

Participatieverantwoording

OV-knoop Brainportregio Eindhoven

Deel 2:

MIRT-verkenning Analysefase (2024)



Vastgesteld: **5-12-2024**

Inhoud

1	Inleiding	4
1.1	MIRT-verkenning OV-knoop	4
1.2	Participatie per gebied	5
1.3	Doel document	6
1.4	Leeswijzer	6
2	Rondom Eindhoven Centraal (gebied A)	7
2.1	Participatie	7
2.1.1	Bijeenkomsten	8
2.1.2	Reizigersparticipatie (A2)	10
2.1.3	Online participatie (A2)	11
2.1.4	Overige participatie	11
2.2	Communicatie	12
2.2.1	Algemene informatie	12
2.2.2	Aankondiging participatiebijeenkomsten	13
2.3	Opbrengst participatie	15
2.3.1	Oogst voor de OV-knoop algemeen	15
2.3.2	Opbrengst voor busstation, fietsenstalling en stationshal	16
2.3.3	Oogst voor spoorse onderdelen	17
3	Vrije spoorkruising ten oosten van Eindhoven Centraal (gebied B)	19
3.1	Participatie	19
3.1.1	Bijeenkomsten	19
3.1.2	Online participatie (B3)	23
3.1.3	Omgevingstafels	24
3.1.4	Transformatorstraat	27
3.2	Communicatie	28
3.2.1	Algemene informatie	28
3.2.2	Aankondiging participatiebijeenkomsten	29
3.3	Opbrengst participatie	31
3.3.1	Oogst ideeën, zorgen, wensen en suggesties	31
3.3.2	Oogst draagvlak	32
4	Keervoorziening Helmond of Deurne (gebied C)	35

5	Vooruitblik beoordelingsfase	36
6	Bijlagen	37
6.1	Gebied A:.....	37
6.1.1	Rapportage bijeenkomst A1 – 2 april 2024.....	37
6.1.2	Rapportage bijeenkomst A2 – 10 september 2024.....	38
6.1.3	Rapportage Reizigersparticipatie – september 2024	39
6.1.4	Rapportage Online participatie – september 2024	40
6.2	Gebied B:.....	41
6.2.1	Rapportage bijeenkomst B1 – 26 maart 2024	41
6.2.2	Rapportage bijeenkomst B2 – 4 juni 2024	42
6.2.3	Rapportage bijeenkomst en online participatie B3 – 19 september 2024	43
6.2.4	Data stemmen voorkeursoplossing en beoordelingscriteria	44

1 Inleiding

De plannen van de OV-knoop Brainportregio Eindhoven (vanaf hier: OV-knoop Eindhoven) hebben impact op de directe omgeving en daarmee zijn er ook zorgen van persoonlijke aard, maar ook economische en maatschappelijke aard. Daarom is het belangrijk om met die directe omgeving te participeren. Binnen het project OV-knoop Eindhoven is ruimte voor de omgeving om mee te denken met de plannen en deze zo te verrijken met lokale kennis, suggesties en creativiteit.

De omgeving bestaat uit bewoners, ondernemers, belangenorganisaties, instellingen en andere belanghebbenden in het gebied. De participatiestrategie en -aanpak worden beschreven in het [Participatieplan voor de analysefase](#) en in [Participatie in stappen](#).

Deze participatieverantwoording deel 2 gaat over de participatie in de analysefase van de verkenning OV-knoop Brainportregio Eindhoven in 2024.

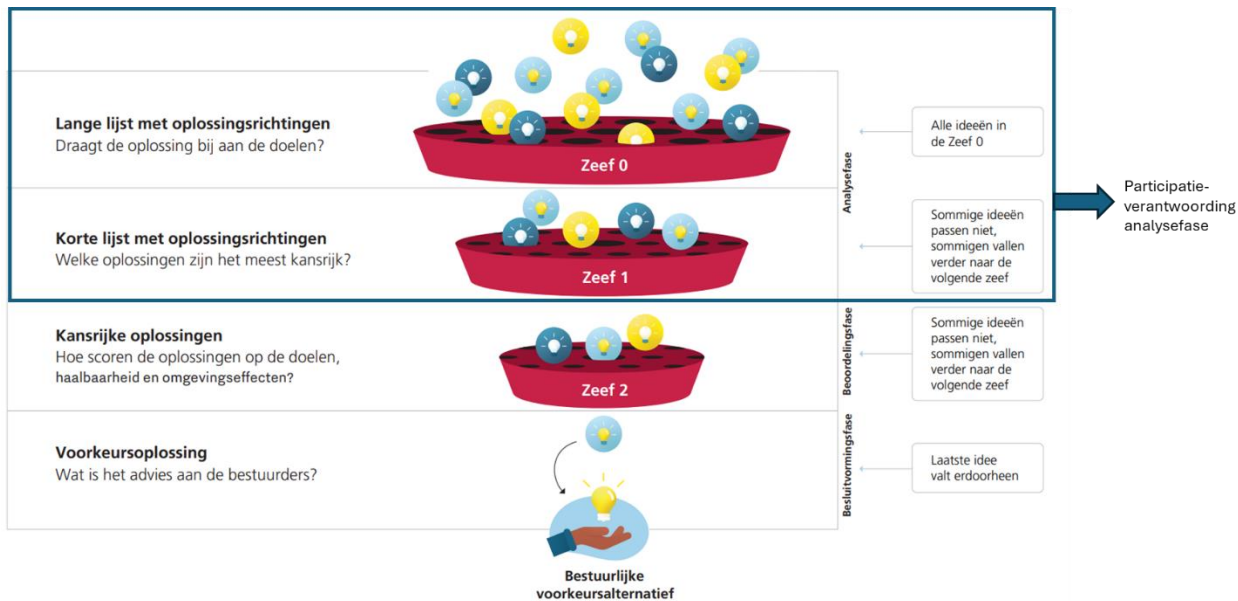
1.1 MIRT-verkenning OV-knoop

De aanpassingen aan het bus- en treinstation worden onderzocht in een MIRT-verkenning OV-knoop Eindhoven. Dit project bestaat uit twee separate verkenningen:

1. Spoorknop Eindhoven (SKE), over de uitbreiding van de spoorcapaciteit in en rond Eindhoven Centraal.
2. Multimodale Knoop Eindhoven (MMK), over onder andere het busstation, fietsenstalling en stationsgebouw aan de noordzijde van Eindhoven Centraal.

In de analysefase van een MIRT-verkenning wordt een lange lijst met oplossingen getoetst in zeef 0 op randvoorwaarden en doelen. Enkele oplossingen vallen niet door zeef 0 heen en zo ontstaat een korte lijst van oplossingen. Deze korte lijst oplossingen worden in zeef 1 gescoord met een beoordelingskader. De kansrijke oplossingen vallen door zeef 1 heen.

Deze verantwoording vat alle participatie- en communicatiemomenten samen die hebben plaatsgevonden tijdens de analysefase en tot welke participatieopbrengst dat in het proces heeft geleid. Deze fase wordt afgesloten met een aantal kansrijke oplossingen, waarmee er verder wordt gestudeerd, om in de beoordelingsfase tot één bestuurlijk voorkeursalternatief te komen voor: het spoor enerzijds en anderzijds voor de combinatie van busstation, fietsenstalling en stationshal.

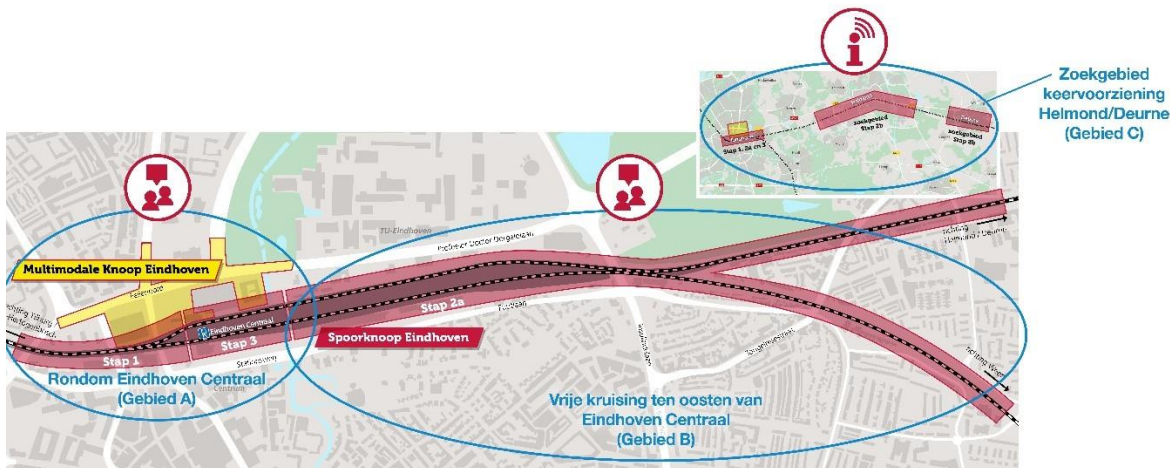


Afbeelding 1.1: stappen MIRT-verkenning

1.2 Participatie per gebied

De participatie voor de OV-knoop Eindhoven is opgedeeld in drie verschillende gebieden. De aard van de participatie verschilt per gebied. Meer informatie over de drie gebieden kan je [hier](https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/projecten/eindhoven-spoorknoop/participatieplan-mirt-verkenning-ov-knoop-eindhoven---versie-6---publicatie.pdf) vinden (H3.4.2 t/m H3.4.4)

- A. Busstation, fietsenstalling en stationshal aan de noordzijde van Eindhoven Centraal, samen met een andere sporen lay-out ten westen van en 2 extra perrons op Eindhoven Centraal
- B. Vrije spoor kruising ten oosten van Eindhoven Centraal
- C. Keervoorziening in zoekgebied Helmond / Deurne



Afbeelding 1.2: De drie deelgebieden van de MIRT-verkenningen

1.3 Doel document

Het doel van deze participatieverantwoording is om toe te informeren over welke participatie- en communicatiemiddelen zijn ingezet in de analysefase van de MIRT-verkenning OV-knoop Eindhoven. Hierin wordt de daadwerkelijke uitvoering van het participatieplan en opbrengst van de participatie in de analysefase van de verkenning (2024) beschreven, inclusief hoe deze inbreng de plannen heeft verrijkt. In de analysefase is de omgeving meegenomen en geconsulteerd in het proces om van een lange lijst met oplossingen te komen tot een korte lijst en vervolgens tot enkele kansrijke oplossingen. Deze participatieverantwoording verantwoordt de participatie tijdens de analysefase. Aan deze verantwoording liggen de participatierapporten van de bijeenkomsten en reizigersparticipatie ten grondslag.

Eerder is de [Participatieverantwoording Deel 1 MIRT-voorbereidingsfase en Startfase van de MIRT-verkenning \(2020-2023\) - 25 maart 2024 \(pdf\)](#) opgesteld.

1.4 Leeswijzer

Dit document is opgebouwd op basis van de drie deelgebieden. Hoofdstuk 2 gaat in op de participatie die in gebied A, rondom Eindhoven Centraal, heeft plaatsgevonden. Hoofdstuk 3 gaat in op de participatie in gebied B over een vrije spoorkruising ten oosten van Eindhoven Centraal. In hoofdstuk 4 staan de keuzes beschreven op het gebied van participatie voor gebied C, voor een keervoorziening in Helmond/Deurne. Hoofdstuk 5 geeft een doorkijk naar de volgende fase van de MIRT-verkenning, de beoordelingsfase.

2 Rondom Eindhoven Centraal (gebied A)

Gebied A betreft (zie afbeelding 2.1):



Afbeelding 2.1: De onderdelen van gebied A van de MIRT-verkenningen

- 1) Spoorknoop Eindhoven met
 - stap 1 - Een andere sporen lay-out ten westen van Eindhoven Centraal. Hier wordt de omgeving voornamelijk over geïnformeerd en niet pro-actief op geparticipeerd.
 - Stap 3 - Twee extra perrons op Eindhoven Centraal
- 2) Multimodale Knoop Eindhoven met hoofdzakelijk een nieuw busstation, fietsenstalling en een stationshal aan de noordzijde van Eindhoven Centraal.

Omdat de twee verkenningen nauw samenhangen en het voor de omgeving als één geheel wordt gezien, wordt de participatie gezamenlijk als OV-knoop Eindhoven georganiseerd door gemeente Eindhoven en ProRail, namens de initiatiefnemers.

2.1 Participatie

De participatie heeft op verschillende manieren plaatsgevonden, afhankelijk van de doelgroep en het doel. De doelgroepen die tijdens deze analysefase bereikt zijn, zijn o.a.: belangstellenden, omwonenden, reizigers, bedrijven en instellingen, regiogemeenten, belangenvertegenwoordigers en maatschappelijke organisaties.

Tijdens de analysefase hebben er twee participatiemomenten plaatsgevonden (2024). April 2024 stond in het teken van participatiemoment A1 met een bijeenkomst over de lange lijst van oplossingen. In september was participatiemoment A2 waar men naast een bijeenkomst ook via reizigersparticipatie en online participatie mee kon denken over de ov-knoop.

	2023	2024	2024
Participatiemoment	0 – november	1 – april	2 – september
Onderwerp	Kennismaking.	Lange lijst van oplossingen en beoordelingscriteria zeef 1.	Korte lijst en kansrijkheid van oplossingen.
Waar informeren wij over?	Algemene projectinformatie, zoals aanleiding, opdracht, projectgebied, globale planning en participatiegebieden.	Mogelijke oplossingen (lange lijst) en over beoordelingscriteria van zeef 0 en zeef 1.	1 De oplossingen van de korte lijst, hoe deze beoordeeld zijn in zeef 1 en hoe deze leiden tot enkele kansrijke oplossingen. 2 De criteria voor zeef 2.
De omgeving adviseert over	Ideeën, kansen en zorgen en suggesties.	Mogelijke (elementen van) oplossingen, beoordelingscriteria, ideeën, kansen en zorgen.	1 De aandachtspunten én draagvlak voor de oplossingen van de korte lijst. 2 De belangrijkste criteria in zeef 1 en 2.

Afbeelding 2.2: De participatiemomenten in 2023 en 2024

2.1.1 Bijeenkomsten

Participatiebijeenkomst 2 april 2024 (A1)

Op 2 april 2024 is de eerste participatiebijeenkomst georganiseerd. Het doel van deze bijeenkomst was om mensen in mee te laten denken over de mogelijke oplossingen. Tijdens de bijeenkomst werden bezoekers geïnformeerd over de opgave en werd het proces toegelicht. De bezoekers dachten mee over mogelijke oplossingen en er werden gesprekken gevoerd over kansen, zorgen en ideeën.

De bijeenkomst bestond uit een middag- en avondbijeenkomst bij het CKE nabij Eindhoven Centraal. Via mailing, huis-aan-huis brieven en sociale media werden bedrijven, belangenorganisaties, omwonenden, reizigers en andere geïnteresseerden uitgenodigd voor de bijeenkomst.

In totaal waren er ongeveer 60 mensen aanwezig waaronder bewoners, vertegenwoordigers van onderwijsinstellingen, de Fietsersbond en belangenvertegenwoordigers van mindervaliden en slechtzienden.

Hoe is omgegaan met deze inbreng is te lezen in het participatierapport B1 (bijlage 6.1.1). De opbrengsten zijn onder andere gebruikt als ontwerpaandachtspunten bij het opstellen van de oplossingen op de korte lijst.



Afbeelding 2.4: bezoekers stemmen op criteria en oplossingen

2.1.2 Reizigersparticipatie (A2)

Om ook de gebruikers van de OV-knoop, de reizigers, te betrekken bij de plannen voor de OV-knoop is er begin september reizigersparticipatie georganiseerd. Op drie verschillende momenten (maandag, donderdag en zaterdag) zijn rond het station reizigers bevroegd met de vraag: “wat zou jij veranderen als je de baas zou zijn van dit station?” Daarnaast zijn de reizigers bevroegd over welk thema zij het belangrijkste vinden. De te kiezen thema's waren:

- Een groen stationsplein
- Horeca en winkels
- Een korte overstap
- Veilig gevoel
- Toegankelijk voor iedereen
- Overig



Afbeelding 2.5: De opstelling voor de reizigersparticipatie op Eindhoven Centraal

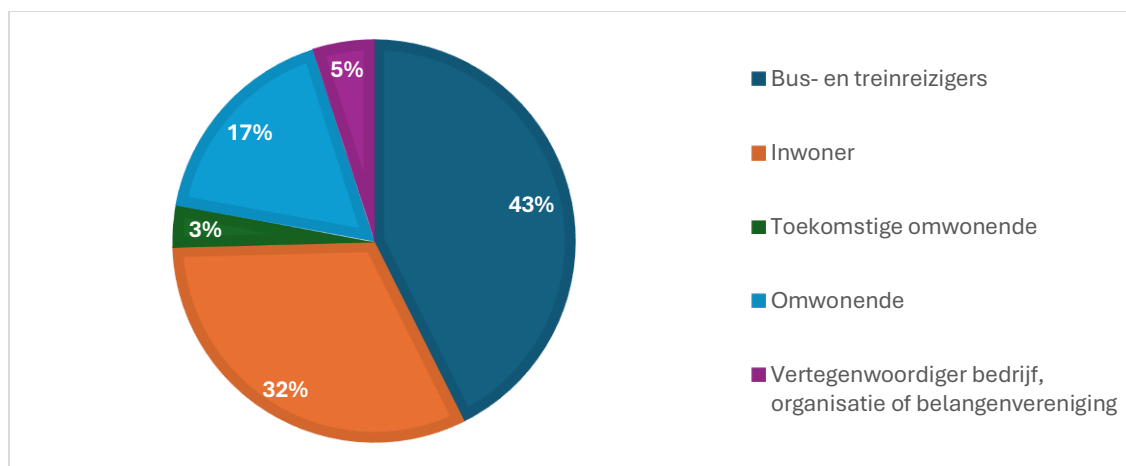
De opbrengsten zijn opgehaald door middel van een themabord waar mensen een sticker konden plakken op het thema wat zij het meest belangrijk vinden. Daarnaast zijn er ongeveer 250 mensen geïnterviewd om te vragen wat zij (niet) goed vinden aan het huidige station en hoe zij dit in de toekomst het liefst zouden zien. Alle resultaten zijn opgenomen in de rapportage reizigersparticipatie (Bijlage 6.1.3)

2.1.3 Online participatie (A2)

Door middel van de online participatie konden geïnteresseerden een voorkeur uitspreken voor één van de oplossingen van het busstation, fietsenstalling en stationshal en voor de twee extra perrons. Met 3D-filmpjes en afbeeldingen konden de online bezoekers een beeld krijgen van de verschillende oplossingen. Vervolgens konden zij aangeven welke van deze hun voorkeur heeft.

De vragenlijst stond open in de periode van half augustus tot half september op de website van de OV-knoop (www.ovknoopeindhoven.nl). Door middel van sociale media, advertentie op het billboard bij het busstation en flyers die tijdens de reizigersparticipatie en de bijeenkomsten zijn uitgedeeld werden geïnteresseerden uitgenodigd om de online vragenlijst in te vullen.

In totaal hebben 109 bezoekers de stempagina bezocht, waarvan 67 bezoekers hun stem hebben uitgebracht op de verschillende oplossingen. Hun relatie tot de OV-knoop plannen is voornamelijk bus- of treinreiziger en inwoner van Eindhoven. Het totale overzicht van de relatie tot de OV-knoop:



2.1.4 Overige participatie

Op het mobiliteitsevenement 'Brainport Mobility Xperience' van Brainport Bereikbaar op 4 september 2024 konden bezoekers aandachtspunten meegeven voor het station. De vraag die hier voorlag was dezelfde als tijdens de reizigersparticipatie: "wat zou jij veranderen als je de baas van het station was". De bezoekers waren werkzaam bij bedrijven, zorgorganisaties, de overheid en het onderwijs. Het initiatief van deze bijeenkomst lag niet bij de projectorganisatie van de OV-knoop. De resultaten van

deze bijeenkomst zijn samen meegenomen met het verwerken van de resultaten van participatiemoment A2.

2.2 Communicatie

Tijdens de analysefase is er op verschillende manier gecommuniceerd over de OV-knoop Eindhoven.

2.2.1 Algemene informatie

Algemene informatie over de OV-knoop Eindhoven verloopt hoofzakelijk via de projectwebsite: www.ovknoopeindhoven.nl. Deze website is in de analysefase voor de gehele OV-knoop opgetuigd en is het centrale plaats voor projectinformatie. Voorheen verliep dat zowel via openeindhoven en ProRail websites met niet altijd eenduidige informatie en enkel op eigen onderdelen toegespitst. De projectwebsite wordt gebruikt voor:

- Algemene projectinformatie
- Inhoudelijke verkenningsdocumenten en participatie documenten
- Aanmelden om mee te denken en voor aanstaande participatiebijeenkomsten
- Online participatie
- Aandragen van vragen en suggesties
- Contactformulier

Daarnaast is de omgeving regelmatig via de nieuwsbrief van KnoopXL geïnformeerd over de voortgang van de OV-knoop Eindhoven en aanstaande participatiebijeenkomsten. Deze 8-wekelijkse nieuwsbrief van KnoopXL wordt verstuurd aan een mailinglijst via de mail.

Om op een duidelijke manier uit te leggen wat een MIRT-verkenning is en waar deze MIRT-verkenning over gaat is er een [projectvideo](#) gemaakt die dit in enkele minuten beschrijft. Deze projectvideo staat op de projectwebsite en is gebruikt tijdens de participatiebijeenkomst op 10 september.

2.2.2 Aankondiging participatiebijeenkomsten

Om in de omgeving bekend te maken als er een bijeenkomst aanstaande was, zijn er verschillende communicatiekanalen gebruikt om hierover te informeren. De gebruikte communicatiekanalen zijn:

Fysieke uitnodigingen

Alle postadressen in een straal van 200m om het projectgebied (ca 4500 adressen) ontvingen een fysieke uitnodiging in de brievenbus voorafgaand aan de participatiebijeenkomsten.



Afbeelding 2.6: Het gebied dat een fysieke uitnodiging heeft ontvangen

Mailing

Alle geïnteresseerden hebben zich kunnen aanmelden als ‘meedenkers’, via de projectwebsite en tijdens de participatiebijeenkomsten. Deze meedenkers worden per e-mail op de hoogte gehouden over aanstaande participatiebijeenkomsten. Op deze lijst staan ruim 100 mensen, bestaande uit vervoerders, ondernemers, onderwijsinstellingen, ontwikkelaars, belangenorganisaties, individuen, overheden en nutspartijen.

Sociale media

De uitnodigingen voor de participatiebijeenkomsten werden ook via social media gedeeld. Daarnaast werd met enige regelmaat een update over de MIRT-verkenningen gegeven. De uitnodiging voor de participatiebijeenkomst op 10 september is via Facebook van gemeente Eindhoven 14.073 keer bekeken. 28 mensen daarvan hebben doorgelikt naar de webpagina.



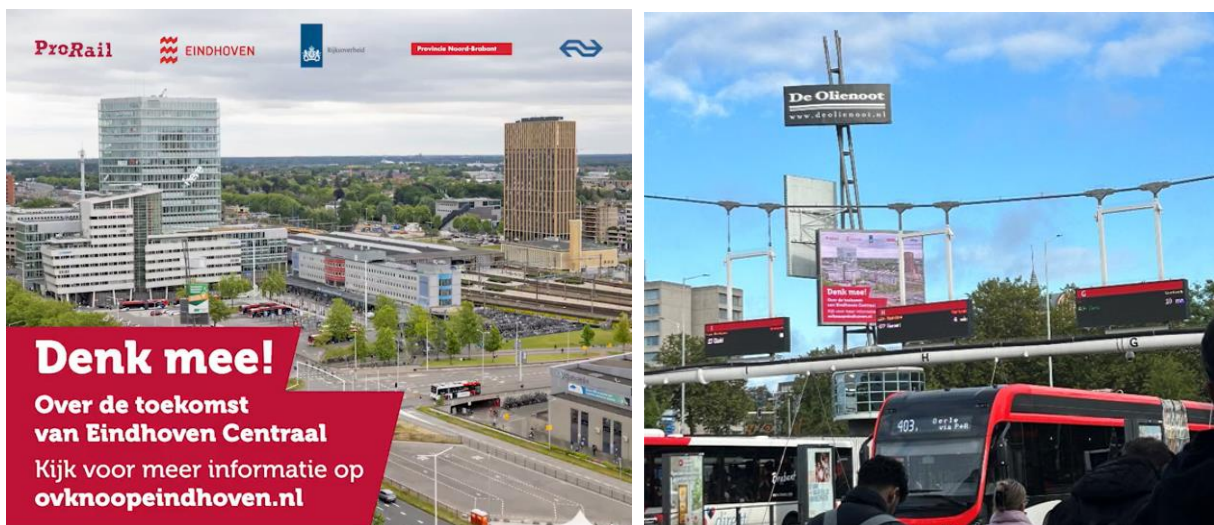
Afbeelding 2.7: Social media post

Location based targeting via social media

De uitnodigingen voor de online participatie is via social media gedeeld. Er werd gebruik gemaakt van location based advertising, binnen het projectgebied met een ingeschat online doelgroep bereik van circa 33.000. De advertentie is in de periode 5 september tot en met 10 september 2024 zo'n 14.000 keer weergegeven, waarop circa 28 keer is doorgeklikt. Dat resulteert in een doorklikpercentage van 0,19%.

Billboard

In de week van 9 september is er een advertentie geplaatst op het billboard bij het busstation met de oproep om mee te denken over de toekomst van Eindhoven Centraal. Onderstaand beeld was gedurende zeven dagen te zien.



Afbeelding 2.8: Billboard advertentie

Advertentie Groot Eindhoven

In de lokale krant 'Groot Eindhoven' is voor de beide participatiebijeenkomsten een uitnodiging geplaatst. Groot Eindhoven heeft een groot bereik; bezorging van 95.000 exemplaren op alle adressen in de Gemeente Eindhoven m.u.v. NEE-NEE stickeradressen, maar is ook vanaf zaterdag digitaal online te lezen. Hierdoor is de brede omgeving geïnformeerd over de OV-knoop en wanneer en hoe ze kunnen meedenken.

2.3 Opbrengst participatie

2.3.1 Oogst voor de OV-knoop algemeen

Voor alle inbreng die is opgehaald tijdens de participatiebijeenkomsten is door het projectteam beoordeeld of deze wordt meegenomen, geborgd, afgewezen of overwogen. In totaal zijn er tijdens de bijeenkomst op 2 april 2024 103 kansen/zorgen/ideeën opgehaald en op 10 september 2024 waren dat er 34. De opgehaalde inbreng tijdens bijeenkomsten, de online participatie en de reizigersparticipatie¹ zijn gebruikt om de oplossingen op de korte lijst te beoordelen op het criterium draagvlak.

Naast de inbreng over de OV-knoop zijn er ook veel opmerkingen gekomen over andere ontwikkelingen binnen de gemeente. Deze opmerkingen zijn doorgegeven aan de desbetreffende projectorganisaties van de gemeente.

De antwoorden van de geïnterviewden tijdens de reizigersparticipatie zijn geanalyseerd en hebben geleid tot 10 hoofdzichten.

Reizigers hebben behoefte aan:

1. Een veilige en prettige stationsomgeving.
2. Een aantrekkelijk en sfeervol station.
3. Duidelijkere en beter toegankelijke informatie over de dienstregelingen op het (bus)station.
4. Duidelijke, overzichtelijke en veilige routes op en rond het station.
5. Meer en beter toegankelijke fietsenstallingen, met voldoende capaciteit.
6. Verbeterde toegankelijkheid voor mindervaliden.
7. Een korte en eenvoudige overstap.
8. Meer zitplekken in en rondom het station.
9. Een passend winkelaanbod, er is verdeeldheid over de huidige situatie dat voldoende biedt.
10. Een station dat het visitekaartje en de trots van Eindhoven is.

Naast deze hoofdzichten zijn er ook vier inzichten opgedaan, die iets minder vaak genoemd werden. Er is behoefte aan:

1. Goede infrastructuur en een goede bereikbaarheid (per fiets en auto) naar het station.
2. Meer en betere basisvoorzieningen zoals toiletten.
3. Meer sociale ontmoetingsplekken.
4. Een station dat meer biedt dan alleen functionaliteit.

¹ Niet van toepassing bij draagvlak voor de spoorse onderdelen

2.3.2 Opbrengst voor busstation, fietsenstalling en stationshal

Over alle participatiemomenten heen gezien wordt er het vaakst gezegd dat men een ruim en groen stationsplein belangrijk vindt. Ook een overzichtelijke station(shal) en goede aansluiting op bestaande routes en wijken worden genoemd als belangrijk. Ook een korte loopafstand en toegankelijkheid voor iedereen is door een deel van participanten als (meest) belangrijk benoemd. Daarnaast komen uit de participatie verschillende aandachtspunten naar voren waarin de oplossingen minimaal verschillen, dat zijn: sociale veiligheid en duurzaamheid (materiaalgebruik, impact op grondwater en afvoeren van regenwater) van een ondergronds busstation.

Voor draagvlak scoren het *ondergronds busstation met verlengde stationshal* en *ondergronds busstation met haakse stationshal* het beste. Het ruime groene stationsplein van het *ondergronds busstation met verlengde stationshal* wordt gewaardeerd. Daarnaast is deze oplossing overzichtelijk voor de reiziger door de oriëntatie van de verlengde stationshal. Nadelig aan de verlengde stationshal is dat de looproute voor het station langs, bijvoorbeeld van Vestdijk, via Kennedyplein naar de TU/e wordt afgesloten door de stationshal en niet altijd beschikbaar zal zijn bijvoorbeeld tijdens nachtafsluitingen van het station. Bovendien zijn bij elk ondergronds busstation de zorgen over aspecten sociale veiligheid en duurzaamheid genoemd.

Het *ondergrondse busstation met haakse stationshal* scoort goed vanwege de compactheid van de OV-knoop, met bus, trein en fiets dicht bij elkaar voor een fijne en snelle overstap. Het stationsplein in deze oplossing is, vanwege de locatie van het vastgoed, iets minder ruim maar er blijft voldoende ruimte voor een aantrekkelijk groen stationsgebied. Daarnaast is men positief over het in stand houden van de looproute voor het station langs vanaf bijvoorbeeld Vestdijk, via het Kennedyplein naar de TU/e.

Over het *ondergronds busstation onder Fellenoord* is wisselend gereageerd. Het ruime groene stationsplein wordt gezien als voordeel van deze oplossing. Ook de verbinding met de wijk ten noorden van het station wordt gewaardeerd, omdat het stationsplein doorloopt tot en met de Fellenoord. Een veel genoemd nadeel bij dit model is dat de langere loopafstand tussen trein en bus, en dat een luifel midden op het plein minder mooi is.

Bij het *half ondergrondse busstation* werden meer nadelen dan voordelen genoemd. Deze oplossing heeft een kleiner stationsplein, bovendien kent het stationsplein (en -hal) een hoogteverschil vanwege het niet volledig verdiepte busstation. Dit hoogteverschil resulteert in meerdere (rol)trappen bij het overstappen tussen modaliteiten. Dit is nadelig voor de toegankelijkheid. De locatie en ligging van de stationshal is vergelijkbaar het *ondergrondse busstation met haakse stationshal*, maar de oriëntatie voor de reiziger is minder goed vanwege het hoogteverschil. De loopafstand tussen trein en bus is goed en het is het positief dat de looproute voor het station langs in stand blijft.

Ook over het *busgebouw (onder- en bovengronds)* zijn meer nadelen dan voordelen genoemd. Het busstation is in deze oplossing gesplitst over twee lagen. Dit wordt als nadeel gezien voor de oriëntatie van de reiziger en de toegankelijkheid voor iedereen. Door het busstation deels bovengronds aan te leggen blijft er weinig tot geen ruimte over voor een (groen) stationsplein. Dit wordt als groot nadeel gezien. Ook wordt het gebouw als minder mooi gezien op zo'n belangrijke plek voor Eindhoven. Tegelijkertijd ziet men ook voordelen bij het *busgebouw* omtrent duurzaamheid en kosten. Ook is in dit model de looproute voor het station langs niet altijd beschikbaar.

2.3.3 Oogst voor spoorse onderdelen

Over het spoorse gedeelte van de OV-knoop zijn tijdens de participatiemomenten *zorgen* geuit, die ter plaatse maar ook middels de rapportages beantwoord zijn. Zorgen hebben zo een plek gekregen, zijn mogelijk weggenomen of verduidelijkt hoe er al dan niet tijdens de verkenning mee wordt omgegaan. Zorgen over het spoor hebben betrekking op het feit dat er alweer plannen voor een verbouwing op het station worden voorgelegd. Daarnaast zijn er zorgen over de effecten van de plannen op de omgeving zoals geluid, trillingen en vervoer met (gevaarlijke) goederen en bereikbaarheid van het station in de bouwfase.

De voornaamste *wensen* en hoe er al dan niet invulling aan wordt gegeven binnen of buiten deze verkenning:

- een Dommelentree naar de perronsporen; losstaand aan deze verkenning wordt een studie door gemeente Eindhoven uitgevoerd of dit kans heeft.
- toegankelijkheid (ook voor minder validen); stations moeten voldoen aan diverse nationale en internationale voorschriften voor toegankelijkheid, zo ook de extra perrons uit deze verkenning.
- Klimaatadaptatie; kansen voor duurzaamheid zijn opgenomen in het beoordelingskader van deze verkenning.
- Reizigerstunnel inrichten als poortjesvrije interwijkverbinding; de beschikbare ruimte is (in de toekomst) benodigd voor OV-reizigers. Samen met de gemeente Eindhoven is de Vestdijktunnel als vrije interwijk verbinding bepaald, binnen de gehele gebiedsontwikkeling KnoopXL.
- (inter)nationale treinverbindingen; projectdoelstelling van deze verkenning is o.a. om meer regionale, nationale en internationale treinverbindingen mogelijk te maken. In het beoordelingskader zijn hier meerdere criteria voor opgenomen onder doelbereik.

Ook aangedragen *ideeën* vanuit de participatiebijeenkomst in april 2024 zijn in de lange lijst van oplossingen opgenomen en zo meegenomen in het proces van de verkenning; zeef 0 en zeef 1. Aangedragen oplossingen waren een noordelijk eilandperron, het spoor en station ondergronds brengen, een oplossingsrichting zodat er geen kruising ten oosten van het station meer benodigd is, bus-/fietsverbinding als extra regionale verbindingen i.p.v. de trein, maar ook een nieuw treinstation (nabij de wijk Acht in Eindhoven).

Tijdens de participatiebijeenkomst in september 2024 lag de nadruk op inzicht verkrijgen in *draagvlak* voor verschillende spoorse oplossingen.

Voor het *aanpassen van de sporen lay-out ten westen van Eindhoven Centraal* (stap 1) is er in de participatie voor gekozen om niet naar de voorkeur van de omgeving te vragen voor deze stap. De omgeving is proactief geïnformeerd over deze stap, maar niet direct naar hun voorkeur gevraagd. Dit vanwege de *te* specifiek benodigde technische kennis om mee te kunnen denken om de plannen te verrijken. In de gesprekken op de participatiebijeenkomst in september 2024 is wel toelichting gegeven op de verschillen tussen de oplossingen (W5, W6 en W8). Daar kwamen dan voornamelijk als belangrijke gespreksonderwerpen voor de omgeving ter sprake: gelijktijdigheid, combinatie mogelijkheden stap 1 en 3, milieueffecten van goederenvervoer en de kans op verstoringen.

Tijdens de bijeenkomst hebben 45 van de 56 bezoekers hun stem uitgebracht op de oplossingen voor *perronuitbreiding* (stap 3). De uitgebrachte stemmen hebben geen absolute voorkeur opgeleverd: 22 stemmen voor zijperrons (P2), 13 stemmen voor eilandperron (P5) en 10 stemmen op Geen voorkeur. Op de online participatie hebben 67 respondenten gereageerd. Ook daar was een gelijke mate van voorkeur: 21 stemmen voor zijperron (P2), 24 stemmen eilandperron (P5) en 22 stemmen hadden Geen voorkeur voor één van de oplossingen.

De belangrijkste en meeste genoemde argumenten voor de stemkeuze waren:

- Complexiteit van het bouwen en de bouw hinder
- Goederenvervoer niet dicht op de zuidelijke bebouwing
- Betere doorstroming van de treinen door het station
- Goederentreinen niet langs perrons waar reizigers staan te wachten
- Geen aantasting aan monumentale stationskap en –gebouw zuidzijde

Tijdens de reizigersparticipatie zijn de reizigers niet expliciet bevraagd op draagvlak voor zij- of eilandperron. Wel zijn er naar voor de reiziger belangrijke onderwerpen gevraagd voor de OV-knoop Eindhoven als geheel. Deze punten worden in beoordelingsfase verder bekeken, of en hoe er invulling aan kan worden gegeven.

