per richting buiten het station op nieuwe of bestaande keerspoelen aan zowel de oost- als westzijde en of hier optimalisaties mogelijk zijn.*

Advies: *Verken naast de nieuwe keermogelijkheid in omgeving Helmond of er ook aanpassing/uitbreiding nodig is van de keermogelijkheden op station Weert.*

g. Maak infrastructuur uitbreiding adaptief

Zoals reeds benoemd zien wij in de toekomst een mogelijke groei naar de capaciteitsvraag die verder rijkt dan het huidig vastgestelde eindbeeld. Voorkomen moet worden dat door keuzes die in de huidige MIRT-verkenning worden gemaakt toekomstige uitbreidingen onmogelijk of onnodig duur worden of onnodig veel hinder veroorzaken. Wij zijn van mening dat dit bij de geschetste vier oplossingsrichtingen voor de vrije kruising wel gebeurt of dreigt te gebeuren (zie paragraaf 2c).

U kunt dit voorkomen door de adaptiviteit van de verschillende van de nu geschetste oplossingsrichtingen mee te nemen in de oplossingsrichtingen. Toetsingscriteria kunnen dan bijvoorbeeld zijn: de beschikbare ruimte na de bouw van de ongelijkvloerse kruising en de extra perrons voor deze extra uitbreidingen (en ruimtelijke reservering daarvan voor de toekomst), de benodigde investeringen voor de potentiële toekomstige extra uitbreidingen en de potentiële hinder tijdens de bouw van deze extra uitbreidingen.

Ook voor het busstation is groeiruinimte essentieel. Wij constateren dat de verschillende varianten voldoen aan de minimale capaciteitseisen, maar geen groeiruinimte bieden mocht het aantal bussen in de toekomst sterker groeien dan verwacht (zie paragraaf 2a).

Advies: *Toets de varianten op adaptiviteit. Onderbouw hiervoor welke potentieel toekomstige infracapaciteitsuitbreidingen mogelijk, makkelijker of juist onmogelijk of moeilijker worden met de verschillende oplossingsrichtingen en hoeveel extra treindiensten per traject hiermee mogelijk zouden kunnen worden per deelmarkt (Internationaal, Intercity, Sprinter). Laat deze adaptiviteit zwaar wegen in de beoordeling. Onderzoek welke ruimtelijke reserveringen voor de verre toekomst (mogelijk) wenselijk zijn en zorg dat dit wordt geborgd. Heroverweeg of op grond van dit criterium alsnog varianten moeten worden toegevoegd als kansrijke oplossingsrichting of juist moeten afvallen.*

Advies: *Onderzoek op hoofdlijnen wat rond Eindhoven Centraal in de toekomst aan aanvullende maatregelen nodig is t.a.v. perrons, keerspoelen en vrije kruising om de volgende treindiensten mogelijk te maken zoals genoemd in paragraaf 1e:*

- *meer Sprinters in de Brabantse stedenrij met op elk station tussen Dordrecht/Nijmegen en Weert/Helmond tenminste 4 Sprinters per uur en 8 Sprinters per uur tussen Boxtel en Helmond.*
- *Vier interciti's per uur tussen Nijmegen en Eindhoven Centraal naast 4 IC's Eindhoven Centraal – Utrecht Centraal en 4 IC's Utrecht Centraal – Tilburg - Breda*
- *Twee extra interciti's per uur tussen Maastricht en Eindhoven Centraal*
- *In totaal twee internationale treinen per uur Düsseldorf-Eindhoven Centraal-Antwerpen Centraal bovenop de binnenlandse interciti's.*

2. Oplossingsrichtingen en aandachtspunten

a. Groeiruinimte busstation

In alle varianten voor het busstation is sprake van eilandperrons welke voor reizigers vanaf een andere verdieping te bereiken zijn. Wij onderschrijven deze keuze omdat hiermee ruime perrons ontstaan waar reizigers veilig kunnen overstappen zonder dat ze de rijbanen van de bus hoeven te gebruiken. Omdat sprake is van meerdere perrons zal wel goed moeten worden nagedacht over de indeling van de lijnen zodat deze logisch en voorspelbaar is voor de reiziger en tegelijk drukke overstappen zoveel mogelijk op hetzelfde perron worden gefaciliteerd.

U voorziet de busbuffer te realiseren buiten het busstation. De af te leggen afstand tussen de busbuffer en het busstation kan impact hebben op de beschikbare dienstregelingen voor de reiziger. Wij kunnen de gevolgen daarvan nu nog niet beoordelen omdat de plannen voor de busbuffer nog niet zijn uitgewerkt.

De drie kansrijke oplossingsrichtingen bieden allemaal onvoldoende capaciteit voor het aantal bussen conform de specificaties. De variant met een busstation onder Fellenoord (model 15) scoort zelfs zeer negatief op dit punt (blz. 53 notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen). Meerdere haltes in deze variant zijn te kort en er ontbreken 2 haltes. In de andere twee varianten ontbreekt een 18 meter halte. Dit knelpunt zal moeten worden opgelost. De voorkeursvariant zal minimaal moeten voldoen aan de specificaties voor de capaciteit voor het aantal bussen en voor de lengte van de perrons.

