

Statenmededeling

Onderwerp

Multimodale Knoop Eindhoven – Voorkeursalternatief

Aan Provinciale Staten van Noord-Brabant,

Kennisnemen van

De uitkomsten van de MIRT-Verkenning Multimodale Knoop Eindhoven en de besluitvorming hierover bij het BO MIRT 2025 landsdeel Zuid van 8 januari 2026.

Aanleiding

In het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO MIRT) landsdeel Zuid van 9 november 2022 is door Rijk en regio besloten een MIRT-verkenning te starten voor de OV-knoop Brainport Eindhoven. Deze MIRT-verkenning bestaat feitelijk uit twee verkenningen: De verkenning Multimodale Knoop (MMK) aangaande het busstation en stationsgebouw (trekkerschap gemeente Eindhoven en Provincie Noord-Brabant) en de verkenning Spoorknop Eindhoven (SKE) naar de opgave van het spoor en de perrons (trekkerschap Rijk). Doel van de MIRT-verkenningen is te komen tot een voorkeursalternatief (VKA) dat binnen de functionele eisen én afgesproken financiële kaders optimaal invulling geeft aan een integrale toekomstvastе OV-Knoop.

De MIRT-verkenning MMK Eindhoven is het afgelopen najaar conform planning afgerond en inmiddels hebben alle betrokken partijen overeenstemming bereikt over de inhoud van het VKA. De formele vaststelling vindt plaats in de gemeenteraad van Eindhoven, naar verwachting op 10 februari 2026. Uw Staten zijn op hoofdlijnen geïnformeerd over de [uitkomsten van het \(uitgestelde\) BO MIRT 2025 landsdeel Zuid](#) van 8 januari 2026. Vanwege de omvangrijke opgave, het provinciale belang en (financiële) betrokkenheid van de provincie bij de MMK Eindhoven, worden uw Staten via deze Statenmededeling nader geïnformeerd over dit VKA en het proces dat volgt. Een meer volledige weergave van het resultaat van de MIRT-verkenning vindt u in de Notitie Voorkeursalternatief MMK, die als bijlage bij deze Statenmededeling is toegevoegd. Uitgebreidere informatie inclusief weergave van het doorlopen participatieproces is te vinden op de projectwebsite, www.ovknoopeindhoven.nl. In het constructief ontwerp van MMK is onder andere onderzocht of het in de verre toekomst mogelijk blijft om (bovengronds) ook met trams te kunnen rijden, inclusief bijvoorbeeld de mogelijkheid van een stationshalte op de Fellenoord. Uit het onderzoek blijkt het inderdaad mogelijk om zonder extra voorzieningen of voorinvesteringen een trambaan te kunnen aanleggen op de constructie van de MMK. Daarmee zijn dus andere 'modaliteiten' naar de toekomst niet

Datum

20 januari 2026

Documentnummer

GS: C2368566/6255150

PS: 6260092

Programma

Slimme en Groene

Mobiliteit

uitgesloten. Hiermee is invulling gegeven aan de toezegging van gedeputeerde Mobiliteit nr. 6040173 tijdens begrotingsbehandeling op 1 november 2024 aan Uw Staten.

Datum

20 januari 2026

Documentnummer

GS : C2368566/6255150

PS : 6260092

Bevoegdheid

GS handelen vanuit haar uitvoerende rol binnen de door Provinciale Staten gestelde (financiële) kaders. De verkenning MMK geeft primair uitwerking aan het beleidskader Koers Mobiliteit. Daarnaast is de MMK samen met de gebiedsontwikkeling Fellenoord onderdeel van de Internationale Knoop XL. De verkenning geeft via samenhang met de gebiedsontwikkeling Fellenoord invulling aan het provinciaal verstedelijkingsbeleid (beleidskader Wonen en werken).

Uw Staten worden met deze Statenmededeling geïnformeerd vanuit uw controlerende rol. Voor afspraken die buiten de bestaande kaders vallen worden indien van toepassing nieuwe voorstellen aan uw Staten voorgelegd.

Rollen en belangen

De provincie vervult verschillende rollen en behartigt diverse provinciale belangen in het project MMK.