Kortom, een lichte voorkeur voor P2 (zijperrons) is kenbaar gemaakt middels het stemmen.

Gekeken naar de beoordelingscriteria werd uit de stemmen tijdens de participatiebijeenkomst duidelijk dat de impact op de stedelijke omgeving als *belangrijkste criterium* wordt gezien, met 10 van 21 stemmen. Gevolgd door geluid (4 stemmen) en vervoer met gevaarlijke goederen (3 stemmen).

3 Vrije spoor kruising ten oosten van Eindhoven Centraal (gebied B)

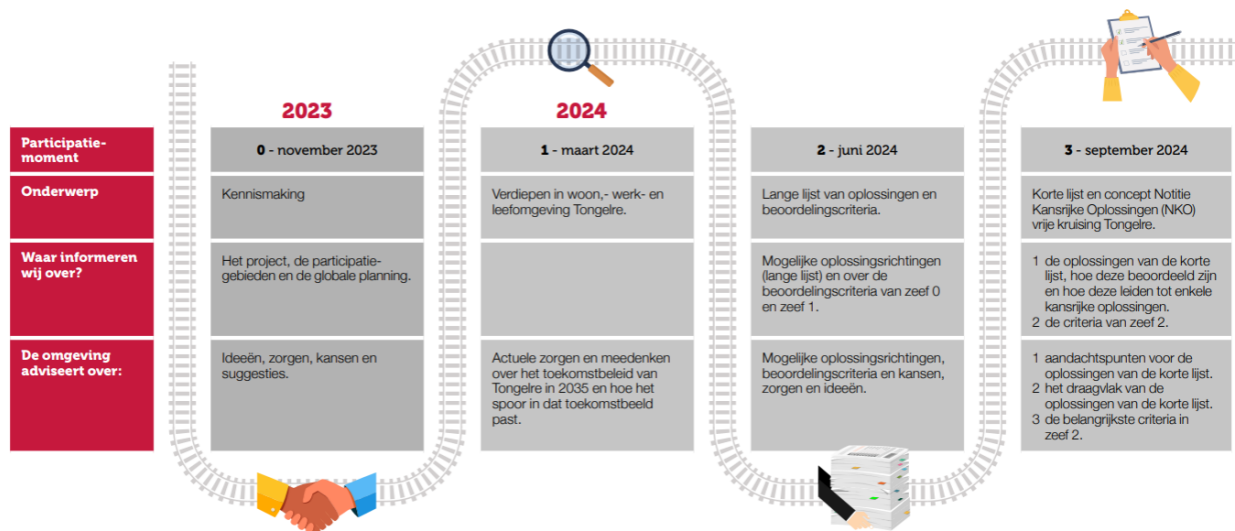
3.1 Participatie

Onderstaande afbeelding 3.1 geeft een overzicht van de daadwerkelijke participatiemomenten voor gebied B in de analysefase van de verkenning, die hebben plaats gevonden. De momenten en onderwerpen komen grotendeels overeen met de aanpak als beschreven in de participatieplannen.

In gebied B zijn drie participatiemomenten geweest: in maart 2024 (B1) om informatie op te halen over de leefomgeving Tongelre, in juni 2024 (B2) over lange lijst oplossingen en in september 2024 (B3) over de korte lijst van oplossingen.

OV-knoop Eindhoven

Participatiestappen Vrije kruising Tongelre

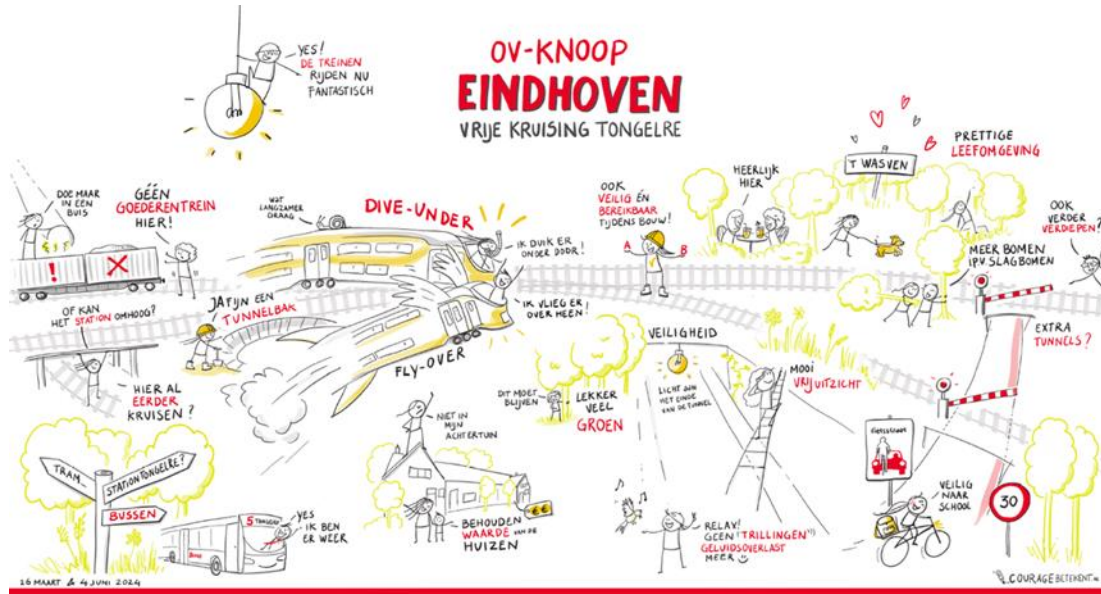


Afbeelding 3.1: Participatiemomenten in gebied B

3.1.1 Bijeenkomsten

Tijdens ieder participatiemoment is er een fysieke participatiebijeenkomst georganiseerd. Er zijn meerdere communicatiemiddelen gebruikt om mensen voor deze bijeenkomsten uit te nodigen (zie 3.2.2).

De 65 ingebrachte wensen, zorgen en ideeën die spoor gerelateerd zijn, zijn binnen het project besproken, overwogen en beantwoord in hoeverre er binnen deze verkenning gehoor aan kan worden gegeven, inclusief toelichting (zie participatierapport in bijlage 6.2.1). De oogst van de bijeenkomst is samengevat in een tekening, zie onderstaande afbeelding 3.3.



Afbeelding 3.3: Visualisatie van ingebrachte ideeën, zorgen, wensen en suggesties vanuit de omgeving

Tweede participatiebijeenkomst (B2) – 4 juni 2024

Bij de tweede participatiebijeenkomst was er wederom in de middag een moment voor bedrijven en instellingen om langs te komen. Acht bedrijven en instellingen hebben daar gebruik van gemaakt, allen gevestigd in Tongelre nabij het zoekgebied voor een vrije kruising. In de avond waren de omwonenden welkom. Er zijn verspreid over de avond 108 omwonenden langs gekomen.

Het doel van de bijeenkomst was om te informeren over mogelijke oplossingen en de beoordelingscriteria voor een vrije spoorkruising ten oosten van Eindhoven Centraal. En tevens om oplossingen, criteria, ideeën, zorgen en kansen vanuit de omgeving op te halen. Dat is gedaan door te starten met een plenaire presentatie met algemene projectinformatie, waarna de oplossingen in 3D modellen werden gepresenteerd. Ook via informatiepanelen werd algemene projectinformatie gepresenteerd en konden bezoekers hierover met projectmedewerkers in gesprek.



Afbeelding 3.4: Impressie van de participatiebijeenkomst

Er zijn 49 ideeën, kansen en zorgen aangedragen die binnen het project zijn behandeld, overwogen en beantwoord inclusief toelichting. Deze resultaten zijn te lezen in het meer uitgebreide participatierapport van de bijeenkomst (bijlage 6.2.2). De meeste genoemde kansen, zorgen en ideeën gingen over:

- Vrije kruising: bekijk ook een andere spoorindeling in Eindhoven waardoor er geen kruising nodig is. Of een andere locatie voor de kruising.
- Veiligheid van overwegen en de tijd dat deze gesloten zijn (bereikbaarheid van de wijk tussen de sporen). Kan de vrije kruising doorgetrokken worden tot voorbij de overwegen Tongelresestraat, zodat het spoor ongelijkvloers kruist met het wegverkeer.
- Zijn de plannen technisch haalbaar en veilig voor de omgeving (goederenvervoer met gevaarlijke stoffen op hoogte bij een fly-over)?
- Bekijk ook wat de verschillende oplossingen doen met:
 - omgevingshinder als trillingen, geluid en veiligheid. Er wordt nu al grote hinder van het treinverkeer op deze aspecten ervaren.
 - Woongenot, als verminderd uitzicht vanuit de woningen en waardevermindering van de woningen.
 - Het groen dat nog in Tongelre is, zoals het Wasven en de gemeentetuin.
- Waarom wordt een fly-over nog bekeken, als de omgeving een dive-under als enige optie ziet?
- Woningen nabij een fly-over: waardevermindering van de woningen, verminderd uitzicht vanuit de woningen.
- In geval van een dive-under houdt rekening met de helling en hinder voor de weggebruikers van de Insulindelaan.

De oogst is grotendeels meegenomen in de verkenning, ook om inzicht te geven op de derde bijeenkomst wat de verschillende oplossingen doen op thema's die voor de omgeving van belang zijn.

Derde participatiebijeenkomst (B3) – 19 september 2024

De derde participatiebijeenkomst vond in september 2024 plaats, met een opkomst van circa 130 deelnemers verspreid over de middag en avond (georganiseerde en individuele stakeholders gemengd). Het doel van de bijeenkomst was zowel het informeren van de omgeving over de oplossingen en hoe deze scoren op verschillende thema's, als mede het ophalen van draagvlak voor de verschillende oplossingen en suggesties daarop vanuit de omgeving.

De bijeenkomst begon met een plenaire aftrap, waar een video werd getoond met inzicht op een veelgestelde bewonersvraag over de spoorindeling op Eindhoven Centraal en de (on)mogelijkheden voor verplaatsing van de vrije kruising naar het westen van Eindhoven Centraal. Ook werden de oplossingen van de korte lijst in 3D animaties gepresenteerd. Vervolgens is toegelicht op welke thema's de oplossingen zijn gescoord.

Na de presentatie konden bezoekers de vier oplossingen en de concept scores van deze oplossingen per thema nog eens goed bekijken op informatiepanelen. Ook konden bezoekers in gesprek met en vragen stellen aan de projectmedewerkers.



Afbeelding 3.5: Bezoekers bekijken de informatiepanelen en stemmen op hun voorkeursoplossing

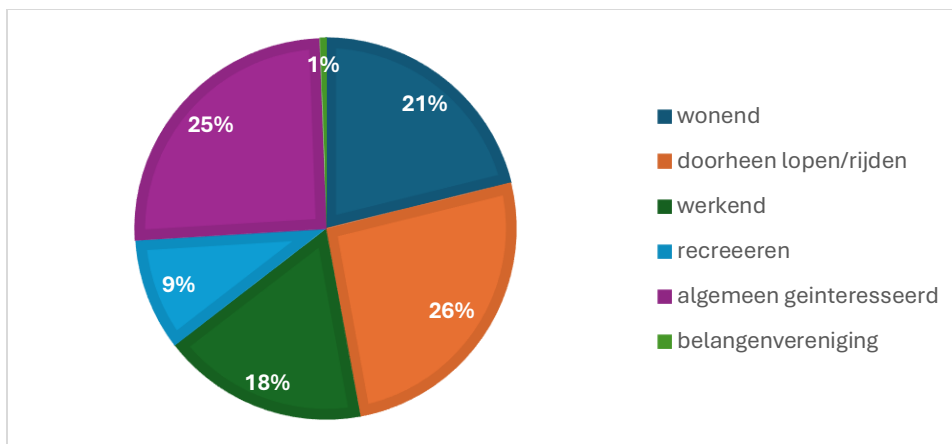
Bij binnenkomst op de locatie had iedere bezoeker een zakje gekregen met onder andere muntjes. Deze muntjes kon men gebruiken om te stemmen op: hun voorkeursoplossing voor een vrije spoorkruising en op de top-3 van de voor hen belangrijkste thema's van het beoordelingskader. Er werd gevraagd om hun stemmen toe te lichten, zodat ook duidelijk werd wat doorslaggevend was voor hun voorkeur. De resultaten van deze stemming zijn te vinden in hoofdstuk 3.3 Opbrengst participatie.

Er zijn naast het stemmen ook 33 zorgen, wensen en suggesties aangedragen, die binnen het project zijn behandeld, overwogen en beantwoord inclusief toelichting. De resultaten hiervan zijn te lezen in het meer uitgebreide participatierapport van de bijeenkomst (zie bijlage 6.2.3).

3.1.2 Online participatie (B3)

De online participatie vond plaats via de website van www.ovknoopeindhoven.nl in de vorm van een vragenlijst. Op de website konden de deelnemers lezen over de vier oplossingen van de korte lijst (in vergelijkbare stijl en informatie als tijdens de derde participatieavond), waarna zij konden stemmen voor één van de vier oplossingen voor een vrije spoorkruising ten oosten van Eindhoven Centraal.

Van de 817 bezoekers op de stempagina, hebben in totaal 587 mensen ook hun stem uitgebracht in de periode 19 september tot en met 25 september 2024. Hun relatie tot het gebied is voornamelijk als verkeersdeelnemer, algemeen geïnteresseerd in de plannen rondom een vrije spoorkruising en wonend in het gebied. Hier konden meerdere antwoorden aangevinkt worden. Het totale overzicht van de relatie van de stemmer tot het zoekgebied staat in afbeelding 3.6.



Afbeelding 3.6: Hoe de stemmer gebruik maakt van het zoekgebied voor een vrije spoorkruising

De online participatie heeft een lagere betrouwbaarheid, omdat er geen maximum is gesteld aan aantal keer dat een stem uitgebracht kon worden. Desondanks geeft de online participatie wel een goed en overeenkomstig beeld met de resultaten van de bijeenkomst over de voorkeursoplossing vanuit de omgeving. Middels de online participatie was er ook voor belanghebbenden en belangstellenden, die niet bij de participatiebijeenkomst konden zijn, een mogelijkheid om hun voorkeur te laten horen.

De resultaten van deze online participatie worden toegelicht in 3.3 Opbrengst participatie.

3.1.3 Omgevingstafels

Februari 2024

De eerste samenkomst was met vier bewoners uit Tongelre, twee wijkcoördinatoren en een projectleider van gemeente Eindhoven en vanuit ProRail waren er de omgevingsmanager en communicatieadviseur van de OV-knoop Eindhoven. De aanleiding voor deze samenkomst was tweeledig. Enerzijds het project OV-knoop Eindhoven, waar o.a. een vrije kruising onderdeel van de te onderzoeken opdracht is. In dit gebied is gekozen voor een gebiedsgerichte participatie aanpak. Oftewel de omgeving meenemen in het proces van komen van veel oplossingen naar één voorkeursoplossing en die plannen met hun oplossingen, ideeën, criteria, creativiteit en lokale kennis te verrijken. Anderzijds de toezegging van wethouder Esselbrugge in de gemeenteraad op 16 januari 2024 om een aantal keren per jaar met bewoners in de omgeving van het spoor in Tongelre in gesprek te gaan over de hinder die zij ondervinden van het spoor en over de acties die de gemeente onderneemt om die hinder te verminderen.

Er is gestart met wederzijdse kennismaking als personen en wat je drijft om aanwezig te zijn. Daarna is het project en het verkenningsproces toegelicht. Aansluitend is het participatieproces toegelicht en de opzet van de aankomende participatiebijeenkomst 1. Samen werd gekomen dat het programma het beste in 2 rondes van 1 uur gedaan kon worden, waarin met ca 6 bewoners in gesprek over hun toekomstbeeld van Tongelre. Ook zijn de daarop volgende participatiebijeenkomsten 2 (voor de zomer 2024) en 3 (na de zomer 2024), die meer over de inhoud van de spoorse plannen gaan benoemd. Tot slot is er tot de conclusie gekomen dat er naast deze sessie animo is om een Omgevingstafel in te richten. De invulling, doel, samenstelling, etc van deze Omgevingstafel moeten gezamenlijk nog verder gedefinieerd worden, maar heeft in ieder geval ten doel tussen de participatiemomenten door met

ProRail, gemeente en een selecte (vastere) groep uit de omgeving in gesprek te zijn voor de spoorse plannen.

April 2024

Tijdens deze samenkomst waren 7 bewoners uit Tongelre aanwezig, 2 wijkcoördinatoren en 1 projectleider van gemeente Eindhoven en vanuit ProRail was de Omgevingsmanager met een andere projectmedewerker van de OV-knoop aanwezig.

- Ieders persoonlijke situatie/ervaring met het bestaande spoor is aan bod gekomen, zoals toeteren door machinisten, trillingen door het hele huis, onveilig gevoel van goederentreinen met gevaarlijke stoffen, treinmaterieel van goederentreinen. Maar ook dat eenieder graag constructief naar de toekomst kijkt en daarin mee wil denken.
- Er is een behoefte om met de inhoud daarvan bezig te gaan. ProRail heeft aangegeven dat dat centraal zal staan in de aanstaande participatiebijeenkomst 2 (juni 2024): oplossingen die onderzocht gaan worden, toetsingscriteria waaraan de oplossingen getoetst gaan worden en aanvullingen hierop met ideeën, kansen en zorgen vanuit de omgeving. Er zal dan ook zichtbaar zijn, wat we aan oplossingen, belangen, kansen al op de avonden in november 2023 (CKE) en 26 maart 2024 (het Wasven) hebben gehoord en al kunnen meenemen in het proces om van vele mogelijke oplossingen naar 1 voorkeursoplossing te komen, waarover bestuurders besluiten.
- Er is uitgebreid stil gestaan bij het definiëren van deze groep.
Deze groep heet: Omgevingstafel, vrije kruising Tongelre.

Deze groep is ter raadpleging en advies met ProRail en gemeente Eindhoven in gesprek over de OV-knoop Eindhoven, onderdeel vrije kruising Tongelre aanvullend en verdiepend op de 7 brede participatiemomenten tijdens de MIRT-verkenning (beoogd tm eind 2025).

Dat doen we door 1x per 2 maanden in de avond samen te komen bij voorkeur in Tongelre.

Dan zijn gespreksonderwerpen:

- *Belangen van bewoners*
- *Participatie bijeenkomsten (opzet, opbrengst en verwerking van de opbrengst)*
- *Verdieping / toelichting ontwerp oplossingen of andere thema's*

Dat doen we met:

- *Bewoners, als vertegenwoordiging van het projectgebied (verspreid over projectgebied). Uit de Hofstraat (2x), Transformatorstraat (2x), Tongelresestraat of oostelijker (2x), Kalverstraat (2x), Fuutlaan, Borneolaan en 't Hofke (2x) à 12 bewoners.*
- *ProRail: omgevingsmanager en communicatie adviseur. Afhankelijk van de agendapunten kan de ontwerper, specialist op een thema worden uitgenodigd voor toelichting.*
- *Gemeente Eindhoven: projectleider en gebiedscoördinatoren Villapark, Doornakkers-West, Muschberg/Geestenberg en 'tHofke.*
- *Een onafhankelijk voorzitter*

- Toezegging kabinet en regio van €2,5 miljard: Dit bedrag is bedoeld voor zaken waar dit demissionaire kabinet nog over kan beslissen; plannen tot 2030. Daarmee komt dit bedrag ten goede aan: busstation bij EindhovenCentraal, HOV4verbinding (Eindhoven centrum – De Run) en regionale mobiliteit. Er zijn geen extra financiën beschikbaar gekomen voor het spoorse gedeelte van de OV-knoop, waaronder de vrije kruising Tongelre.
- Volgend overleg: 26 juni 2024. Op de agenda: voorstellen van alleen nieuwe toetreders (bewoners en onafhankelijke voorzitter, spelregels (waar nodig aanvullen) en vaststellen en tussenstand ontwerp oplossingen richting kansrijke oplossingen (zeef 1) – door Technisch manager ProRail.

Juni 2024

Op de dag van het overleg volgden vele afmeldingen van bewoners via de mail. Van een viertal bewoners was geen aan- of afmelding op de uitnodiging gekomen, ook niet op de reminder. Eén iemand kon online aansluiten. Daarop is er besloten om de samenkomst niet door te laten gaan. Het mist zijn doel om met een zeer beperkte groep (waar van vier van de vijf onbekend is of zij wel/niet aanwezig zijn) het overleg door te zetten. Er is aangekondigd dat een nieuwe datum voor eind augustus / begin september wordt ingepland.

In juli is een definitieve afmelding voor deze samenkomsten van één bewoner ontvangen.

September 2024

Naar deze samenkomst is één bewoner gekomen, een wijkcoördinator en een projectleider van gemeente Eindhoven. Vanuit ProRail was de omgevingsmanager en Technisch Manager van de OV-knoop Eindhoven aanwezig.

De lange lijst van oplossingen voor een vrije spoorkruising ten oosten van Eindhoven Centraal is doorgesproken. Ook is opzet van participatiebijeenkomst 3 besproken.

De bewoner sprak zijn onmachtige gevoel uit; hoe kan het dat de voorkeursstem van een willekeurige bezoeker op bijeenkomst 3 even zwaar meetelt, als de stem van iemand die direct aan een van de oplossingen woont en er in zijn leefkwaliteit flink op achteruit kan gaan. Daarop is aangegeven, dat er bij de stemmen wordt gevraagd de postcode aan te geven. Zo kan er met de stemresultaten inzicht worden gegeven in de voorkeursstemmen op basis van postcode. De stemmen van bewoners tussen de sporen, bewoners direct aan het spoor naar Weert en bewoners direct aan het spoor naar Helmond worden niet meervoudig meegewogen. De voorkeur van de meerderheid per postcode wordt wel inzichtelijk gemaakt en dit resultaat voor direct omwonenden aan het spoor wordt beschreven in het eindrapport (Notitie Kansrijke Oplossingen) voor bestuurders, die besluiten over de oplossingen die als kansrijk worden bepaald en verder gaan in de verkenning.

November 2024

Een volgende samenkomst wordt in december 2024 gepland na besluitvorming over de bestuurlijk vastgestelde, kansrijke oplossingen.

3.1.4 Transformatorstraat

Bij de eerste schets plannen uit de voorbereidingsfase (2022) stond in de rapporten dat meerdere woningen aan de Transformatorstraat moeten wijken voor een vrije spoorkruising. Deze onzekerheid is benauwend voor de betreffende bewoners: de lange onzekerheid en onbekend zijn met verwervingsprocessen en rechten.

Hierop is verzocht om aan de Omgevingstafel iedere keer een afvaardiging van 2 bewoners (roulerend viertal) van de Transformatorstraat te mogen hebben. Dit is toegezegd en zo zijn 2 bewoners aan de mailinglijst van de omgevingstafel toegevoegd per *mei 2024*.

Begin *juli 2024* heeft een informeel keukentafel gesprek plaats gevonden met ca 8 bewoners van de Transformatorstraat, de Omgevingsmanager en Vastgoed specialist van de OV-knoop Eindhoven. Hier is het project nog eens toegelicht, alsmede het verwervingsproces als gronden van anderen benodigd zijn (tijdelijk of permanent). De sfeer was beladen met emoties, maar respectvol. De avond is afgesloten met een drietal vragen van de bewoners aan ProRail: kan er door ProRail iets gedaan worden aan de bramen die onder de geluidsmuur doorgroeien, onder welke voorwaarden kan ProRail benaderd worden voor eventuele eerdere aankoop van de woning en kan er door de bewoners een onafhankelijke deskundige worden ingeschakeld, die door ProRail wordt betaald?

In *september 2024* (voorafgaand aan bijeenkomst 3) is aan de betreffende bewoners gecommuniceerd dat de oplossing van een Fly-over van en naar Weert de percelen van deze bewoners aan de Transformatorstraat niet zal raken, niet tijdelijk en niet permanent. Wel zal het spoor in de tijdelijke situatie mogelijk dichterbij de woningen komen te liggen.

Op verzoek van de bewoners is dit tijdens een avond (*oktober 2024*), losstaand van de bijeenkomst 3, toegelicht. Op diezelfde avond zijn ook de openstaande vragen van juli 2024 beantwoord. Er waren 10 bewoners van de Transformatorstraat en vanuit ProRail waren de Projectmanager, Technisch Manager en Vastgoed specialist aanwezig. Het overleg vond plaats in een gehuurde ruimte in Tongelre. De sfeer was zoals begrijpelijk beladen vanwege de grote bezorgdheid. Het bleef rustig en respectvol. De hoofdonderwerpen die zijn besproken:

- Waarom een dive-under van en naar Weert niet verder wordt bekeken.
- Waar er spoorse fly-overs zijn in het centrum van grote steden.
- De zorg over enorme, onleefbare hinder tijdens de bouwperiode van een Fly-over van en naar Weert: tijdelijk spoor direct naast de woningen, extra trillingen, onveiligheid en geluid.
- De onzekerheid beheerst het woongenot: kan ik hier blijven wonen of moet ik verhuizen? Maar ook investeringen in het huis worden uitgesteld.
- Dat er niets in de wetgeving voor dit soort situaties is geregeld, wordt door de bewoners als onredelijk ervaren.
- Toegelicht dat op dit moment nog geen oplossingen zijn afgevallen. Er is daarvoor alleen een afweging opgesteld. Bestuurlijke besluitvorming daarover volgt naar verwachting einde jaar / begin 2025.
- Inzicht in bestuurders die over de kansrijke oplossingen besluiten.
- Verzoek om na besluitvorming over kansrijke oplossingen daarover geïnformeerd te worden.
- Wat verwachten bewoners van het project bij het wél doorgaan van de Fly-over van en naar Weert in deze verkenning. En wat de bewoners verwachten van het project als deze oplossing afvalt als kansrijke oplossing.

- ProRail bekijkt intern de (on)mogelijkheden voor onderhoud van het perceel direct achter de geluidsmuur, dat niet in eigendom is van ProRail.

3.2 Communicatie

Tijdens de analysefase is er op verschillende manier gecommuniceerd over de OV-knoop Eindhoven.

3.2.1 Algemene informatie

Algemene informatie over de OV-knoop Eindhoven verloopt hoofdzakelijk via de projectwebsite: www.ovknoopeindhoven.nl. Deze website is in de Analysefase voor de gehele OV-knoop opgetuigd en is het centrale plaats voor projectinformatie. De projectwebsite wordt gebruikt voor:

- Algemene projectinformatie
- Inhoudelijke verkenningdocumenten en participatie documenten
- Aanmelden om mee te denken en voor aanstaande participatiebijeenkomsten
- Online participatie
- Aandragen van vragen en suggesties
- Contactformulier

Daarnaast is de omgeving tot de zomer 2024 regelmatig via de nieuwsbrief van KnoopXL geïnformeerd over de voortgang van de OV-knoop Eindhoven en aanstaande participatiebijeenkomsten. Deze 8-wekelijkse nieuwsbrief van KnoopXL wordt verstuurd aan een mailinglijst met xx geadresseerden via de mail. Na de zomer 2024 is er vanuit de gemeente Eindhoven gekozen om de nieuwsbrief van KnoopXL te focussen op alles binnen de geografische grenzen van KnoopXL. Een vrije spoor kruising ten oosten van Eindhoven Centraal behoort daar niet toe.

Om op een duidelijke manier uit te leggen wat een MIRT-verkenning is en waar deze MIRT-verkenning over gaat is er een [projectvideo](#) gemaakt die dit in enkele minuten beschrijft. Deze projectvideo staat op de projectwebsite en is gebruikt tijdens de participatiebijeenkomst op 10 september.

Ook is er een [animatie](#) gemaakt die inzichtelijk maakt hoe de spoorindeling in Eindhoven is en wat de (on)mogelijkheden zijn voor een vrije spoor kruising.

3.2.2 Aankondiging participatiebijeenkomsten

Om in de omgeving bekend te maken als er een bijeenkomst aanstaande was, zijn er verschillende communicatiekanalen gebruikt om hierover te informeren. De gebruikte communicatiekanalen zijn:

Fysieke uitnodigingen

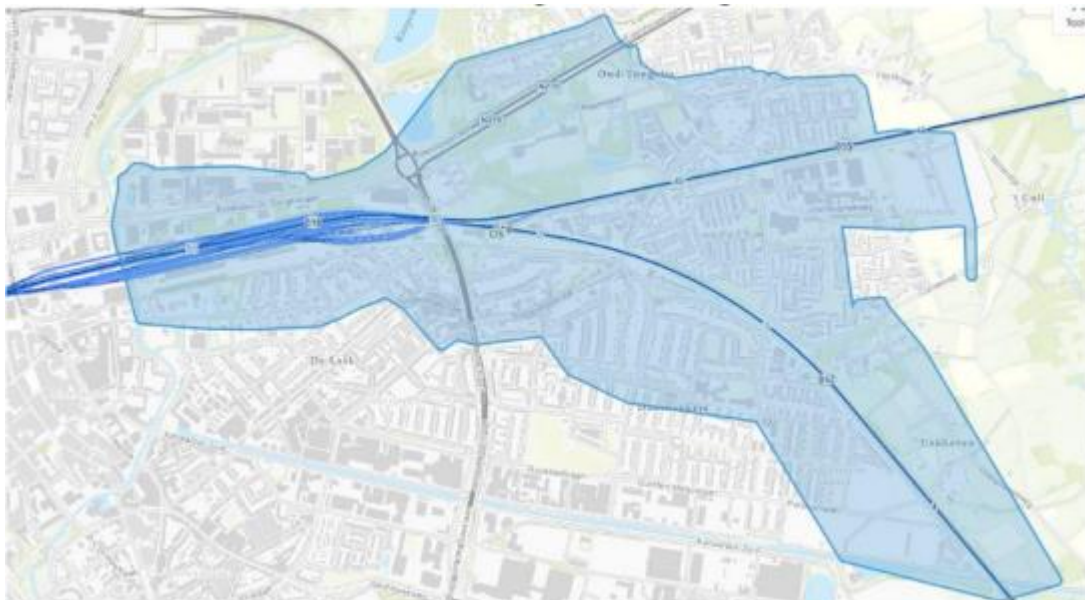
Alle postadressen (ca 2000 adressen) in een straal van 200m om het projectgebied ontvingen een fysieke uitnodiging in de brievenbus voorafgaand aan de participatiebijeenkomsten.



Afbeelding 3.7: Het gebied dat een fysieke uitnodiging heeft ontvangen

Social media

De uitnodigingen voor de participatiebijeenkomsten werden ook via social media gedeeld. Er werd gebruik gemaakt van location based advertising, binnen het gebied uit onderstaande afbeelding 3.8. Dit gebied heeft een ingeschat online doelgroep bereik van ca 300.000. De advertentie is in de verschillende periodes zo'n 20.000 keer weergegeven, waarop circa 1800 keer is doorgeslikt. Dat resulteert in een doorklikpercentage van 6%, dat heel hoog is voor de grote van het doelgroepbereik.



Afbeelding 3.8: Het gebied waarbinnen location based advertising heeft plaats gevonden

Advertentie Groot Eindhoven

In de lokale krant 'Groot Eindhoven' is voor de beide participatiebijeenkomsten een uitnodiging geplaatst. Groot Eindhoven heeft een groot bereik; bezorging van 95.000 exemplaren op alle adressen in de Gemeente Eindhoven m.u.v. NEE-NEE stickeradressen, maar is ook vanaf zaterdag digitaal online te lezen. Hierdoor is de brede omgeving geïnformeerd over de OV-knoop en wanneer en hoe ze kunnen meedenken. Hierdoor is de brede omgeving geïnformeerd over de vrije kruising en wanneer en hoe ze kunnen meedenken.

Advertenties in wijkbladen

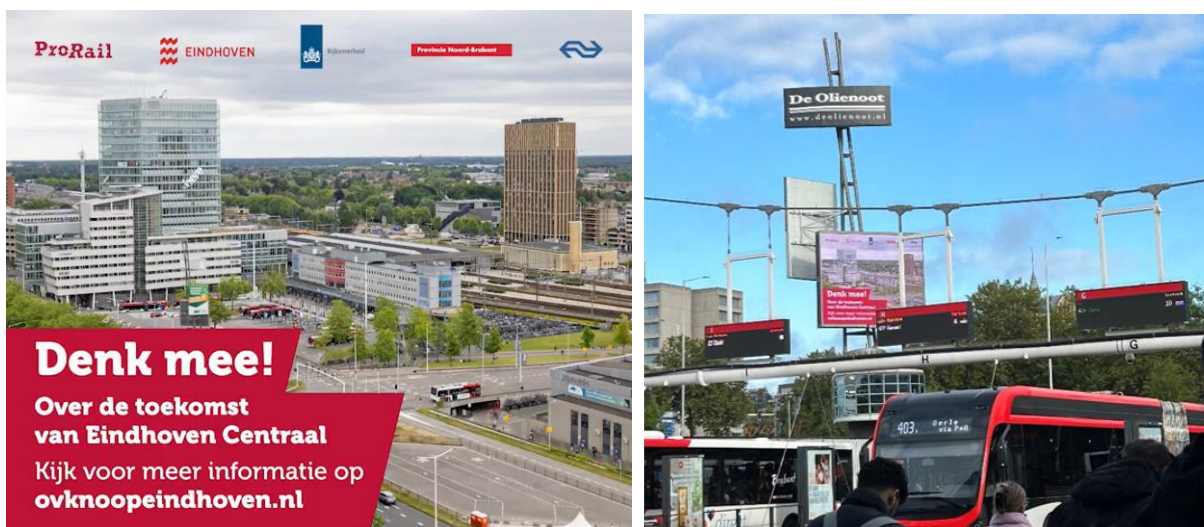
De uitnodigingen voor participatiebijeenkomsten werden ook in wijkbladen zoals 't Hofke (gericht op oud-Tongelre) en tongelreonline.nl (gericht op stadsdeel Tongelre) gedeeld.

Mailing

Alle geïnteresseerden hebben zich kunnen aanmelden als 'meedenkers', via de projectwebsite en tijdens de participatiebijeenkomsten. Deze meedenkers worden per e-mail op de hoogte gehouden over aanstaande participatiebijeenkomsten. Op deze lijst staan ondernemers, onderwijsinstellingen, ontwikkelaars, belangenorganisaties en individuen.

Billboard

Voorafgaand aan de participatiebijeenkomst op 10 september werd op het billboard boven het busstation de website van de OV-knoop gedeeld. Dit beeld was gedurende een week (9 september tot en met 15 september 2024) dagen te zien.



Afbeelding 3.9: De afbeelding die te zien was op het billboard

3.3 Opbrengst participatie

Participatie opbrengst bestaat uit twee onderdelen: Enerzijds ideeën voor oplossingen, zorgen, wensen en suggesties die bezoekers tijdens de bijeenkomsten hebben aangedragen. Anderzijds bestaat de opbrengst uit de stemming op de vier korte lijst oplossingen en de belangrijkste thema's voor de omgeving uit het beoordelingskader.

3.3.1 Oogst ideeën, zorgen, wensen en suggesties

Tijdens de eerste en ook tijdens de tweede bijeenkomst zijn er *ideeën* voor oplossingen vanuit de omgeving aangedragen:

- Een andere indeling van de sporen op Eindhoven Centraal, waardoor er geen kruising meer ten oosten van Eindhoven Centraal benodigd is.²
- Verschuiven van de vrije kruising naar:
 - o Ten westen van Eindhoven Centraal²
 - o Direct na de perrons van Eindhoven Centraal (op het oostelijk emplacement)
- Goederenvervoer via een ander spoor dan door Eindhoven leiden.
- Busverbinding tussen Eindhoven en Helmond i.p.v. extra treinverbinding.
- Wegverkeer Insulindelaan op straatniveau en sporen daar juist onder / boven langs.
- Dive-under van één spoor naar Helmond.
- Toevoegen van een treinstation Tongelre aan de plannen.
- Ondergronds brengen van het spoor in een groot gedeelte van Eindhoven.

Deze oplossingen zijn toegevoegd aan de lange lijst van oplossingen.

De meest genoemde *zorgen en wensen* over de spoorse plannen rondom een vrije spoorkruising hebben betrekking op:

- Impact op stedelijk omgeving, waaronder uitzicht vanuit woningen, benodigde gronden in de bouwfase, overlast/hinder tijdens de bouw, groen behoud.
- Overwegen: veiligheid van kruisend wegverkeer met spoorverkeer en de tijd dat de overwegen gesloten zijn (bereikbaarheid van de wijk).
- Effecten op de omgeving, zoals geluid, trillingen en vervoer met gevaarlijke stoffen.