Het busstation wordt gebouwd voor een lange periode. Doordat het wordt geïntegreerd in grote stedelijke ontwikkelingen is later uitbreiden van het busstation erg lastig of zelfs onmogelijk. In Noord-Brabant is er gezien de huidige modal split en de voortgaande verstedelijking nog veel groeiruumte voor het openbaar vervoer. Wij verwachten daarom dat de kans groot is dat de groei van het aantal busreizen de komende decennia aanmerkelijk groter zal zijn dan de huidige voorspellingen. Wij pleiten daarom voor een busstation met een ruime jas zodat ruimte is voor groei. Daarmee voldoen de drie huidige kansrijke oplossingsrichtingen niet. Wij geven daarom in overweging om de busbuffer wel binnen het busstation te realiseren. Hiermee zijn de afstanden niet alleen het kortst, maar u creëert hiermee ook groeiruumte voor het aantal bussen. Zodra deze ruimte in de toekomst nodig is kan voor de busbuffer elders ruimte worden gezocht.

Voor zowel reizigers als vervoerbedrijven is het van belang dat routes zo kort mogelijk zijn en bussen geen onnodige rondjes moeten maken op het busstation. Het kan daarom wenselijk zijn het nieuwe busstation meerdere in- en uitritten te geven. Het is ons niet duidelijk wat de verschillende varianten betekenen voor deze routing.

Advies: *Zorg voor groeiruumte in het nieuwe busstation bovenop de huidige specificatie van minimaal 30 instaphaltes. Onderbouw hoe groot deze is en wanneer deze groeiruumte nodig is. Doe een gevoeligheidsanalyse voor een grotere dan verwachte groei van het openbaar vervoer gebruik. Onderzoek of realisatie van de busbuffer binnen het busstation mogelijk is om in de toekomst extra groeiruumte te hebben. Breng de gevolgen van de locatie van de busbuffer buiten het busstation voor de exploitatie in kaart evenals de gevolgen voor busroutes op basis van de ligging van de in- en uitritten van het busstation en onderzoek of het om deze reden nodig is om meer dan één in- en uitrit te realiseren.*

b. Looproutes en overzichtelijkheid busstation

Wij onderschrijven uw keuze om de varianten “half ondergronds” en “busgebouw” niet als kansrijke oplossingsrichtingen te zien. Deze varianten hebben minder logische looproutes, zijn onoverzichtelijker voor de reiziger en minder toegankelijk.

U stelt dat de toegang tot de bus in de variant “verlengde stationshal” goed zichtbaar is in vergelijking met de variant “haakse stationshal”. Hoewel de reiziger in geen van de varianten de bussen zelf ziet als deze vanuit de trein komt is de zichtbaarheid van de trappen richting het busstation en het feit dat deze aansluiten op de looproute naar de perrons inderdaad een voordeel in de variant “verlengde stationshal”.

Wij vinden het van belang dat de reiziger comfortabel kan overstappen. Dat vraagt allereerst ruimte. In paragraaf 5.6 van de notitie kansrijke oplossingsrichtingen staat dat de variant “haakse

stationshal” niet voldoet aan de eis voor voldoende transferruimte voor zowel het busstation als voor treinreizigers. Het valt ons op dat dit element bij de beoordeling van deze variant in paragraaf 6.3 niet terugkomt.

In de variant “Fellenoord” zijn de loopafstanden groter. Daarnaast moet bij deze variant voor het bereiken van het busstation de stationshal verlaten worden. Er is weliswaar een overkapping voorzien, maar de vraag is of hiermee reizigers de bus bij regen “droog” kunnen bereiken. Om deze redenen vinden wij deze variant in de huidige vorm niet wenselijk.

Advies: *Vanuit de criteria overzichtelijke en logische looproutes voor reizigers, toegankelijkheid, beperken van loopafstanden en overstappemak heeft de variant “verlengde stationshal” op dit moment onze voorkeur. Wij adviseren bij de verdere uitwerking van de kansrijke oplossingsrichtingen uit te gaan van het volledig vrij van weersinvloeden kunnen overstappen tussen bus en trein en om vast te houden aan de minimale eisen ten aanzien van voldoende transferruimte voor zowel het busstation als het treinstation.*

c. Varianten ongelijkvloerse kruising ontvlechten niet optimaal

U presenteert vier mogelijke oplossingen voor de ongelijkvloerse kruising ten oosten van station Eindhoven Centraal: een dubbelsporige fly-over van/naar Weert, een enkelsporige fly-over naar Helmond, een dive under bij Tongelre naar Helmond en een dive under onder het oostelijke emplacement naar Helmond. U ziet drie van deze varianten als kansrijk voor de volgende ronde. Alleen de fly-over van/naar Weert ziet u niet als kansrijk omdat deze duurder is dan de fly-over naar Helmond en minder draagvlak heeft bij omwonenden. Wij vinden het te vroeg voor deze keuze. De dive-unders zijn namelijk nog veel duurder. Bovendien ontbreekt informatie om de toekomstvastheid van al deze varianten goed te kunnen beoordelen. Dit moet eerst inzichtelijk zijn. Varianten die nu het minst impact hebben kunnen namelijk juist bij toekomstige uitbreidingen meer impact hebben voor zowel de reiziger als omwonenden. Door varianten niet alleen op de korte en middellange termijn te toetsen, maar ook op de toekomst kunt u de hinder beperken.

