



Collegedebrief

Onderwerp: Aangenomen motie Rijdt hier straks een tram en daar een metro?

Aan de leden van de gemeenteraad,

Op 2 juli jl. heeft uw Raad de vrije motie 'Rijdt hier straks een tram en daar een metro?' aangenomen. Het college is van mening dat het op dit moment onverstandig is om een nieuw onderzoek op te starten dat specifiek gericht is op het toewerken naar een tram, metro of lightrail systeem. Wij zien de volgende vier redenen om vooralsnog dit onderzoek niet te starten: onvoldoende vervoerswaarden, de structuur en mate van verdichting van Eindhoven, een noodzakelijke prioritering en het belang van samenwerking met Rijk, provincie en Regio. In deze brief lichten we dat nader toe. Wij stellen u voor in 2028-2030 opnieuw te beoordelen of een onderzoek voor een tram opportuun is.

Van HOV-bus naar tram; vervoerswaarden

Belangrijk om te vermelden dat er geen eenduidig omslagpunt van een HOV-netwerk naar een tramnetwerk te maken is. Het is afhankelijk van vele factoren zoals aantal reizigers, verhouding ten opzichte van het overige openbaar vervoer en beschikbare financiële middelen. Voor de aantallen reizigers kan gesteld worden dat een tramverbinding grofweg een rendabele keuze is vanaf ca 30.000 à 40.000 reizigers per dag op een traject. Volgens Van der Bijl¹ ligt de ondergrens om te starten met een tram vanaf ca 20.000 reizigers per dag ([link](#)). Voor een financieel gezonde exploitatie van de tramlijn moet er dan wel zicht zijn op groei van het aantal reizigers. Op dit moment is de HOV-verbinding tussen Eindhoven CS en Eindhoven Airport (lijn 401) de drukste verbinding van de regio. Uit het dashboard mobiliteit van de provincie Noord-Brabant blijkt dat er in 2023 tussen de 5.500 en 6.000 reizigers per dag instapten. Indien de directe Airportshuttle (lijn 400) hierbij wordt opgeteld, gaat het op de drukste lijn om ca 8.500 à 9.000 reizigers per dag. Daarmee legitimeren de vervoerswaarden van de OV-verbindingen in de Metropoolregio Eindhoven eerder bussen, dan railvervoer.

¹ Rob van der Bijl, mobiliteitsexpert en gastprofessor mobiliteitsplanning Universiteit Gent.



De structuur van Eindhoven

Het feit dat Eindhoven voortgekomen is uit de verschillende dorpen, legitimeert een openbaar vervoerssysteem van goede wijkontsluitingen door OV bussen. De vervoerswaarden uit die wijken richting het station of werklocaties zijn (nog lang) niet op het niveau dat een rail gebonden OV-systeem rechtvaardigt. Een tramsysteem vraagt - door de opbouw van voorzieningen en de kostenstructuur - om schaal en (zicht op) meerdere lijnen. Al vanaf de eerste tramlijn vraagt het bijvoorbeeld om het inrichten van een remise voor onderhoud en beheer van de trams. Bij meerdere tramlijnen en dus ook meerdere tramstellen zijn de vaste lasten voor onderhoud, beheer en exploitatie makkelijker te dragen dan bij één lijn. Daarmee ontstaat er een risico dat één tramlijn een groot deel van het OV budget gebruikt dat dan niet naar een frequente en fijnmazige busstructuur kan. Zoals is omschreven in het position paper over de Eindhovense ambities voor de OV-concessie, willen we juist ook hierop inzetten. De Eindhovense ruimtelijke structuur - logisch vanuit haar ontstaan - geeft op dit moment onvoldoende zicht op een fijnmazig net van tramlijnen.

Prioritering

Eindhoven en de regio zetten in op een mobiliteitstransitie. Dit vraagt de komende jaren om uitvoeringskracht en focus op de aanleg van vrijliggende busbanen, fietspaden, hubs, deelvervoer, infrastructuur op de Ring en de herinrichting van straten. En de maatregelen om werkgevers en inwoners mee te nemen in de noodzakelijke verandering om vaker te lopen, de fiets, bus of trein te nemen. Dit gebeurt tegelijk met een grote inzet op het versnellen van onze woningbouw en een transitie van ons warmte- en energiesysteem. Het college wil voor de komende jaren de focus leggen op uitvoering en realisatie. Dit doet zij vanuit de wetenschap dat de huidige investeringen in vrije busbanen een eventuele toekomstige vertraming niet zal blokkeren, eerder zal vergemakkelijken.