Deze zorgen en wensen zijn in de eerste en tweede bijeenkomst opgehaald en komen in de thema's van het beoordelingskader terug. Vervolgens is tijdens de derde bijeenkomst inzichtelijk gemaakt hoe de vier korte lijst oplossingen op deze voor de omgeving belangrijke thema's scoren. Zo kon de bezoeker tijdens de derde bijeenkomst zijn stem op een voorkeursoplossing uitbrengen op basis van voor hem/haar belangrijke informatie.

In de verkenning worden de verschillende oplossingen op veiligheid van de overwegen en bereikbaarheid van het gedeelte van Tongelre tussen de sporen bekeken. In de Planning en Studiefase wordt er bepaald of er nieuwe, andere of aanpassingen aan de overweg benodigd zijn.

Geen van de korte lijst oplossingen heeft een direct raakvlak met de overwegen Tongelresestraat, omdat de fly-over/dive-under al terug op straatniveau is ten westen van deze overwegen. Hierdoor behoort een directe aanpassing aan deze overwegen niet tot de scope van deze verkenning. De wens

² De locatie van de vrije kruising aan de oostzijde van Eindhoven Centraal is onderbouwd en toegelicht in een [video](#).

wordt wel doorgegeven aan de gemeente Eindhoven om in te brengen als meekoppelkans. Zo kan de gemeente nagaan of er financiering beschikbaar kan komen om overwegen aan te passen.

Aangedragen wensen voor verhogen van de leefbaarheid in Tongelre (zie 3.1.1.1.) over onderwerpen die door gemeente Eindhoven worden geregeld, hebben geen opvolging in deze verkenning gekregen. Evenals enkele ideeën over de bestaande situatie van het spoor en treinverkeer. Deze ideeën zijn aan respectievelijk de gemeente Eindhoven en de dagelijkse operatie van ProRail meegegeven. Ook het herstellen van de oude spoorlijn Hasselt-Eindhoven is niet verder opgenomen in deze verkenning, omdat dit buiten de scope van de verkenning valt.

Suggesties tijdens de eerste bijeenkomst en vanuit de Omgevingstafel over de participatie en communicatie die zijn toegepast:

- De verschillende oplossingen in 3D-weergave tonen, geprojecteerd in de omgeving (i.p.v. een maquette van de verschillende oplossingen).
- Aankondiging van participatiebijeenkomsten in lokale media als 't Hofke en Tongelreonline plaatsen.
- Extra aandacht voor de Transformatorstraat, waarvan meerdere woningen door de oplossing van en naar Weert worden geraakt. Inmiddels is bij deze bewoners aangegeven dat hun percelen in deze betreffende oplossing niet in de tijdelijke en niet in de definitieve situatie worden geraakt.
- Inzichtelijk maken van de uitslag van de voorkeursstemmen van bewoners direct aan, nabij en verderaf wonend van het spoor.

Voor de volgende fase van de verkenning zijn onderstaande suggesties over de participatie en communicatie aangereikt, die kunnen worden overwogen voor het participatieplan van die fase:

- in gesprek met stichting het Wasven over hun kennis van het gebied, ecologische en cultuurhistorische waarden.
- Een plenaire sessie, i.t.t. indeling in rondes met aandacht voor persoonlijke situatie, vragen en toelichting.
- Andere manier van stemmen op een voorkeursoplossing.

3.3.2 Oogst draagvlak

De participatiebijeenkomst op 19 september 2024 heeft stemresultaten opgeleverd over de voor de omgeving: belangrijkste thema's van het beoordelingskader en voorkeursoplossing van een vrije spoor kruising. De data van de resultaten zijn in bijlage 6.2.4 terug te lezen. Hieronder worden de belangrijkste conclusies van de resultaten op een rijtje gezet.

Belangrijkste thema's van het beoordelingskader

Tijdens de derde participatiebijeenkomst hebben de bezoekers in totaal 148 stemmen op de voor hun belangrijkste thema's van het beoordelingskader uitgebracht. Een meerderheid van de bezoekers (36 stemmen) vond de impact op de stedelijke omgeving het belangrijkste, omdat dit de bewoners van Tongelre direct beïnvloed. Daarop volgen als belangrijke beoordelingscriteria de impact van geluid (30 stemmen), veiligheid (29 stemmen) en natuur & landschap (20 stemmen). In een vervolg dienen deze

criteria nader bekeken te worden in analyses, impact en (on)mogelijkheden. Het minst belangrijk bleek de technische complexiteit te zijn, en de mate waarin de oplossing bijdraagt aan de projectdoelen.

Voorkeursoplossing voor een vrije spoorkruising

In totaal hebben 715 mensen hun stem uitgebracht voor één van de oplossingen van een vrije spoorkruising. Hiervan waren 128 bezoekers op de participatiebijeenkomst en 587 waren online participanten. De resultaten van de stemmen zijn gevisualiseerd in afbeelding 3.10.



Figuur 3.10: Voorkeursoplossing vrije spoorkruising

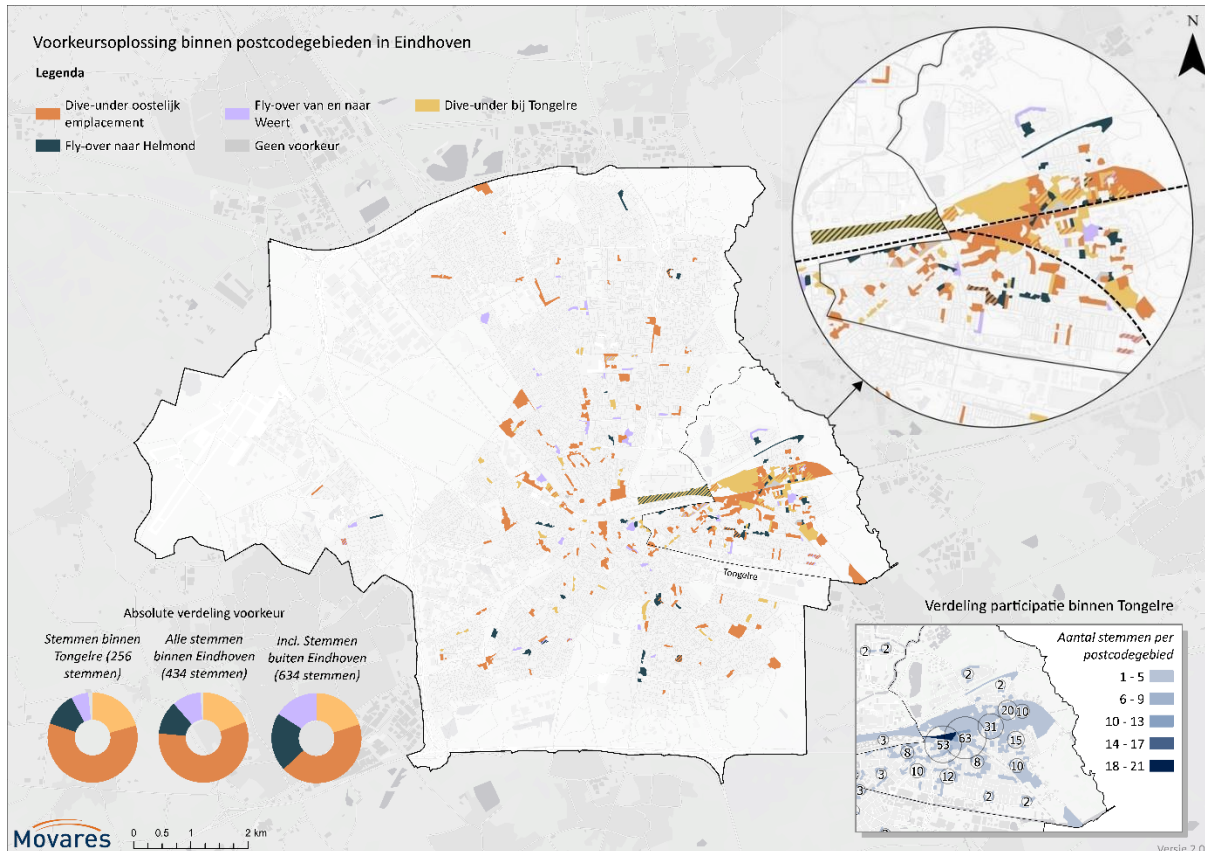
Het totaal van deze stemmen, maar ook de resultaten solo van de bijeenkomst of online participatie, laten een *absolute voorkeur* zien voor de *dive-under op het oostelijk emplacement*, vanwege de impact van de andere oplossingen op de leefbaarheid voor omwonenden in Tongelre. Navraag op het aspect leefbaarheid resulteerde in grote zorgen over: aanzienlijk verminderd uitzicht vanuit de woningen, toename van geluid en trillingen, negatieve impact op groen en natuur-/recreatiegebied het Wasven en daling van de woningwaarde.

De andere oplossingen hebben minder stemmen gekregen. Dive-under bij Tongelre³ scoort second best, maar wel met de aantekening dat bezoekers niet verwachten dat de dure en impactvolle oplossing op het oostelijk emplacement voor reizigers en vervoerders door bestuurders als kansrijk wordt vastgesteld eind 2024. In dat geval krijgt elke vorm van een dive-under in Tongelre de voorkeur. De fly-overs zijn vanwege de impact op leefbaarheid van Tongelre aanzienlijk minder populair bij de omgeving.

Bij het stemmen (fysiek en online) is gevraagd om de postcode (4 cijfers en 2 letters) aan te geven. Zo kan er herleid worden welke voorkeursoplossing een specifiek postcodegebied heeft. De resultaten zijn hieronder in kaart gebracht. Deze stemmen zijn niet absoluut, de kleuren geven enkel weer welke oplossing de meeste stemmen heeft gekregen per postcode.

³ De oplossing Dive-under naar Helmond ligt in Tongelre, vanaf nu wordt deze oplossing in dit verslag "dive-under bij Tongelre" genoemd.

De meerderheid van bewoners uit Tongelre van het gedeelte tussen de sporen hebben gestemd op een *Dive-under op het oostelijk emplacement*. Evenals de straten die direct aan de sporen gelegen zijn, zoals de Kalverstraat. Het Wasven heeft een meerderheid voorkeur voor een *Dive-under naar Helmond*, samen met het oostelijker gelegen gedeelte van de Kalverstraat. Binnen het zoekgebied voor een oplossing van een vrije kruising is vijf wienig gestemd op een vorm van een *Fly-over*. De Hofstraat geeft daarbij expliciet aan dat zij van het geluidscherm vanuit het MeerJarenProgrammaGeluid op de locatie van het spoor naar Helmond destijds hebben afgezien, zodat zij een vrijer uitzicht behouden vanuit hun woningen naar het Wasven. Een *Fly-over naar Helmond* zou hieraan dus volledig tegenstrijdig zijn.



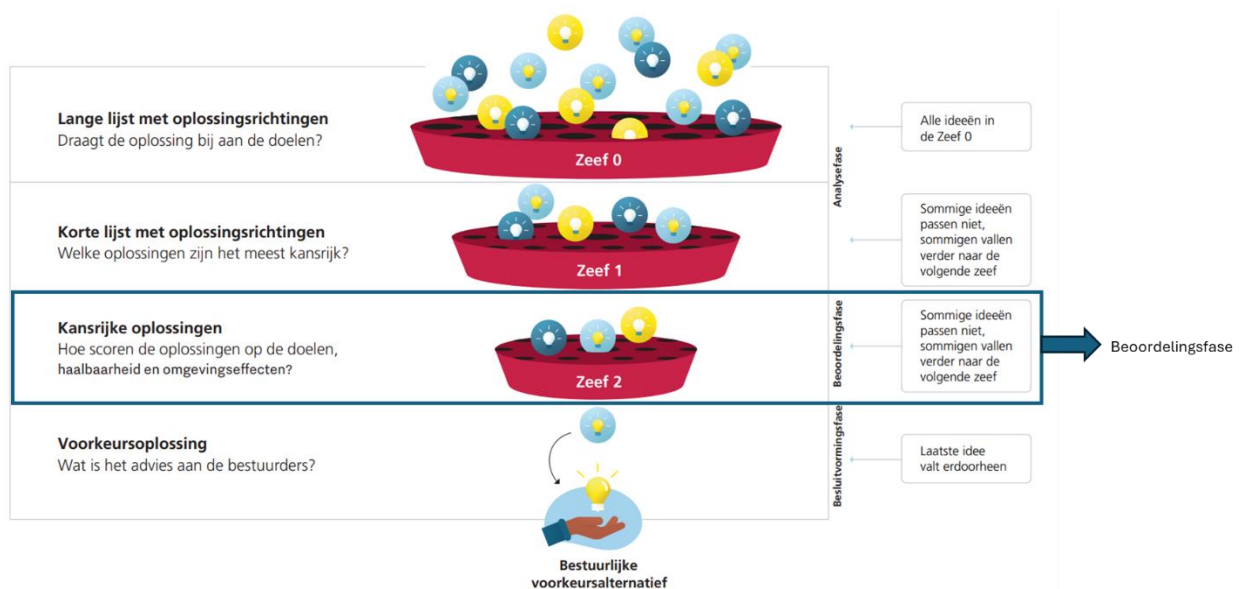
Afbeelding 3.11 : Voorkeursoplossing binnen postcodegebieden in Eindhoven

4 Keervoorziening Helmond of Deurne (gebied C)

Voor de keervoorziening Helmond of Deurne is voorlopig besloten om alleen met de gemeenten Helmond, Deurne en de provincie Noord-Brabant samen te werken in de analysefase. Er heeft dus nog geen participatie plaatsgevonden voor de keervoorziening. Dit komt door het grote zoekgebied; Helmond en Deurne. De gemeenten denken mee namens hun inwoners, bedrijven en andere belanghebbenden. Pas als er concreet naar specifieke locaties wordt gekeken, kan de directe omgeving bij de plannen betrokken worden om deze verder aan te vullen.

5 Vooruitblik beoordelingsfase

Als de kansrijke oplossingen zijn vastgesteld, wordt gestart met de beoordelingsfase. In die fase is weer de mogelijkheid om mee te denken. De kansrijke oplossingen worden dan verder uitgewerkt en beoordeeld op de (omgevings)effecten. Na het laatste zeefmoment, zeef 2, blijft er één voorkeursoplossing over. De voorkeursoplossing die door de bestuurders wordt vastgesteld is dan het VoorkeursAlternatief (VKA).



Afbeelding 5.1: Beoordelingsfase MIRT-verkenning

Voor de beoordelings- en besluitvormingsfase wordt een participatieplan opgesteld, waarin staat beschreven op welke manieren de omgeving wordt betrokken in dit gedeelte van de verkenning. Dit zal voortborduren op het [participatieplan](#) van de analysefase en het document [participatie](#) in stappen. Mogelijk met aanscherpingen op inzichten die gedurende de Analysefase zijn opgedaan.

De volgende participatiemomenten worden voorbereid voor het tweede kwartaal van 2025. Wil je op de hoogte worden gehouden van de OV-knoop Eindhoven? Meld je dan aan via:

<https://www.prorail.nl/OV-knoop-eindhoven/participatie/meedenken>

Actuele informatie is ten alle tijden te vinden op de website www.ovknoopeindhoven.nl.

6 Bijlagen

6.1 Gebied A:

6.1.1 Rapportage bijeenkomst A1 – 2 april 2024

Rapport Participatiebijeenkomst 1

OV-knoop Eindhoven, rondom Eindhoven CS (gebied A)

Dinsdag 2 april 2024

MIRT-verkenningen Spookknoop Eindhoven en Multimodale Knoop Eindhoven



Versie 1.0

Vrijgegeven: 27-06-2024

Inhoud

1	Inleiding.....	3
2	Sfeerverslag.....	4
3	Deelnemers	8
4	Puzzelen met bouwstenen.....	9
5	Inbreng participatie.....	12

1 Inleiding

Voor de MIRT-verkenning OV-knoop Eindhoven, bestaande uit de MIRT-verkenningen Spoorknoop Eindhoven en Multimodale Knoop Eindhoven, worden meerdere participatieactiviteiten georganiseerd om zo de verkenningen te verrijken met inbreng uit de omgeving. De participatiestrategie en -aanpak wordt uitgebreider beschreven in het [Participatieplan voor de analysefase](#) en in [Participatie in stappen](#).

Op 20 en 28 november 2023 waren informatiebijeenkomsten over de MIRT-verkenning OV-knoop om kennis te maken met het project. Specifiek voor het gebied rondom Eindhoven CS, ook wel (participatie)gebied A, was op 2 april de 1^e participatiebijeenkomst. 's Middags (15:00-17:00) waren bedrijven en organisaties uitgenodigd en 's avonds (19:00-21:00) bewoners, reizigers en andere geïnteresseerden.

Dit document beschrijft de 1^e participatiebijeenkomst voor het gebied rondom Eindhoven CS, ook wel (participatie)gebied A. Dit gebied heeft betrekking op bouwsteen 1 en bouwsteen 3 van de Spoorknoop Eindhoven en de volledige Multimodale Knoop Eindhoven. De overige onderdelen van de Spoorknoop Eindhoven komen aan bod in een separaat participatieproces.

2 Sfeerverslag

Werkatelier en participatiebijeenkomst – Rondom Eindhoven Centraal (gebied A)
2 April 2024

Dinsdag 2 april 2024 organiseerden we de eerste twee participatiebijeenkomsten voor de OV-Knoop Eindhoven rondom het station. 's Middags waren bedrijven en belangenorganisaties welkom, denk hierbij aan onderwijsinstellingen, de Fietsersbond en belangenvertegenwoordigers van mindervaliden en slechtzienden. 's Avonds waren omwonenden, reizigers en andere geïnteresseerden uitgenodigd. Ongeveer 60 mensen bezochten de bijeenkomsten. We haalden ideeën, kansen en zorgen op en informeerden bezoekers over wat er de komende tijd gaat gebeuren voor de MIRT-verkenning OV-knoop. In november 2023 traptten we af met twee informatiebijeenkomsten. Hier maakten bezoekers voor het eerst kennis met het project (zie [het sfeerverslag](#) van toen).



Afbeelding 1: Impressie van bezoekers bij de panelen en bouwblokken tijdens het werkatelier en participatiebijeenkomst. Bezoekers zijn in verband met AVG onherkenbaar gemaakt.

Hoe zag de avond eruit?

Er was een looproute waar bezoekers eerst informatie kregen over de OV-knoop, het proces van een MIRT-verkenning, en de momenten en wijze waarop de omgeving kan meedenken. Ook konden bezoekers met projectmedewerkers in gesprek gaan. Na het informatieve deel konden bezoekers vragen stellen en meedenken met de plannen.

Panelen

Bezoekers lazen op de panelen informatie over wat een MIRT-verkenning is (welke stappen er zijn in het proces) en wat de verschillende onderdelen van de OV-knoop zijn. De OV-knoop bestaat binnen Eindhoven uit het gebied rondom het centraal station en de vrije kruising bij Tongelre. Rondom Eindhoven Centraal gaat het over onder meer het busstation, de fietsenstalling, het treinstation, het spoor en extra perrons. Een vrije spoorkruising bij Tongelre is ook onderdeel van de OV-knoop en hiervoor organiseren we aparte participatiebijeenkomsten.

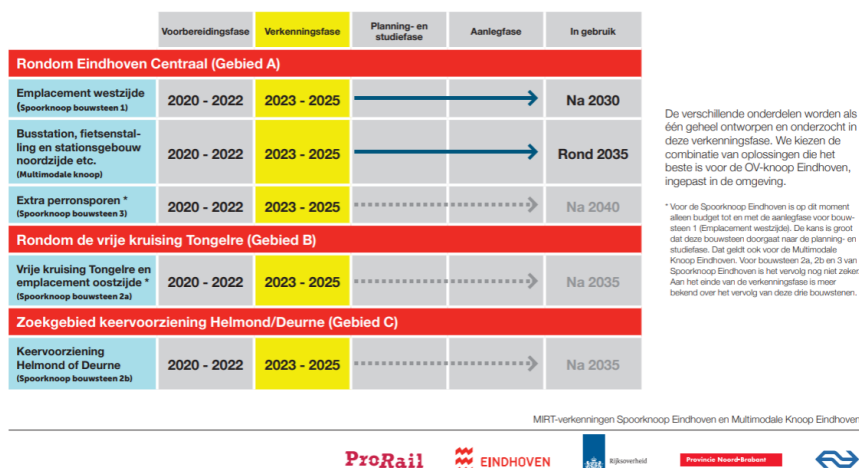
In de MIRT-verkenning werken we van veel oplossingen naar één voorkeursoplossing. Dit doen we in verschillende stappen waarbij we oplossingen beoordelen. Sommige oplossingen vallen dan af en andere oplossingen gaan mee naar de volgende stap en werken we verder uit. Daarna beoordelen we deze oplossingen weer.

De MIRT-verkenning duurt ongeveer twee jaar tot eind 2025. Het duurt dus nog even voordat het duidelijk is hoe de voorkeursoplossing eruit komt te zien. In de periode tot en met het einde van 2025

worden belangrijke keuzes over de hoofdkeuzes van de plannen gemaakt. Het is daarom belangrijk dat iedereen kan meedenken. Wanneer en hoe de omgeving kan meedenken staat op de panelen.

OV-knoop Eindhoven

Globale planning



Afbeelding 2: Vereenvoudigde weergave van de globale planning van verschillende onderdelen van de OV-knoop en verschillende fasen van MIRT-proces

Een grotere versie van bovenstaande planning kunt u bekijken in de [Bijlage Panelen](#). Hier kunt u ook alle andere panelen van de bijeenkomst nog eens op uw gemak bekijken.

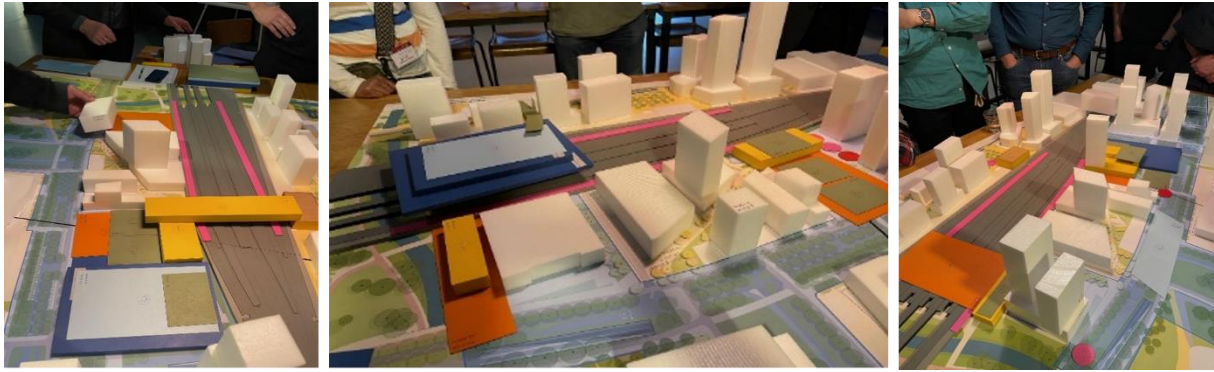
Meedenken

Beoordelingscriteria

Naast de inhoudelijke projectinformatie legden we uit hoe we de oplossingen stap voor stap gaan beoordelen. Bezoekers gaven hier aan wat zij belangrijk vinden bij de beoordeling van mogelijke oplossingen. Hierbij noemden zij onderwerpen zoals toegankelijkheid, fietsenstalling, bereikbaarheid voor voetganger en fiets, scheiden van vervoersstromen, veiligheid, duurzaamheid, groene openbare ruimte en hittestress. Deze suggesties nemen we mee in het uitwerken van de oplossingen en de beoordeling daarvan.

Puzzelen met bouwstenen

We wilden bezoekers laten zien en ervaren hoe de complexe puzzel van dit project eruitziet. Daarom was er een maquette met de verschillende bouwstenen van de nieuwe OV-knoop en toekomstige gebouwen er omheen. Tijdens de bijeenkomst zijn verschillende combinaties van bouwstenen neergelegd. Denk hierbij aan bijvoorbeeld het verdiepen van het busstation op de huidige locatie of een busstation boven de treinsporen en bijvoorbeeld 2 extra perronsporen aan de centrumzijde of aan 2 zijden één extra perronspoor (centrum- en busstation zijde). Iedere combinatie van de bouwstenen had zowel voor- als nadelen. Hieronder ziet u drie foto's van de verschillende combinaties. De kleuren van de verschillende bouwstenen zijn dezelfde kleuren zoals gebruikt op de begeleidende panelen, klik [hier](#) voor de panelen. De combinaties en de gesprekken daarbij laten zien wat belangrijke aspecten zijn voor de bezoekers. Deze aspecten worden, waar mogelijk, meegenomen in het uitwerken van de oplossingen.



Afbeelding 3: De afbeelding is een collage van foto's van een schaalmodel van het stationsgebied. Het schaalmodel is geplaatst op een tafel en er zijn mensen rondom die naar het model kijken en bespreken samen met de vakspecialisten van het project. Er zijn diverse blokken in verschillende hoogtes en maten die gebouwen die de toekomstige infrastructuur representeren van het stationsgebied. Sommige gebouwen en bouwstenen verschillen van kleur. Iedere kleur staat voor een onderdeel/bouwsteen van het gebied. Met losse bouwstenen op maat konden er oplossingen in het schaalmodel worden gelegd om het effect samen te zien en bespreekbaar te maken. Er zijn zeven kleuren bouwsteen die staan voor: Busstation, bus buffer, fietsenstallingen, stationshal inclusief commercie, groen, logistiek, internationale en trein vervangende bussen, taxi & deelvervoer, spooreplacement westzijde en perronuitbreiding station. Voor iedere kleur bouwsteen is op het schaalmodel aangegeven met dezelfde kleur waar de locatie is waar de oplossingen toegepast kunnen worden en binnen welke ruimte ervoor is.

Open gesprek over kansen/zorgen en wensen

Tijdens de bijeenkomst kon iedereen in een één-op-één in gesprek vragen stellen, ideeën delen en/of zorgen uiten. Al deze reacties hebben we verzameld.

De meest genoemde kansen, wensen en zorgen zijn:

- Een idee voor een extra passage onder het spoor door met een stationsingang bij de Dommel (eventueel met ook een busstation en/of fietsenstalling) om een kortere route voor studenten naar de TU/e mogelijk te maken en ook reizigers te spreiden over twee ingangen.
- Een vrije noord-zuid verbinding onder spoor via het station, zonder treinpoortjes.
- De goede toegankelijkheid van het station (voor mindervaliden en slechtzienden) is belangrijk.
- Bied voldoende ruimte aan voetgangers en fietsers.
- Zorg voor voldoende parkeerplekken en een goede Kiss&Ride.
- Zorg dat de fietsenstalling ruim en dichtbij het station is, beperk hellingbanen en zorg voor voldoende plek voor fietsen van afwijkende grootte, zoals bakfietsen en handbikes.
- Er is behoefte aan reizigerscijfers: Waar komen de reizigers vandaan, van welk vervoersmiddel maken ze gebruik en waar gaan ze naartoe en hoe? Is de capaciteit van het busstation en de fietsenstalling wel voldoende/niet te veel?
- Er zijn verschillende meningen of het busstation juist boven- of ondergronds moet worden. Het huidige busstation wordt als onprettig ervaren. Dit komt door de kruising tussen bussen en voetgangers en bovendien is het 's nachts (sociaal) onveilig. Bij ondergrondse plannen is sociale (on)veiligheid erg belangrijk. De huidige ongelijkvloerse kruisingen (fiets onder auto) zijn erg prettig (bijv. Kruisstraattunnel).
- Verbeter de uitstraling van het station aan de noordzijde, bijvoorbeeld door een iconisch stationsgebouw aan de noordzijde. En voeg groen toe, bijvoorbeeld op het stationsplein of op daken, dat is ook goed tegen hittestress.
- Om overstappen makkelijker te maken: Liever een eilandperron met 2 perrons aan de zuidzijde, dan 2 losse, enkele perrons aan beide zijden.
- Graag een doorlopende buslijn noord-zuid zou fijn zijn, dit maakt overstappen makkelijker.

Visuele samenvatting van de participatiebijeenkomst – 2 april 2024



Afbeelding 4: Op de afbeelding is een door een sneltekenaar gemaakte illustratie te zien die tijdens de participatieavond is gemaakt met ideeën en suggesties van de omgeving. Verspreid over de kaart zijn diverse suggesties te zien zoals "Meer bussen en een metro?", maar ook "Meer Groen", "het verbinden van noord en zuid". Mensenfiguren zijn afgebeeld die verschillende activiteiten ondernemen zoals fietsen, wandelen, maar vooral ook gebruik maken van het openbaar vervoer. Er zijn tekeningen van bussen, een metro, een trein, fietsen die op elkaar gestapeld zijn. Ook staan er verschillende gebieden en straten van Eindhoven aangeduid zoals Strijp-S en Stratum. Er zijn opmerkingen die het ontwerp verder beschrijven zoals "heldere route", "ondergronds?" En "waar kunnen we parkeren?" De afbeelding is getekend in een informele en speelse stijl met gebruik van voornamelijk rode en gele accenten.

Wat gebeurt er met de kansen, zorgen en ideeën?

Alle kansen, zorgen en ideeën die zijn verzameld gebruiken we om de plannen te verrijken en beter te maken, zie hoofdstuk 5. Van de participatie schrijven we een participatieverantwoording. Hierin staat wat we hebben opgehaald, en of en hoe we de inbreng hebben kunnen meenemen in de plannen.

De participatieverantwoording van de vorige fase en deelfase kunt u [hier](#) bekijken. Hierin staat ook de inbreng van de informatiebijeenkomsten in november 2023.

Blijf op de hoogte en denk mee

Na de zomervakantie organiseren we opnieuw een participatiebijeenkomst. In de tussentijd beoordelen we de lange lijst met oplossingsmogelijkheden aan het eerste zeefmoment: in hoeverre voldoet iedere oplossing aan de randvoorwaarden en draagt deze bij aan de gestelde doelen? Op de volgende bijeenkomst presenteren we de (voorlopige) resultaten. Ook kan er meegedacht worden over de korte lijst van oplossingsmogelijkheden en de criteria waaraan deze getoetst worden. Iedereen is welkom en kan meedenken met de plannen en deze aanvullen met (lokale) kennis, ideeën, suggesties en creativiteit. Meld u [hier](#) aan als u via e-mail vooraf informatie wilt ontvangen over de aanstaande bijeenkomsten.

3 Deelnemers

's Middags tijdens het werkatelier met bedrijven en organisatie waren er ongeveer 20 deelnemers. Dit waren vertegenwoordigers van vastgoedontwikkelaars, Fietsersbond, ROVER, Fontys, (deel)vervoerders, architectenbureau en Brainport Bereikbaar en vertegenwoordigers van verschillende belangenverenigingen: voor mindervaliden (Eindhoven Toegankelijk), voor slechtzienenden (Videlio), voor erfgoed (Hernri van Abbe Stichting) en Stichting Beter Eindhoven.

's Avonds tijdens de bijeenkomst voor bewoners, reizigers en andere geïnteresseerden waren er circa 40 deelnemers.

Om mensen uit te nodigen voor de bijeenkomsten zijn de volgende middelen ingezet:

- Brieven deur-aan-deur voor de participatiecontour op 200 meter rondom het projectgebied rondom Eindhoven CS
- Mailing aan bekende kanalen en contactpersonen
- Mailing aan personen die hebben aangegeven interesse te hebben om mee te denken
- Social media: Location based advertising en gewone berichten vanuit gemeente Eindhoven

Bericht in gemeentepagina in Groot Eindhoven (hardcopy en digitaal)

4 Puzzelen met bouwstenen

In de participatiebijeenkomst van 2 april 2024 hebben omwonenden en belanghebbenden de bouwstenenpuzzel zelf kunnen leggen. Er zijn in totaal 4 combinaties op tafel gekomen. Hieronder worden de combinaties kort toegelicht.

De 4 combinaties hebben allen grote overeenkomsten met één of meerdere van de 17 oplossingsrichtingen die al op de lange lijst staan. Hieronder wordt per combinatie een korte beschrijving gegeven. Voor de oplossingsrichtingen die grote overeenkomsten hebben met de combinaties, staat dit tevens beschreven in de factsheets per oplossingsrichting in hoofdstuk 6. Omdat de combinaties grote overeenkomsten hebben met oplossingsrichtingen die al op de lange lijst staan, is er vooralsnog geen reden om de lange lijst uit te breiden met nieuwe oplossingsrichtingen naar aanleiding van de participatie.



Afbeelding 5: Impressiefoto van puzzelen met bouwstenen

Combinatie 1:

Deze combinatie komt (grotendeels) overeen met de oplossingsrichting model 5. Het busstation ligt in deze combinatie namelijk ook ondergronds en deels onder de sporen. Echter is de richting van het busstation en daarmee de richting van de busperrons anders, namelijk in de lengterichting van het spoor. In deze combinatie is de richting en vorm van de busbuffer ook anders, maar ligt deze op dezelfde plek. Ook de fietsenstalling is anders, deze ligt net als in model 5 ondergronds, maar in deze combinatie aan de westzijde van cluster 6 dwars op het spoor in plaats van aan de noordzijde in de lengterichting van het spoor. De fietsenstalling van deze combinatie steekt daardoor uit over de Vestdijktunnel. De combinatie bevat ook een Dommelpassage/-entree (een extra toegang tot de treinperrons en/of station vlakbij de Dommel) én bijbehorende fietsenstalling op de KPN-locatie. Omdat de Dommelpassage/-entree geen onderdeel is van de studie MIRT-verkenning MMK worden deze elementen niet meegenomen in de verdere uitwerking.

Conclusie: De verschillen met model 5 zijn beperkt (de Dommelentree daargelaten) en deze combinatie is geen betere variant voor deze oplossingsrichting model 5. Daarom wordt deze combinatie niet als nieuwe oplossingsrichting opgenomen in de lange lijst.



Afbeelding 6: Foto van combinatie 1

Combinatie 2:

Deze combinatie komt (grotendeels) overeen met de oplossingsrichting model 9. Het verschil met model 9 is dat deze combinatie uitgaat van een busstation met 2 verdiepingen met daarbovenop de busbuffer. De bussen bereiken het busstation via een lange hellingbaan aan de zuidkant van het spoor. Net als in model 9 bevindt de fietsenstalling zich ondergronds op cluster 6.

Ook deze combinatie gaat uit van een stationshal nabij een eventuele Dommelpassage/-entree (een extra toegang tot de treinperrons en/of station vlakbij de Dommel) én bijbehorende fietsenstalling ondergronds onder de stationshal. Deze (extra) stationshal is essentieel voor deze combinatie. Echter is de Dommelpassage/-entree geen onderdeel van de studie MIRT-verkenning MMK.

Conclusie: Deze combinatie is geen betere variant voor de oplossingsrichting model 9 en wordt dus niet als nieuwe oplossingsrichting opgenomen in de lange lijst.



Afbeelding 7: Foto van combinatie 2

Combinatie 3:

Deze combinatie komt (grotendeels) overeen met de oplossingsrichtingen model 1 en 2. Het busstation bevindt zich ondergronds op cluster 6, daarboven de busbuffer in plaats van de fietsenstalling zoals in model 2. De fietsenstalling is ook ondergronds, naast het busstation aan de oostzijde (zoals in model 0+). De daken van de verschillende bouwstenen worden als groen dak of groen stationsplein ingevuld.

Ook deze combinatie gaat uit van een stationshal nabij een eventuele Dommelpassage/-entree (een extra toegang tot de treinperrons en/of station vlakbij de Dommel) én bijbehorende fietsenstalling op de KPN-locatie. Deze (extra) stationshal is essentieel voor deze combinatie. Echter is de Dommelpassage/-entree geen onderdeel van de studie MIRT-verkenning MMK.

Het grootste verschil met model 2 is de opgetilde stationshal over de sporen heen ter plaatse van de huidige stationstunnel. Het is onduidelijk wat de toegevoegde waarde hiervan is en hoe dit moet aansluiten op het historische stationsgebouw.

Conclusie: Deze combinatie is geen betere variant voor de oplossingsrichtingen model 1 of 2 en wordt dus niet als nieuwe oplossingsrichting opgenomen in de lange lijst.