Alle vier de varianten lijken uit te gaan van dezelfde spoorconfiguratie, namelijk een configuratie waarin de treinen vanaf Eindhoven Centraal richting Helmond vertrekken vanaf de meest zuidelijke sporen en deze treinen dan de sporen van en naar Weert ongelijkvloers kruisen. De enige variabele van de vier varianten is namelijk de locatie van de kruising en de vraag of de sporen van/naar Weert bovenlangs of onderlangs worden gekruisd door de treinen naar Helmond. In de andere richting komen de treinen uit Helmond altijd aan op de meest noordelijke sporen en moeten de treinen uit Weert dus ten zuiden van deze treinen halteren. Voor een goede keuze is het van belang dat de varianten van elkaar onderscheidend zijn. Dat is op dit moment wel zo als het gaat om de inpassing in het stedelijke weefsel, maar niet als het gaat om de logistieke impact van mogelijke varianten voor de capaciteit van het spoorverkeer (als capaciteit voor behandelen en opstellen als een apart issue wordt gezien, zie paragraaf 1d).

Met de keuze voor de genoemde spoorconfiguratie wordt het conflict tussen treinen die vertrekken richting Helmond en aankomen uit de richting Weert opgelost. Andere conflicten blijven echter bestaan. Dit geldt bijvoorbeeld voor treinen die op Eindhoven Centraal om en om richting Helmond of Weert rijden (het zogenaamde alterneren). Dit komt omdat ten noorden van Eindhoven Centraal bij Liempde alleen in noordelijke richting een vorkaansluiting is maar niet in zuidelijke richting. De sporen worden dus in alle varianten niet maximaal ontvlochten. Dit beperkt de kwaliteit en de maximale capaciteit van de dienstregeling.

Als gekozen zou worden voor een dubbele vork aansluiting bij zowel Tongelre als Liempde worden de mogelijkheden voor de dienstregeling vergroot en conflicten vermeden. Een dubbele vorkaansluiting

op beide locaties is wenselijk gezien de lengte van het tussenliggende tracé en het feit dat op dit tussenliggende traject zowel Sprinters als Intercity's rijden. Daarnaast is het wenselijk om vanuit zowel het noorden als het zuiden te kunnen keren op Eindhoven Centraal. Voor kerende treinen is het altijd wenselijk om 'in het midden' aan te kunnen komen én te kunnen vertrekken. Bij de huidige voorziene dienstregelingmodellen wordt vanuit bijna iedere richting wel kerende treinen verwacht. Dit geeft extra conflicten als er geen sprake is van een dubbele vorkaansluiting aan beide zijden van Eindhoven Centraal.

Dit kan uiteraard gefaseerd worden gerealiseerd. Door uiteindelijk zowel bij Liempde als bij Tongelre een dubbele vork te realiseren worden conflicten tussen treinen maximaal vermeden. Wij vinden het daarom onbegrijpelijk dat er niet een variant is opgenomen met een dubbele vork aansluiting bij Tongelre of een variant die later eenvoudig uitgebreid kan worden tot een dubbele vork aansluiting. Mogelijk is één van de varianten daarop wel voorbereid, maar dit kunnen wij niet afleiden uit de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen. Het is voor de toetsing van belang te weten in hoeverre het later ombouwen naar een vork of dubbele vork aansluiting per variant fysiek mogelijk blijft of juist onmogelijk en/of onnodig duur wordt gemaakt.

Variant Weert onduidelijk

Wij merken op dat de fotomontage van de fly-over van/naar Weert een volledige dubbele vorkaansluiting suggereert of in ieder geval: twee separate fly-overs. Uit de schematische weergave lijkt echter dat in deze variant wordt geopteerd voor een enkele fly-over met dubbelspoor waarmee ook in deze variant de treinen van/naar Weert op Eindhoven Centraal in middenligging zouden rijden. Vanwege dit verschil is onduidelijk hoe deze variant precies is voorzien terwijl dit bepalend is voor de score van deze variant.

Als sprake is van een enkele fly-over met dubbelspoor dan is de spoorconfiguratie identiek aan de andere drie oplossingsrichtingen en kunnen wij de verschillende scores tijdens de participatiebijeenkomst van 19 september niet verklaren.

Als sprake is van separate fly-overs met een dubbele vork aansluiting én onder deze fly-overs wordt voldoende ruimte gelaten voor een 3^e en 4^e spoor richting Helmond dan is deze variant waarschijnlijk het meest toekomstvast, flexibel en adaptief in plaatst van het minst. In dat geval vinden wij het onbegrijpelijk dat deze variant niet meer als kansrijk wordt gezien terwijl deze variant notabene ook aanzienlijk goedkoper is dan andere varianten die wel als kansrijk worden gezien.

De spoorconfiguratie ter hoogte van de vrije kruising is ook bepalend voor eventuele capaciteitsuitbreidingen in de toekomst. Wij voorzien dat in de toekomst (partiële) viersporigheid tussen Eindhoven Centraal en Helmond noodzakelijk zal zijn (zie paragraaf 1e). Alle vier de nu voorliggende varianten lijken deze optie onmogelijk of onnodig duur of niet optimaal te maken. Juist de bouw van een ongelijkvloerse kruising is het moment om met dit soort toekomstige uitbreidingen rekening te houden. Ook vanuit deze gedachte verdient een dubbele vorkaansluiting de voorkeur.

Vanuit reizigersperspectief hebben tenslotte varianten met een fly-over de voorkeur boven varianten met een dive-under vanwege de verwachte hinder tijdens de bouw en de verwachte kosten. Doordat realisatie van fly-overs goedkoper is kan vanuit het beschikbare budget meer capaciteitsuitbreiding worden gerealiseerd rond Eindhoven.