- Provincie is risicodragend (mede-) financier, zoals afgesproken in de Brainportdeal en convenant Beethoven en eerder voorgelegd aan uw Staten in het kader van [BO-MIRT 2022](#) en [BO-MIRT 2024](#). Op het totale projectbudget van ruim € 1 miljard is een provinciale bijdrage afgesproken van ca. € 107 miljoen¹. Uiterlijk voor het BO Leefomgeving (BOL) 2026 worden nadere afspraken over de indexatie en de verdeling van risico's vastgelegd in een bestuursovereenkomst (BOK) (zie consequentie 3).
- De provincie is autoriteit voor het regionaal openbaar vervoer en heeft met oog op de OV-exploitatie uitdrukkelijk belang bij adequate vormgeving van het busstation en toeleidende busroutes.
- De provincie heeft een beleidsbelang op het gebied van gebiedsontwikkeling en het borgen van de omgevingskwaliteit. In het bijzonder heeft de provincie ervoor gekozen een participerende rol te nemen bij de gebiedsontwikkeling Fellenoord².

¹ Bedrag is afgerond en bestaat uit enerzijds de bij de Brainportdeal in november 2022 afgesproken provinciale bijdrage van € 81,77 miljoen en anderzijds de via het Beethovenconvenant in maart 2024 afgesproken bijdrage van € 25,30 miljoen, nadien vastgelegd bij het BO MIRT 2024. Bedragen zijn inclusief BTW, prijspeil resp. 2022 en 2024 en staan gereserveerd op de meerjarige begroting.

² In maart 2024 heeft de provincie Noord-Brabant samen met de gemeente Eindhoven de "Ontwikkelmaatschappij gebiedsontwikkeling Fellenoord" (een besloten vennootschap) opgericht.

Kernboodschap

- 1. Met het besluit over het voorkeursalternatief is een belangrijke stap gezet in het met openbaar vervoer bereikbaar houden van de Brainportregio.*

De Brainport regio maakt een ongekende groei door. Er ligt een grote uitdaging om de regio naar de toekomst bereikbaar te houden. De mobiliteitstransitie (de omslag van een autogericht systeem naar meer gebruik van OV en fiets) vraagt een schaa sprong in het OV-systeem. De reizigersprognose laat een mogelijke verdubbeling zien in 2040 in het aantal reizigers via het centrale busstation, een toename waar de huidige infrastructuur niet op is toegerust. Het voorkeursalternatief voor de MMK maakt de groei mogelijk en geeft invulling aan een hoogwaardig en robuust multimodaal knooppunt voor treinen, bussen, fietsers, voetgangers en deelmobiliteit. Met het vaststellen ervan kan een volgende stap gezet gaan worden in de verdere uitwerking richting uiteindelijke realisatie.
- 2. Het VKA geeft invulling aan een functioneel en compact OV-knooppunt, inclusief een ruim ondergronds busstation dat veilig is vorm te geven.*

Het VKA omvat een ondergronds busstation met drie busperrons, een bovengrondse busbuffer aan de J.F. Kennedylaan, bustunnels en een stationshal trein, die via een overdekte droogloop verbonden is met het de stationshal bus. Daarnaast komt er een tweelaagse fietsenstalling parallel aan het spoor en blijft vastgoedontwikkeling mogelijk boven de stalling. Looproutes tussen trein, bus en fietsparkeren zijn kort en vrij van weersinvloeden, reizigers hoeven ook niet langer zoals in de huidige situatie naar de instapperrons over te steken, waardoor het veel veiliger wordt. Daarnaast is rekening gehouden met brandveiligheid en zijn er comfortabele wachtruimtes voorzien. De toeleidende bustunnels garanderen een goede afwikkeling van bussen in alle windrichtingen.
- 3. Door de ondergrondse ligging van het busstation ontstaat ruimte voor de gebiedsontwikkeling Fellenoord.*

Met de verdiepte ligging van het busstation ontstaat ruimte om de gebiedsopgaven van de internationale Knoop XL te kunnen realiseren. Denk aan de mogelijkheden van vastgoedontwikkeling boven op de rijwielstalling en op aanpalende percelen, een aantrekkelijke inrichting van het ruime stationsplein en aangename verbindingen tussen Eindhoven Noord en het stadscentrum. Zo combineert het VKA de vervoerkundige opgaven met de gebiedsopgaven waarmee het invulling geeft aan de Ontwikkelvisie Fellenoord en de daarin geformuleerde ontwikkelprincipes.
- 4. Het VKA blijft middels enkele besparingen binnen het afgesproken financiële kader en biedt voldoende aanknopingspunten voor verdere inhoudelijke, functionele en financiële optimalisatie en doorontwikkeling.*