Afbeelding 8: Foto van combinatie 3

Combinatie 4:

Deze combinatie komt (grotendeels) overeen met oplossingsrichting model 11. Het busstation bevindt zich, net als in model 11, in een busgebouw op Neckerspoel. De busbuffer is ondergronds onder de Fellenoord ter hoogte van de John F. Kennedylaan. De fietsenstalling ligt ondergronds, maar in tegenstelling tot model 11 ligt deze niet direct onder het busstation maar naast het busstation. Bovenop de fietsenstalling is ruimte voor de stationshal en voor een groen stationsplein.

Ook deze combinatie gaat uit van een stationshal nabij een eventuele Dommelpassage/-entree (een extra toegang tot de treinperrons en/of station vlakbij de Dommel) én bijbehorende fietsenstalling, ditmaal onder de sporen nabij de Dommel. Deze (extra) stationshal is essentieel voor deze combinatie. Echter is de Dommelpassage/-entree geen onderdeel van de studie MIRT-verkenning MMK. Daarnaast zou voor de stationshal in deze combinatie het huidige gebouw op de KPN-locatie gesloopt moeten worden. Dit gebouw is in procedure om benoemd te worden tot monument.

Conclusie: Deze combinatie is geen betere variant voor de oplossingsrichtingen model 1 of 2 en wordt dus niet als nieuwe oplossingsrichting opgenomen in de lange lijst.

In de beschrijving van de oplossingsrichtingen 1, 2, 5, 9, 11 is tekstueel (factsheets in hoofdstuk 6) aangegeven in hoeverre deze overeenkomen met de 4 combinaties die uit de participatie komen, en waar eventuele variabelen liggen. Deze zullen verder worden uitgewerkt indien de oplossingsrichtingen door zeef 0 komen en doorgaan op de korte lijst.



Afbeelding 9: Foto van combinatie 4



Afbeelding 10: Impressiefoto van puzzelen met bouwstenen

5 Inbreng participatie

In onderstaande tabel is een samenvatting van de inbreng van de deelnemers opgenomen. Per reactie is opgenomen hoe we hiermee om gaan. De inbreng voor het gebied rondom Eindhoven CS is onderverdeeld in de onderstaande categorieën:

- Algemeen
- Busstation en -systeem
- Stationsgebouw en -plein
- Spoor en treinen
- Fietsenstalling
- Overige functies OV-knoop
- Dommelpassage/-entree
- Klimaatadaptatie
- Gebiedsontwikkeling Fellenoord
- Veiligheid
- Toegankelijkheid
- Overige inbreng

Tot slot is de inbreng op de andere gebieden en onderdelen van de MIRT-verkenning OV-knoop opgenomen.

Nr.	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder-groep	Beschrijving inbreng	Toepassen Overwegen Borgen door Afwijzen	Toelichting, inclusief indien van toepassing voor welke MIRT-fase relevant: Verkenning (V) Planning&Studie (P&S) Realisatie (R)
Rondom Eindhoven CS (gebied A)					
Algemeen					
1	Wens (4x)	Bewoners en belangenverenigingen	Zorg voor een korte loopafstand tussen trein en bus (i.v.m. ouderen) en tussen station en fietsenstalling	Toepassen	V: dit wordt meegenomen bij het (verder) ontwerpen van mogelijke oplossingen. Ook worden de ontwerpen o.a. beoordeeld op de overstaprelaties en –afstanden, zie beoordelingskader zeef 1. De mogelijke oplossingen kunnen verschillen in de overstaprelaties en -afstanden.
2	Idee (2x)	Bewoners	Maak de fietsenstalling verdiept en het busstation op maaiveld, dat is makkelijker te bouwen, minder diep en voorkomt lange hellingbanen voor fiets	Overwegen	V: Er wordt gekeken of en hoe we dit idee kunnen meenemen in de ontwerpen van de mogelijke oplossingen.
3	Wens	Belangenverenigingen	De groeiprognoses die gebruikt worden zijn te laag, ga uit van meer groei om toekomstvast te zijn en ga uit van meer bufferruimte (zowel voor treinstation als busstation)	Toepassen	V: er wordt onderzoek gedaan naar mogelijke scenario's (Welvaart en Leefomgeving – WLO – scenario hoog en laag) waar de reizigersgroei voor bus en trein (nog) verder toeneemt. Ook worden de oplossingen beoordeeld op hun toekomstvastheid (zie beoordelingskader zeef 1) o.a. door een regionaal ambitiescenario met meer woningen en arbeidsplaatsen te onderzoeken. De mogelijke oplossingen kunnen verschillen in de mate van toekomstvastheid.
4	Zorg	Onbekend	Waarom moet alles op één plek?	Overwegen	V: één van de uitdagingen voor het ontwerp is de locatie van de verschillende onderdelen/bouwstenen. In de verschillende oplossingen wordt gekeken naar onderdelen op één plek maar ook naar de spreiding van onderdelen over verschillende locaties. Deze uitdaging wordt dus meegenomen bij het (verder) ontwerpen van mogelijke oplossingen.


Nr.	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder-groep	Beschrijving inbreng	Toepassen Overwegen Borgen door Afwijzen	Toelichting, inclusief indien van toepassing voor welke MIRT-fase relevant: Verkenning (V) Planning&Studie (P&S) Realisatie (R)
5	Idee (3x)	Belangenverenigingen	Ontwerp eerst de ruimte voor de voetgangers, dan fiets, OV, deelvervoer en dan auto (STOMP-principe) i.p.v. vanuit de grootste ruimtegebruikers eerst	Afwijzen Borgen door	V: de opdracht voor de verkenning van de OV-knoop is om het openbaar vervoer te verbeteren en de capaciteit uit te breiden. Dat is het vertrekpunt voor deze verkenning van de OV-knoop Eindhoven. Voor gebiedsgerichte ontwikkelingen in Eindhoven wordt STOMP als startpunt gebruikt, zie voor meer hierover het Masterplan mobiliteit 2050 van gemeente Eindhoven.
6	Zorg	Onbekend	Het treinstation is net verbouwd, waarom nu weer? Is een verspilling van geld.	Afwijzen	De stationstunnel is in 2018 na verbouwing (t.b.v. uitbreiden transfercapaciteit) geopend. Deze tunnel blijft in de toekomst in stand en in gebruik, maar wordt uitgebreid met: - een nieuw busstation en fietsenstalling aan de noorzijde, omdat die nu al te klein zijn en dat knelpunt in de toekomst alleen maar groter zal worden. - 2 extra perrons die op termijn (na 2040) nodig zijn. Deze perrons zullen vanuit de bestaande tunnels bereikbaar zijn.
7	Idee	Onbekend	Waarom niet de frequentie van treinen en bussen vergroten waardoor er minder/geen ruimte nodig is voor uitbreiding? Bussen staan nu erg lang stil bij de perrons.	Afwijzen	Om meer treinen te kunnen rijden met meer reizigers hebben de perrons, het sporen op het emplacement en de spoor kruising in Tongelre onvoldoende capaciteit. Om te kunnen groeien is uitbreiding en aanpassing noodzakelijk. Een hogere frequentie leidt niet automatisch tot minder ruimte vraag. Voor de bussen is in de bestaande situatie een oplossing gevonden door onder meer het achter elkaar halteren op hetzelfde busperron en het aanpassen van vertrektijden in de dienstregeling. Nadeel is een niet optimale dienstregeling. In de daluren is er veelal geen probleem en kunnen bussen wat langer stilstaan, ook is als gevolg van corona en tekort aan chauffeurs de frequentie van bussen nog wat lager op dit moment. Vooral in de spitsuren loopt het busstation tegen zijn maximum en is het nagenoeg niet meer mogelijk om frequenties op te voeren, zeker niet zodra de dienstregeling wordt opgeschaald tot het gewenste niveau.

Nr.	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder- groep	Beschrijving inbreng	Toepassen Overwegen Borgen door Afwijzen	Toelichting, inclusief indien van toepassing voor welke MIRT- fase relevant: Verkenning (V) Planning&Studie (P&S) Realisatie (R)
Busstation en -systeem					
8	Zorg	Onbekend	Busstation is een windtunnel	Overwegen	V: deze zorg sluit aan bij het subdoel: " realiseren van aantrekkelijke en sociaal veilige verblijf-, wacht- en loopruimten voor (overstappende) reizigers ". Dit subdoel wordt meegenomen bij het (verder) ontwerpen van de mogelijke oplossingen. De mogelijke oplossingen kunnen verschillen in hun bijdragen aan de gestelde doelen.
9	Idee	Onbekend	Maak gebruik van een buseiland i.p.v. allemaal losse haltes (zoals in Tilburg)	Overwegen	V: buseilanden zie je op veel stations. Bijvoorbeeld in Breda kom je met de trap aan op het buseiland. Dit heeft het voordeel dat daarmee bussen en voetgangers elkaar niet kruisen, zoals nu in Eindhoven het geval is. Er wordt gekeken of en hoe we dit idee kunnen meenemen in de ontwerpen van de mogelijke oplossingen.
10	Idee	Bewoners	Plaats het OV ondergronds	Toepassen	V: enkele van de mogelijke oplossingsrichtingen voor het busstation gaan uit van een ondergronds busstation. Dit wordt meegenomen bij het (verder) ontwerpen van mogelijke oplossingen. De oplossing om het spoor ondergronds te brengen is toegevoegd aan de lange lijst van oplossingen en wordt onderzocht in deze verkenning.
11	Wens	Belangen- verenigingen	Het busstation ligt nu decentraal t.o.v. stationshal, liever centraler (mits stationshal daarop aansluit)	Afwijzen	Het busstation ligt inderdaad niet recht voor de stationstunnel. Vanwege de bestaande gebouwen aan het Kennedyplein is het niet mogelijk om het busstation recht voor de stationstunnel te plaatsen. Het Kennedyplein is bovendien geen onderdeel van het projectgebied.
12	Zorg	Onbekend	Er worden vraagtekens gezet bij de toekomstvastheid van de uitbreiding (30%) van het busstation	Overwegen	V: de mogelijke oplossingen worden beoordeeld op hun toekomstvastheid, zie beoordelingskader zeef 0 en zeef 1. De mogelijke oplossingen kunnen verschillen in de mate van toekomstvastheid.

Nr.	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder-groep	Beschrijving inbreng	Toepassen Overwegen Borgen door Afwijzen	Toelichting, inclusief indien van toepassing voor welke MIRT-fase relevant: Verkenning (V) Planning&Studie (P&S) Realisatie (R)
13	Wens	Onbekend	Beperk de loopafstand tussen het busstation en het centrum en PSV	Toepassen	V: deze wens sluit aan bij het subdoel “verbeteren van de aansluiting op de bestaande stad en gebiedsontwikkeling”. Een korte afstand tot het centrum is belangrijk voor de aansluiting op de bestaande stad. Dit subdoel wordt meegenomen bij het (verder) ontwerpen van de mogelijke oplossingen. Eén van de uitdagingen voor het ontwerp is de locatie van de verschillende onderdelen/bouwstenen. Voor het busstation zijn meerdere locaties mogelijk. De verschillende locaties worden onderzocht in de verschillende oplossingen. De mogelijke oplossingen kunnen verschillen in hun bijdragen aan de gestelde doelen.
14	Idee	Onbekend	Is een busbuffer wel nodig, kan dat niet op een andere manier worden opgelost met bijvoorbeeld slimme verkeerslichten	Afwijzen	De busbuffer is een essentieel onderdeel van het busstation, deze is noodzakelijk om bussen (kort) weg te kunnen zetten zodat de instaphaltes zo kort mogelijk bezet worden door bussen en de dienstregeling conform planning gereden kan worden. Vooral voor goede aansluiting op treintijden en voor streeklijnen is dit van groot belang. Daarnaast is de buffer ook nodig om verstoringen op te kunnen vangen.
15	Wens	Belangenverenigingen	Busbuffer graag dichtbij het busstation, mogelijk kan busbuffer ruimte bieden voor toekomstige uitbreiding van het busstation	Overwegen	V: zowel voor het busstation als de busbuffer zijn nog verschillende locaties denkbaar. In de verschillende oplossingen worden verschillende combinaties onderzocht. Er wordt gekeken of en hoe we deze wens kunnen meenemen in de ontwerpen van de mogelijke oplossingen.
16	Idee	Onbekend	Busbuffer bij de Berenkuil	Afwijzen	Voor de busbuffer zijn nog verschillende locaties denkbaar. De Berenkuil valt echter buiten het zoekgebied voor onderdelen. Ook is de afstand tot het busstation te groot voor een efficiënte dienstregeling. Dit idee wordt daarom dus afgewezen.
17	Wens	Belangenverenigingen	Geen voorstander van oplossingen met hellingbanen voor de bussen i.v.m. rijcomfort	Overwegen	V: het verschilt per oplossing (hoogte en locatie van busstation) of er hellingbanen nodig zijn voor de bussen. De verschillende oplossingen worden onderzocht en beoordeeld op verschillende doelen en criteria.

Nr.	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder-groep	Beschrijving inbreng	Toepassen Overwegen Borgen door Afwijzen	Toelichting, inclusief indien van toepassing voor welke MIRT-fase relevant: Verkenning (V) Planning&Studie (P&S) Realisatie (R)
18	Idee	Onbekend	Neem een voorbeeld aan het vliegveld qua wachtruimtes (en gates) voor het busstation	Overwegen	V: één van subdoelen is "realiseren van een uitstraling die passend is voor het internationale karakter en als toegangspoort voor de Brainport, onder meer door een hoogwaardig stationsgebouw ". Dit wordt meegenomen bij het (verder) ontwerpen van mogelijke oplossingen. De mogelijke oplossingen kunnen verschillen in hun bijdragen aan de gestelde doelen. Recent gerealiseerde station en vliegvelden dienen hierbij als referentie voor een integrale stationshal voor trein- en busreizigers (inclusief. wachtvoorzieningen).
19	Wens	Overheid	Onderzoek naar herkomst/bestemmingen van busreizigers EHV CS	Toepassen	V en verder: Op basis van de huidige OV-data is bekend waar reizigers vandaan komen en naartoe gaan, via het verkeersmodel wordt dit modelmatig onderzocht voor de toekomst. Op die manier is te voorspellen welke lijnen met welke frequenties op het busstation afgewikkeld moeten kunnen worden.
20	Wens (3x)	Bewoners	Graag (meer) busverbindingen naar wijken, gemeenten over de Belgische grens, naar industrie- en bedrijventerreinen zoals Acht, De Hurk, Best en Veghel en van Stratum naar Woensel	Borgen door	Dit valt buiten het onderzoek van de MIRT-verkenning. Deze wens wordt doorgegeven aan de provincie. De provincie heeft jaarlijks overleg met de vervoerder, gemeenten en het reizigersoverleg waarin de dienstregeling wordt besproken en vastgesteld.
21	Idee (6x)	Bewoners	Verbeter de busverbindingen en -routes tussen Eindhovense wijken (o.a. Noord-Zuid), zodat overstappen op CS niet nodig en het busstation ontlast wordt.	Borgen door	Dit idee valt buiten het onderzoek van de MIRT-verkenning. Het idee wordt daarom doorgegeven aan de provincie. De provincie heeft aangegeven dat doorkoppelen een goede oplossing kan zijn voor sterke overstaprelaties, maar dat dit pas in de dienstregeling kan worden opgenomen zodra het nieuwe busstation gereed is omdat doorkoppelen in de huidige situatie erg lastig te realiseren is. Er wordt jaarlijks overlegd met de provincie, vervoerder, gemeenten en het reizigersoverleg over de dienstregeling.

Nr.	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder-groep	Beschrijving inbreng	Toepassen Overwegen Borgen door Afwijzen	Toelichting, inclusief indien van toepassing voor welke MIRT-fase relevant: Verkenning (V) Planning&Studie (P&S) Realisatie (R)
22	Idee (2x)	Bewoners	Waarom wordt er niet gekeken naar het aanleggen van een metro? Of bijvoorbeeld zelfrijdende bussen (scheelt ook personeel waar een tekort aan is)	Afwijzen	Om een metro (of een tram) enigszins rendabel te kunnen exploiteren zijn veel meer reizigers nodig dan er in Eindhoven te verwachten zijn. Voor een tram is dit meermalen onderzocht en niet haalbaar gebleken. Nadelen naast kosten zijn de inflexibiliteit, consequenties rond ruimtelijke inpassing van infrastructuur en impact op de omgeving. Voor een metro, die duurder is in aanleg en exploitatie dan een tram, is die haalbaarheid nog ongunstiger. Met zelfrijdende bussen wordt wel rekening gehouden in die zin dat de toepassing daarvan in de toekomst mogelijk moet zijn. Voor de ruimtevraag maakt dat in principe niet uit.
23	Zorg (3x)	Bewoners	Het dynamische bussysteem is verschrikkelijk, werkt niet en zorgt voor chaos. Ook is het onduidelijk voor slechtzienden.	Toepassen	V: Het dynamisch toewijzen van haltes is momenteel nodig vanwege het ruimtegebrek. Doordat het nieuwe busstation een andere inrichting en omvang krijgt, wordt statische haltetoewijzing (een vaste halte voor buslijnen) weer mogelijk. Vanuit reizigersgemak heeft een statisch bussysteem de voorkeur boven een (beperkt)dynamisch systeem. Reizigersgemak is echter een van de aspecten voor het ontwerp. P&S: Voor slechtzienden zal in alle gevallen moeten worden voorzien in goede informatievoorziening en geleiding.
24	Idee	Onbekend	Kan de intensiteit van het busstation omlaag door elders in de stad (bijv. WoenselXL) een extra busstation te maken (als overstapstation), zodat men daar overstapt op bijv. een tram naar CS?	Afwijzen	Eerder onderzoek naar mogelijkheden van een tram heeft laten zien dat dit (financieel) niet haalbaar is. Een extra overstap op een overstaphalte/busstation is voor reizigers erg nadelig en niet aantrekkelijk vanwege de extra (beleefde) reis-, overstap/wachttijd en leidt daardoor tot reizigersverlies.
25	Wens	Bewoners	Laat de snelbus van EHV CS naar ASML ook stoppen bij ASML-west	Borgen door	Dit is geen onderdeel van de MIRT-verkenning. Deze wens wordt doorgegeven aan het projectteam dat werkt aan de snelle bus van EHV CS naar ASML (genaamd HOV4).

Nr.	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder-groep	Beschrijving inbreng	Toepassen Overwegen Borgen door Afwijzen	Toelichting, inclusief indien van toepassing voor welke MIRT-fase relevant: Verkenning (V) Planning&Studie (P&S) Realisatie (R)
26	Idee	Onbekend	HOV4 eerder ondergronds laten gaan zodat er een vrijere kruising ontstaat en de twee HOV lijnen elkaar niet kruisen bij kruising Elizabethtunnel.	Borgen door	Dit is geen onderdeel van het onderzoek voor de MIRT-verkenning. Binnen de studie HOV4 wordt nog onderzoek gedaan naar verschillende aspecten. Ook de afwikkeling van het verkeer, waaronder de snelbussen, op deze kruising wordt nog onderzocht.
Stationsgebouw en -plein					
27	Wens (2x)	Belangenverenigingen	Zorg voor een iconisch, zichtbaar en leesbaar stationsgebouw en eventueel een standbeeld, zodat de noordzijde ook een goede uitstraling heeft (passend bij de zuidzijde)	Borgen door	<p>Binnen de MIRT-verkenning kijken we naar de stationshal. Het stationsgebouw daar omheen is onderdeel van een ander project: 'gebiedsontwikkeling cluster 6'. Het gebied Fellenoord is verdeeld in clusters, zie hieronder, het cluster aan de noordzijde van het station is cluster 6. Ook het stationsplein is onderdeel van de gebiedsontwikkeling van cluster 6.</p>  <p>Uiteraard zijn het ontwerp en de uitstraling van het stationsgebouw en het stationsplein erg belangrijk voor het station zelf. Het station en ook het gebied daar omheen zijn immers het visitekaartje van Eindhoven en de Brainport. Verder is de zichtbaarheid van het station ook een belangrijk punt bij de uitwerking. En omgekeerd geldt, dat als je het station uitkomt je een plezierige plek moet ervaren. Dat is dus nadrukkelijk van invloed op de situering van vastgoedontwikkeling op cluster 6.</p>

Nr.	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder-groep	Beschrijving inbreng	Toepassen Overwegen Borgen door Afwijzen	Toelichting, inclusief indien van toepassing voor welke MIRT-fase relevant: Verkenning (V) Planning&Studie (P&S) Realisatie (R)
Vervolg 27					<p>Daarom werken de verschillende projecten nauw met elkaar samen. Deze wens zullen we inbrengen in het project 'gebiedsontwikkeling cluster 6'. Verder borgen we dit in de samenwerking en afstemming met het cluster 6.</p> <p>Bovendien sluit deze wens aan bij de volgende subdoelen "realiseren van een uitstraling die passend is voor het internationale karakter en als toegangspoort voor de Brainport, onder meer door een hoogwaardig stationsgebouw" en "verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied aan de noordzijde van de OV-knoop, door een goed herkenbaar en hoogwaardig vormgegeven stationsgebouw en dito openbare ruimte". Deze subdoelen worden dus meegenomen bij het (verder) ontwerpen van mogelijke oplossingen. Ook worden de oplossingen beoordeeld op internationale uitstraling en ruimtelijke kwaliteit, zie beoordelingskader zeef 0 en 1. De mogelijke oplossingen kunnen verschillen in hun bijdragen aan de (sub)doelen.</p>
28	Wens	Onbekend	Voeg een (prettig) stationsplein toe aan de noordzijde van het station	Borgen door	Zie ook toelichting op inbreng nr. 27. Ook het stationsplein is geen onderdeel van de MIRT-verkenning, maar van cluster 6. Daarom werken de verschillende projecten nauw met elkaar samen. Deze wens zullen we inbrengen in het project 'gebiedsontwikkeling cluster 6'. Verder borgen we dit in de samenwerking en afstemming met het cluster 6.
29	Idee	Onbekend	Eindhoven is lichtstad, maak een lichtkunstwerk	Borgen door	Zie ook toelichting op inbreng nr. 27. Zowel het stationsgebouw als het stationsplein kunnen zich lenen voor een lichtkunstwerk. Dit idee zullen we inbrengen in het project 'gebiedsontwikkeling cluster 6'. Verder borgen we dit in de samenwerking en afstemming met het cluster 6.

Nr.	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder-groep	Beschrijving inbreng	Toepassen Overwegen Borgen door Afwijzen	Toelichting, inclusief indien van toepassing voor welke MIRT-fase relevant: Verkenning (V) Planning&Studie (P&S) Realisatie (R)
30	Wens	Belangenverenigingen	Voorkom vastgoed direct voor het stationsgebouw, hierdoor wordt het station minder goed zichtbaar	Borgen door	Zie ook toelichting op inbreng nr. 27. De zichtbaarheid en de vindbaarheid van het station is belangrijk voor het visitekaartje van Eindhoven en de Brainport. Deze wens zullen we inbrengen in het project 'gebiedsontwikkeling cluster 6'. Verder borgen we dit in de samenwerking en afstemming met het cluster 6.
Spoor en treinen					
31	Idee	Bewoners	Leg de sporen onder de grond om zo noord-zuid-verbinding in de stad te verbeteren	Toepassen	V: Deze oplossing wordt toegevoegd aan de lange lijst van oplossingen.
32	Wens	Bewoners	Extra sporen t.b.v. snellere verbinding met België (Antwerpen en Hasselt) via Eindhoven Airport?	Toepassen	V: Er wordt binnen deze verkenning gekeken naar scenario's met mogelijke extra toekomstige internationale verbindingen, ook via Breda naar België (echter niet via Eindhoven Airport en niet naar Hasselt).
33	Idee	Onbekend	Voeg 2 sporen toe aan de noordzijde of zuidzijde zodat vrije kruising bij Tongelre niet nodig is	Toepassen	V: Deze oplossing wordt toegevoegd aan de lange lijst en zal in de verkenning worden onderzocht.
34	Wens	Onbekend	Zorg dat de extra sporen ook overdekt worden	Overwegen	P&S: In de verdere uitwerking van het ontwerp wordt de wens overwogen om de extra perronsporen te voorzien van een perronkap.
35	Wens (2x)	Bewoners	Behoeftte aan meer internationale treinverbindingen, inclusief bijbehorende voorzieningen.	Toepassen	V: De verkenning heeft ten doel om extra treinverbindingen mogelijk te maken, waaronder ook extra internationale treinverbindingen.
36	Wens	Bewoners	Meer informatievoorzieningen en personen om te helpen op het station	Borgen door	P&S: De bebording en andere voorzieningen voor informatieverstrekking op stations wordt door ProRail ontworpen op basis van ontwerpvoorschriften. Meer personeel op station wordt door de NS stations verzorgd. We geven deze wens door aan NS.
37	Wens	Bewoners	Behoeftte aan directe treinverbinding met Nijmegen	Toepassen	In het scenario van het ambitienetwerk (ultiem eindbeeld van de regio met maximale reizigersgroei mogelijkheden voor regionaal, nationaal en internationaal treinverbindingen) is een directe treinverbinding tussen Eindhoven-Nijmegen opgenomen. Dit is een uitgangspunt voor dit scenario van het spoorontwerp.

Nr.	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder-groep	Beschrijving inbreng	Toepassen Overwegen Borgen door Afwijzen	Toelichting, inclusief indien van toepassing voor welke MIRT-fase relevant: Verkenning (V) Planning&Studie (P&S) Realisatie (R)
38	Wens	Bewoners	Behoud de spoortunnel, deze is prettig, breder en hoger waardoor de sociale controle beter is	Overwegen	V: De bestaande spoortunnels worden behouden. Er dienen opgangen naar de twee extra perronsporen te komen vanuit de bestaande tunnels. Hierbij wordt de wens m.b.t. breedte en hoogte overwogen. P&S: In de ontwerpuitwerking is sociale veiligheid een ontwerpcriteria.
39	Wens	Belangenverenigingen	Liever een eilandperron aan de zuidzijde dan twee halve perrons. Ook met het oog op een eventuele verdere uitbreiding in de toekomst, waardoor zowel een eilandperron als een noordperron nodig zijn	Toepassen	V: Een eilandperron aan de zuidzijde is één van de oplossingen die in de lange lijst van oplossingen is opgenomen en zo in de verkenning wordt onderzocht. Een uitbreiding met een eilandperron plus een noordperron is niet nodig om het toekomstige aantal reizigers te verwerken.
40	Zorg (2x)	Onbekend	Er is geen geluidswand aan centrumzijde tegen geluid/trillingen en explosiegevaar	Toepassen	P&S: In de Planning en Studiefase wordt o.a. geluid, trillingen en externe veiligheid uitgebreid onderzocht op basis van de wet- en regelgeving. Zo nodig worden er maatregelen getroffen.
41	Zorg (2x)	Bewoners	Bewoner tegenover het station (zuidzijde) heeft last van geluid en trillingen van goederentreinen ('s nachts) en maakt zich zorgen over transport van gevaarlijke stoffen.	Toepassen	P&S: In de Planning en Studiefase wordt o.a. geluid, trillingen en externe veiligheid uitgebreid onderzocht op basis van de wet- en regelgeving. Zo nodig worden er maatregelen getroffen.
Fietsenstalling					
42	Wens (4x)	Belangenverenigingen	Er zijn te weinig (bewaakte) fietsparkeerplekken voor buitenmodel fietsen, zoals handbikes, driewielers en bakfietsen	Toepassen	V: voor buitenmodelfietsen maken we onderscheid tussen twee typen: buitenmodelfietsen, zoals fietsen met een krat of breed stuur, en buitenmodelfietsen XL, zoals bakfietsen en handbikes. 10% het aantal fietsparkeerplekken aan de noordzijde wordt geschikt voor de buitenmodelfietsen (bijv. met krat of breed stuur), zoals de landelijke normen van ProRail voorschrijven. Aan de zuidzijde van het station zijn in de nieuwe stalling geen plekken opgenomen voor buitenmodelfietsen XL. Dit wordt gecompenseerd in de stalling aan de noordzijde. Daarom wordt 0,5% van alle fietsparkeerplekken (noord en zuid) bestemd voor buitenmodelfietsen XL. Ook dit percentage is volgens de richtlijnen.

Nr.	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder-groep	Beschrijving inbreng	Toepassen Overwegen Borgen door Afwijzen	Toelichting, inclusief indien van toepassing voor welke MIRT-fase relevant: Verkenning (V) Planning&Studie (P&S) Realisatie (R)
43	Wens (4x)	Bewoners en belangenverenigingen	Nu overal en nergens fietsen: zorg voor een goede en voldoende ruime fietsenstalling aan de noordzijde	Toepassen	V: deze wens sluit een van de subdoelen: "bieden van voldoende en kwalitatief goede stallingsruimte voor fietsen". Dit subdoel wordt meegenomen bij het (verder) ontwerpen van mogelijke oplossingen. Ook worden de oplossingen beoordeeld op de capaciteit en kwaliteit van de fietsenstalling, zie beoordelingskader zeef 0 en 1. De mogelijke oplossingen kunnen verschillen in hun bijdragen aan de (sub)doelen.
44	Zorg	Belangenverenigingen	Fietsen liggen veel al op de grond, dit is heel vervelend voor mensen met een zichtbeperking	Borgen door	In de toekomstige situatie is het stallen van fietsen in de openbare ruimte niet toegestaan. Daar zal uiteraard op gehandhaafd moeten worden. T.a.v. de huidige situatie is het formeel zo dat fietsen in de daartoe aangewezen stallingen of op de daartoe aangewezen plekken gestald moeten worden. En daar wordt op gehandhaafd door Stadstoezicht (handhaving).
45	Wens (2x)	Belangenverenigingen	Zorg voor een droge en overdekte overstap tussen station en fietsenstalling	Overwegen	V: er wordt gekeken of en hoe we deze wens kunnen meenemen in de ontwerpen van de mogelijke oplossingen.
46	Zorg	Belangenverenigingen	6.500 fietsparkeerplekken klinkt weinig, rekening houdend met toekomstige groei	Overwegen	V: er wordt onderzoek gedaan naar scenario's waar de reizigersgroei (nog) verder toeneemt, het aantal benodigde fietsparkeerplekken ligt op basis daarvan inderdaad hoger dan 6.500. Ook worden de oplossingen beoordeeld op hun toekomstvastheid, zie beoordelingskader zeef 0 en 1. De mogelijke oplossingen kunnen verschillen in de mate van toekomstvastheid.
47	Wens	Onbekend	Zorg dat de fietsenstalling 24/7 toegang heeft, i.v.m. (toekomstige) internationale treinen	Borgen door	De fietsenstalling wordt door NS stations geëxploiteerd, daarom geven wij deze wens door aan de NS stationsmanager van Eindhoven Centraal.
48	Zorg	Onbekend	De gemeente wil meer inzetten op deelfietsen, waarom dan zo'n grote nieuwe fietsenstalling?		Het grootste gedeelte van de reizigers maakt gebruik van een eigen fiets. Dat aantal neemt alleen maar toe. Met name voor reizigers die van elders naar Eindhoven komen is een deelfiets een goede oplossing. Ook daar zien we voor de toekomst een flinke groei, waar in de fietsenstalling ook rekening mee wordt gehouden.

Nr.	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder-groep	Beschrijving inbreng	Toepassen Overwegen Borgen door Afwijzen	Toelichting, inclusief indien van toepassing voor welke MIRT-fase relevant: Verkenning (V) Planning&Studie (P&S) Realisatie (R)
49	Idee	Bewoners	Fietsenstalling zuid: Voeg aan de zuidkant een (glazen) lift toe voor fietsers én een gootjes met aandrijving voor fietsen	Borgen door	Deze suggestie is doorgegeven aan het projectteam van de fietsenstalling aan de zuidzijde van zowel ProRail als gemeente Eindhoven.
50	Idee	Bewoners	Ondergrondse fietsenstalling 18 Septemberplein is prettig	Overwegen	V: nagaan welke aspecten prettig (en onprettig) worden bevonden bij de fietsenstalling van het 18 Septemberplein en deze lessen meenemen voor de eventuele ondergrondse fietsenstalling van de OV-knoop.
Overige functies OV-knoop					
51	Wens	Bewoners	Meer winkels aan de noordzijde van het station	Toepassen	In de noordelijke stationshal komt een winkelaanbod dat passend zal zijn bij de verwachte groei aan reizigers. Omdat we verwachten dat het aantal reizigers meer wordt dan nu, zal ook het aantal winkels in de nieuwe stationshal meer zijn dan in het huidige stationshal. Daarnaast is het mogelijk, als onderdeel van gebiedsontwikkeling Fellenoord, dicht bij het station meer winkelruimte komt.
52	Wens	Bewoners	Zorg dat het station ook goed te bereiken is met de auto en zorg voor voldoende parkeerplaatsen	Overwegen	V: We gaan ervan uit dat er ruim voldoende parkeergelegenheid is in de parkeergarage Kennedyplein. Een goede Kiss+Ride (K+R)voorziening is onderdeel van het programma van eisen.
53	Wens	Onbekend	Parkeren en Kiss&Ride bij het station behouden	Toepassen	V: We gaan momenteel uit van 10 K&R plekken. Er zal ook nog een onderzoek worden gedaan naar het huidige gebruik van de K&R-plekken om te kijken of dit voldoende is.
54	Wens	Onbekend	Invalideparkeerplaatsen zijn belangrijk		V: Aan de noordzijde zijn nu geen invalideparkeerplaatsen. In het ontwerp houden we momenteel rekening met 4 mindervaliden parkeerplaatsen. Ook hiervoor wordt nog nader onderzoek gedaan.
55	Wens	Bedrijf	Plaats deelvervoer bovengronds	Overwegen	V: deelvervoer is één van onderdelen/bouwstenen. In de oplossingen worden verschillende mogelijkheden onderzocht. Er wordt gekeken of en hoe we deze wens kunnen meenemen in de ontwerpen van de mogelijke oplossingen.

Nr.	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder-groep	Beschrijving inbreng	Toepassen Overwegen Borgen door Afwijzen	Toelichting, inclusief indien van toepassing voor welke MIRT-fase relevant: Verkenning (V) Planning&Studie (P&S) Realisatie (R)
56	Idee (3x)	Bewoners	Graag een betere (en dichterbij) plek voor de NS-bussen, de route er naartoe is erg onprettig, bijvoorbeeld ondergronds, op maaiveld langs Fellenoord of in de plint van het huidige beursgebouw	Overwegen	V: de NS-bussen (treinvervangendvervoer) is één van de onderdelen/bouwstenen. In de oplossingen worden verschillende mogelijkheden onderzocht. Er wordt gekeken of en hoe we dit idee kunnen meenemen in de ontwerpen van de mogelijke oplossingen.
57	Wens	Bewoner	Behoud de Flixbussen, deze zijn druk bezet!	Toepassen	V: We houden momenteel in het ontwerp rekening met 7 halteplaatsen voor internationale bussen. Deze komen niet binnen het busstation, maar in de buurt van het station, vergelijkbaar met hoe het nu is.
58	Wens	Onbekend	Plaats vastgoed op stationshal	Overwegen	V: onderdeel van de opgave is om ook vastgoed te realiseren aan de noordzijde van het station. Aangezien er veel functies terecht moeten komen binnen de beperkte ruimte, ligt het voor de hand dat er gestapeld moet worden. Vastgoed boven op de stationshal is één van de mogelijkheden. In de oplossingen worden verschillende mogelijkheden onderzocht. Er wordt gekeken of en hoe we deze wens kunnen meenemen in de ontwerpen van de mogelijke oplossingen.
59	Wens (7x)	Bewoners en onderwijsinstelling	Verbeter de verbinding tussen noord- en zuidzijde van het station met een prettige en poortjesvrije passage (niet Vestdijktunnel)	Afwijzen Toepassen	Een vrije doorloop tussen noord- en zuidzijde van het station (zonder toegangspoortjes) is geen onderdeel van deze verkenning. Bovendien is de bestaande ruimte van beide stationstunnels benodigd voor de transferstromen van reizigers. Een interwijkverbinding via de Vestdijktunnel is wel onderdeel van de verkenning en wordt bekeken.
Dommelpassage/-entrée					
60	Idee (7x)	Bewoners en belangenverenigingen	Dommelentrée voor korte/snelle verbinding naar TU/e, spreiden reizigersstromen en verleiden medewerkers TU/e om met het OV te reizen i.p.v. auto	Borgen door	De Dommelpassage/-entrée is geen onderdeel de MIRT-verkenning. Daarom worden deze elementen nu niet meegenomen in de ontwerpen. De gemeente voert wel een verkennende studie uit naar deze Dommelpassage/-entrée en de Dommelpassage is ook onderdeel van de Ontwikkelvisie Fellenoord, die is vastgesteld door de gemeenteraad. Deze wordt dus in het kader van de gebiedsontwikkeling Fellenoord door de gemeente meegenomen. het gemeentelijk beleid meegenomen.