Advies: Zorg dat de vormgeving en locatie van de vrije kruising Tongelre toekomstige uitbreiding naar een dubbele vorkaansluiting niet onmogelijk of onnodig duur maakt of realiseer dit direct. Zorg dat de aansluiting van/naar Helmond viersporig is of in ieder geval daarop is voorbereid en maak een viersporige aansluiting van/naar Weert ook niet onmogelijk. Kijk naar de samenhang met de

aansluiting in Liempde en houdt er rekening mee dat in de toekomst op deze locatie ook een dubbele vorkaansluiting zou kunnen/moeten komen. Overweeg op basis van deze toets of kansrijke oplossingsrichtingen alsnog als niet-kansrijk moeten worden bestempeld en andere oplossingsrichtingen alsnog de status “kansrijk” moeten krijgen en of nieuwe varianten moeten worden uitgewerkt.

Advies: *Breng gezien de grote kostenverschillen in kaart welke andere verbeteringen voor de reiziger in dit deel van Noord-Brabant mogelijk zijn als het verschil in kosten tussen de duurste variant en goedkopere varianten wordt ingezet voor andere maatregelen.*

d. Kies voor eilandperron en behoud ruimte voor zijperrons

U schetst voor de uitbreiding van de treinperrons een oplossingsrichting met een nieuw zijperron en perronspoor aan zowel de noord- als zuidzijde van het station en een oplossingsrichting met een nieuw eilandperron met twee nieuwe perronsporen aan de zuidzijde van het station.

Het eilandperron heeft als voordeel dat de reiziger vaker op hetzelfde perron kan overstappen. Dit kan het verschil maken tussen het wel of niet kunnen bieden van een aansluiting en heeft dus een positieve impact op reistijden. Een variant met een eilandperron heeft daarom onze sterke voorkeur.

U stelt dat het nadeel van een eilandperron is dat goederentreinen dichter bij de bebouwing komen te rijden. Dit is alleen het geval als goederentreinen op de zuidelijke sporen van het emplacement bij station Eindhoven Centraal worden stilgezet. Het is echter logischer goederentreinen op Eindhoven Centraal zo veel mogelijk door te laten rijden. Dit scheelt capaciteit op het spoor omdat een stilstaande goederentrein langzaam op gang komt. Bovendien betekent het stilstaan aan de zuidzijde van het station dat of bij binnenkomst of bij vertrek conflicten kunnen ontstaan met treinen die rijden in de tegengestelde richting. Wanneer het noodzakelijk is dat goederentreinen worden gepasseerd is het daarom logischer dit rijdend te doen op de vrije baan dan wel stilstaand op een passeerspoor met voldoende lengte langs de vrije baan.

Wij verwachten dat in de toekomst de geplande twee extra perronsporen op station Eindhoven Centraal onvoldoende zullen zijn om de groei op te vangen. Dit heeft o.a. te maken met extra groei die mogelijk is ten aanzien van internationale open toegang treinen (zie paragraaf 1e en 1g). Wij voorzien daarom dat op termijn zowel het eilandperron als ook 1 of 2 extra zijperrons nodig zijn. Aan de noordkant is het zijperron sowieso inpasbaar. Aan de zuidkant zal de combinatie van zowel een eilandperron als een extra zijperron mogelijk alleen inpasbaar zijn met impact op de stationshal. Ook zal om deze optie niet onmogelijk te maken in de toekomst gezorgd moeten worden dat niet te dicht langs het spoor wordt gebouwd.

U schetst voor het emplacement drie oplossingsrichtingen: één voor zijperrons, één voor het eilandperron en een universele oplossing die geschikt is voor beide varianten. Gezien onze verwachting dat op termijn zowel een eilandperron als 1 of 2 extra zijperrons nodig zijn ligt de keuze voor de universele, meest flexibele oplossing voor de hand.

Advies: *Wij adviseren in verband met het overstapgemak voor reizigers te kiezen voor een nieuw eilandperron aan de zuidzijde.*

Advies: *Wij adviseren met het oog op toekomstvastheid van het ontwerp de ruimte voor een nieuw zijperron aan de noordzijde voor de toekomst te behouden (9^e perronspoor) en ook ruimte te reserveren voor een nieuw zijperron ten zuiden van het nieuwe eilandperron (10^e perronspoor). Dit betekent dat stedelijke ontwikkeling aan de zuidzijde niet te dicht bij de sporen gepland mag worden en dat voor het emplacement de universele oplossingsrichting onze voorkeur heeft. Een mogelijke*

variant is om naast het eilandperron gelijk ook het noordelijke zijperron te realiseren als 9^e perronspoor (dus 3 extra perronsporen). Dit 9^e perronspoor kan worden ingezet voor (internationale) treinen die starten en eindigen op Eindhoven Centraal. Mocht u toch kiezen voor de variant met zijperrons dan adviseren wij u in ieder geval aan de zuidzijde een ruimtelijke reservering te behouden om het nieuwe zijperron in de toekomst alsnog uit te bouwen tot een eilandperron en ten zuiden daarvan een nieuw zijperron te realiseren.

e. Bereikbaarheid Deurne en Horst-Sevenum

Hoge kosten keerspoor Deurne vermijdbaar

U geeft de voorkeur aan een keerspoor bij Helmond Brouwhuis boven een keerspoor bij Helmond gezien de lagere kosten en het feit dat daarmee alle stations in Helmond door de extra treinen kunnen worden bediend. Deze keuze ondersteunen wij. U laat gezien de hoge kosten echter ook de optie van een keerspoor bij Deurne afvallen als oplossingsrichting. Wij zien echter wel kansen voor een keerspoor bij Deurne waarbij de kosten beperkt blijven.