Geconstateerd is dat de afgelopen jaren de indexering van het budget achterblijft bij de daadwerkelijke prijsstijgingen in de bouw- en infrasector. Dit geeft een extra uitdaging om binnen de gestelde financiële kaders te

Datum

20 januari 2026

Documentnummer

GS : C2368566/6255150

PS : 6260092

kunnen blijven. In het VKA zijn met het inkorten van tunnels en een bovengronds gelegen busbuffer besparingen aangebracht. Met enkele aanvullende optimalisaties ter uitwerking in de komende planning- en studiefase kan het project binnen budget gebracht worden. Met deze aanpassingen en nader te onderzoeken maatregelen is dus zicht op een voorkeursalternatief dat volledig binnen het financiële kader van de Brainportdeal en convenant Beethoven bekostigd kan worden.

Datum

20 januari 2026

Documentnummer

GS : C2368566/6255150

PS : 6260092

5. *Het VKA is tot stand gekomen na een zorgvuldig afwegingsproces, het kan rekenen op draagvlak bij betrokken partijen en biedt voldoende aanknopingspunten voor verdere doorontwikkeling en optimalisatie.*

Het VKA is opgesteld onder verantwoordelijkheid van de Bestuurlijke Kerngroep Knoop XL, waarin het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, het Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, de Provincie Noord-Brabant, de Gemeente Eindhoven, ProRail en de Nederlandse Spoorwegen zijn vertegenwoordigd. De betrokken partijen staan unaniem achter het voorliggend VKA. Ook biedt het de basis om onderdelen in de planning- en studiefase verder in detail uit te werken en te optimaliseren tot een aanbestedingsgereed ontwerp.

Consequenties

1. *Vervolgonderzoek is noodzakelijk, met oog op de impact van doorgevoerde besparingen (hellingen, tunnelmonden, etc.) op de vervoersknoop en de gebiedsontwikkeling Fellenoord.*

Een aantal optimalisaties die nodig zijn geweest om tot een VKA te komen dat binnen het financiële kader past, heeft gevolgen voor de openbare ruimte, OV-exploitatie en de langzaam verkeersnetwerken. Zo heeft de uitgeplaatste locatie van de busbuffer een impact op de buslogistiek en hebben lengte en positionering van de toegangstunnels en bovengrondse busbuffer impact op de gebiedsontwikkeling. Ook vergt het ontwerp van de toegangstunnels waarschijnlijk nog aanpassingen met oog op het comfort voor busreizigers. In de planning- en studiefase wordt nader onderzoek gedaan naar mogelijke verbeteringen hiervan.

2. *Het voorkeursalternatief wordt beïnvloed door onzekerheid rondom de oplossing voor de Spookknoop Eindhoven.*

Parallel aan de MIRT-verkenning van de MMK is door ProRail ook een verkenning uitgevoerd naar de Spookknoop Eindhoven, waarbij o.a. in een uitbreiding van het treinstation is voorzien met nieuwe extra zijperrons. Hiervoor zijn nog geen middelen gereserveerd door het Rijk. De samenhang van met name het noordelijk zijperron met de ontwikkeling van de stationsgebouw als onderdeel van de MMK maakt het onvermijdelijk om beide onderdelen in samenhang te ontwerpen én bij grote voorkeur ook in dezelfde tijd te realiseren. Dit biedt voordelen voor de fasering, benutting van periode van buitendienststelling (spoor), de kosten en de integraliteit van het ontwerpproces. Met oog op deze gelijktijdige uitvoering is bij het BO

MIRT afgesproken dat het verder uitwerken van de plannen door ProRail alvast in gang mag worden gezet, vooruitlopend op een nog te nemen financieringsbesluit.

Datum

20 januari 2026

Documentnummer

GS : C2368566/6255150

PS : 6260092

3. *Afspraken over het vervolg in de planning- en studiefase inclusief de risicoverdeling moeten worden vastgelegd in een bestuursovereenkomst, uiterlijk gereed bij BO Leefomgeving 2026.*

Het taakstellende budget (inclusief risicoreservering) conform de eerder gemaakte BO MIRT-afspraken is het uitgangspunt voor de realisatie. De bijdragende partijen hebben de middelen op hun begroting gereserveerd. Naast het taakstellende budget is ook afgesproken dat de extra risico's een gedeelde verantwoordelijkheid zijn van rijk en regio en dat na het vaststellen van het VKA nadere afspraken moeten volgen wie voor welke risico's aan de lat staat. In de huidige fase volstaan de in de kostenramingen opgenomen opslagen voor risico en onzekerheden passend binnen het taakstellende budget. Aanvullende risico's voor rekening van de provincie (op basis van nadere afspraken bij het BOL) zullen worden afgedekt via de reserves mobiliteit (reserve Verkeer & Vervoer en reserve Spaar- & Investeringsfonds (SIF)) als onderdeel van de programmering mobiliteit. Na uitwerking en het vastleggen van afspraken in de BOK zullen wij uw Staten opnieuw informeren aangaande eventuele consequenties.