Nr.	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder-groep	Beschrijving inbreng	Toepassen Overwegen Borgen door Afwijzen	Toelichting, inclusief indien van toepassing voor welke MIRT-fase relevant: Verkenning (V) Planning&Studie (P&S) Realisatie (R)
61	Idee (2x)	Onbekend	In geval van een Dommelentrée: daar (ook) graag een fietsenstalling en taxi's plaatsen Voordeel: fietsenstalling op Neckerspoel kan dan kleiner	Borgen door	De Dommelpassage/-entree is geen onderdeel van het onderzoek MIRT-verkenning. Daarom worden deze elementen nu niet meegenomen in de ontwerpen. De gemeente voert wel een verkennende studie uit naar deze Dommelpassage/-entree en de Dommelpassage is ook onderdeel van de Ontwikkelvisie Fellenoord, die is vastgesteld door de gemeenteraad. Deze wordt dus in het kader van de gebiedsontwikkeling Fellenoord door de gemeente meegenomen. Indien er een Dommelentree gerealiseerd wordt, vormen voorzieningen als fietsenstallingen daar onderdeel van. Of taxistandplaatsen daar ook in worden meegenomen zal moeten worden onderzocht.
62	Idee	Bewoners en belangenverenigingen	Extra verbinding tussen de treinperrons voor snelle overstap t.h.v. bijvoorbeeld de Dommel (dommelpassage) eventueel gecombineerd met Dommelentrée voor extra stationtoegang. Nu is het namelijk ver lopen vanaf de uiteinden van de perrons	Borgen door	Binnen de spoorse opgave van deze verkenning wordt gekeken of er voldoende overstapfaciliteiten zijn. Overigens is de Dommelpassage/-entree is geen onderdeel van het onderzoek MIRT-verkenning. Daarom worden deze elementen nu niet meegenomen in de ontwerpen. De gemeente voert wel een verkennende studie uit naar deze Dommelpassage/-entree en de Dommelpassage is ook onderdeel van de Ontwikkelvisie Fellenoord, die is vastgesteld door de gemeenteraad. Deze wordt dus in het kader van de gebiedsontwikkeling Fellenoord door de gemeente meegenomen.
63	Idee (2x)	Onbekend	Denk i.p.v. aan tunnels ook eens aan een verbinding bovenlangs (zoals paleisbrug in Den Bosch), bijvoorbeeld over het spoor (<i>zie ook Dommelpassage</i>)	Borgen door	Een interwijk verbinding bovenlangs behoort niet tot de studie van deze verkenning. Wel wordt een interwijkverbinding via de Vestdijktunnel in deze verkenning bekeken.
Klimaatadaptatie					
64	Wens (2x)	Bewoners en belangenverenigingen	Denk aan de afvoer van regenwater en voorkom wateroverlast in tunnels etc.	Toepassen	P&S: Deze wens sluit aan bij één van de doelstellingen op het gebied van duurzaamheid en klimaatadaptatie. Eén van de speerpunten is water. Bij het uitwerken van het ontwerp tijdens de Planning en Studiefase wordt rekening gehouden met afvoer van regenwater en het voorkomen van wateroverlast.

Nr.	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder-groep	Beschrijving inbreng	Toepassen Overwegen Borgen door Afwijzen	Toelichting, inclusief indien van toepassing voor welke MIRT-fase relevant: Verkenning (V) Planning&Studie (P&S) Realisatie (R)
65	Wens (7x)	Bewoners en onderwijsinstelling	Meer groen tussen de bebouwing en op de daken/gevels en ook boven de spoorperrons en busstation (bijv. sedum). Ook graag een groene verbinding tussen het station en Fellenoord	Toepassen Toepassen Borgen door	<p>V: In de verkenning voor de spoorse opgave worden onderscheidende kansen voor duurzaamheid en klimaatadaptatie in beeld gebracht, die mogelijk in de Planning- en Studiefase verder kunnen worden uitgewerkt.</p> <p>P&S: In de verschillende ontwerpen wordt nagedacht hoe een (groen) stationsplein aan de noordzijde mogelijk gemaakt kan worden.</p> <p>Het ontwerp van het stationsplein zelf is geen onderdeel van het onderzoek van de MIRT-verkenning. In de gebiedsontwikkeling Fellenoord wordt gekeken naar het ontwerp van de openbare ruimte. Maximaal groen is een van de ontwikkelprincipes uit de Ontwikkelvisie Fellenoord en vormt een belangrijk uitgangspunt bij het ontwerpen van het stationsplein en de verbindende looproutes naar de omgeving. Deze wens wordt daarom geborgd in de gebiedsontwikkeling Fellenoord. De mogelijke oplossingen kunnen hierin bij de uitwerking verschillen.</p>
66	Wens (3x)	Bewoners	Meer ruimte voor groen en water tegen hittestress, ook aan de zuidzijde van het station	Borgen door	<p>Zie ook toelichting op inbreng nr. 65. Overigens maakt de zuidzijde van het station geen onderdeel uit van de MIRT-verkenning. In de Ontwikkelvisie Fellenoord is een ambitie opgenomen over vergroening en waterberging. Deze ambitie moet hittestress tegen gaan. De mogelijke oplossingen kunnen hierin verschillen.</p> <p>In de verkenning worden onderscheidende kansen (voor o.a. groen en hittestress) in beeld gebracht binnen de spoorse opgave, die mogelijk in de Planning en Studiefase verder kunnen worden uitgewerkt.</p>

Nr.	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder-groep	Beschrijving inbreng	Toepassen Overwegen Borgen door Afwijzen	Toelichting, inclusief indien van toepassing voor welke MIRT-fase relevant: Verkenning (V) Planning&Studie (P&S) Realisatie (R)
67	Zorg	Onbekend	Ondergrondse voorzieningen zorgen ervoor dat het lastiger wordt om groen/bomen te realiseren op het stationsplein	Overwegen	V: deze uitdaging is bekend. In de verschillende ontwerpen wordt onderzocht waar mogelijk ondergrondse voorzieningen komen en hoe eventuele resterende ruimte kan worden ingericht. Er wordt gekeken of en hoe we deze zorg kunnen verwerken in de ontwerpen van de mogelijke oplossingen. Ook worden de verschillende oplossingen beoordeeld op de beschikbare ruimte voor groen, zie beoordelingskader zeef 0 en 1. De mogelijke oplossingen kunnen verschillen in de mate (omvang en kwaliteit) van ruimte voor groen.
Gebiedsontwikkeling Fellenoord					
68	Wens (2x)	Bewoners en onderwijs-instelling	Verbeter de verbinding tussen het station en TU/e en Fontys	Borgen door	De verbinding tussen het station en de TU/e en Fontys is geen onderdeel van de opgave van de OV-knoop. Deze wens wordt doorgegeven aan gemeentelijke vertegenwoordigers binnen het programma Knoop XL, waar de gebiedsontwikkeling Fellenoord onderdeel van is.
69	Wens	Onbekend	Behoud oudere elementen, zodat niet alles nieuw is!	Borgen door	Deze wens wordt doorgegeven aan gemeentelijke vertegenwoordigers binnen het programma Knoop XL, waar de gebiedsontwikkeling Fellenoord onderdeel van is.
70	Wens	Bewoners	Vergeet de zuidzijde van het station niet, nu lijkt er vooral aandacht voor de noordzijde	Borgen door	Ook aan de zuidzijde gaat een hoop gebeuren, dit maakt onderdeel uit van het programma Knoop XL. Voor meer informatie zie: www.openeindhoven.nl/stationsgebied-knoopxl/zuidzijde-stationsplein
71	Wens (2x)	Bewoners	Biedt ruimte voor meer faciliteiten zoals huisarts en verenigingen nu er zoveel woningen bij komen, denk bijvoorbeeld aan een gezondheidscentrum bij de OV-knoop	Borgen door	Deze wens wordt doorgegeven aan gemeentelijke vertegenwoordigers binnen het programma Knoop XL, waar de gebiedsontwikkeling Fellenoord onderdeel van is.

Nr.	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder-groep	Beschrijving inbreng	Toepassen Overwegen Borgen door Afwijzen	Toelichting, inclusief indien van toepassing voor welke MIRT-fase relevant: Verkenning (V) Planning&Studie (P&S) Realisatie (R)
72	Wens (2x)	Belangenvereniging	Behoud ongelijkvloerse kruisingen voor fietsers en auto's, scheiden van verkeersstromen is goed voor veiligheid. Zorg dat deze ongelijkvloerse kruisingen met het autoverkeer komen te vervallen in de nieuwe plannen	Borgen door	Deze wens wordt doorgegeven aan het programma Knoop XL, waar de gebiedsontwikkeling Fellenoord onderdeel van is. Door de bussen in tunnels te laten rijden, wordt het aantal kruisende bewegingen met fietsers en auto's aanzienlijk verminderd. Verder wordt in de Ontwikkelvisie Fellenoord uitgegaan van een minder drukke autoweg dan nu het geval. In elk geval is verkeersveiligheid en het reduceren van kruisende verkeersstromen een belangrijk uitgangspunt in alle ontwerpen.
73	Wens	Onderwijsinstelling	Aandacht voor oversteekbaarheid en doorstroming van fietsers in het gehele gebied Fellenoord, bijv. Rachelsmolen, Witte Dame en Kennedylaan	Borgen door	In de Ontwikkelvisie Fellenoord wordt ruim baan gegeven aan fietsers en voetgangers. Dat geldt ook voor de verbinding met de omliggende wijken. Deze wens wordt doorgegeven aan gemeentelijke vertegenwoordigers binnen het programma Knoop XL, waar de gebiedsontwikkeling Fellenoord onderdeel van is.
74	Idee	Bewoners	Voeg aan de zuidkant van het station een restaurant toe	Borgen door	Dit idee wordt doorgegeven aan gemeentelijke vertegenwoordigers binnen het programma Knoop XL, waar de projecten Stationsgebied Zuid onderdeel van zijn.
75	Zorg (2x)	Bewoners	Er komen veel nieuwe woningen zonder parkeerplaats en zorgen dat door het verminderen van het aantal parkeerplaatsen er wrijving komt in de buurt	Borgen door	Deze zorg wordt doorgegeven aan gemeentelijke vertegenwoordigers binnen het programma Knoop XL, waar de gebiedsontwikkeling Fellenoord onderdeel van is.
76	Zorg	Onbekend	Zorgen over autobereikbaarheid van noord naar zuidkant van het spoor, bijv. voor wijkverpleging	Borgen door	Deze zorg wordt doorgegeven aan gemeentelijke vertegenwoordigers binnen het programma Knoop XL, waar de gebiedsontwikkeling Fellenoord onderdeel van is.
77	Zorg	Onbekend	Opritjes in trottoirs voor rolstoelen etc. zijn vaak te smal en/of er staat een paaltje in de weg	Borgen door	In de Ontwikkelvisie Fellenoord en bij de uitwerking daarvan wordt ruim baan gegeven aan langzaam verkeer voorzieningen voor fietsers en voetgangers. Deze zorg wordt doorgegeven aan gemeentelijke vertegenwoordigers binnen het programma Knoop XL, waar de gebiedsontwikkeling Fellenoord onderdeel van is.

Nr.	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder-groep	Beschrijving inbreng	Toepassen Overwegen Borgen door Afwijzen	Toelichting, inclusief indien van toepassing voor welke MIRT-fase relevant: Verkenning (V) Planning&Studie (P&S) Realisatie (R)
78	Wens (2x)	Bewoners	Minder kantoren	Borgen door	Het is de bedoeling om woningen toe te voegen in het gebied in plaats van kantoren. Dit is in de Ontwikkelvisie Fellenoord uitgewerkt. Deze wens wordt doorgegeven aan gemeentelijke vertegenwoordigers binnen het programma Knoop XL, waar de gebiedsontwikkeling Fellenoord onderdeel van is.
79	Wens	Bewoners	Maak de fietspaden overzichtelijker	Borgen door	In de Ontwikkelvisie Fellenoord en bij de uitwerking daarvan wordt ruim baan gegeven aan fietsers en voetgangers. Deze wens wordt doorgegeven aan gemeentelijke vertegenwoordigers binnen het programma Knoop XL, waar de gebiedsontwikkeling Fellenoord onderdeel van is.
80	Wens	Onbekend	Zorg voor een losse busbaan en losse autobaan, combineren werkt niet goed, voorbeeld Emmasingel.	Borgen door	Uitgangspunt in de Ontwikkelvisie Fellenoord is om verkeersstromen zoveel als mogelijk te scheiden. Door de bussen in tunnels te stoppen, krijgt dit invulling. Deze wens wordt doorgegeven aan gemeentelijke vertegenwoordigers binnen het programma Knoop XL, waar de gebiedsontwikkeling Fellenoord onderdeel van is.
81	Wens	Bewoners	Seinhuisje behouden	Borgen door	Uitgangspunt in de Ontwikkelvisie Fellenoord en de uitwerking daarvan is om karakteristieke elementen zoveel als mogelijk te behouden. Deze wens wordt doorgegeven aan gemeentelijke vertegenwoordigers binnen het programma Knoop XL, waar de gebiedsontwikkeling Fellenoord onderdeel van is.
82	Wens	Bewoners	Behoud Kruisstraattunnel	Borgen door	In de Ontwikkelvisie Fellenoord en bij de uitwerking daarvan wordt ruim baan gegeven aan fietsers en voetgangers. Verder wordt in de Ontwikkelvisie Fellenoord uitgegaan van een minder drukke autoweg dan nu het geval. Goede verbindingen tussen de binnenstad, Fellenoord en de Kruisstraat hebben daarbij prioriteit. Deze wens wordt doorgegeven aan gemeentelijke vertegenwoordigers binnen het programma Knoop XL, waar de gebiedsontwikkeling Fellenoord onderdeel van is.

Nr.	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder-groep	Beschrijving inbreng	Toepassen Overwegen Borgen door Afwijzen	Toelichting, inclusief indien van toepassing voor welke MIRT-fase relevant: Verkenning (V) Planning&Studie (P&S) Realisatie (R)
83	Zorg	Onbekend	In de nieuwe plannen voor Fellenoord is te veel ruimte voor auto	Borgen door	In de Ontwikkelvisie Fellenoord en bij de uitwerking daarvan wordt ruim baan gegeven aan fietsers en voetgangers. Verder wordt in de Ontwikkelvisie Fellenoord uitgegaan van lage parkeernormen en een minder drukke autoweg dan nu het geval. Deze zorg wordt doorgegeven aan gemeentelijke vertegenwoordigers binnen het programma Knoop XL, waar de gebiedsontwikkeling Fellenoord onderdeel van is.
84	Idee	Onbekend	Sloop het KPN-gebouw en plaats daar woningbouw	Borgen door	In het KPN-gebouw komt de komende 10 jaar Microstad, een concept voor startende bedrijven en onderwijs. Daarna is het aan de eigenaar van dit pand om te kijken wat er met het pand moet gebeuren. Dit idee wordt doorgegeven aan gemeentelijke vertegenwoordigers binnen het programma Knoop XL, waar de gebiedsontwikkeling Fellenoord onderdeel van is.
85	Idee	Onbekend	Fietspad Dommeltunnel onder de weg door	Borgen door	In de Ontwikkelvisie Fellenoord en bij de uitwerking daarvan wordt ruim baan gegeven aan fietsers en voetgangers. Verder wordt in de Ontwikkelvisie Fellenoord uitgegaan van een minder drukke autoweg dan nu het geval. Bovendien wordt het Dommeldal ontwikkelt tot een parkachtige omgeving voor voetgangers en fietsers. Een tunnel ligt dan juist minder voor de hand. Dit idee wordt doorgegeven aan gemeentelijke vertegenwoordigers binnen het programma Knoop XL, waar de gebiedsontwikkeling Fellenoord onderdeel van is.
86	Wens	Onbekend	Fietspad over 18 Septemberplein	Afwijzen	Er zijn geen plannen om het 18 Septemberplein aan te passen. De huidige situatie waarbij de fietser te gast is in het voetgangersgebied, blijft zoals het is. Op dit moment zorgt dit, voor zover bekend, niet voor problemen.
Veiligheid					
87	Wens (4x)	Bewoners	Zorg voor veiligheid in drukke (verkeers)situaties, bijvoorbeeld oversteken van de Kennedylaan	Borgen door	Deze zorg wordt doorgegeven aan het programma Knoop XL, waar de gebiedsontwikkeling Fellenoord onderdeel van is.

Nr.	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder-groep	Beschrijving inbreng	Toepassen Overwegen Borgen door Afwijzen	Toelichting, inclusief indien van toepassing voor welke MIRT-fase relevant: Verkenning (V) Planning&Studie (P&S) Realisatie (R)
88	Wens (10x)	Bewoners, belangenverenigingen en onderwijsinstelling	Verbeter en heb aandacht voor de sociale veiligheid, zowel in het busstation als in de tunnels (met name 's avonds en 's nachts onveilig gevoel). Sociale veiligheid is extra belangrijk mocht het busstation ondergronds of in een gebouw komen. Bedrijvigheid draagt bij aan verlagen van sociale onveiligheid	Toepassen	V: deze wens sluit aan bij één van de subdoelen: "realiseren van aantrekkelijke en sociaal veilige verblijf-, wacht- en loopruimten voor (overstappende) reizigers ". Dit subdoel wordt meegenomen bij het (verder) ontwerpen van mogelijke oplossingen. Ook worden de verschillende oplossingen beoordeeld op sociale veiligheid. Het is mogelijk dat de verschillende oplossingen verschillen in hun bijdragen aan de verschillende (sub)doelen en daarmee de sociale veiligheid.
89	Zorg (2x)	Onbekend	Kruising van voetganger en bussen is onveilig	Toepassen	V: deze zorg sluit aan bij één van de subdoelen " oplossen van het huidige capaciteits- en veiligheidsknelpunt van het busstation Neckerspoel, waarmee de groei en gezonde exploitatie van het busnetwerk mogelijk gemaakt wordt". Dit subdoel wordt meegenomen bij het (verder) ontwerpen van mogelijke oplossingen. Ook worden de verschillende oplossingen beoordeeld op de veiligheid voor voetgangers in het busstation, zie beoordelingskader zeef 0 en 1. De mogelijke oplossingen kunnen verschillen in hun bijdragen aan de (sub)doelen en daarmee de veiligheid voor voetgangers.

Nr.	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder-groep	Beschrijving inbreng	Toepassen Overwegen Borgen door Afwijzen	Toelichting, inclusief indien van toepassing voor welke MIRT-fase relevant: Verkenning (V) Planning&Studie (P&S) Realisatie (R)
Toegankelijkheid					
90	Wens (10x)	Bewoners en belangenvereniging	<p>Hou (in het ontwerp en afweegkader) rekening met toegankelijkheid zodat iedereen gebruik kan maken van het OV, denk hierbij aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Afmetingen en hoogtes van perrons - Voldoende breed trottoir (zonder obstakels zoals groen(bakken)) - Voldoende (niet aan elkaar gekoppelde) liften en passend bij scootmobielen en voorzetstuk rolstoel - Duidelijke aanduiding van veilige en niet veilige zones voor mensen met een visuele beperking - Apart instapperron voor mensen met beperking op verzoek - Voorkeur voor statische perrontoedeling i.p.v. dynamisch - Verwijssysteem voor mensen met een visuele beperking om op het juiste perron te komen - Betrek belangenverenigingen toegankelijkheid tijdens het ontwerpproces - Maak een analyse of mindervalide vooral gebruik maken van de trein en/of bus en plaats aan de juiste zijde voldoende mindervalide parkeerplaatsen. Combineer deze plaatsen niet met laadplekken EV - Geleidlijnsystemen van treinstation toepassen in busstation 	Overwegen	<p>P&S: toegankelijkheid is een belangrijk onderwerp voor het station, het moet immers voor iedereen mogelijk zijn om gebruik te maken van het openbaar vervoer. De verschillende suggesties worden meegenomen bij het (verder) ontwerpen van mogelijke oplossingen.</p> <p>Toegankelijkheid is een absoluut uitgangspunt in het gemeentelijk en spoorbeleid. Alle openbare gebouwen en de openbare ruimte moet voor iedereen toegankelijk zijn. Daarbij wordt o.a. gebruik gemaakt van:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het Handboek Toegankelijkheid Openbare Ruimte. Voor het busstation zijn deze richtlijnen van toepassing. - Voor stations is het uitgangspunt om te voldoen aan TSI PRM, Europese wetgeving voor toegankelijkheid (TSI = technical specification for operability, PRM = people with reduced mobility): CL2014R1300NL0040010.0001_cp 1..1 (saferail.nl) - Stations dienen tevens te voldoen aan het beleid van het ministerie I&W en ProRail --> Ontwerpvoorschrift, Toegankelijkheid van de Transfer (documentnummer: OVS00229).

Nr.	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder-groep	Beschrijving inbreng	Toepassen Overwegen Borgen door Afwijzen	Toelichting, inclusief indien van toepassing voor welke MIRT-fase relevant: Verkenning (V) Planning&Studie (P&S) Realisatie (R)
Overige inbreng					
91	Idee	Onderwijsinstelling	Aandacht voor bouwfase van (bus)station, evt. uitwijken naar stations Strijp?	Overwegen	V: in de verkenning wordt op hoofdlijnen nagedacht over de maakbaarheid en fasering. De verschillende oplossingen worden hier ook op beoordeeld, zie beoordelingskader zeef 1. P&S en R: in de vervolgfase wordt nagedacht over de details van de uitvoering, dan kan dit voorstel worden meegenomen.
92	Wens	Onbekend	Zorg voor een prettige beleving (van het centrum) tijdens de bouw	Overwegen	V: in de verkenning wordt op hoofdlijnen nagedacht over de maakbaarheid en fasering. De verschillende oplossingen worden hier ook op beoordeeld, zie beoordelingskader zeef 1. P&S en R: in de vervolgfase wordt nagedacht over de details van de uitvoering, dan kan dit voorstel worden meegenomen.
93	Wens	Belangenverenigingen	Zorg dat mensen met een beperking ook tijdens de bouwfase zelfstandig gebruik kunnen maken van het station	Overwegen	V: in de verkenning wordt op hoofdlijnen nagedacht over de maakbaarheid en fasering. De verschillende oplossingen worden hier ook op beoordeeld, zie beoordelingskader zeef 1. P&S en R: in de vervolgfase wordt nagedacht over de details van de uitvoering, dan kan dit voorstel worden meegenomen.
94	Zorg	Onbekend	Zorgen over bereikbaarheid van het station tijdens de alle werkzaamheden (Fellenoord en OV-knoop)	Overwegen	V: in de verkenning wordt op hoofdlijnen nagedacht over de maakbaarheid en fasering. De verschillende oplossingen worden hier ook op beoordeeld, zie beoordelingskader zeef 1. P&S en R: in de vervolgfase wordt nagedacht over de details van de uitvoering, dan kan dit voorstel worden meegenomen.
95	Wens	Bewoners	Betere bewegwijzering naar omliggende gemeenten, ook in België, bijv. vanuit parkeergarages maar ook op de snelweg	Overwegen	V: Vanuit het Masterplan Mobiliteit 2050 werkt de gemeente aan het ontwikkelen van betere openbare ruimte binnen de Ring in samenhang met de verkeerscirculatie. Daaropvolgend speelt het vraagstuk van het bewegwijzeren van de routes. Het idee daarbij is dat in eerste instantie duidelijk verwezen zal worden naar de Ring, we willen immers geen doorgaand verkeer binnen de Ring en iedereen dus zo snel mogelijk naar die Ring leiden, en vanaf de Ring verdere verwijzing naar elders.

Nr.	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder-groep	Beschrijving inbreng	Toepassen Overwegen Borgen door Afwijzen	Toelichting, inclusief indien van toepassing voor welke MIRT-fase relevant: Verkenning (V) Planning&Studie (P&S) Realisatie (R)
96	Idee	Bewoners	Doe inspiratie op bij: OV-knoop Madrid Noord, Düsseldorf	Toepassen	V: ter inspiratie voor het station en busstation zijn en worden (inter)nationale verschillende stations en busstation bezocht of onderzocht. Deze (bus)stations worden ook bekeken voor inspiratie.
97	Idee	Onbekend	Maak een transferium zodat je kan parkeren buiten het centrum en met de bus naar het centrum kan	Borgen door	Er zijn al twee transferia gerealiseerd, een in Meerhoven en een aan de Aalsterweg. Er zijn plannen voor meer transferia om bezoekers van het Centrum op afstand te laten parkeren.
98	Wens (2x)	Onbekend	Probeer auto's en parkeren in de stad te ontmoedigen	Borgen door	Het is al gemeentelijk beleid om te komen tot een autoluwe binnenstad. Dit is vastgelegd in het Masterplan Mobiliteit 2050.
99	Wens	Belangenverenigingen	Denk na over bereikbaarheid bij grote evenementen (bijv. PSV thuis), nu veel file vanuit Helmond	Borgen door	Ook nu al worden toeschouwers geadviseerd om zoveel mogelijk met het openbaar vervoer naar wedstrijden van PSV te komen. Er loopt inmiddels een proef met speciale bussen die worden ingezet voor bezoekers vanuit b.v. Asten.
100	Wens	Onbekend	Luchtkwaliteit is belangrijk	Toepassen	V: deze wens sluit aan bij één van de doelen gaat over het bijdragen aan de doelstellingen op het gebied van duurzaamheid, één van de speerpunten is welzijn en gezondheid. Er wordt gekeken of en hoe we deze wens kunnen meenemen in de ontwerpen van de mogelijke oplossingen. Ook worden de verschillende oplossingen beoordeeld op luchtkwaliteit. Het is mogelijk dat de verschillende oplossingen verschillen in hun bijdragen aan de verschillende (sub)doelen en daarmee de luchtkwaliteit.
Rondom vrije kruising Tongelre (gebied B)					
101	Idee	Bewoners	Schuif de vrije kruising op richting het station, daar is meer ruimte (ten koste van opstelruimte) en is mogelijk goedkoper	Toepassen	V: Deze oplossingsrichting is opgenomen in de lange lijst van oplossingen en wordt zo meegenomen in de verkenning om te komen tot één voorkeursoplossing.
102	Wens	Belangenvereniging	Ga voor de vrije kruising Tongelre uit van 4 sporen i.p.v. 2, zodat deze toekomstvast is	Afwijzen	Het maximale scenario (ambitienetwerk; ultiem eindbeeld van de regio met maximale reizigersgroei mogelijkheden voor regionaal, nationaal en internationaal treinverbindingen) wordt mogelijk door het inpassen van een tweesporige vrije kruising, waarbij een toekomstvastheidstoets wordt gedaan op extra reizigersgroei.

Nr.	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder-groep	Beschrijving inbreng	Toepassen Overwegen Borgen door Afwijzen	Toelichting, inclusief indien van toepassing voor welke MIRT-fase relevant: Verkenning (V) Planning&Studie (P&S) Realisatie (R)
Zoekgebied keervoorziening Helmond/Deurne (gebied C)					
103	Idee	Bewoners	Maak een fietssnelweg tussen Helmond en Eindhoven om drukte in de trein te verminderen. Denk ook na over andere oplossingen om drukte te verminderen, zoals spitsrein	Borgen door Toepassen	De snelfietsroute Eindhoven-Helmond is in ontwikkeling en zal de komende jaren voltooid worden: https://www.eindhoven.nl/projecten/doorfietsroute-eindhoven-helmond Extra treinverbindingen zijn geborgd in het scenario van het ambitienetwerk (ultiem eindbeeld van de regio met maximale reizigersgroei mogelijkheden voor regionaal, nationaal en internationaal treinverbindingen).

6.1.2 Rapportage bijeenkomst A2 – 10 september 2024

Rapport Participatiebijeenkomst 2

OV-knoop Eindhoven, rondom Eindhoven Centraal (gebied A)

Dinsdag 10 september 2024

MIRT-verkenningen Spoorknop Eindhoven en Multimodale Knoop Eindhoven



Versie: 1.2

Status: vrij te geven op bestuurlijk overleg d.d. 5-12-2024

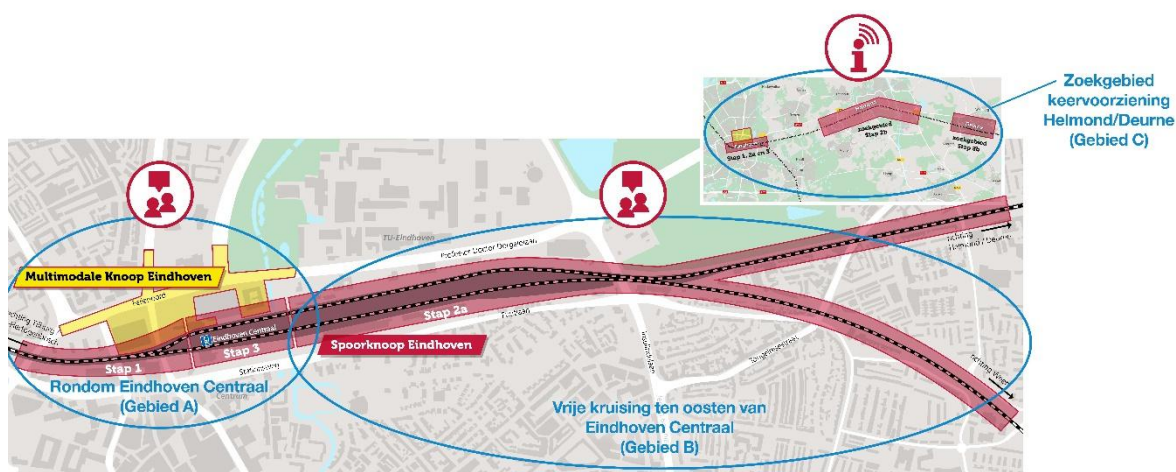
Inhoud

1.	Inleiding.....	3
2.	Deelnemers	4
3.	Sfeerverslag.....	6
4.	Ophalen draagvlak van de omgeving	10
4.1	Stemmen op de beoordelingscriteria.....	10
4.1.1	Busstation, fietsenstalling en stationshal.....	10
4.1.2	Twee extra perrons	11
4.2	Draagvlak voor de oplossingen.....	12
4.2.1	Busstation, fietsenstalling en stationshal.....	12
4.2.2	Twee extra perrons	15
4.3	Conclusie.....	16
4.3.1	Busstation, fietsenstalling en stationshal.....	16
4.3.2	Twee extra perrons	17
5.	Suggesties voor een volgende bijeenkomst.....	18
6.	Overige participatie inbreng	19

1. Inleiding

De MIRT-verkenning OV-knoop Eindhoven bestaat uit twee verkenningen. De MIRT-verkenning Spoorknoop Eindhoven en Multimodale Knoop Eindhoven. Tijdens diverse participatieactiviteiten kan de omgeving meedenken en haar ideeën, kansen en zorgen delen. De participatiestrategie en –aanpak worden uitgebreider beschreven in het [Participatieplan voor de analysefase](#) en in [Participatie in stappen](#).

Dit verslag gaat over de participatiebijeenkomst op 10 september voor het gebied rondom Eindhoven Centraal (gebied A). Hieronder vallen de Multimodale Knoop en stap 1 en 3 van de Spoorknoop. De overige onderdelen van de Spoorknoop Eindhoven komen aan bod in een separaat participatieproces.



Afbeelding 1: verschillende gebieden van de OV-knoop

De bijeenkomst op 10 september 2024 was de tweede participatiebijeenkomst voor het gebied rondom Eindhoven Centraal. Eerder hebben we de omgeving geïnformeerd over het project (november 2023) en heeft de omgeving meegedacht over oplossingen (april 2024). Deze bijeenkomst stond in het teken van de overgebleven oplossingen presenteren en kon de omgeving aangeven welke oplossingen hun voorkeur heeft en waarom.

	2023	2024	2024
Participatie moment	0 – november	1 – april	2 – september
Op dervwerp	Kennismaking.	Lange lijst van oplossingen en beoordelingscriteria zief 1.	Korte lijst en kansrijkheid van oplossingen.
Waar in formeren wij over?	Algemene projectinformatie, zoals aanleiding, opdracht, projectgebied, globale planning en participatiegebieden.	Mogelijke oplossingen (lange lijst) en over beoordelingscriteria van zief 0 en zief 1.	1 De oplossingen van de korte lijst, hoe deze beoordeeld zijn in zief 1 en hoe deze leiden tot enkele kansrijke oplossingen. 2 De criteria voor zief 2.
De omgeving adviseert over	Ideeën, kansen en zorgen en suggesties.	Mogelijke (elementen van) oplossingen, beoordelingscriteria, ideeën, kansen en zorgen.	1 De aandachtspunten én draagvlak voor de oplossingen van de korte lijst. 2 De belangrijkste criteria in zief 1 en 2

Afbeelding 2: Participatiemomenten OV-knoop gebied rondom Eindhoven Centraal

2. Deelnemers

Om mensen op de hoogte te brengen en uit te nodigen voor deze participatiebijeenkomst zijn de volgende communicatiemiddelen ingezet:

- **Huis-aan-huis flyers** voor adressen binnen een straal van 200m rond het projectgebied met een uitnodiging voor de participatiebijeenkomst
- **Flyers** verspreidt tijdens de gesprekken op het station voor de reizigersparticipatie
- **Mailing** aan personen die eerder hebben aangegeven interesse te hebben om mee te denken over de OV-knoop plannen in dit gebied.
- **Social media**: via meerdere sociale mediakanalen is de bijeenkomst gepromoot. Daar is onder andere gebruikt gemaakt van een betaalde location-based-advertising voor het gebied rondom Eindhoven Centraal.
- **Advertentie in Groot Eindhoven** met de uitnodiging voor de bijeenkomst op 10 september
- **Billboardadvertentie** bij het busstation op Eindhoven Centraal van maandag 9 september tot en met zondag 15 september.



Afbeelding 3 & 4: Verspreidingsgebied huis-aan-huis flyers & promotie op sociale media



Afbeelding 5 & 6: Billboardadvertentie

Denk je mee over de ontwikkeling van OV-knoop Eindhoven?



Er komen steeds meer mensen naar Eindhoven om te wonen en te werken. Hierdoor zullen in de toekomst veel meer mensen zich van, naar en via de OV-knoop Eindhoven verplaatsen. Dit is het gebied rondom Eindhoven Centraal en het spoor tot aan Tongelre. De gemeente en ProRail voeren daarom in opdracht van het Rijk een zogeheten MIRT-verkenning uit. Doel is om Eindhoven regionaal, nationaal en internationaal bereikbaar te houden, met de trein, bus, fiets en deelvervoer als duurzame vervoersmiddelen.

Uit de verkenning moet blijken of en hoe de mogelijke oplossingen voor de OV-knoop haalbaar zijn. ProRail en de gemeente nodigen je uit voor de tweede participatiebijeenkomst voor het gebied rondom Eindhoven Centraal. De bijeenkomst vindt plaats op dinsdag 10 september tussen 15.00 en 17.00 uur en tussen 18.30 tot 20.30 uur in Microstad aan de Professor Dr. Dorgelolaan 2.

Elke twintig minuten start een presentatie over de overgebleven oplossingen voor een nieuw busstation, nieuwe fietsstalling en stationshal aan de noordzijde en twee extra perronsporen. En hoe experts die hebben beoordeeld. Daarna kun je in eigen tempo de oplossingen ook in 3D-animaties bekijken en jouw voorkeur en criteria die voor jou belangrijk zijn kenbaar maken. Meld je aan voor de bijeenkomst via de QR-code of via ovknoopeindhoven.nl.



Liever online jouw voorkeur kenbaar maken?

Ben je dinsdag 10 september verhinderd of denk je liever online mee? Op ovknoopeindhoven.nl vind je alle informatie over de verkenning en een online enquête. Die neemt ongeveer vijf minuten van je tijd in beslag. Je kunt de digitale vragenlijst tot en met zondag 15 september invullen. Via de QR-code ga je er direct naartoe.



Afbeelding 7. Advertentie Groot Eindhoven

In totaal zijn er 56 deelnemers naar de participatiebijeenkomst van 10 september gekomen, verspreid over de middag (15:00-17:00 uur) en avond (18:30-20:30 uur). Dertien van deze aanwezigen zijn gekomen zonder zich van tevoren aan te melden. Daarnaast zijn zestien mensen die zich wel hadden aangemeld, niet gekomen.

Het doel van de participatie was om de voorkeur van de verschillende soorten stakeholders te horen voor oplossingen die gepresenteerd werden. De aanwezige stakeholders waren onder andere direct omwonenden, ondernemers, studenten, belangenbehartigers, vastgoedontwikkelaars en vertegenwoordigers namens bedrijven, instellingen en organisaties. De belangenbehartigers voor slechtzienden en fietsers hadden meerdere petten op omdat ze ook omwonende zijn.