De hoge kosten in Deurne ontstaan door de benodigde ruimte bij de Fabrieksstraat. Dit komt omdat u in uw voorstel het huidige doorgaande perronspoor benut als keerspoor en het huidige zuidelijke keerspoor wilt ombouwen naar doorgaand spoor. U zou er echter ook voor kunnen kiezen om de 3^e en 4^e sprinter pas voorbij Deurne (of voorbij Horst-Sevenum) te laten keren op een tailtrack en het bestaande doorgaande spoor op station Deurne te handhaven zoals u ook hebt uitgewerkt in de variant voor Helmond Brouwhuis. Voordeel hiervan is dat de keercapaciteit op Deurne veel groter wordt omdat er dan in feite twee keervoorzieningen zijn: de bestaande en de nieuwe. In uw voorstel verplaatst u feitelijk alleen de bestaande keervoorziening en moeten in het eindbeeld op één keerspoor 4 treinen per uur keren. In ons voorstel kunnen deze treinen keren op een tailtrack buiten het station, maar is het in de bijsturing ook mogelijk treinen te keren op het bestaande keerspoor op station Deurne. Nadeel van dit bestaande keerspoor is dat de treinen bij vertrek terug naar Eindhoven Centraal net als nu een conflict kunnen hebben met aankomende treinen uit Eindhoven Centraal. Maar omdat dit alleen in bijsturingssituaties is lijkt dit acceptabel.

Ontbreken inhaal mogelijkheden

De varianten voor de keervoorziening heeft u beoordeeld op het doelbereik (meer kerende treinen). Keervoorzieningen kunnen echter ook worden benut voor het inhalen van treinen die niet keren. Een dergelijk inhaalspoor kan een tussenstap zijn naar invoering van viersporigheid. De mogelijkheid om ergens tussen Eindhoven en Venlo te kunnen inhalen is van belang voor de bijsturing (vertraagde intercity een sprinter laten inhalen). Mochten er in de toekomst meer doorgaande intercity's en/of internationale treinen Helmond en Deurne passeren dan nu de verwachting is, dan is een dergelijke inhaalvoorziening essentieel. Deze kans is reëel nu sprake is van een sterke groei in het internationale reizigersverkeer. Dit kan leiden tot extra open toegang meldingen voor het traject Eindhoven Centraal – Venlo grens. Zonder inhaal mogelijkheden kan dit ten koste gaan van de kwaliteit van het aanbod in het sprintersegment.

Geen van de onderzochte varianten biedt de mogelijkheid om treinen in te halen. Momenteel is er alleen op station Helmond een inhaalspoor (zonder perron) in oostelijke richting. Op het traject is geen inhaalspoor in westelijke richting.

Spreiding over het uur

U geeft aan dat ook Deurne 4x per uur een trein richting Eindhoven Centraal houdt als de extra treinen keren in Helmond Brouwhuis. Wij betwijfelen of deze stelling houdbaar is. In het recente verleden moesten treinen al Horst-Sevenum overslaan om de dienstregeling passend te maken. Wanneer er extra goederentreinen gaan rijden of nieuwe open toegang meldingen komen kan dit ten koste gaan van de frequentie van de bediening van Deurne en/of Horst-Sevenum. Daarnaast zullen

vanwege het ontbreken van inhaal mogelijkheden de Sprinter en Intercity uit Deurne naar Eindhoven Centraal en vice versa net als nu ten hoogte van Deurne kort achter elkaar rijden. De voorgestelde vier reismogelijkheden voor reizigers middels twee intercity's en twee sprinters zullen dus niet goed gespreid zijn over het uur. Wij zien daarom wel toegevoegde waarde van twee extra sprinters op station Deurne.

Advies: *Onderzoek of een goedkopere variant voor een keerspoor bij Deurne of Horst-Sevenum mogelijk is door een tailtrack ten oosten van één van deze stations aan te leggen, geheel buiten het stationsgebied en weeg deze variant in de volgende fase af tegen de andere kansrijke oplossingsrichting: de tailtrack ten oosten van Helmond Brouwhuis. Kies bij voorkeur voor keren ten oosten van Deurne zodat reizigers op dit station 4 reismogelijkheden per uur kunnen krijgen richting Helmond en Eindhoven die goed gespreid zijn over het uur.*

Advies: *Behoud bij elk station op het traject Eindhoven Centraal-Deurne een ruimtelijke reservering voor een viersporig station met het oog op toekomstige viersporigheid. Onderzoek welke mogelijkheden er zijn om vooruitlopend hierop passeervoorzieningen toe te voegen op het traject om zo de capaciteit te verhogen.*

f. Opstel- en behandelcapaciteit integraal meenemen

De ene variant kost meer opstelcapaciteit dan de andere variant. Uiteindelijk zou dit niet doorslaggevend moeten zijn. Het gaat om de kwaliteit van het vervoerproduct voor de reiziger en opstel- en behandelcapaciteit kan ook elders worden ingevuld.

Uit de geschetste oplossingsrichtingen is niet af te leiden welke opstel- en behandellocaties in beeld zijn en in hoeverre de deze locaties nu wel of niet onderdeel zijn van deze MIRT-verkenning. Momenteel is het tekort aan opstel- en behandelcapaciteit op het hele spoorwegnet een groot knelpunt. Treinen staan hierdoor vaak op verder gelegen locaties wat grote invloed heeft op de exploitatie. Ook kan dit invloed hebben op het vervoersaanbod aan reizigers bij verstoringen. Wij geven in overweging te zoeken naar opstellocaties in de buurt van Deurne of Weert zodat treinen daar 's ochtends vroeg ook zouden kunnen opstarten.