4. *De provinciale bijdrage dient te worden geïndexeerd, waarin wordt voorzien via de Programmering Mobiliteit.*

In het kader van de Brainportdeal uit 2022 en het convenant Beethoven uit 2024 is in totaal ca. 107 miljoen geraamd op de meerjarige begroting. Deze afspraken zijn gemaakt op basis van het dan geldende prijspeil. Om het budget te laten meegroeien is afgesproken om de bijdragen jaarlijks te indexeren. De totale indexatie is afhankelijk van de ontwikkeling van de IBOI-index en van de termijn van uitvoeren. Deze wordt ingeschat op € 20 - € 30 mln, op basis van een indexatie met jaarlijks 2 - 3% over een periode van ca. 10 jaar (2022-2032). In het kader van de Programmering Mobiliteit is hiervoor reeds een bedrag van € 30 mln gereserveerd binnen de reserves van Mobiliteit. Jaarlijks zal deze reservering worden geactualiseerd in het kader van de Programmering Mobiliteit.

5. *De indexering van het budget ten opzichte van de kostenstijgingen in de bouw- en infrasector blijft een aandachtspunt en vergt aanvullende afspraken in de BOK.*

De eerste afspraken tussen Rijk en regio over de financiering van dit project zijn gemaakt op basis van het prijspeil 2022. De kostenraming is gebaseerd op prijspeil 2025. De reële kostenstijging in de verstreken periode (ca. 30%) ligt een stuk hoger dan de indexatie conform de geldende IBOI-systematiek (ca. 6%). Dit is de voornaamste oorzaak waarom besparingen nodig waren om te komen tot een VKA dat past binnen de financiële kaders. Met oog op de lange doorlooptijd van het project vormt dit ook voor het vervolg een

knelpunt. Om die reden is bij het BO MIRT 2025 bevestigd dat rijk en regio hier nadere afspraken over maken, uiterlijk bij het BOL.

Datum

20 januari 2026

Documentnummer

GS : C2368566/6255150

PS : 6260092

Europese en internationale zaken

Deze besluitvorming vraagt verder geen betrokkenheid van Europa. Bij de verdere uitwerking en het rondkrijgen van de financiering zal zoveel als mogelijk aanspraak worden gemaakt op Europese fondsen t.b.v. Europese doelstellingen. De kansen daartoe worden op dit moment nog verder verkend.

Communicatie

Uitkomsten van het BO MIRT zijn na verzending van de [brief aan de Tweede Kamer](#) ook breder bekend gemaakt. De onderliggende rapporten van de MIRT Verkenning zijn vanaf dat moment gepubliceerd door gemeente Eindhoven met oog op een besluitvorming gemeenteraad gepland op 10 februari 2026 en via de projectwebsite toegankelijk.

Vervolg

Met de afronding van de verkenningsfase start de planning- en studiefase. De exacte invulling ervan hangt af van nog te maken keuzes. Het exacte verloop hangt ook af van aanbestedingstechnische zaken. Voorbereidingen worden momenteel nog getroffen. De volgende fase zal uiteindelijk afgerond worden met een "projectbeslissing" naar verwachting eind 2028. Eerstvolgende stap vormt zoals al aangegeven het sluiten van een BOK uiterlijk in juni 2026 met nadere afspraken over de planning, verantwoordelijkheden en risicoverdeling. Daarna kan parallel gewerkt gaan worden aan het verdere ontwerp (schetsontwerp en voorontwerp) en wijziging van het omgevingsplan. Wij zullen uw Staten na het sluiten van deze overeenkomst nader informeren.

Bijlagen

- Notitie Voorkeursalternatief MMK Eindhoven

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

de voorzitter,

de secretaris,

mr. I.R. Adema

drs. G.H.E. Derks MPA