Kenmerken van de deelnemers:

- Circa 20 deelnemers waren bewoner, waarvan de helft dicht bij station Eindhoven Centraal woont.
- Van de aanwezigen hebben 24 aangegeven dat zij een vertegenwoordiger zijn van een bedrijf, organisatie of andere belangenbehartiger. Sommigen van deze zijn ook deel van de groep bewoners.
- Mate van gebruik van de OV-knoop door deelnemers:
 - o Elf aanwezigen gaven aan dagelijks of meerdere dagen per week te gebruiken.
 - o Twaalf aanwezigen gaven aan niet of nauwelijks te gebruiken.
 - o Zestien mensen gebruiken de huidige OV-knoop één tot vier keer per maand.

3. Sfeerverslag

Op dinsdag 10 september organiseerden we de tweede participatiebijeenkomst van de OV-knoop Eindhoven over het deelgebied rondom Eindhoven Centraal. Dit deelgebied van de MIRT-verkenning bestaat uit een aantal onderdelen. We verkennen oplossingen voor een nieuw busstation, fietsenstalling en stationshal aan de noordzijde van het station. Ook verkennen we oplossingen voor aanpassingen aan het spoor ten westen van Eindhoven Centraal en een uitbreiding met twee extra perrons op het station.

De eerste participatiebijeenkomst (2 april 2024) stond in het teken van meedenken over mogelijke oplossingen voor alle onderdelen (zie ook het sfeerverslag van deze bijeenkomst). Daarna zijn - mede met de inbreng en participatie van de bezoekers - de oplossingen verder uitgewerkt en bekeken.

Participatiebijeenkomst 10 september

Tijdens de bijeenkomst presenteerden we de overgebleven oplossingen aan de bezoekers. Daarna konden zij aangeven welke oplossing hen het meeste aansprak. De bezoekers bestonden uit bewoners, ondernemers, studenten, belangenbehartigers, vastgoedontwikkelaars en vertegenwoordigers namens bedrijven, instellingen en organisaties. In totaal hebben 56 bezoekers deze participatiebijeenkomst bezocht.

Hoe zag de bijeenkomst eruit?

Zowel 's middags als 's avonds was iedereen welkom om langs te komen in Microstad, gelegen naast station Eindhoven Centraal.



Afbeelding 8: Presentatie over de OV-knoop

Presentatie

De bijeenkomst begon met een presentatie over het project. De bezoekers werden meegenomen in aanleiding en doel van het project. Er werd kort toegelicht waar we nu staan in het project en wat gedaan is met inbreng van de vorige bijeenkomst. Daarna werd er samen vooruit gekeken en werd ingegaan op komende bijeenkomsten. Tijdens de presentatie werden veel vragen gesteld over het project.

Oplossingen

De verschillende oplossingen stonden op panelen toegelicht met afbeeldingen en kenmerken van de oplossing. Er waren vijf panelen voor oplossingen voor het busstation, fietsenstalling en het

stationsgebouw. Eén paneel voor drie mogelijke aanpassingen van de sporen ten westen van Eindhoven Centraal. En twee panelen voor twee extra perrons op station Eindhoven Centraal. Bij de panelen stonden projectmedewerkers om vragen te beantwoorden of de panelen extra toe te lichten.



Afbeelding 9: Bezoekers bekijken de panelen

Om een goed beeld te krijgen hoe de verschillende oplossingen er uit zien en passen in de toekomstige omgeving van Knoop XL, was er een maquette aanwezig met de verschillende oplossingen.

Ook was er een tv-scherm waarop in een [3D-animatie](#) alle oplossingen te zien waren. In deze animatie werd de kijker door de verschillende oplossingen van de treinperrons, het busstation, de stationshal, het stationsplein en de fietsenstalling meegenomen.



Afbeelding 5: Bezoekers bekijken de maquette van de oplossingen samen met een projectmedewerker

Om informatie goed over te kunnen brengen is gekozen om de oplossingen op verschillende manieren te presenteren. Er was veel informatie om over te brengen, waardoor het complex is om goed in te kunnen beelden hoe het gebied er in de toekomst uit komt te zien.

Wat vinden de bezoekers?

Tenslotte konden de bezoekers zelf aangeven wat ze belangrijk vinden in het project. We vroegen hen welke oplossingen hen het meest en minste aansprak en welk thema ze het belangrijkste vonden

in de beoordeling van de oplossingen. Ook vroegen we de bezoekers om een toelichting op hun stem te geven om meer gevoel bij hun keuze te krijgen.

Belangrijkste thema's beoordeling

Eerst werd gevraagd welke thema's zij belangrijk vinden bij de beoordeling van de verschillende oplossingen van de OV-knoop Eindhoven. De belangrijkste thema's als aangegeven door de bezoekers waren duidelijk:

de kwaliteit van de omgeving; mogelijkheden voor prettige wachruimtes, ruimte voor bomen en planten, sociale veiligheid en voldoende daglicht in het station en op het stationsplein de verbinding met de stad; goede aansluiting op de bestaande loop- en fietsroutes. impact op de stedelijke omgeving.



Afbeelding 10: Resultaten belangrijkste thema's voor de bezoekers van deze bijeenkomst

Oplossingen

Vervolgens konden de bezoekers met gekleurde muntjes aangeven welke oplossing hen het meeste en het minste aanspreekt.

Twee extra perrons:

De oplossing met zijperrons sprak de meeste bezoekers (22 stemmen) aan, omdat goederentreinen in dat geval niet dichterbij de bebouwing aan de zuidzijde komen te rijden en de bouw makkelijker en met minder hinder lijkt.

Busstation, fietsenstalling en stationsgebouw:

Het 'ondergrondse busstation met een verlengde stationshal' sprak het meeste aan (14 stemmen groen, 0 stemmen rood), vanwege het grote stationsplein, de toegang vanaf Fellenoord en ruimte voor groen.

Het 'ondergrondse busstation onder Fellenoord' sprak ook veel bezoekers (15 stemmen groen) aan vanwege het grote stationsplein met de goede verbinding met de wijk ten noorden van het station. Maar deze oplossingen sprak ook veel bezoekers het minste (9 stemmen rood) aan vanwege de lange loopafstanden.

Het 'Busgebouw (onder- en bovengronds)' sprak de bezoekers het minste aan, o.a. vanwege het gesplitst busstation over twee verdiepingen (7 stemmen groen, 16 stemmen rood).



Afbeelding 11: Bezoeker stemt op een oplossing

Open gesprek over kansen/zorgen/ideeën

Tijdens de bijeenkomst werd de hoeveelheid aan informatie als behoorlijk veel ervaren door de bezoekers. Er werd dan ook door vrijwel alle bezoekers gebruik gemaakt om met projectmedewerkers in gesprek te gaan over al deze informatie. Tijdens deze gesprekken werden ook zorgen, kansen en of ideeën van bezoekers gedeeld. Veel genoemde onderwerpen zijn:

Graag een kwalitatief en groen stationsplein.

Aandacht voor een goede aansluiting van de fietsenstalling op de bestaande fietsroutes.

Als het een ondergronds busstation wordt is het belangrijk om rekening te houden met daglicht, sociale veiligheid, grondwater en duurzaamheid.

Graag voldoende autoparkeergelegenheid bij het station

Het is belangrijk om elementen met cultuurhistorische waarde te behouden

De toegankelijkheid van het station voor bijvoorbeeld slechtzienden tijdens en na de bouw.

Zorgen over geluid en veiligheid van goederentreinen.

Wat gebeurt er met de inbreng?

Alle kansen, zorgen en ideeën die zijn verzameld gebruiken we om de plannen beter te maken. Alle inbreng wordt vastgelegd in de participatierapportage waarin staat beschreven op welke manier we met de zorg, kans of het idee omgaan binnen het proces van de verkenning.

De stem van de omgeving (door middel van stemmen met de muntjes) wordt meegegeven aan de bestuurders voor besluitvorming over welke oplossingen definitief als kansrijk door hen worden vastgesteld en dus doorgaan naar de volgende fase van deze verkenning.

Blijf op de hoogte en denk mee

In het voorjaar van 2025 organiseren we opnieuw een participatiebijeenkomst. In de tussentijd werken we de kansrijke oplossingen verder uit en beoordelen we de effecten hiervan.

Op de volgende bijeenkomst presenteren we de (voorlopige) resultaten van deze effectstudies.

Iedereen is welkom en kan meedenken met de plannen en deze aanvullen met (lokale) kennis, ideeën, suggesties en creativiteit. Meld u [hier](#) aan als u via e-mail vooraf informatie wilt ontvangen over de aanstaande bijeenkomsten.

4. Ophalen draagvlak van de omgeving

Het doel van de bijeenkomst was het informeren van de omgeving over de overgebleven oplossingen (korte lijst van oplossingen). Daarnaast vroegen we de bezoekers welke oplossing hun voorkeur had en waarom. Dit om een beeld te krijgen van het draagvlak van de oplossingen bij de omgeving.

Tijdens de bijeenkomst is er gestemd op:

- de beoordelingscriteria (4.1)
- de verschillende oplossingen (4.2)

4.1 Stemmen op de beoordelingscriteria

Tijdens de participatiebijeenkomst zijn beoordelingscriteria gepresenteerd aan de deelnemers. Daarna gaven zij 2 voorkeursstemmen voor belangrijke beoordelingscriteria voor het busstation en 1 voorkeursstem voor een belangrijk beoordelingscriterium voor de twee nieuwe perrons. De voorkeursstemmen werden bijgehouden op een groot paneel.

De criteria komen niet één op één overeen met het vastgestelde beoordelingskader voor bestuurlijke besluitvorming. Het zijn combinaties van de criteria uit het beoordelingskader welke van belang of relevant zijn voor bewoners, reizigers, werknemers van nabije bedrijven en andere individuen. Deze selectie is gemaakt op basis van reacties en input die tijdens de vorige participatiebijeenkomsten zijn opgehaald bij de omgeving.












Afbeelding 12: Stemmen op criteria en oplossingen

4.1.1 Busstation, fietsenstalling en stationshal

Een meerderheid van de bezoekers koos voor de kwaliteit van de omgeving en een grote groep stemde voor een goede verbinding met de stad van het nieuwe busstation, fietsenstalling en stationshal. Zij hopen daarbij op aandacht voor sociale veiligheid en een mooie uitstraling van het station, als entree van de stad en om een prettige plek om te zijn. Uitgebreide capaciteit en toegankelijkheid van de fietsenstalling werd ook vaak genoemd als belangrijke verbetering van het station.

Vanuit bedrijven werd eerder gekozen voor de mogelijkheid om woningen en kantoren te bouwen bij het stationsplein. Voor de belangenvereniging voor slechtzienden was het beoordelingscriterium toegankelijkheid vooral belangrijk bij het ontwerpen van een nieuwe stationsomgeving. Ook maken zij zich zorgen over de hinder tijdens de bouwperiode, zoals langere looproutes en op- en afstapjes. Duurzaamheid werd zowel door bewoners en door bezoekers die werkzaam zijn bij de overheid gekozen als belangrijk criterium.

Tabel 1: Stemmen op de beoordelingscriteria voor het busstation, stationshal en fietsenstalling

	Criteria	Aantal stemmen
	Loopafstand: afstand tussen bus en trein	1 (2%)
	Loopafstand: afstand tussen fiets en trein	3 (5%)
	Toegankelijkheid: overstapgemak, hoogteverschillen en vindbaarheid	7 (13%)
	Kwaliteit van de omgeving: mogelijkheden voor prettige wachtruimtes, ruimte voor bomen en planten en sociale veiligheid en voldoende daglicht in het station en op het stationsplein	19 (34%)
	Duurzaamheid: mogelijkheden voor gebruik van duurzame materialen, energie opwek en wateropslag	6 (11%)
	Investeringskosten: wat kost de bouw van de OV-knoop?	2 (4%)
	Bouwperiode: geschatte tijdsduur, bouw(hinder) en kwaliteit tijdelijke voorzieningen	4 (7%)
	Verbinding met de stad: goede aansluiting op de bestaande loop-/fietsroutes	10 (18%)
	Gebouwen: mogelijkheden voor het bouwen van woningen en kantoren bij of op het stationsplein	4 (7%)
	Totaal aantal stemmen	56

4.1.2 Twee extra perrons

19 van de 56 bezoekers hebben hun voorkeursstem uitgebracht op een beoordelingscriterium voor twee extra perrons. De meeste voorkeursstemmen werden gegeven aan het beoordelingscriterium impact op de stedelijke omgeving. De bezoekers gaven aan dat het een goed idee is om de capaciteit van het station voor treinverbindingen te verbeteren. Daarbij werd ook gezegd dat een internationale treinverbinding richting België (voornamelijk Antwerpen en ook het oosten van België) een wens is voor veel bezoekers. Dit omdat België dicht bij Eindhoven ligt dan bijvoorbeeld Amsterdam, waarvandaan al wel een treinverbinding met België is. De zorg van de omgeving over geluid, trillingen en veiligheid van goederenvervoer (deels met gevaarlijke stoffen) over het spoor werd meermaals gedeeld. Men hoopt dat het toevoegen van twee extra perrons en daardoor een andere perronindeling deze zorgen in de toekomst weg kan verminderen.

Tabel 2: Stemmen op de beoordelingscriteria voor twee extra perrons

Criteria	Aantal stemmen
Impact op de stedelijke omgeving	8
Kansen voor duurzaamheid	2
Geluid	4
Trillingen	2
Bouwhinder	0
Impact van treinverkeer met gevaarlijke stoffen	3
Totaal aantal stemmen	19

4.2 Draagvlak voor de oplossingen

De bezoekers ontvingen bij binnenkomst een zakje met daarin drie muntjes waarmee ze konden aangeven welke oplossingen hen het meeste of minste aansprak.

- Het groene muntje voor de oplossing van het busstation, fietsenstalling en stationshal die de bezoeker het meest aanspreekt.
- Het rode muntje voor de oplossing van het busstation, fietsenstalling en stationshal die de bezoeker het minst aanspreekt.
- Het blauwe muntje voor de oplossing van de perronuitbreiding, die de bezoeker het meest aanspreekt.

De muntjes konden ook in het bakje “geen voorkeur” worden gedaan.

4.2.1 Busstation, fietsenstalling en stationshal

In totaal zijn er door bezoekers 51 groene muntjes (meeste voorkeur) ingeleverd en 56 rode muntjes (minste voorkeur).

Tabel 3: Stemmen op de beoordelingscriteria voor het busstation, de fietsenstalling en de stationshal

Oplossing	Groen (sprak het meest aan)	Rood (sprak het minst aan)
Ondergronds busstation met haakse stationshal	7	10
Ondergronds busstation met verlengde stationshal	14	0
Ondergronds busstation onder Fellenoord	15	9
Half ondergronds busstation	4	9
Busgebouw	7	19
Geen voorkeur	4	9
Totaal aantal stemmen	51	56

Ondergronds busstation met haakse stationshal

Voor 7 bezoekers sprak deze oplossingsrichting het meeste aan, voor 10 bezoekers het minste.

Toelichting van bezoekers waarom deze oplossing het meest aansprak:

- Meer ruimte bovengronds voor een plein en groen (2x)
- Er blijft de mogelijkheid om voor het station langs te lopen
- Er zijn meer ingangen voor fietsers en busreizigers
- Ingang van het station georiënteerd naar de Fellenoord
- Voor zowel bus als trein is het een korte loopafstand

Toelichting van bezoekers waarom deze oplossing het minst aansprak:

- Niet de voorkeur omdat door de plaatsing van het vastgoed in deze oplossing Woensel meer afgesloten is van het centrum. Liever meer ruimtelijke verbinding tussen deze gebieden.
- Meer last van grondwater (3x), door lage ligging van het gebied (*geldt voor alle oplossingen*).
- De (sociale) veiligheid en handhaving bij een ondergronds busstation (2x) (*geldt voor alle oplossingen*)
- De kosten van ondergronds brengen van het busstation zijn fors hoger dan functioneel vergelijkbare stations (*geldt voor alle oplossingen*).

Ondergronds busstation met verlengde stationshal

Voor 14 bezoekers sprak deze oplossingsrichting het meeste aan, voor 0 bezoekers het minste.

Toelichting van bezoekers waarom deze oplossing het meest aansprak:

- Kwaliteit van het plein met ruimte voor groen (3x)
- Weinig hoogteverschillen
- Zichtbaarheid van het station en het plein vanaf de Fellenoord
- De stationshal is het minst verstopt. Met deze oplossing kans om een stationshal met allure te bouwen. Mag hierbij lef tonen in het ontwerp.
- Het kruisen van bus en fiets als voetganger is onwenselijk. Door bus en fiets ondergronds op te lossen ontstaat een rustig en veilig voetgangersgebied in en rondom het station (*geldt voor meerdere oplossingen*).
- Ruimte efficiënte oplossing die optimaal gebruik maakt van de functies van het station en plein voor de lange termijn.
- Bereikbaarheid vanaf de zuidkant.

Ondanks dat er geen rode muntjes werden gegeven op deze oplossing, hebben bezoekers op de toelichting briefjes wel aangegeven wat hun minder aansprak aan deze oplossing:

- De (sociale) veiligheid en het regelen van handhaving bij een ondergronds busstation (2x)
- Niet mogelijk om voor het station langs te lopen
- De kosten van ondergronds brengen van het busstation zijn fors hoger dan functioneel vergelijkbare stations.

Ondergronds busstation onder Fellenoord

Voor 15 bezoekers sprak deze oplossingsrichting het meeste aan, voor 9 bezoekers het minste.

Toelichting van bezoekers waarom deze oplossing het meest aansprak:

- In deze oplossing heeft de stationshal open zicht naar stationsplein en de nieuwe wijk Fellenoord
- Een mooie verbinding tussen het noorden en zuiden van de Fellenoord (2x)
- Deze oplossing scoort de meeste groene vakjes bij de beoordelingscriteria (2x)
- Het station als ontvangstpunt van Eindhoven heeft een groene ruimtelijke oplossing nodig
- Deze oplossing is duurzamer en behoudt het karakter van de stad (uitstraling en gebouwen).
- Meeste mogelijkheden voor extra woningen.
- Ruimte die vrijkomt voor de stad door het busstation onder de grond te brengen (geldt voor meerdere oplossingen).
- Meer ruimte voor ondergrondse fietsenstalling.
- Hier is het meeste ruimte voor perrons waardoor er meer ruimte vrijkomt voor treinen (en bussen) richting België en Duitsland (internationaal vervoer waar Eindhoven behoefte aan heeft).
- Veiligheid voor de reizigers door vermoedelijke betere en overzichtelijkere (sociale) controle.

Toelichting van bezoekers waarom deze oplossing het minst aansprak:

- Lange loopafstanden tussen de verschillende vervoersmodaliteiten
- Slechte bereikbaarheid voor voetgangers
- Busstation onder Fellenoord heeft een te lang busperron
- Zichtlijn vanuit torens District E wordt geblokkeerd door gebouw i.p.v. groen (2x)
- Meer last van grondwater (3x), door lage ligging van het gebied (geldt voor meerdere oplossingen).
- De (sociale) veiligheid en handhaving bij een ondergronds busstation (2x) (geldt voor meerdere oplossingen)
- De kosten van ondergronds brengen van het busstation zijn fors hoger dan functioneel vergelijkbare stations (geldt voor meerdere oplossingen).

Half ondergronds busstation

Voor 4 bezoekers sprak deze oplossingsrichting het meeste aan, voor 9 bezoekers het minste.

Toelichting van bezoekers waarom deze oplossing het meest aansprak:

- Sociale veiligheid en controle (2x)
- De optimale ligging van de fietsenstalling aan de fietsroutes
- Vanwege grondwater (verwacht dat deze oplossing de minste impact heeft op de natuurlijke grondwaterstand/-stroming) (2x)
- Betere zichtlijnen met District E door inpandige oplossing, niet bovengronds.

Toelichting van bezoekers waarom deze oplossing het minst aansprak:

- Te weinig groen. Groen zou prioriteit moeten hebben voor alsmaar groeiend Eindhoven.
- Te weinig rust op maaiveld, minder ruimte voor de voetganger en leefbaarheid.
- Minder fraai stationsplein.
- Deze oplossing scoort in de gepresenteerde beoordeling het minste
- Geen half werk doen, in één keer goed doen voor de toekomst dus alles ondergronds brengen.

Busgebouw (onder- en bovengronds)

Voor 7 bezoekers sprak deze oplossingsrichting het meeste aan, voor 16 bezoekers het minste.

Toelichting van bezoekers waarom deze oplossing het meest aansprak:

- Reizigers houden zicht op de bussen.
- Geen onnodige investering in bustunnels.
- De openbare ruimte aan het spoor is in deze oplossing het beste ingericht.

Toelichting van bezoekers waarom deze oplossing het minst aansprak:

- Meerdere verdiepingen maakt het complex voor de reiziger.
- Minst overzichtelijk voor slechtzienden en te veel keuzemomenten bij de geleidelijnen
- De kwaliteit van de omgeving gaat te veel achteruit.
- Een bovengronds busstation geeft weinig ruimte voor een stationsplein en actieve plint.
- Weinig ruimte voor groen. (2x)
- Inefficiënt ruimtegebruik.
- Het gebouw zal te massaal worden.
- Deze oplossing heeft te veel minpunten in de gepresenteerde beoordeling.
- Geen half werk doen, in één keer goed doen voor de toekomst dus alles ondergronds brengen.

Geen voorkeur

Vier bezoekers hebben geen voorkeur uitgesproken. Negen bezoekers hebben niet aangegeven welke oplossing hen het minst aansprak.

4.2.2 Twee extra perrons

In totaal hebben 45 bezoekers op hun voorkeur gestemd voor de twee nieuwe perrons. De bezoekers bestonden voornamelijk uit: vastgoedontwikkelaars, vertegenwoordigers van belangenverenigingen, bewoners, vertegenwoordigers van een bedrijf of reizigers. Sommige bezoekers waren werkzaam bij een overheidspartij. De stemmen resulteerden in een lichte voorkeur voor zijperrons.

Zijperrons

Er is door 22 bezoekers gestemd voor de oplossing met zijperrons.

Verschillende toelichtingen op deze voorkeur:

- Lijkt makkelijker te realiseren met minder bouwhinder (4x)
- Goederenvervoer niet dicht bij zuidelijke bebouwing (4x)
- Is efficiënter qua kosten in relatie tot vervoer-technische mogelijkheden (2x)
- Verdelen van de overlast van 2 extra perrons aan zuid- en noordzijde.
- Geeft meer mogelijkheden voor de vrije kruising ten oosten van Eindhoven Centraal
- Ligt verder van toekomstige vastgoedontwikkeling aan de zuidzijde
- Betere verdeling van de reizigers over het treinstation.
- Grotere afstand tot monumentale voorplein (zuidzijde)
- Biedt ruimte voor verdere groei van Eindhoven en reizigers
- Zijn veiligere perrons voor de reiziger als er een goederentrein langs een perron passeert.

Eilandperron

Er is door 13 bezoekers gestemd op een zuidelijk eilandperron.

Verschillende toelichtingen op deze voorkeur:

- Zorgt voor een betere doorstroming van de treinen
- Slechts één extra opgang benodigd (overzichtelijker), in lijn met andere opgangen.
- Zo zijn er 2 eilandperrons per richting beschikbaar
- Zo wordt de monumentale kap en stationsgebouw behouden.
- Zo is er ruimte voor keerspooren van de trein naar Düsseldorf.
- Zo kunnen de goederentreinen buiten het station Eindhoven centraal blijven passeren.
- Heeft de minste impact
- Minder traplopen bij overstap, vanwege mogelijkheid overstappen aan andere kant van het aankomstperron.

Geen voorkeur

Tien bezoekers hebben aangegeven geen voorkeur voor één van beide oplossingen van perronuitbreiding te hebben.

4.3 Conclusie

4.3.1 Busstation, fietsenstalling en stationshal

Door bijna alle bezoekers is er gestemd op de beoordelingscriteria en oplossingen voor bus, fiets en stationshal. De meeste bezoekers gaven aan dat volgens hen de beoordeling van de oplossingen vooral op basis van de kwaliteit van de omgeving (groen, wachtruimtes, sociale veiligheid) en op de verbinding met de stad, gescoord moesten worden. Voor de belangenbehartigers van slechtzienden is de toegankelijkheid het belangrijkste criterium.

Voorkeur voor oplossingen

Een duidelijke voorkeur van de bezoekers ging naar het *ondergronds busstation met de verlengde stationshal* (14x) en het *ondergronds busstation onder Fellenoord* (15x). De meeste positieve reacties gaf men op een mooi stationsplein bij verschillende oplossingen. De kwaliteit van de omgeving werd dan ook veruit het belangrijkste thema gevonden. Daarentegen was het *ondergronds busstation onder Fellenoord* ook negen keer gekozen als minst aantrekkelijke oplossing, mede door de langere loopafstanden.

Daarna volgen de oplossingen *ondergronds busstation met haakse stationshal* (7x) en *busgebouw (onder- en bovengronds)* (7x) met de meeste voorkeur.

Minste voorkeur voor oplossingen

Het *busgebouw (onder- en bovengronds)* sprak het minste aan bij de bezoekers (16x). Met een gebouw boven de grond blijft er weinig ruimte over voor een stationsplein en groen. Ook werd het splitsen van het busstation over twee verdiepingen als nadeel gezien. Ook het *half ondergrondse busstation* werd als minder aantrekkelijk gezien (9x), omdat er minder ruimte is voor een stationsplein.

Daarna volgt het *ondergrondse busstation met haakse stationshal* (10x) met minste voorkeur. Als nadeel werd vooral de mindere zichtbaarheid van het station genoemd door de gebouwen aan de rand van het stationsplein en daarmee de (slechte) aansluiting op de omgeving.

Zorgen over oplossingen

Veel bezoekers spraken hun zorgen uit voor de ondergrondse oplossingen mede door de

complexiteit, de mogelijke wateroverlast en de hoge kosten. Ook kwamen zorgen om de sociale veiligheid bij een ondergronds busstation nadrukkelijk naar voren.

4.3.2 Twee extra perrons

Van de 56 bezoekers hebben er 45 bezoekers hun stem uitgebracht op hun voorkeur voor de perronuitbreiding. De uitgebrachte stemmen hebben geen absolute voorkeur opgeleverd. Wel is er een lichte voorkeur voor zijperrons merkbaar (22x). De meeste genoemde onderbouwing van de uitgebrachte stemmen waren:

- Complexiteit van het bouwen en de bouwhinder
- Goederenvervoer niet dicht op de zuidelijke bebouwing
- Betere doorstroming van de treinen door het station
- Goederentreinen niet langs perrons waar reizigers staan te wachten
- Geen aantasting aan monumentale stationskap en –gebouw zuidzijde
- Nieuwe opgangen vanuit de reizigerstunnel

In de gesprekken tussen bezoekers en projectmedewerkers werd duidelijk dat de bezoekers vooral geïnteresseerd waren in de spoorse plannen. Er was niet direct een mening over één van de oplossingen. Ze brachten dan ook voornamelijk een stem uit, omdat ze daarvoor een muntje hadden gekregen.

De perronuitbreiding (en de spooraanpassingen op het westelijk emplacement) op zich werd als positief ervaren, waardoor er meer treinverbindingen in de toekomst mogelijk worden. Echter wel met de aantekening over de zorg vanuit de omgeving: toename van geluid, trillingen en veiligheid van goederenvervoer (deels met gevaarlijke stoffen) over het spoor als er meer treinen in de toekomst gaan rijden.

Gekeken naar de beoordelingscriteria werd duidelijk dat de impact op de stedelijke omgeving als belangrijkste criterium wordt gezien. Dit is in lijn met de voorkeursstemmen voor criteria bij het busstation, fietsenstalling en stationshal, waar kwaliteit van de omgeving en verbinding met de stad de meeste stemmen kreeg. Bij voorkeur in het vervolg van de verkenning bekijken of de kansrijke oplossingen positief op deze elementen kunnen inspelen.

5. Suggesties voor een volgende bijeenkomst

De bezoekers spraken vaak hun waardering uit voor de overzichtelijke presentatie en de doordachte participatie bij het stemmen op criteria en oplossingen. Er werden slechts enkele tips gedeeld aan het eind van de route:

- Maak de informatie eenvoudiger te absorberen, zeker voor mensen die niet in de materie zitten.
- Voeg een 'streetview' poppetje toe aan de 3D beelden zodat het helder is waar de kijker is.
- Begin de bijeenkomst met het helder maken van de doelstellingen van het project.

Daarnaast werd via de briefjes gedeeld dat:

- Het makkelijker moest zijn om je online aan te melden voor de bijeenkomst
- Studies/rapportages beschikbaar moesten zijn over bijvoorbeeld de OV-mogelijkheden en vergelijkingen (bus/tram) en het type busstation

Suggesties voor verbetering vanuit de medewerkers van de participatieavond:

- Maquette per oplossing (mag ook kleiner): dat is overzichtelijker in de vergelijking, opzet en ruimte zijn heel geschikt.
- Minder tekst op de panelen, dat leest bijna niemand en wordt door de medewerkers al uitgelegd.
- De afbeeldingen van de oplossingen, zoals busgebouw, waren niet makkelijk te begrijpen. Veel inspanning nodig om goed uit te leggen. De maquette maakt dat makkelijker.
- Opkomst blijft gemiddeld. Hoe bereiken we de belanghebbenden die niet op de bijeenkomst zijn geweest.

Aantal zaken die we graag willen behouden voor volgende bijeenkomst zijn:

- Door de informatie op verschillende manieren aan te bieden (3D beeld, maquette en panelen) kunnen bezoekers kiezen wat voor hen het beste werkt.
- Door het aanmelden in een tijdslot kwamen bezoekers gespreid binnen waardoor we de gelegenheid hadden persoonlijk met bezoekers in gesprek te gaan.
- Ruimte bieden voor raakvlakprojecten rondom het station om bezoekers de gehele ontwikkeling te laten zien.

6. Overige participatie inbreng

Tijdens de bijeenkomst konden bezoekers bij projectmedewerkers ook terecht met hun zorgen, kansen en ideeën over de OV-knoop plannen. Hieronder is per aandachtspunt een toelichting gegeven hoe hier in de MIRT-Verkenning mee wordt omgegaan.

- *Meenemen*: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning.
- *Overwegen*: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
- *Borgen door*: als de inbreng kan worden overgebracht aan een ander project of organisatie die hierover gaat.
- *Afwijzen*: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus afvalt.

Nr.	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder-groep	Beschrijving inbreng	Meenemen Overwegen Borgen door Afwijzen	Toelichting, inclusief indien van toepassing voor welke MIRT-fase relevant: Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)
Algemeen					
1.	Zorg	Bewoner	Grondwaterproblemen met een ondergronds busstation	Meenemen	V: Grondwater is één van de onderwerpen waar onderzoek naar wordt gedaan in de MIRT-verkenning. Op basis van de onderzoeken wordt gekeken of en welke maatregelen nodig zijn.
2	Zorg	Bedrijf	Toekomstbestendig busstation. Er gaat veel tijd overheen van plan tot bouw.	Meenemen	V: Er is eerder onderzoek gedaan naar het toekomstige aantal reizigers voor het station. In het ontwerp wordt rekening gehouden met een hoog scenario zodat de oplossingen toekomstvast zijn. Ook worden de oplossingen beoordeeld op hun toekomstvastheid in de beoordeling van Zeef 1 en ook later in Zeef 2. De oplossingen verschillen in de mate van toekomstvastheid.
3	Zorg	Bewoner en belangenvereniging	Aantasting van het na-oorlogs erfgoed: station, hoogbouw, stationskap, Dorgelolaan, Fellenoord, colonnade, etc.	Borgen door	V: Het treinstation incl. perronoverkapping en colonnade is een Rijksmonument. We nemen als eis mee dat dit als zodanig behouden dient te worden. Ontsiering, beschadiging of sloop van (delen van) het monument dient voorkomen te worden. Voor de Fellenoord is een ontwikkelvisie vastgesteld, waarin een en ander is vastgelegd over de ruimtelijke kwaliteit van het gebied.
Busstation en -systeem					
4	Zorg	Bewoner	Voorkomen dat het busstation een parkeerplaats	Afwijzen	Eerder is onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om bussen door te koppelen waarmee ze doorrijden op

Nr.	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder-groep	Beschrijving inbreng	Meenemen Overwegen Borgen door Afwijzen	Toelichting, inclusief indien van toepassing voor welke MIRT-fase relevant: Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)
			wordt voor bussen. Liever bussen laten doorrijden vanaf het station.		Eindhoven Centraal station. Hieruit is gebleken dat dit nadelig en niet aantrekkelijk voor de reiziger vanwege de extra (beleefde) reistijd. Dit leidt tot reizigersverlies.
5	Wens	Bewoner	Wens om het studierapport over het busnetwerk en de doorkoppeling van buslijnen te ontvangen.	Meenemen	Dit rapport wordt bij de documenten online geplaatst.
6	Zorg	Bewoner	Te weinig daglicht in ondergrondse oplossingen voor bus en fiets.	Meenemen	V: In het ontwerp is dit een aandachtspunt. Bij alle oplossingsrichtingen wordt gekeken hoe we een prettige omgeving kunnen creëren. Daglicht naar binnen brengen is daar onderdeel van.
7	Wens	Belangenvereniging	Bus zoveel mogelijk vanaf hetzelfde perron vertrekken. Geleidelijnen en eventueel paaltje met braille bij elke halte.	Meenemen	V: Het dynamisch toewijzen van haltes is momenteel nodig vanwege het ruimtegebrek. Doordat het nieuwe busstation een andere inrichting en omvang krijgt, wordt statische haltetoewijzing (een vaste halte voor buslijnen) weer mogelijk. Vanuit reizigersgemak heeft een statisch busstelsel de voorkeur boven een (beperkt)dynamisch systeem. Reizigersgemak is één van de aspecten die worden meegenomen in het ontwerp. P&S: Voor slechtzienden zal in alle gevallen moeten worden voorzien in goede informatievoorziening en geleiding.
8	Wens	Bewoner	Snelbus Eindhoven-Antwerpen	Borgen door	Dit is geen onderdeel van de MIRT-Verkenning. In de MIRT-verkenning wordt rekening gehouden met haltes voor internationale bussen. Deze wens wordt meegegeven aan de provincie als concessiehouder van het busvervoer in Eindhoven.
9	Zorg	Bewoner	De keuze tussen tram versus bus. De vergelijking met tram heeft niet goed plaatsgevonden	Afwijzen	V: Om een tram rendabel te kunnen exploiteren zijn meer reizigers nodig. Dit is meermaals onderzocht maar niet haalbaar gebleken. Naar aanleiding van een motie in de Eindhovense gemeenteraad wordt er een nieuw onderzoek naar een tram in Eindhoven uitgevoerd. Vooralsnog blijven de uitgangspunten van de MIRT-verkenning ongewijzigd.