U stelt dat er bij de keuze voor een eilandperrons op Eindhoven Centraal de resterende opstelsporen niet meer vanaf de westzijde bereikbaar zullen zijn. Wij begrijpen dat hier beperkingen zullen zijn omdat mogelijk voor een deel het perronspoor zal moeten worden gebruikt, maar in onze ogen blijft een verbinding naar het westen ook in deze variant mogelijk.

Advies: *Wij adviseren rond Eindhoven voldoende opstel- en behandelcapaciteit te creëren voor de beoogde frequenties in de netwerkvarianten van Toekomstbeeld OV2040 en rekening te houden met verdere frequentieverhogingen in de toekomst. Wij adviseren de realisatie of uitbreiding van opstel- en behandellocaties integraal mee te nemen in de MIRT-verkenning en daarbij ook te zoeken rond Weert en Deurne. Het aantal opstel- en behandellocaties op het emplacement Eindhoven Centraal mag niet doorslaggevend zijn bij de vergelijking van varianten tenzij dit impact heeft op de kwaliteit van het vervoerproduct voor de reiziger.*

Advies: *Wij adviseren te onderzoeken of de resterende opstelsporen op Eindhoven Centraal ook in de variant eilandperron bereikbaar kunnen blijven vanaf de westzijde.*

g. Kies voor royale groene openbare ruimte en goede entrees tot het station

Wij waarderen het dat u ernaar streeft de openbare ruimte te vergroenen. Bij een groot station als Eindhoven Centraal past ook een groot en groen plein. Het valt op dat de oppervlakte van het plein in de verschillende varianten sterk uiteen loopt. Het plein lijkt daarbij meer de resultante van het

ontwerp van de stationshal en het busstation als dat er een bewuste keuze is gemaakt voor de omvang van het plein.

U stelt dat de variant “verlengde stationshal” het Kennedyplein en Neckerspoel in twee losse gebieden splitst als het station (’s nachts) gesloten is. Feitelijk zijn deze twee gebieden nu al alleen ter hoogte van de stationshal met elkaar verbonden en staan er ook andere gebouwen in de weg. Ook in de variant “Fellenoord” wordt deze verbinding verbroken. Wij zien in andere varianten geen aanzetten om deze gebieden beter met elkaar te verbinden. Het kan ’s nachts zelfs wenselijk zijn dat er geen smalle doorgang is en beide pleinen los van elkaar sociaal veilig in te richten.

Het is wel van belang dat het station zowel vanuit Neckerspoel als vanuit het Kennedyplein een royale en van afstand zichtbare entree heeft voor reizigers. In de huidige schetsen lijkt vooral de entree naar Neckerspoel centraal te staan terwijl ook de entree vanaf het Kennedyplein van belang is.

Advies: *Wij ondersteunen de vergroening van de openbare ruimte rond het station. Wij adviseren u nader te onderbouwen wat de gewenste omvang van de pleinen rondom het station is en hoe vanuit beide pleinen een goede van afstand zichtbare entree kan worden gerealiseerd naar het station.*

h. Ontwerp stationskap mee

Voor het busstation is voor vijf oplossingsrichtingen een stedenbouwkundig ontwerp gemaakt. Dit ontwerp is echter op het eerste gezicht niet geïntegreerd met het bestaande station. Voor de toevoeging van de nieuwe treinperrons is alleen gekeken naar de impact op de ligging van wissels en de aansluiting op de stationspassage. De nieuwe perrons zelf staan in deze eerste schetsen los van de overige perrons en ook los van de nieuwe stationshal.

In de 3D-animaties is geen perronkap te zien bij de nieuwe perrons zodat reizigers geen mogelijkheid hebben om te schuilen. Wij pleiten voor een integraal ontwerp van het station zoals is gedaan bij het nu al iconische en hoog gewaardeerde station Rotterdam Centraal.

Advies: *Zorg dat de verblijfskwaliteit op de nieuwe perrons hetzelfde niveau heeft als die op de bestaande perrons. Ontwerp hiervoor een compleet nieuwe stationskap over alle perrons heen welke ook integraal is ontworpen met de nieuwe stationshal. Als alternatief kan uitbreiding van de bestaande perronkap over de nieuwe perrons heen worden onderzocht.*

i. Voorkom dat dakpark een uithoek wordt

Het idee van een park op het dak van de nieuwe stationshal vinden wij creatief. In alle vijf oplossingsrichtingen is dit park echter beperkt van oppervlakte en ook beperkt bereikbaar. Wij zien daarnaast geen functies zoals horeca die grenzen aan dit park. Voorkomen moet worden dat dit potentieel aantrekkelijke gebied uiteindelijk een dode hoek van de stationsomgeving wordt.

Indien het stationspark door zou lopen over het complete station tot aan de zuidzijde ontstaat een veel grotere verblijfsruimte die mogelijk een grotere toegevoegde waarde heeft voor reizigers en voor de stad zeker als er vanuit dit niveau ook een toegang tot de treinperrons zou komen.