Reeds gemaakte afspraken en belang samenwerking met Rijk, provincie en regio

Voor het Stedelijk Gebied Eindhoven is in 2020 in het MIRT-onderzoek *Verstedelijking en Bereikbaarheid Brainport 2040* in beeld gebracht welk mobiliteitssysteem nodig is voor de Brainport in 2040. In het onderzoek is geconcludeerd dat het uitbreiden van het HOV-systeem in deze regio het meest passend is. Zo wordt HOV4 ontworpen voor extra lange bussen die een vergelijkbare capaciteit hebben als trams (zogenaamde bandentrans, zie bijlage). In 2022 is dit nogmaals bevestigd op basis van het onderzoek van SmartwayZ.NL over de Brainportlijn. Op basis van deze uitkomsten zijn deals gesloten met Rijk, provincie en regio waar we ook als stad tevreden mee mogen zijn, omdat ze de OV-bereikbaarheid een ongekende impuls geven.

Daar bovenop zetten we in het Masterplan Mobiliteit ook in op de mogelijkheid van extra stations op het bestaande treinspoor, door met NS en ProRail te kijken naar de optie van stations in Noordwest en Tongelre (naast het verbeterde station Eindhoven Strijp-S). En dat daarmee mogelijk en uiteindelijk via sprinterbediening ook een soort metrodienst kan gaan ontstaan op regionaal niveau.



Een eventuele toekomstige schaa sprong voor Eindhoven en de regio kan alleen in nauwe samenwerking met Rijk, (NS, Prorail), provincie en regio. Het is daarbij belangrijk vanaf het begin van de eerste verkenning goed samen te werken. Feit is dat er nu geen bereidheid is om een railgebonden OV-systeem gezamenlijk te onderzoeken.

Actualisatie MIRT-onderzoek

Tegelijkertijd zien we dat de groei van Brainport sneller gaat dan verwacht, vandaar ook dat een aantal maatregelen eerder wordt gerealiseerd dan voorzien in het voornoemde onderzoek uit 2020. Maatregelen die gepland waren voor de periode na 2030 zijn naar voren gehaald. Voor een gezamenlijk beeld van de aanvullende en urgente ruimtelijke opgaven en bijbehorende oplossingen wordt gestart met een actualisatie van het MIRT-onderzoek uit 2020. Deze actualisatie is gericht op de periode na 2030. Daarbij wordt zowel gekeken naar regionale gebiedsontwikkeling, werklocaties als naar daarbij passende opgaven en investeringen in bereikbaarheid. Dit onderzoek wordt verbreed van Stedelijk gebied Eindhoven (SGE) naar het niveau van de gehele regio (MRE).

Kortom, het college is geen tegenstander van een tram of railgebonden OV-systeem en ziet de voordelen daarvan in. Ons punt van bezwaar tegen een onderzoek op dit moment zit op de timing. Zo zijn de vervoerswaarden voor meerdere tram- of metrolijnen te laag, ontbreekt de bereidheid tot die verkenning bij belangrijke partners en wil het college graag focussen op de uitvoering van het Masterplan Mobiliteit en het investeringspakket Brainport en Beethoven. Tegelijkertijd beseft het college zich dat de groei en verdichting van de Brainport railgebonden OV op langere termijn (na 2040) mogelijk dichterbij brengt. Mogelijk dat op termijn bepaalde vrij liggende busbanen kunnen worden 'vertramd'. Op basis van de uitkomsten van de actualisatie van het MIRT-onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid - waar de impact van de Beethovendeal op de verstedelijking en mobiliteit wordt meegenomen - kan bepaald worden of, en zo ja, wanneer een eventueel onderzoek naar railgebonden OV in de Brainportregio kansrijk is. Het college schat nu in dat een gezamenlijke verkenning met Rijk en regio niet voor 2028-2030 opportuun is.

Burgemeester en wethouders van Eindhoven,

Secretaris