Nr.	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder-groep	Beschrijving inbreng	Meenemen Overwegen Borgen door Afwijzen	Toelichting, inclusief indien van toepassing voor welke MIRT-fase relevant: Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)
Stationsgebouw en -plein					
10	Wens	Bewoner	Parkeergelegenheid voor auto's bij het station.	Meenemen	V: We gaan ervan uit dat er ruim voldoende parkeergelegenheid is in de parkeergarage Kennedyplein. Een goede Kiss+Ride (K+R) voorziening is onderdeel van de verkenning.
11	Kans	Overheid	Kansen voor duurzaamheid verzilveren d.m.v. meer groen.	Overwegen	V: Voor alle oplossingen wordt gekeken naar de kansen voor duurzaamheid. Het toevoegen van groen in de openbare ruimte is hier één van de aspecten voor. De oplossingen worden beoordeeld op het thema duurzaamheid.
12	Kans	Belangenvereniging	Ruimtelijke kwaliteit betekent een mooi plein.	Overwegen	V: Een van doelstellingen van de MIRT-verkenning is om de ruimtelijke kwaliteit van de noordzijde van het station en de openbare ruimte te verbeteren door een goed herkenbaar en hoogwaardig vormgegeven stationsgebouw en dito openbare ruimte.
13	Wens	Onderwijsinstelling	Goede, snelle en veilige verbinding voor reizigers tussen station en campus.	Borgen door	De verbinding tussen het station en de campus (TU/e en Fontys) is geen onderdeel van de opgave van de OV-knoop. Deze wens wordt doorgegeven aan gemeentelijke vertegenwoordigers binnen het programma Knoop XL, waar de gebiedsontwikkeling Fellenoord onderdeel van is.
Treinen en spoor					
14	Zorg	Bewoner	Wat betekent een zij- of eilandperron voor mij als reiziger?	n.v.t.	Een zijperron is een perron met aan één kant spoor waar je kunt in- of uitstappen en aan andere kant een hekwerk of wand. Daarachter kan een spoor liggen, maar dat hoeft niet. Het belangrijkste is dat je aan die kant niet in en uit een trein kunt stappen. Een eilandperron is een perron met aan allebei de kanten een spoor. Dat betekent dat je als

Nr.	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder-groep	Beschrijving inbreng	Meenemen Overwegen Borgen door Afwijzen	Toelichting, inclusief indien van toepassing voor welke MIRT-fase relevant: Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)
					reiziger bij een eilandperron aan beide zijden in en uit een trein kunt stappen. Bij een eilandperron kun je soms overstappen van de ene naar de andere trein op hetzelfde perron, omdat de trein waar je naar overstapt aan de andere kant van hetzelfde perron staat. Bij een zijperron kan dat dus niet. Verder: een eilandperron is iets breder dan een zijperron. Op een eilandperron bevinden zich reizigers voor twee treinen.
15	Zorg	Bewoner	Geluid en veiligheid van goederentreinen.	Meenemen	V: In de verkenning wordt de OV-knoop onder andere beoordeeld op geluid, trillingen en externe veiligheid. P&S: In deze fase worden eventuele maatregelen op geluid, trillingen en externe veiligheid onderzocht op basis van wet- en regelgeving en indien benodigd in het ontwerp opgenomen.
16	Idee	Bewoner en belangenvereniging	Bij een eilandperron kun je een nieuwe 'laag' toevoegen aan het cultuurhistorische erfgoed.	Meenemen	Bij zowel een extra eilandperron als bij 2 nieuwe zijperrons zal nadrukkelijk gekeken gaan worden naar een ruimtelijke inpassing die de monumentale sporenkap en het monumentale stationsgebouw respecteren. We willen beide soorten perrons een overkapping geven voor het comfort van de reizigers. Wat de vormgeving van die kap wordt en hoe dit aansluit of misschien juist contrasteert met de bestaande sporenkap in materialiseren en vormgeving is op dit moment niet duidelijk. Dit zou een onderwerp van participatie kunnen zijn.
Fietsenstalling en fietsroutes					
17	Kans (2x)	Belangenvereniging	Oriëntatie fietsenstalling aan hoofdfietsroute netwerk.	Meenemen	V: Een goede aansluiting van het station en fietsenstalling op de (bestaande) omgeving is een belangrijke doelstelling van de MIRT-verkenning. Het goed aansluiten van de (entree van de) fietsenstalling op de hoofdfietsroutes is uitgangspunt voor de ontwerpen voor de MIRT-verkenning.

Nr.	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder-groep	Beschrijving inbreng	Meenemen Overwegen Borgen door Afwijzen	Toelichting, inclusief indien van toepassing voor welke MIRT-fase relevant: Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)
18	Wens	Belangenvereniging	Goede bereikbaarheid en toegankelijkheid van de fietsenstallingen. En voldoende stallingen.	Meenemen	V: Bij het ontwerp van de oplossingen wordt rekening gehouden met verschillende reizigers. Er wordt rekening gehouden in de ontwerpen met een hoog scenario voor de reizigersgroei. De oplossingen worden beoordeeld op hun toekomstvastheid. De oplossingen verschillen in de mate van toekomstvastheid.
19	Kans	Onbekend	Voldoende ruimte voor bakfietsen en andere ongebruikelijke maat fietsen in de fietsenstalling	Meenemen	V: Bij het ontwerp van de oplossingen wordt rekening gehouden met verschillende soorten fietsen.
20	Idee	Bewoner	Betere integratie fietsnetwerk met ov-faciliteiten	Meenemen	V: In het ontwerp wordt gekeken naar de aansluiting van de fietsenstalling op het (bus)station.
(Sociale) veiligheid					
21	Zorg	Bewoner	Angst voor meer overlast en sociaal onveilige situatie op het busstation door de plannen. Graag kijken hoe dit in het ontwerp, beleid en handhaving meegenomen kan worden.	Meenemen	V: Een van de (sub)doelen van de MIRT-verkenning is om een aantrekkelijke sociaal veilige verblijf-, wacht-, en loopruimten voor (overstappende) reizigers in en rondom de OV-knoop. Ook worden de verschillende oplossingen beoordeeld op sociale veiligheid.
Toegankelijkheid					
22	Zorg	Belangenvereniging (slechtzienden)	Het moet overzichtelijk zijn, ook voor slechtzienden. Niet te veel geleidelijnen door elkaar bijvoorbeeld.	Meenemen	V: In de verkenning is het detailniveau van de ontwerpen nog redelijk abstract. Hierin worden dus nog geen geleidelijnen getekend, dat is voor de volgende (MIRT-) fase. P&S: toegankelijkheid van het bus- en treinstation is een belangrijk uitgangspunt in het gemeentelijk en spoorbeleid. We werken samen aan een OV-knoop die zo overzichtelijk mogelijk is, dat helpt mensen met en zonder goed zicht. Het station als openbare gebouw en de openbare ruimte daarom heen moeten voor iedereen toegankelijk zijn.

Nr.	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder-groep	Beschrijving inbreng	Meenemen Overwegen Borgen door Afwijzen	Toelichting, inclusief indien van toepassing voor welke MIRT-fase relevant: Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)
					<p>Daarbij maken we gebruik van diverse nationale en internationale wet- en regelgeving:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het Handboek Toegankelijkheid Openbare Ruimte. Voor het busstation zijn deze richtlijnen van toepassing. - Voor stations is het uitgangspunt om te voldoen aan TSI PRM, Europese wetgeving voor toegankelijkheid (TSI = technical specification for operability, PRM = people with reduced mobility): CL2014R1300NL0040010.0001_cp 1..1 (saferail.nl) - Stations dienen tevens te voldoen aan het beleid van het ministerie I&W en ProRail --> Ontwerpvoorschrift, Toegankelijkheid van de Transfer (documentnummer: OVS00229).
23	Zorg	Belangenvereniging (slechtzienden)	Hinder tijdens de bouw moet ook goed georganiseerd zijn voor mindervaliden. Dit moet goed aangegeven zijn ook voor slechtzienden	Overwegen	<p>V: in de verkenning wordt op hoofdlijnen nagedacht over de maakbaarheid en fasering. De verschillende oplossingen worden hier ook op beoordeeld, zie beoordelingskader zeef 1. Dit wordt ook meegenomen bij het uitwerken van de kansrijke oplossingen t.b.v. zeef 2.</p> <p>P&S en R: in de vervolfasen wordt nagedacht over de details van de uitvoering, dan zal dit worden meegenomen.</p>
24	Wens	Belangenvereniging	Geen shared space i.v.m. blinden/slechtzienden en duidelijke scheiding tussen voet- en fietspaden.	Overwegen	<p>V: In de oplossingen die nu gemaakt zijn voor de MIRT-verkenning zit geen shared space voor fietsers en voetgangers. Uitgangspunt in het ontwerp is om de fietsenstallingen goed aan te laten sluiten op huidige netwerken, zodat fietsers niet over het stationsplein hoeven te fietsen. Daar waar voet- en fietspaden elkaar kruisen wordt gekeken hoe dit zo goed mogelijk gescheiden in te richten.</p>
Dommelpassage & Entree					
25	Wens	Onderwijsinstelling	Voorstander van verbreden tunnel en dommelpassage	Borgen door	De Dommelpassage/-entree is geen onderdeel de MIRT-verkenning. Daarom worden deze elementen nu niet

Nr.	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder-groep	Beschrijving inbreng	Meenemen Overwegen Borgen door Afwijzen	Toelichting, inclusief indien van toepassing voor welke MIRT-fase relevant: Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)
			met een extra toegang naar de perrons		meegenomen in de ontwerpen. Uitgangspunt is wel dat we een toekomstige Dommelentree van het station niet onmogelijk maken. De Dommelpassage is onderdeel van de Ontwikkelvisie Fellenoord, die is vastgesteld door de gemeenteraad. Deze wordt dus in het kader van de gebiedsontwikkeling Fellenoord door de gemeente bekeken. De gemeente voert losstaand van deze plannen een verkennende studie uit naar de (on)mogelijkheden van een Dommelpassage/-entree.
Overige functies OV-knoop					
26	Wens	Bewoner	Goederenstromen voor het station aan de buitenzijde van het station organiseren. Veiliger voor de reiziger en hoeven vrachtwagens minder af te remmen en op te trekken	Meenemen	V: In het ontwerp wordt als uitgangspunt gehanteerd dat goederenstromen logistiek en reizigers elkaar niet kruisen.
27	Zorg	Bedrijf	Er ontbreekt een kantoor Noordzicht boven de stationshal Eindhoven aan de buszijde voor NS personeel	Meenemen	V: Er wordt op dit moment overlegd met de betrokken partijen waar een kantoor voor NS personeel een plek kan krijgen in de toekomstige situatie.
28	Zorg (2x)	Bedrijf	Zorg voor voldoende parkeergelegenheid met (sociaal) veilige looproute van en naar het station voor het rijdend NS personeel, aannemers en monteurs die (spoed) werkzaamheden moeten verrichten.	Meenemen	V: In het ontwerp van de oplossingen wordt gekeken hoe dit het beste in het ontwerp in te passen is.
Overige onderwerpen					

Nr.	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder-groep	Beschrijving inbreng	Meenemen Overwegen Borgen door Afwijzen	Toelichting, inclusief indien van toepassing voor welke MIRT-fase relevant: Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)
29	Zorg	Bewoner	Verstopping van de centrumring	Afwijzen	V: De (doorstroming op de) centrumring hoort niet bij de scope van deze verkenningen. In het kader van de uitwerking van het Masterplan Mobiliteit 2050 is dit een speerpunt voor de gemeente en een voorwaarde om een autoluwe binnenstad te creëren.
30	Zorg	Belangenvereniging	Fellenoord afsluiten van autoverkeer	Overwegen	V: Een aantal functies van de OV-knoop, zoals Kiss&Ride, taxi's, internationale bussen en trein vervangend vervoer, moeten worden opgelost in de openbare ruimte. Hierbij ligt het voor de hand om ook te kijken of dit op de Fellenoord kan. Er wordt daarom verder onderzocht hoe de Fellenoord kan/moet worden ingericht en welke gevolgen dat heeft voor het doorgaande autoverkeer.
31	Idee	Bewoner	OV-fiets op hubs waar de trein niet komt. Bijvoorbeeld Valkenswaard/Eersel	Borgen door	Het plaatsen van OV-fietsen op andere plaatsen dan Eindhoven Centraal valt buiten de scope van de OV-knoop. De provincie Noord-Brabant en NS voeren continu gesprekken over het aanbieden van OV-fietsen op buslocaties (o.a. busstations Uden, Veghel en Waalwijk). Daarnaast faciliteert de gemeente Eindhoven deelfietsen op verschillende plekken in Eindhoven. Deze wens zal worden meegegeven aan de betrokken partijen.
32	Zorg	Bewoner	Voor stationsgebied Zuid is er geen clusterpaspoort. Hoe zorgt de gemeente dat hier de juiste voorzieningen worden gerealiseerd (bijv. huisarts). En wat is het beleid rondom cumulatieve overlast (bijv. geluid)	Borgen door	Dit is geen onderdeel van de scope van de MIRT-verkenning OV-knoop Eindhoven. Beide vragen worden doorgegeven aan de verantwoordelijke van Stationsgebied Zuid.
33	Zorg	Bewoner en belangenvereniging	Bouwwerkzaamheden Montgomerylaan. Ontwerp	Overwegen	P&S en R: in de Planning- en studiefase wordt het ontwerp van het busstation en de bustunnels verder uitgewerkt. Ook wordt verder in detail gekeken naar de precieze locatie

Nr.	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder-groep	Beschrijving inbreng	Meenemen Overwegen Borgen door Afwijzen	Toelichting, inclusief indien van toepassing voor welke MIRT-fase relevant: Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)
			tunnelmond Montgomerylaan en aanlegfase.		voor de in- en uitrit van de bustunnel aan de Montgomerylaan en wordt de benodigde ruimte voor het bouwterrein bepaald. Ook in de volgende fasen worden er participatiemomenten georganiseerd met de omgeving om te informeren en mee te denken.

6.1.3 Rapportage Reizigersparticipatie – september 2024

Reizigersparticipatie OV-knoop Eindhoven



Onderzoek naar de behoeften van reizigers voor een toekomstbestendige OV-knoop in Eindhoven.

Onderzoek uitgevoerd door **Zeewaardig**, ontwerpde aanpakkers voor participatie, beleid en publieke dienstverlening.

Oktober 2024



Inhoudsopgave

3		Samenvatting
4		Achtergrond en aanleiding onderzoek
5 - 7		Aanpak
8 - 18		De 10 primaire inzichten
19 - 21		De 4 secundaire inzichten
22		Wat kunnen we morgen al doen?
23		Behoeftes buiten deze scope
24		Bijlagen
		<i>- B1: gebruikte materialen</i>
		<i>- B2: Data over de respondenten</i>
		<i>- B3: Data uit het themaborden</i>
		<i>- B4: Analyse</i>



Samenvatting

Eindhoven ondergaat grote veranderingen, met plannen voor de herinrichting van het stationsplein en de verdere ontwikkeling van de OV-knoop rondom Eindhoven Centraal. Om ervoor te zorgen dat deze plannen aansluiten op de behoeften van gebruikers, hebben de gemeente Eindhoven en ProRail omwonenden en andere stakeholders actief betrokken. Reizigers bleken echter beperkt aanwezig bij eerdere participatiesessies, waardoor dit ontwerpend onderzoek is uitgevoerd om hun wensen en zorgen te verzamelen.

Uit dit kwalitatief onderzoek komen tien primaire inzichten naar voren. Reizigers hechten veel waarde aan een veilige en prettige stationsomgeving, met zichtbare handhaving, goede verlichting en levendigheid door winkels en horeca. Daarnaast is er behoefte aan een aantrekkelijk en sfeervol station, met meer groen, licht en een schone omgeving. Verder is duidelijke en toegankelijke informatie over dienstregelingen belangrijk, vooral bij het busstation. Reizigers willen overzichtelijke, veilige routes en meer fietsenstallingen met voldoende capaciteit. Ook wordt betere toegankelijkheid voor mindervaliden en kortere overstaptijden gewenst, net als meer zitplekken en een breder winkelaanbod. Ten slotte zien reizigers het station graag als een visitekaartje van Eindhoven, met behoud van historie en een representatieve uitstraling.

Naast de primaire inzichten kwamen ook vier secundaire behoeften naar voren. Deze inzichten zijn minder genoemd door reizigers, maar toch zeer waardevol om mee te nemen in de verdere uitwerking van het project. Reizigers willen betere bereikbaarheid en infrastructuur rondom het station, met een goed bereikbare Kiss&Ride en verbeterde fietstoegankelijkheid. Daarnaast is er vraag naar meer en beter toegankelijke basisvoorzieningen zoals schone toiletten. Ook hechten reizigers waarde aan sociale ontmoetingsplekken, zoals zitplekken en horeca. Tot slot wensen reizigers een station dat meer biedt dan alleen functionaliteit, met elementen als een piano of een bibliotheek om de sfeer te verbeteren.

Deze inzichten dienen als belangrijke input voor de verdere ontwikkeling van de OV-knoop en een stationsomgeving die zowel functioneel als aantrekkelijk is voor gebruikers.



Achtergrond en aanleiding onderzoek

Er komen steeds meer mensen naar Eindhoven, om hier te wonen en te werken. De stad en regio groeien fors, daarom moet er worden nagedacht over waar alle mensen gaan wonen en hoe ze zich verplaatsen.

Deze groei vereist aanpassingen in de fysieke leefomgeving, waaronder aanpassingen aan voorzieningen zoals het openbaar vervoer. De gemeente Eindhoven en ProRail voeren op dit moment een zogeheten 'MIRT-verkenning' uit voor de OV-knoop Eindhoven. Uit deze verkenning moet blijken wat technisch haalbaar is en binnen het budget past.

De gemeente Eindhoven en ProRail streven ernaar om betrokkenen, zoals omwonenden, ondernemers en reizigers, op een zorgvuldige en passende manier te betrekken bij deze ontwikkelingen. Om zo met inbreng van gebruikers de plannen te verrijken. In de verkenning zijn diverse participatiemomenten georganiseerd rondom de OV-knoop Eindhoven. De doelgroep reizigers was hierbij echter beperkt aanwezig. Gemeente Eindhoven en ProRail hebben daarom behoefte om ook de wensen van de reizigers op te halen om deze mee te kunnen wegen in de keuze voor kansrijke oplossingen.

De Gemeente Eindhoven en ProRail hebben Zeewaardig gevraagd om participatiemomenten te ontwikkelen en uit te voeren, waarmee we de – tot nu toe ontbrekende – reizigers actief kunnen betrekken bij de ontwerpkeuzes voor hun toekomstige station.

Werkgroep Participatie en communicatie OV-knoop

Louise Hamilton (APPM)
Stefan Aalbersberg (APPM)
Carolien Mentink (ProRail)
Susanne Sassen (ProRail)
Malu Hanssen (Gemeente Eindhoven)
Ron Nohlmans (Gemeente Eindhoven)

Reizigersparticipatie OV-knoop

Wies van Nifterik (Zeewaardig)
Maarten Somers (Zeewaardig)
Maureen Sanchez Boevé (Zeewaardig)

Over Zeewaardig

Zeewaardig is een Rotterdamse en Eindhovense sociaal ontwerp bureau. Bij Zeewaardig zetten we generatief onderzoek in om beter te begrijpen hoe de wereld in elkaar steekt, de menselijke kant van vraagstukken te kunnen voelen (en begrijpen) en te inspireren om waardevolle (ongebruikelijke) oplossingsrichtingen/verbeteringen te exploreren. Iets wat in onze ogen alleen mogelijk is door mensen (gebruikers, betrokkenen, bewoners, professionals, etc.) een actieve plek te geven in het onderzoeks- en ontwerpproces.



Aanpak (1/3)

Kick-off: Keuzes en kaders voor de aanpak

Tijdens de kick-off met het projectteam is besloten het onderzoek breed op te zetten, met als doel de behoeften en wensen van een diverse groep reizigers in kaart te brengen. Deze inzichten worden vervolgens gebruikt als waardevolle input om verdere beslissingen te nemen en keuzes te maken met betrekking tot de bestaande modellen en ontwerpen. Op deze manier dragen de resultaten bij aan de optimalisatie en verrijking van de huidige modellen vanuit het perspectief van de reizigers.

Doelen van het projectteam uit de kick-off:

- “Inzicht krijgen in wat reizigers (niet) belangrijk vinden voor het nieuwe (bus)station.”
- “De behoeften van een brede groep reizigers ophalen om zo het ontwerp te verrijken en de juiste keuze tussen de modellen te kunnen maken.”
- “Dat we behoeftes en meer inzicht krijgen in wat reizigers belangrijk vinden voor het nieuwe busstation (en spoor en fiets).”
- “De reiziger is nog erg onderbelicht, het doel is om deze input mee te nemen in de verkenning. Dit is een heel grote gebruikersgroep dus dat is erg belangrijk.”

Het bereiken van de doelgroepen

Het onderzoek heeft als doel een brede groep reizigers te spreken. Daarbij houden we rekening met de diversiteit aan hoeveel tijd reizigers hebben om in gesprek te gaan. Daarom hebben we drie onderzoeksvormen ontwikkeld zodat we in kunnen spelen op deze diversiteit. Deze lichten we in de volgende pagina's verder toe.

- 1) Reizigers die kort de tijd hebben (1-2 minuten), bieden we een snelle, beknopte manier van deelname aan.
- 2) Reizigers met meer tijd (2-5 minuten) bevragen we uitgebreider.
- 3) Reizigers die helemaal geen tijd hebben, bieden we een flyer met een link naar een online vragenlijst aan.

Vanuit het projectteam is bepaald de resultaten van de online enquête niet mee te nemen in deze rapportage, maar deze resultaten komen terug in de Notitie Kansrijke Oplossingen.



Aanpak (2/3)

Onderzoeksmethodiek

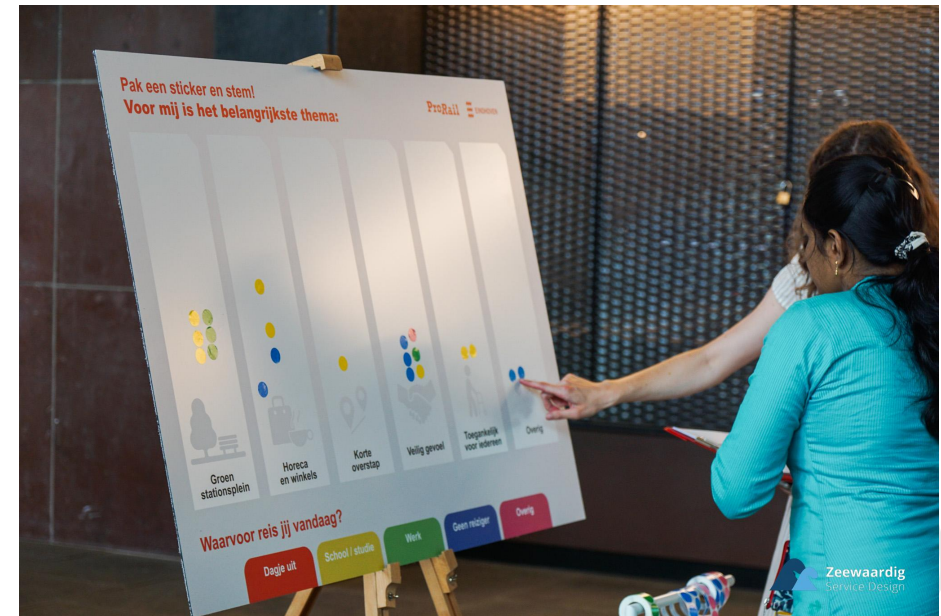
De focus van dit kwalitatieve onderzoek is om **behoeften, zorgen en wensen** van reizigers in kaart te brengen. Om met reizigers in gesprek te gaan, maken we gebruik van twee vormen van gespreksstarters die we op twee locaties op/rond het station neerzetten:

1. *Stemmen op thema's (reizigers met weinig tijd):* Als gespreksstarter brengen reizigers hun stem uit op een van de zes thema's: Groen stationsplein, Horeca en winkels, Veilig gevoel, Toegankelijkheid voor iedereen, Korte overstap of Overig (afbeelding 1). Deze stem fungeert als indicatie en gespreksstarter om in gesprek te gaan over de onderbouwing van hun keuze. Afhankelijk van de beschikbare tijd van de reiziger, kunnen we verder de diepte ingaan met vervolgvragen. Daarbij gebruiken we ook een referentiebord met afbeeldingen van andere (stations)gebieden ter inspiratie. Dit hulpmiddel zorgt ervoor dat reizigers beter uit kunnen leggen wat hun behoeftes en zorgen zijn.

2. *Het verzamelen van ideeën (reizigers met meer tijd):* Aan de hand van de vraag **'Wat zou jij veranderen als je de baas zou zijn van dit station?'** krijgen reizigers de kans om hun ideeën op (A6) kaartjes achter te laten op een groot paneel (zie de Afbeelding 2). Ook op dit paneel staan referenties ter inspiratie. Tijdens het invullen stellen we de volgende verdiepende vragen aan de reiziger:

- Wat moet er veranderen en waarom?
- Wat wordt er in de huidige situatie gemist en waarom?
- Wat moet er in het nieuwe station behouden blijven en waarom?

Zie voor de gebruikte materialen bijlage B1.



Afbeelding 1: Stemmen op het themabord als gespreksstarter.



Afbeelding 2: Het grote paneel waar reizigers hun ideeën konden achterlaten.

Aanpak (3/3)

Uitvoering van het onderzoek

Het onderzoek is uitgevoerd onder leiding van Zeewaardig, in samenwerking met de werkgroep Participatie en Communicatie OV-knoop. Om ervoor te zorgen dat alle gesprekken met reizigers met de juiste intentie werden gevoerd, hebben alle betrokkenen een uitgebreide briefing gekregen waarin o.a. Interviewtechnieken aan bod kwamen. Omdat tijdens het gesprek met de reizigers ook de context van het onderzoek wordt toegelicht hebben we de toelichting ook gezamenlijk besproken tijdens de briefing. Daarnaast ontvingen alle interviewers gestandaardiseerde notitieformulieren voor de gesprekken (zie Bijlage B1.3).

Overzicht van de onderzoeksmomenten

Om een diverse doelgroep te bereiken, zijn de onderzoeksmomenten verspreid over de week en op verschillende tijdstippen uitgevoerd. Deze momenten vonden plaats op:

- Maandag 2 september van 15.30 tot 18.30 uur.
- Donderdag 5 september van 8.00 tot 11.00 uur
- Zaterdag 7 september van 11.00 tot 14.00 uur.

Op de onderzoeksmomenten stonden we zowel in de stationshal aan de zuidzijde (centrum) als bij het busstation aan de noordzijde.

Aantal gesproken reizigers

In totaal voerden we **257 gesprekken**. Deze gesprekken vonden zowel met individuele reizigers als in kleine groepjes plaats. Bovendien hebben mensen ook zonder aanwezige interviewer gestemd op de themaborden. Het totale bereik van alle participatiemomenten ligt dus boven de 257 reizigers, maar kunnen we niet exact definiëren.

De kwalitatieve data uit de gesprekken gebruiken we als input voor deze rapportage. De data uit het stemmen op de thema's geeft een indicatief beeld, en gebruiken we niet exact. We kunnen hierover namelijk niet met zekerheid zeggen waarom en hoe mensen op het thema hebben gestemd zonder met ons in gesprek te gaan.

De analyse

De verzamelde data van alle ingevulde notitieformulieren is door Zeewaardig geanalyseerd (bijlage B4.2). Vervolgens hebben we samen met een deel van de werkgroep een verdiepende analyse uitgevoerd, waarna Zeewaardig deze verder heeft uitgewerkt tot 10 primaire en 4 secundaire inzichten. Deze worden in het volgende hoofdstuk gepresenteerd.



De 10 primaire inzichten

In tien primaire inzichten brengen we, aan de hand van genoemde factoren en letterlijke citaten, in kaart hoe reizigers de OV-knoop in Eindhoven ervaren en welke behoeften zij hebben. Deze inzichten worden op de volgende pagina's verder toegelicht.

- 1.** Reizigers hebben behoefte aan een veilige en prettige stationsomgeving. De meningen over de huidige veiligheid variëren.
- 2.** Reizigers hebben behoefte aan een aantrekkelijk en sfeervol station.
- 3.** Reizigers hebben behoefte aan duidelijkere en beter toegankelijke informatie over de dienstregelingen op het (bus)station.
- 4.** Reizigers hebben behoefte aan duidelijke, overzichtelijke en veilige routes op en rond het station.
- 5.** Reizigers hebben behoefte aan meer en beter toegankelijke fietsenstallingen, met voldoende capaciteit.
- 6.** Reizigers hebben behoefte aan verbeterde toegankelijkheid voor mindervaliden.
- 7.** Reizigers hebben behoefte aan een korte en eenvoudige overstap.
- 8.** Reizigers hebben behoefte aan meer zitplekken in en rondom het station.
- 9.** Reizigers hebben uiteenlopende behoeften als het gaat om het winkelaanbod op het station.
- 10.** Reizigers willen dat het station een visitekaartje en de trots van Eindhoven is.



1. Reizigers hebben behoefte aan een **veilige** en **prettige stationsomgeving**. De meningen over de huidige veiligheid variëren.

Het thema 'Veilig gevoel' werd consequent als belangrijkste gekozen door reizigers, zowel reizigers die gesproken zijn aan de noord- als zuidzijde (bijlage: B3). Dit benadrukt de hoge prioriteit die reizigers aan veiligheid hechten. Hoewel het een breder maatschappelijk vraagstuk is, blijft het essentieel om het stationsgebied als een veilige plek te ontwerpen.

Hierbij spelen de volgende factoren een rol:

- Zichtbare handhaving en cameratoezicht zijn gewenst voor een veiliger gevoel.
- Levendigheid en lange openingstijden van horeca en winkels dragen bij aan een veilige sfeer.
- Reizigers willen zich veilig voelen op en rondom het station. Met name 's avonds en tijdens rustige uren, wat nu vaak niet het geval is. Sommigen ervaren het huidige station echter wel als veilig.
- Goede verlichting, zowel natuurlijk als kunstmatig, en open, overzichtelijke zichtlijnen zijn belangrijk.
- Het publiek in en rondom het station beïnvloedt het veiligheidsgevoel, waarbij problemen zoals zwervers, agressie, intimidatie en alcohol- en drugsgebruik momenteel bijdragen aan een onveilig gevoel.

“Ik loop vanuit huis naar het station en ik kom bewust nooit aan de noordzijde van het station. Ik kan ook met de bus komen, maar dat doe ik bewust niet omdat ik de noordzijde onveilig vind. Hier hangen veel mensen rond. Dus dan loop ik liever vanaf de stad (zuidzijde) want daar is dat minder.”

“Je voelt je veilig door medewerkers van NS te zien rondlopen. En een ondergronds busstation zou juist veilig zijn, maar dan wel dat niet iedereen daar zomaar kan komen. Dat je wel eerst door poortjes moet met je OV-kaart.”

“Als het meer levendig/dorpser is zorgt dat voor een veiliger gevoel en denk ik dat die zwervers er minder zijn.”



2. Reizigers hebben behoefte aan een **aantrekkelijk** en **sfeervol** station.

Dit inzicht is niet direct aan één thema te koppelen, maar komt grotendeels terug binnen het thema 'groen stationsplein'. Uit de kwalitatieve data blijkt dat 'aantrekkelijk' en 'sfeervol' in verschillende vormen het vaakst worden genoemd, met de nadruk dat dit momenteel ontbreekt in het huidige station. Reizigers zien meer groen en een schone omgeving als belangrijke elementen voor een aantrekkelijke en sfeervolle sfeer.

Hierbij spelen de volgende factoren een rol:

- Meer groen binnen en rondom het station draagt bij aan een prettiger gevoel, verkoeling, schaduw, en verzacht het zakelijke karakter.
- Een ruimtelijk gevoel en meer licht en lucht zorgen voor een uitnodigende en veilige omgeving.
- Een schoon station, inclusief maatregelen tegen wildplassen, is essentieel voor de beleving.
- Er is vraag naar een dorpsgevoel en een parkachtige omgeving rondom het station.
- Zowel een rookvrij busstation als het behoud van rookplekken worden genoemd als behoeften.

“Qua sfeer meer daglicht en kleur, dat geeft ook een veiligere gevoel.”

“Nu heel grijs en doods. Meer groen geeft sfeer.”

“Belangrijk dat het station schoon is en dat er voldoende daglicht is, of goede verlichting.”



3. Reizigers hebben behoefte aan **duidelijkere** en **beter toegankelijke informatie** over de **dienstregelingen** op het (bus)station.

Dit inzicht heeft het meest betrekking op het busstation. Hier is een groot deel van de reizigers niet tevreden over de informatievoorzieningen over de dienstregeling in het huidige busstation.

Hierbij spelen de volgende factoren een rol:

- Een duidelijk overzicht vanaf welk perron de bussen vertrekken.
- Meer en beter zichtbare informatie over dienstregelingen op het station.
- Informatievoorzieningen die ook toegankelijk zijn voor slechtzienden, slechthorenden en internationale reizigers.

“Overzicht waar de bussen staan is belangrijk, op de borden is nu vaak verkeerde informatie”

“De dienstregeling is onduidelijk en bussen komen elke dag op een ander perron.”

“Informatie over de bus is nu belabberd, je loopt blind langs het bord naar de bussen en bij de bussen staat vaak foutieve informatie. Ook het extra scherm geeft foutieve informatie. Je wilt bij het verlaten van de treinhall weten of je je moet haasten of niet voor de bus.”



4. Reizigers hebben behoefte aan **duidelijke, overzichtelijke** en **veilige routes** op en rond het (bus)station.

Ook dit inzicht richt zich voor een groot deel op het busstation, dat in de huidige situatie als onveilig voor voetgangers en onoverzichtelijk wordt ervaren. Daarnaast hebben reizigers behoefte aan een duidelijk overzicht tussen de verschillende vervoermiddelen.

Hierbij spelen de volgende factoren een rol:

- Overzichtelijkheid.
- Voorzieningen dicht bij elkaar geplaatst.
- Duidelijke bewegwijzering voor bus, trein en fiets.
- Toegankelijkheid en veiligheid voor iedereen, inclusief slechtzienden, slechthorenden en minder validen.
- Veilige oversteekplaatsen bij de bussen.
- Verbetering van gevaarlijk kruisende verkeersstromen bij het huidige station.

“Het dynamische busstation moet een statisch busstation worden, zodat jouw bus altijd van hetzelfde busperron vertrekt en je niet tussen de bussen door gevaarlijk moet oversteken.”

“Betere bewegwijzering! Bijvoorbeeld ook als je met de bus aankomt, waar is dan het centrum?!”

“Ook moet iedereen veilig kunnen in- en uitstappen, dus niet zoals nu.”



5. Reizigers hebben behoefte aan **meer en beter toegankelijke fietsenstallingen**, met voldoende capaciteit.

Dit inzicht omvat zowel aspecten van het gebruik als de uitstraling van een fietsenstalling in het algemeen. In de huidige situatie wordt de fietsenstalling als inefficiënt en rommelig ervaren. Daarbij waren er veel klachten over een tekort aan fietsenstallingen en de vindbaarheid van OV-fietsen.

Hierbij spelen de volgende factoren een rol:

- Duidelijke behoefte aan meer capaciteit voor fietsenstallingen.
- Toegankelijkheid voor diverse soorten fietsen.
- Meer OV-fietsen beschikbaar.
- Betere bewegwijzering naar de OV-fietsen.
- Betere zichtbaarheid van fietsenstallingen aan beide zijden van het station.
- Snelheid van het gebruik van een fietsenstalling is van belang.
- Een ruime, ondergrondse fietsenstalling met snelle toegang tot de perrons.

“Fietsenstallingen moeten onder de perrons komen, zodat je direct naar de trein kunt.”

“Er moeten meer fietsenstallingen komen en deze moeten toegankelijk zijn vanuit beide zijden van het station. Nu is het alleen vanuit de noordzijde, maar dan moet je door het hele station heen.”

“De fietsenstalling moet anders, er zijn heel veel 'bijzondere' fietsen die helemaal niet in de rekken passen. Het is een rommeltje!”

“Ook is de bewegwijzering naar de OV-fietsen heel slecht. Als je niet weet waar het zit, zoek je je een ongeluk.”



6. Reizigers hebben behoefte aan **verbeterde toegankelijkheid** voor mindervaliden.

Hoewel dit ook een thema was als gespreksstarter, werd er relatief weinig op gestemd. Opvallend is dat het in de kwalitatieve data veel vaker terugkomt. Veel reizigers beschouwen het als vanzelfsprekend en stemmen daarom op een ander thema dat voor hen zelf belangrijker is. Terwijl ze dit thema wel belangrijk blijken te vinden (vooral voor anderen). Daarbij wordt door reizigers ook het belang benadrukt van bewustzijn en begrip voor toegankelijkheid in het algemeen.

Hierbij spelen de volgende factoren een rol:

- Meer bredere poortjes voor betere doorgang.
- Zitplekken die geschikt zijn voor mindervaliden, zoals stoelen met rugleuning.
- Vermindering van drempels en hoogteverschillen, zowel binnen het station als bij de overstap tussen vervoermiddelen.
- Mensen met een beperkte mobiliteit actief betrekken in het ontwerpproces.
- Ruimtelijke elementen die toegankelijkheid voor alle reizigers zichtbaar en duidelijk maken en bewustzijn over toegankelijkheid vergroten.
- Voldoende (betrouwbare) liften en roltrappen op het station en deze goed onderhouden.

“Toegankelijkheid moet niet ontworpen worden vanachter een bureau, maar met de mensen met een handicap.”

“Toegankelijk voor iedereen betekent niet alleen toegankelijk voor mensen met een handicap, maar ook voor mij met mijn dochter in de kinderwagen bijvoorbeeld. Dit is niet altijd makkelijk op stations.”

“Zorg ook voor toegankelijke zitplekken. Nu kan niet iedereen op de krukken zitten, bijvoorbeeld ouderen. Die krukken zijn veel te laag en zonder rugleuning.”