Advies: *Onderzoek of een eventueel park boven de stationshal van meer kanten toegankelijk kan worden en ook kan doorlopen over de sporen heen. Laat sociale veiligheid zwaar wegen bij de keuze of dit park wordt gerealiseerd / toegankelijk wordt gemaakt en hoe dit wordt vormgegeven.*

j. Entrees fietsenstalling afstemmen op minimaliseren reistijd last mile

Wij juichen de komst van een nieuwe ondergrondse fietsenstalling toe. Dit schept ruimte om de openbare ruimte weer terug te geven aan de reizigers en deze omgeving ook aantrekkelijk te maken om te verblijven.

De locatie van de fietsenstalling is in de verschillende oplossingsrichtingen afhankelijk van de keuze van het busstation. Dit heeft ook impact op de locatie van de entree van de fietsenstalling. In de ene oplossingsrichting komt deze aan de Fellenoord, in de andere oplossingsrichting komt deze aan de Vestdijktunnel.

Voor reizigers vanuit het noordoosten is een entree aan de Vestdijktunnel niet logisch. Een (extra) entree aan de Fellenoord is daarom wenselijk. Bij een fietsenstalling dicht bij de sporen zoals in de varianten “verlengde stationshal” en “Fellenoord” is een entree voor de fietsenstalling aan de Fellenoord echter lastig in te passen omdat het busstation dan tussen de stalling en de Fellenoord ligt. Een mogelijk alternatief is in deze varianten een extra fietsstallingentree te maken aan het Kennedyplein. Dit maakt voor reizigers uit het noordoosten de reistijd voor de last mile aanzienlijk korter. Dit kan prima gecombineerd worden met een entree aan de Vestdijktunnel. Het bieden van meerdere entrees tot de fietsenstalling zorgt daarbij ook dat de stallingsruimte efficiënter zal worden benut.

Advies: *Onderzoek of in de varianten met een entree tot de fietsenstalling aan de Vestdijktunnel als aanvulling ook een entree kan worden toegevoegd aan het Kennedyplein of de Fellenoord.*

k. Omvang fietsenstalling

In twee kansrijke oplossingsrichtingen is sprake van een meerlaagse ondergrondse fietsenstalling. In de variant “Fellenoord” is sprake van een enkellaagse ondergrondse fietsenstalling. U besteedt aandacht aan het feit dat voor reizigers een enkellaagse ondergrondse fietsenstalling aantrekkelijker is. Wij merken op dat dit afhangt van de loopafstand tot de trein in relatie tot de locatie van de stijpunten. Voor reizigers kan het aantrekkelijk zijn om op niveau -2 de fiets te stallen als daar nog plek vrij is met een korte loopafstand tot de treinen.

Wij juichen het toe dat wordt gekeken naar koppelkansen met fietsenstallingen voor andere voorzieningen in het stationsgebied zoals bedrijfsfietsen. Ook het realiseren een deel van de fietsenstalling in de parkeergarage van het KBC juichen wij toe omdat dit op korte loopafstand van de treinen is en een mogelijkheid biedt de fietsenstalling te ontsluiten vanaf het Kennedyplein (zie paragraaf 2j). U ziet de parkeergarage van het KBC vooral als mogelijkheid om de ondergrondse fietsenstalling binnen de contouren van cluster 6 kleiner te maken en daarmee in te passen op één verdieping. In onze ogen is het minimale aantal fietsenstallingen (circa 7400 plekken) echter aan de lage kant als je dit vergelijkt met andere grote spoorknooppunten. Wij vinden daarom dat de extra ruimte in de KBC garage gezien moet worden als zeer wenselijke extra capaciteit bovenop het minimale aantal te realiseren fietsplekken in het stationsgebied. Wij merken tenslotte op dat een éénlaagse ondergrondse fietsenstalling op een later moment niet of zeer moeilijk uit te breiden is met een extra laag. Een dubbellaagse ondergrondse fietsenstalling is gemakkelijker uitbreidbaar als een aansluitend bouwvlak onder het plein onbebouwd blijft.

Advies: *Bouw de fietsenstalling op de groei. Beschouw eventuele ruimte binnen de KBC parkeergarage als extra ruimte voor fietsenstallingen bovenop het minimaal vastgestelde aantal van 7400 plekken. Overweeg een dubbellaagse ondergrondse fietsenstalling die later onder pleinruimte uitbreidbaar is.*

3. Bekostiging en fasering

a. Versnelde realisatie nodig

In paragraaf 1e hebben wij de verwachting uitgesproken dat er een grotere behoefte is aan extra treinen rond Eindhoven Centraal dan nu zijn voorzien in het project. Wij vrezen daarom dat nog voor de afronding van het project over nieuwe uitbreidingen gesproken zal moeten worden.

Wij zien daarom urgentie voor extra perrons en voor de ongelijkvloerse kruising waar de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen dit juist bestempeld als minder urgent (blz. 29, 69 en 72). Allereerst is de oplossing van de nu al bestaande kwaliteitsknelpunten (zoals de lange wachttijden van Sprinters op station Eindhoven Centraal) net zo urgent als oplossing van (toekomstige) capaciteitsknelpunten. Wij zien de kwaliteitsknelpunten als files op het spoor. Ten tweede zijn de capaciteitsgrenzen vandaag al bereikt als rekening wordt gehouden met de extra treinen die tot 2030 zijn voorzien in de HRN-concessie. Er lijkt uitgaande van het volume van de HRN-concessie geen ruimte voor de aangemelde open toegang treinen Eindhoven Centraal – Amsterdam Centraal en voor de Intercity Eindhoven Centraal – Aachen Hbf. Ten derde verwachten wij sterke reizigersgroei door de grote woningbouwprojecten in de regio wat nog verder versterkt zal worden als de kwaliteit van het spoorproduct voor de reiziger toeneemt (kortere reistijden, hogere frequenties, betere betrouwbaarheid). Deze aspecten komen onvoldoende naar voren in de IMA-methodiek.

Iets vergelijkbaars geldt voor het busstation. In de planning is voorzien dat het nieuwe busstation pas rond 2035 wordt geopend terwijl het huidige busstation nu al over de capaciteitsgrenzen heen zit. Wij begrijpen dat het een complex ontwerp en bouwproces is, maar het moet mogelijk zijn dit met enkele jaren te versnellen.

Wij zijn geschrokken dat de vrije kruising Tongelre en de keervoorziening Helmond pas na 2035 zijn voorzien en de extra perronsporen zelfs pas na 2040. Treinen waar vandaag al vervoervraag naar is zouden hierdoor pas over meer dan 15 jaar kunnen rijden. Dit is onhoudbaar. Bovendien schuiven hiermee de ambities van Toekomstbeeld OV2040 naar de verre toekomst. Wij vrezen ook dat er serieuze capaciteitsknelpunten gaan ontstaan met overvolle treinen. Juist de komende jaren worden zeer veel woningen gebouwd in het gebied. Het kabinet kijkt bovendien naar de mogelijkheid om daar bovenop nog extra woningen te bouwen in Noord-Brabant.

Wij zijn blij dat wordt overwogen de realisatie van extra perrons op Eindhoven Centraal te versnellen, maar ook voor een vrije kruising is versnelling nodig.

Advies: Kies voor een aanzienlijke versnelling van het project. Richt de planning zo in dat het complete project ruim voor 2035 afgerond is. Onderzoek of hiervoor het ruimtelijk planproces kan worden versneld, bijvoorbeeld door de MIRT-planstudie voor de onderdelen waarvoor nog geen budget is toch op te starten.

b. Extra overheidsbijdrage en alternatieve bekostiging om gat te dichten

Wij zijn blij dat er budget beschikbaar is voor de eerste stap op het westelijk emplacement en voor het busstation en de stationshal. Voor de noodzakelijke extra perrons, de vrije kruising en de keervoorziening Helmond is echter nog geen budget vrijgemaakt terwijl hiervoor nogmaals honderden miljoenen euro nodig zijn. Het risico is aanwezig dat Eindhoven Centraal straks een mooi nieuw stationsplein, busstation en stationshal heeft, maar dat het vervolgens nog jaren wachten is op ruimte voor extra treinen.

Eindhoven Centraal is de draaischijf voor de bereikbaarheid van heel Zuid-Nederland. Het is ook een cruciaal knooppunt voor de ontwikkeling van het internationale spoorvervoer van en naar

Nederland. Voor behoud van de High Tech sector in ons land is het van belang dat de OV-bereikbaarheid optimaal is. Tenslotte is er nu al sprake van capaciteitsknelpunten. Het gaat bij het project Eindhoven Centraal dus niet om het oplossen van problemen van de toekomst, maar om de aanpak van een knooppunt van nationaal belang dat eigenlijk al begonnen had moeten zijn.

Dit belang is zo groot dat Rijk en Regio extra budget voor het project zouden moeten reserveren. Binnen de huidige financiële kaders van het Rijk, provincie en gemeenten zijn de mogelijkheden hiervoor echter niet ruim. Desondanks roepen wij daar wel toe op. Op korte termijn is helderheid nodig zodat na afronding van de verkenning voortvarend met de planstudie begonnen kan worden.

Wij hebben een aantal voorstellen om in aanvulling op extra bijdragen van de betrokken overheden extra inkomsten te kunnen genereren om zo meer budget vrij te maken voor knooppunt Eindhoven Centraal. Een eerste optie hiervoor is het introduceren van een planbatenheffing. Een tweede optie is het beperkt verhogen van de parkeertarieven in de regio, met name in de directe omgeving van de stations. Hiermee wordt ook het gebruik van het OV gestimuleerd. Ten derde kunnen projectontwikkelaars in een brede zone rondom het traject worden verplicht naar rato van de omvang van de bouw van woningen en bedrijven bij te dragen in ruil voor een lagere parkeernorm. Door een lagere parkeernorm worden de kosten voor ontwikkelaars immers lager. Bovendien worden de potentiële opbrengsten hoger omdat de bespaarde vierkante meters kunnen worden ingezet voor andere functies. Ook is dit ook een extra stimulans voor de mobiliteitstransitie. Ten vierde kan gesproken worden met de werkgevers in de regio. Zij hebben op grond van het Klimaatakkoord een opgave om de mobiliteit van hun werknemers te verduurzamen. Zij hebben ook belang bij een goede OV-bereikbaarheid. Mogelijk zijn zij ook bereid bij te dragen aan het project in ruil voor aantrekkelijke proposities voor hun werknemers.

Advies: *Het realiseren van het volledige project knooppunt Eindhoven Centraal is van nationaal belang en urgent. Zoek daarom als Rijk en Regio bij voorkeur voor de afronding van de MIRT-verkenning extra budget om het nog ontbrekende deel van het benodigde budget te bekostigen. Onderzoek of verhoging van de parkeertarieven, de introductie van een planbatenheffing en een heffing op nieuwbouwwoningen en kantoren in ruil voor een lagere parkeernorm kan worden ingezet als bijdrage aan de bekostiging.*

Reizigersvereniging Rover
Postbus 2132, 3800 CC Amersfoort
T: +31 33-4220450
M: secretariaat@rover.nl
www.rover.nl