7. Reizigers hebben behoefte aan een **korte en eenvoudige overstap.**

Dit inzicht was ook als thema opgenomen in de gespreksstarter en kreeg een vergelijkbaar aantal stemmen als toegankelijkheid (uit inzicht 6). Opvallend hierbij is dat reizigers snel over de dienstregeling beginnen. Wanneer we verduidelijken dat het gaat om het ruimtelijke aspect van een korte overstap, blijkt dat ze vooral willen dat alles snel en gemakkelijk verloopt.

Interessant hoe een reiziger het beschreef als:

"Je bent gewoon altijd te laat, dat is gewoon zo, dus je wilt gewoon zo snel mogelijk zijn."

Hierbij spelen de volgende factoren een rol:

- Snelle en efficiënte overstappen, ook voor mensen met bagage of beperkte mobiliteit.
- De overstap moet zonder fysieke belasting verlopen, om het reizen comfortabeler te maken.

"Door gesjouw met grote koffers om naar het vliegveld te gaan, zou ik een goede busverbinding met korte overstap (of liever nog een treinverbinding) willen."

"Met een ondergronds busstation is een aandachtspunt dat je snel van de bus naar de trein kan. Geen gezeik en onhandige trappen naar andere perrons."

"Als er een fietskelder komt, dan moet IK een minuut eerder weg van huis en die kelder gaat dan een miljard kosten, alleen omdat de wethouder een mooi plaatje wil!"



8. Reizigers hebben behoefte aan **meer zitplekken** in en rondom het station.

De behoefte aan meer zitplekken in het huidige station komt regelmatig naar voren, vooral bij de reizigersgroep die voor werk reist.

Hierbij spelen de volgende factoren een rol:

- Zitplekken om te wachten, zowel binnen als buiten de poortjes.
- Zitplekken voor ontmoetingen.
- Werkplekken met oplaadpunten.
- Zitplekken geschikt voor minder validen, zoals lage stoelen met rugleuning.

“Ik wil graag zitplekken op het station zelf en ook buiten de poortjes. Zodat als je iemand komt ophalen en even moet wachten je gewoon kan zitten zonder te moeten inchecken.”

“Ik wil graag comfortabele zitplekken met oplaadpunten voor je telefoon.”

“Beneden moeten meer zitplekken komen en meer gezelligheid, maar wel ergens dat je de dienstregeling-meldingen meekrijgt. Nu zitten veel mensen op de grond.”

“Een goede werkruimte, dat je even ergens kunt werken als je aan het wachten bent.”




9. Reizigers hebben **uiteenlopende behoeften** als het gaat om het **winkelaanbod** op het station.

In dit inzicht valt op dat de behoeften sterk uiteenlopen. Waar sommige reizigers pleiten voor de ontwikkeling van een winkelcentrum, vinden anderen dat er al voldoende aanbod is. Degenen die wél behoefte hebben aan meer winkels en horeca, benadrukken dat deze voorzieningen bijdragen aan zowel de veiligheid (inzicht 1) als de sfeer (inzicht 2). Het gaat dus niet alleen om de winkels zelf, maar ook om de positieve effecten die ze als 'bijvangst' met zich meebrengen.

Hierbij spelen de volgende factoren een rol:

- Er is door een grote groep behoefte aan een breder en gevarieerder aanbod, met betaalbare winkels en supermarkten aan beide kanten van het station.
- Koffie wordt genoemd als een belangrijk onderdeel van het winkelaanbod.
- Niet iedereen voelt de behoefte aan een toename van het aantal winkels, wat wijst op verdeelde meningen onder reizigers.
- Ruimere openingstijden van winkels in het station dragen bij aan de levendigheid van het station.



“Misschien is een pop-up winkel leuk. Dan heb je elke keer als je op het station bent een verrassing wat er nu weer op die plek zal zitten. Er mogen overigens sowieso wel meer winkels komen. In Utrecht heb je meerdere verdiepingen dat is fijn zodat er genoeg keuze is.”

“Er moet meer diversiteit komen in de winkels. Aan de noordzijde zit alleen nog maar een AH en een dönerzaak. Een Hema bijvoorbeeld zou fijn zijn.”

“Omdat de winkels alleen overdag open zijn, is het buiten die uren toch onveiliger door minder toezicht. Dus ze mogen langer open.”

“Er zijn voldoende winkels op het station. Wel is het fijn dat er goedkope alternatieven blijven zodat het betaalbaar blijft om iets te kopen.”



10. Reizigers willen dat het station een **visitekaartje en de trots** van Eindhoven is.

Hoewel dit inzicht relatief minder genoemd is, is het toch opgenomen in de top 10, omdat de reizigers die het aandroegen er bijzonder veel waarde aan hechten. Voor deze groep was dit aspect een essentieel aandachtspunt, wat het belang ervan onderstreept.

Hierbij spelen de volgende factoren een rol:

- Behoud van historie en monumenten, zoals de Philips radio.
- Meer kunst en design in het station.
- Gebruik van biobased materialen voor een milieuvriendelijker station.
- De wens dat het een station is dat Eindhoven representeert.

“Het is nu heel ouderwets en kaal. Het is geen visitekaartje voor de stad nu. Er zou meer groen moeten komen en iets wat past bij Eindhoven, bijvoorbeeld design.”

“Gedichtje op de muur, die was laatst erg leuk maar ineens is die weg. "Lichtstad is licht, niet licht als een veertje,... " Geef het station de trots van Eindhoven, laat dat zien. Het is een lelijke stad, maar heeft ook mooie, industriële en design historie.”

“Elementen van Eindhoven, de historische kenmerken, die mogen verwerkt worden en gemist met nieuw design.”



De 4 secundaire inzichten

Tijdens het onderzoek is een grote hoeveelheid input verzameld, waarbij niet alle punten even vaak naar voren kwamen. In dit hoofdstuk delen we vier secundaire inzichten die, hoewel minder vaak genoemd door reizigers, toch zeer waardevol zijn om mee te nemen in de verdere uitwerking van het project.

A Reizigers hebben behoefte aan goede bereikbaarheid en infrastructuur rondom het station.

•

B. Reizigers hebben behoefte aan meer en betere basisvoorzieningen zoals toiletten.

C. Reizigers hebben behoefte aan sociale ontmoetingen op en rondom het station.

D. Reizigers hebben behoefte aan een station dat meer biedt dan alleen functionaliteit.



A.

Reizigers hebben behoefte aan **goede bereikbaarheid en infrastructuur** rondom het station.

Hierbij spelen de volgende factoren een rol:

- Een goed te bereiken Kiss&Ride die zo dichtbij mogelijk is.
- Makkelijk bij het station kunnen komen.
- De bereikbaarheid met de fiets vergemakkelijken en verbeteren.

“Het verdwijnen van de Kiss&Ride aan de zuidzijde is erg zonde”

"Het toekomstige station moet gemakkelijk bereikbaar zijn voor fietsers. Nu hebben fietsers geen voorrang en moeten ze wachten op auto's. Om fietsen te stimuleren, moet de toegankelijkheid en duurzaamheid rondom het station verbeteren."

“Het is nu niet goed bereikbaar met de auto om mensen op te halen of weg te brengen.”

B.

Reizigers hebben behoefte aan **meer en betere basisvoorzieningen** zoals toiletten.

Hierbij spelen de volgende factoren een rol:

- Gratis toegang of betaalmogelijkheden zoals pin, contant of OV-kaart.
- Toegankelijk voor mindervaliden.
- Toiletten op duidelijk zichtbare locaties aan beide kanten van het station.
- Toegang tot basisvoorzieningen zonder in te hoeven checken met ov-kaart.
- Schone toiletten.
- Ruimere openingstijden van toiletten.

“Ook werknemers van station moeten gebruik maken van het betaalde toilet. Bovendien gaat Sanifair vroeg dicht (21:00), waardoor werknemers én reizigers na die tijd nergens meer terecht kunnen”

“Het station zou een publieke openbare ruimte moeten zijn. Iedereen zou toegang moeten kunnen krijgen zonder pasje.”



C.

Reizigers hebben behoefte aan **sociale ontmoetingen** op en rondom het station.

Hierbij spelen de volgende factoren een rol:

- Faciliteiten die sociaal contact stimuleren, zoals zitplekken en horeca.
- Ruimtes die ontmoeting bevorderen.
- Er is behoefte aan elkaar ontmoeten op het station en daar verblijven.

“Enerzijds is het belangrijkste om van A naar B te kunnen komen, maar daarom is het station dus ook een belangrijk kruispunt, in algemene zin, en daarmee een ontmoetingsplaats.”

“Coffeelab (dat boven het station zat) is failliet. Ik kwam hier vaak en sprak hier ook vaak met mensen af. Ik zou dus graag meer plekken op het station willen zien waar je kan zitten. Dus meer ruimte om te ontmoeten.”

“Het station moet dus vooral een plek blijven om te ontmoeten. Het toevoegen van meer zitplekken is dus een must.”

D.

Reizigers hebben behoefte aan een station dat **meer** biedt **dan alleen functionaliteit**.

Hierbij spelen de volgende factoren een rol:

- Het behoud van de piano in de stationshal, die wordt veel als sfeerbevorderend genoemd.
- Een bibliotheekfunctie wordt genoemd op het station.
- Zachte, ontspannende muziek.
- Een station dat minder functioneel en meer uitnodigend oogt.
- Een station met een maatschappelijke waarde.

“De piano is leuk, leuk dat er gewoon wat meer is!”

“Misschien de bibliotheek naar het station halen. Het mag iets gezelliger.”

“Ik vind dat er meer gebruik gemaakt moet worden van kunst die mensen verbind. Die laat zien dat we het leven niet te serieus moeten nemen en er wat leuks van moeten maken.”



Wat kunnen we morgen al doen?

De opgehaalde behoeften zijn waardevol voor het nieuwe ontwerp van de OV-knoop. Echter, nog voordat dit nieuwe ontwerp gerealiseerd is, bieden deze inzichten al mogelijkheden om direct in te spelen op de huidige behoeften. De realisatie van het nieuwe ontwerp zal namelijk nog even op zich laten wachten.

Hieronder benoemen we de inzichten die eenvoudig morgen al kunnen worden toegepast om het huidige station nu al tot een prettigere plek te maken.

- Meer zitplekken realiseren (wachten, werken, ontmoeten).
- Toiletten schoner en beter toegankelijk maken voor iedereen.
- Het station schoner en veiliger maken door betere verlichting en handhaving.
- Langere openingstijden van loketten en winkels.
- Duidelijke, toegankelijke informatievoorziening verbeteren, zowel fysiek als digitaal.
- Meer groen realiseren, bijvoorbeeld met bloembakken (aan lantaarnpalen).



Behoeftes buiten deze scope

De gesprekken met reizigers brachten ook waardevolle inzichten naar voren over onderwerpen buiten de oorspronkelijke projectscope, maar die wel duidelijk de zorgen en behoeften van reizigers weerspiegelen. Hieronder volgt een overzicht van deze punten. Het is daarbij belangrijk om te overwegen wie deze aandachtspunten kan oppakken en waar dit dus een plek moet krijgen.

Wachttijd en aansluitingen:

- Minder wachttijd tussen aansluitingen.
- In de huidige situatie komt de bus soms niet of is al vol, waardoor reizigers moeten wachten op de volgende.
- Behoeftes aan kortere overstaptijden in de dienstregeling, maar met aandacht voor minder validen, aangezien overstappen voor hen meer tijd kost.

OV-fietsen:

- Waarom zijn er geen OV-fietsen bij WoensXL? Dit zou goed aansluiten bij de HOV-lijn die ernaartoe rijdt.
- OV-fietsen hebben alleen terugtrapremmen, wat als gevaarlijk wordt ervaren, vooral door ouderen. Dit maakt ze minder toegankelijk.

Toegankelijkheid en inclusiviteit:

- Het station moet toegankelijk zijn voor iedereen, ook voor daklozen. Onder de juiste toezicht zouden zij kunnen verblijven en overnachten, in plaats van als overlast gezien te worden.
- Het verwijderen van armsteunen op bankjes om daklozen te weren wordt als ontoegankelijk en niet humaan ervaren.

Bereikbaarheid voor fietsers:

- Om fietsen te stimuleren, moet de toegankelijkheid voor fietsers verbeterd worden en moet er meer aandacht zijn voor duurzaamheid.



Bijlagen









B1: Gebruikte materialen (1/3)

Themapaneel (als gespreksstarter) waar reizigers met stickers kunnen stemmen op een thema:

Pak een sticker en stem!
Voor mij is het belangrijkste thema:

ProRail EINDHOVEN

 Groen stationsplein	 Horeca en winkels	 Korte overstap	 Veilig gevoel	 Toegankelijk voor iedereen	 Overig
---	---	--	---	--	--

Waarvoor reis jij vandaag?

Dagje uit	School / studie	Werk	Geen reiziger	Overig
-----------	-----------------	------	---------------	--------

Referentiepaneel, ter inspiratie voor tijdens het gesprek met reizigers:



B1: Gebruikte materialen (2/3)

Het grote paneel waar reizigers ideeën konden achterlaten. Met daarbij op het paneel inspiratie van referentiebeelden weergegeven:

OV-KNOOP EINDHOVEN
Public Transport Hub Eindhoven

Wat zie jij op het station van de toekomst?
What do you see when you look at the station area of the future?

Wat zou jij veranderen als je de baas zou zijn van dit station?
Deel jouw ideeën op dit prikbord!
What would you change if you were in charge of this station area?
Share your ideas on this notice board!

OV-knoop Eindhoven Meer weten? Kijk op:
Public Transport Hub Eindhoven Want to know more? Visit:
www.ovknoopeindhoven.nl

De A6-invulkaartjes voor op het paneel:

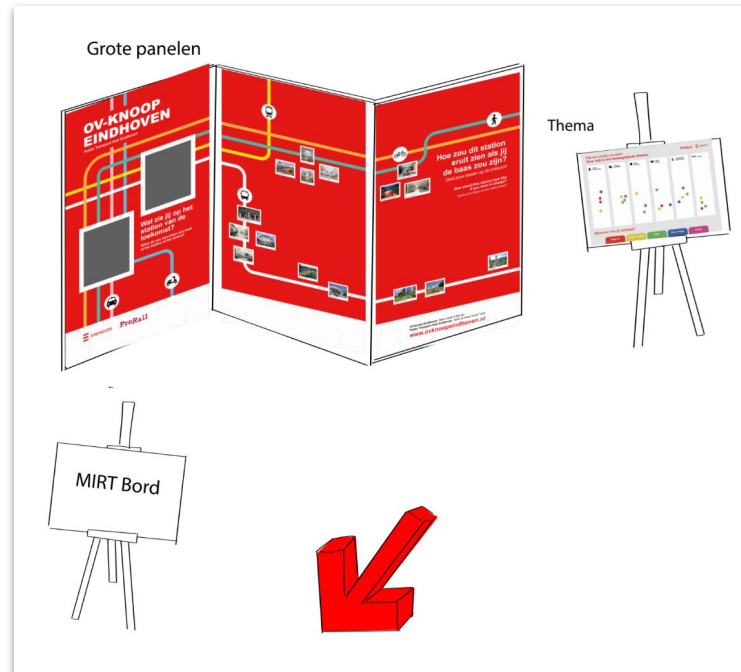
Wat zou jij veranderen als je de baas zou zijn van dit station?

EINDHOVEN ProRail

Naam: <small>Met voorkeuze</small>		<input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> V <input type="checkbox"/> X
Postcode/woonplaats:		Hoe reis je van en naar station Eindhoven? <small>(meerdere antwoorden mogelijk)</small>
Leeftijd: <input type="checkbox"/> 0-17 <input type="checkbox"/> 18-29 <input type="checkbox"/> 30-44 <input type="checkbox"/> 45-59 <input type="checkbox"/> 60-74 <input type="checkbox"/> 75+	Waarvoor reis je vandaag? <small>(1 antwoord)</small> <input type="checkbox"/> Dagje uit <input type="checkbox"/> School of studie <input type="checkbox"/> Werk <input type="checkbox"/> Geen reiziger <input type="checkbox"/> Overig:	
Hoe vaak maak je gemiddeld gebruik van het station Eindhoven Centraal? <small>(1 antwoord)</small> <input type="checkbox"/> Dagelijks <input type="checkbox"/> Meerdere dagen per week <input type="checkbox"/> 1 dag per week		<input type="checkbox"/> 1 tot 3 keer per maand <input type="checkbox"/> Paar keer per jaar <input type="checkbox"/> Nooit
<input type="checkbox"/> Trein <input type="checkbox"/> Bus <input type="checkbox"/> Lopend <input type="checkbox"/> Fiets <input type="checkbox"/> Deefiets <input type="checkbox"/> Scooter <input type="checkbox"/> Deelscooter <input type="checkbox"/> Taxi <input type="checkbox"/> Auto <input type="checkbox"/> Overig:		

B1: Gebruikte materialen (2/3)

Een krijtbord in de stationshal als 'lokkertje' voor het wegwijzen van reizigers.



De opstelling om het projectteam vooraf mee te nemen in de inzet van alle materialen.

B1: Gebruikte materialen (3/3)

Notitie formulieren voor de interviewees:

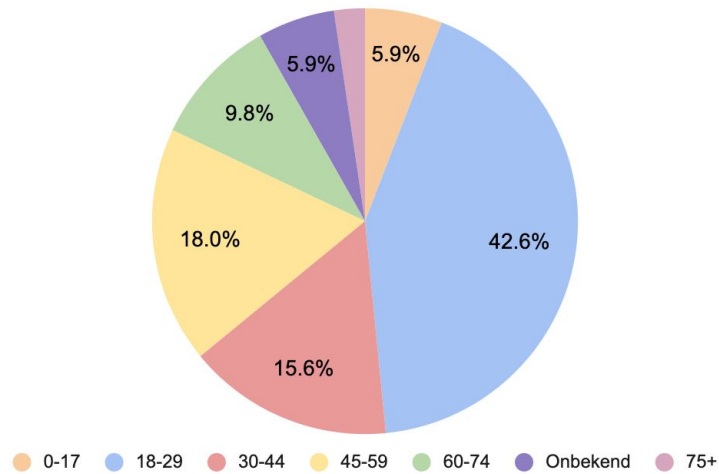
Thema's	
Naam (niet verplicht): <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> V <input type="checkbox"/> X	
Leeftijd: <input type="checkbox"/> 0-17 <input type="checkbox"/> 18-29 <input type="checkbox"/> 30-44 <input type="checkbox"/> 45-59 <input type="checkbox"/> 60-74 <input type="checkbox"/> 75+ Postcode/woonplaats:	
Waarvoor reis je vandaag? <input type="checkbox"/> Dagje uit <input type="checkbox"/> School/studie <input type="checkbox"/> Werk <input type="checkbox"/> Geen reiziger <input type="checkbox"/> Overig:	
Hoe reis je van en naar station Eindhoven Centraal? (Meerdere antwoorden mogelijk)	Hoe vaak maak je gemiddeld gebruik van het station Eindhoven Centraal? (1 antwoord)
<input type="checkbox"/> Trein <input type="checkbox"/> Deelfiets <input type="checkbox"/> Auto <input type="checkbox"/> Bus <input type="checkbox"/> Scooter <input type="checkbox"/> Overig:	<input type="checkbox"/> Dagelijks <input type="checkbox"/> 1 tot 3 keer per maand <input type="checkbox"/> Lopend <input type="checkbox"/> Deelscooter <input type="checkbox"/> Meerdere dagen per week <input type="checkbox"/> Paar keer per jaar <input type="checkbox"/> Fiets <input type="checkbox"/> Taxi <input type="checkbox"/> 1 dag per week <input type="checkbox"/> Nooit
Groen stationsplein: Waarom is dat belangrijk? Welke functie moet groen hebben? Welke soort groen? Hoe ziet dat er uit?	Horeca en winkels: Waarom? Wat voor horeca en winkels? Wat mis je nu?
Veilig gevoel: Wat betekent een veilig gevoel voor jou? Hoe ziet dat er nu uit? Wat wil je dan graag veranderen? Stel het busstation en fietsenstalling komen onder de grond, wat is daarbij dan belangrijk?	Toegankelijk voor iedereen: Wat betekent toegankelijkheid voor jou? Hoe ziet dat er nu uit? Welke plekken zijn nu wel of niet toegankelijk?
Korte overstap: Welke overstap tussen vervoersmiddelen is voor jou het belangrijkste? Wat is een korte overstap voor jou?	Overig: Waarom?
Overige notities	Overige notities

Toekomst station	
Naam (niet verplicht): <input type="checkbox"/> M <input type="checkbox"/> V <input type="checkbox"/> X	
Leeftijd: <input type="checkbox"/> 0-17 <input type="checkbox"/> 18-29 <input type="checkbox"/> 30-44 <input type="checkbox"/> 45-59 <input type="checkbox"/> 60-74 <input type="checkbox"/> 75+ Postcode/woonplaats:	
Waarvoor reis je vandaag? <input type="checkbox"/> Dagje uit <input type="checkbox"/> School/studie <input type="checkbox"/> Werk <input type="checkbox"/> Geen reiziger <input type="checkbox"/> Overig:	
Hoe reis je van en naar station Eindhoven Centraal? (Meerdere antwoorden mogelijk)	Hoe vaak maak je gemiddeld gebruik van het station Eindhoven Centraal? (1 antwoord)
<input type="checkbox"/> Trein <input type="checkbox"/> Deelfiets <input type="checkbox"/> Auto <input type="checkbox"/> Bus <input type="checkbox"/> Scooter <input type="checkbox"/> Overig:	<input type="checkbox"/> Dagelijks <input type="checkbox"/> 1 tot 3 keer per maand <input type="checkbox"/> Lopend <input type="checkbox"/> Deelscooter <input type="checkbox"/> Meerdere dagen per week <input type="checkbox"/> Paar keer per jaar <input type="checkbox"/> Fiets <input type="checkbox"/> Taxi <input type="checkbox"/> 1 dag per week <input type="checkbox"/> Nooit
Wat moet er veranderen? Waarom?	
Wat mis je nu op het station? Waarom is dat belangrijk?	
Wat moet er vooral zo blijven? Waarom is dat belangrijk?	
Overige notities	

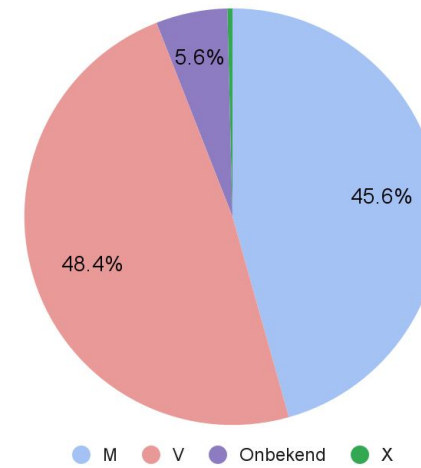
B2: Data over de respondenten

In totaal zijn er 257 reizigers geïnterviewd. De diagrammen hieronder geven de data weer over deze 257 reizigers.

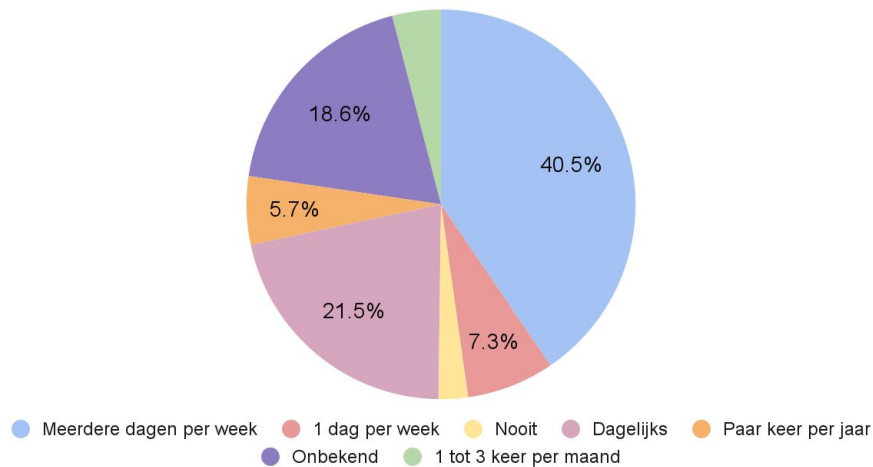
Leeftijd



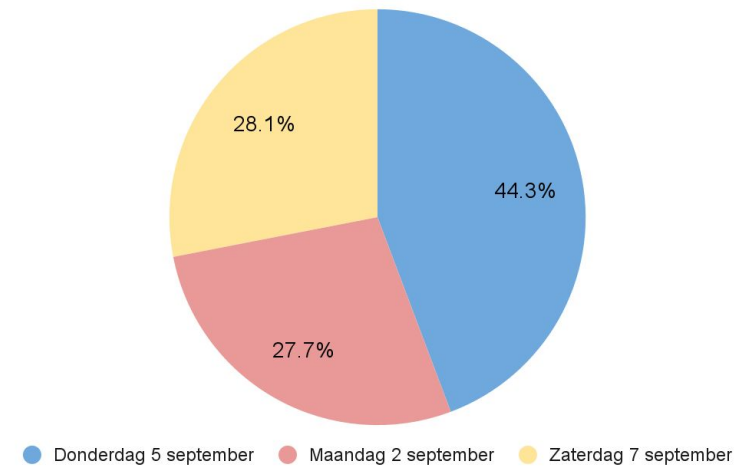
Geslacht



Gemiddeld gebruik van het station(sgebied)



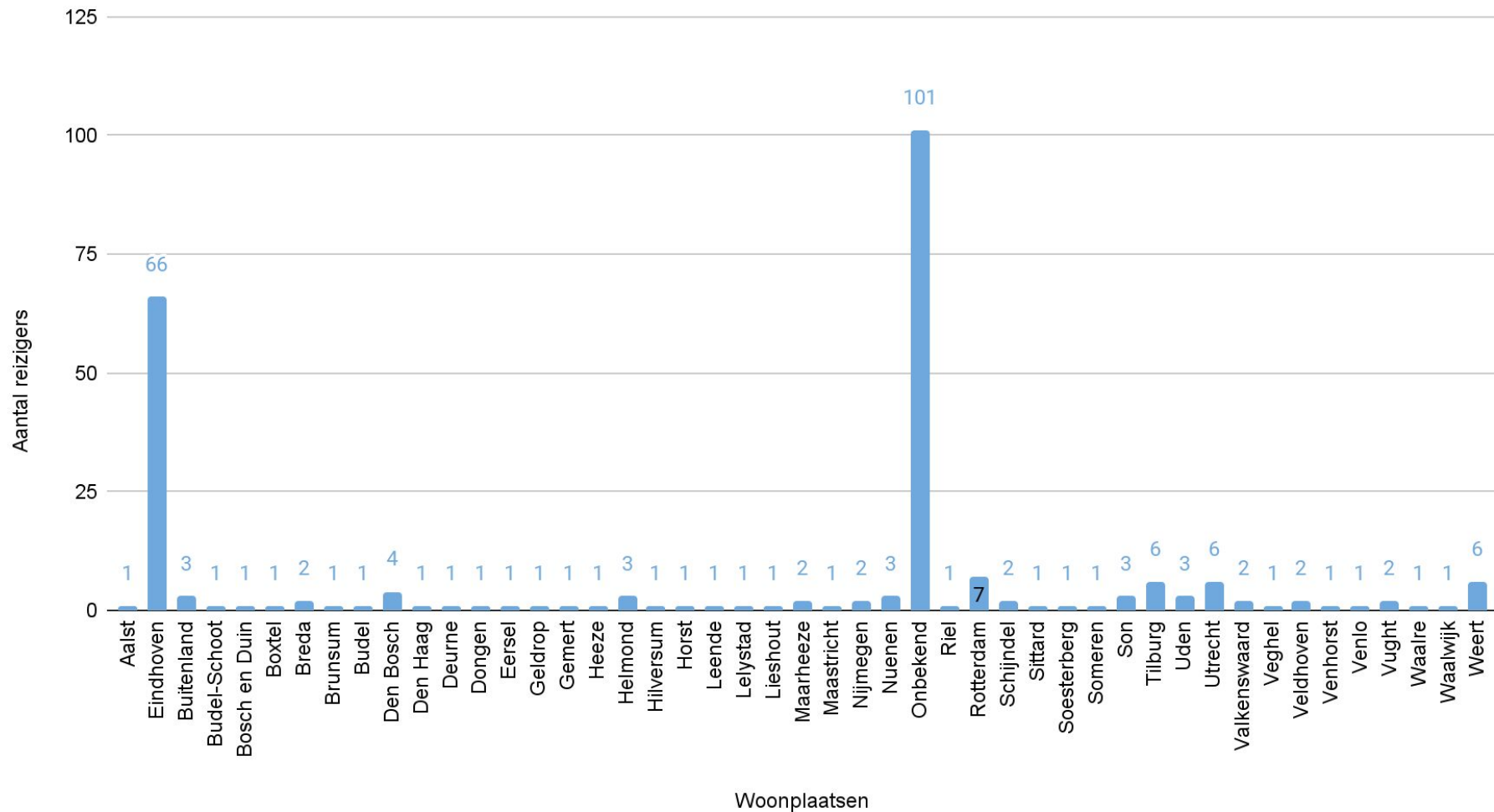
Aantal reizigers per dag gesproken



B2: Data over de respondenten

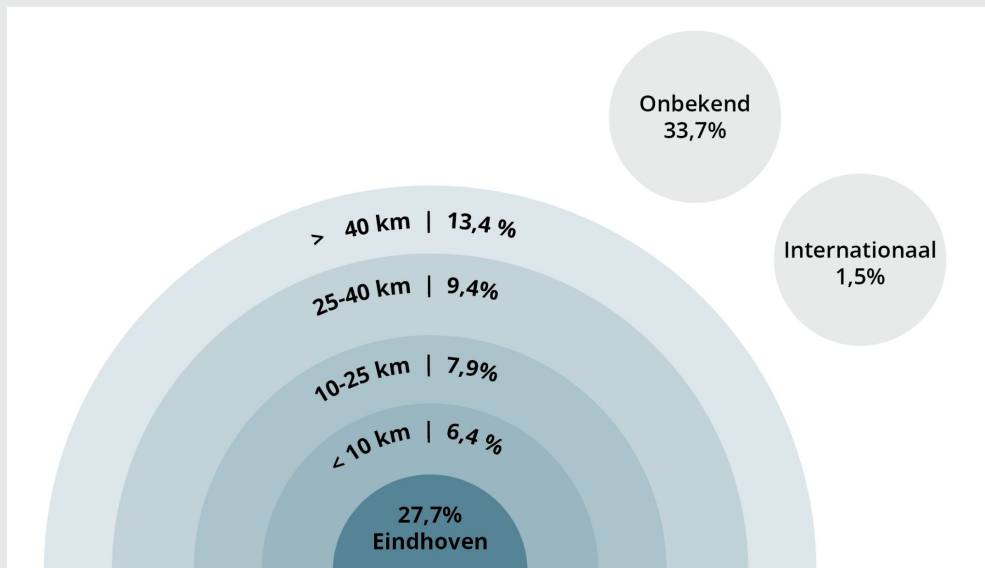
In totaal zijn er 257 reizigers geïnterviewd.

Woonplaats van de gesproken 257 reizigers

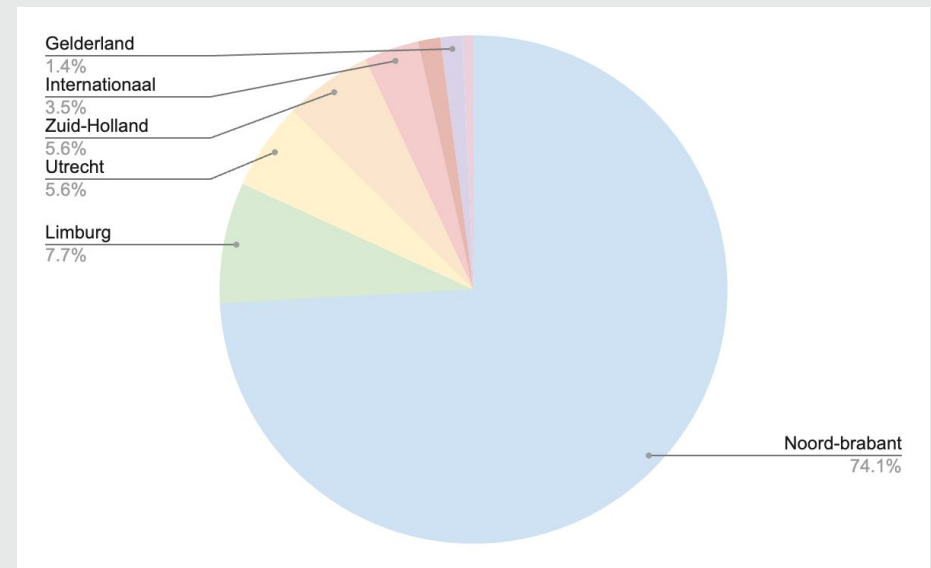


B2: Data over de respondenten

In totaal zijn er 257 reizigers geïnterviewd.



Gesproken reizigers in een straal tot Gemeente Eindhoven.

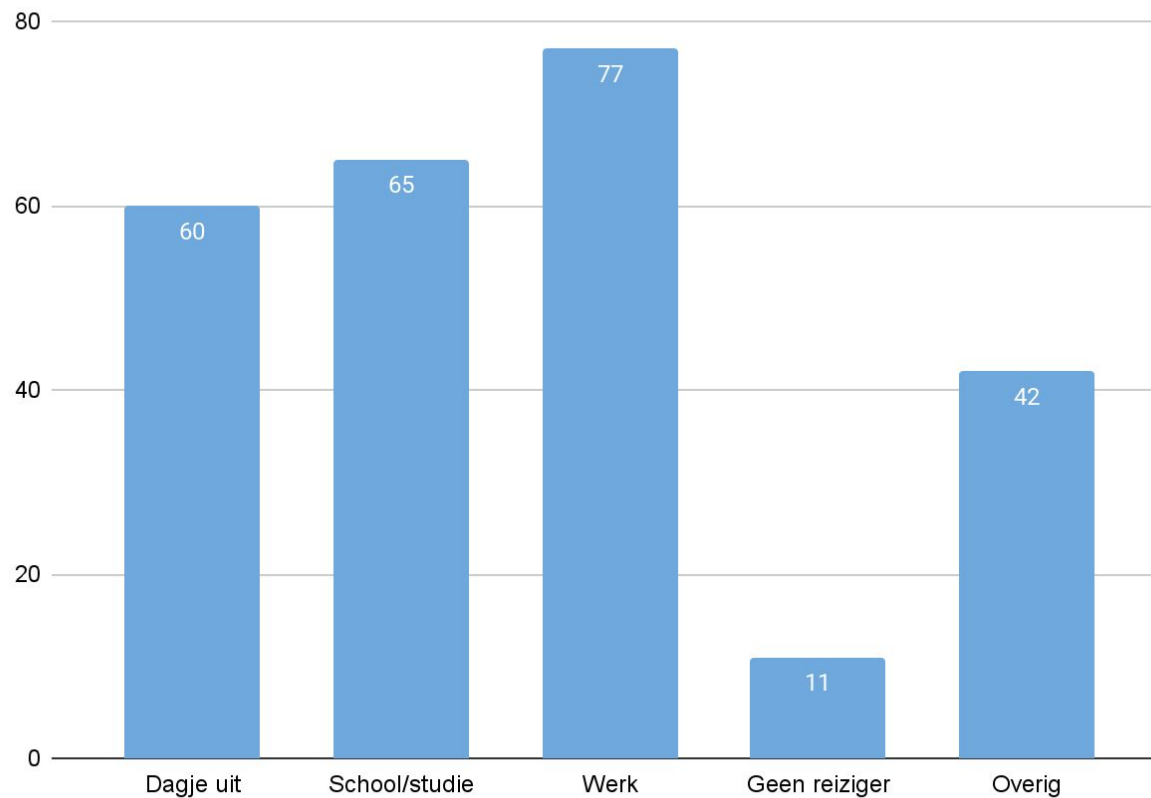


Gesproken reizigers waarvan woonplaats bekend is, per provincie.

B2: Data over de respondenten

In totaal zijn er 257 reizigers geïnterviewd.

Redenen van de 257 reizigers voor het bezoeken van het station



Onder **dagje uit** vallen bijvoorbeeld bezoek aan vrienden, vakantiegangers, doorreis naar het vliegveld of het oppassen.

Onder **school/studie** vallen bijvoorbeeld alle studenten die voor hun studie onderweg zijn en scholieren die naar de middelbare school gaan.

Onder **werk** valt woon-werkverkeer, mensen die werken op het station of eigenaar zijn van een winkel op het station.

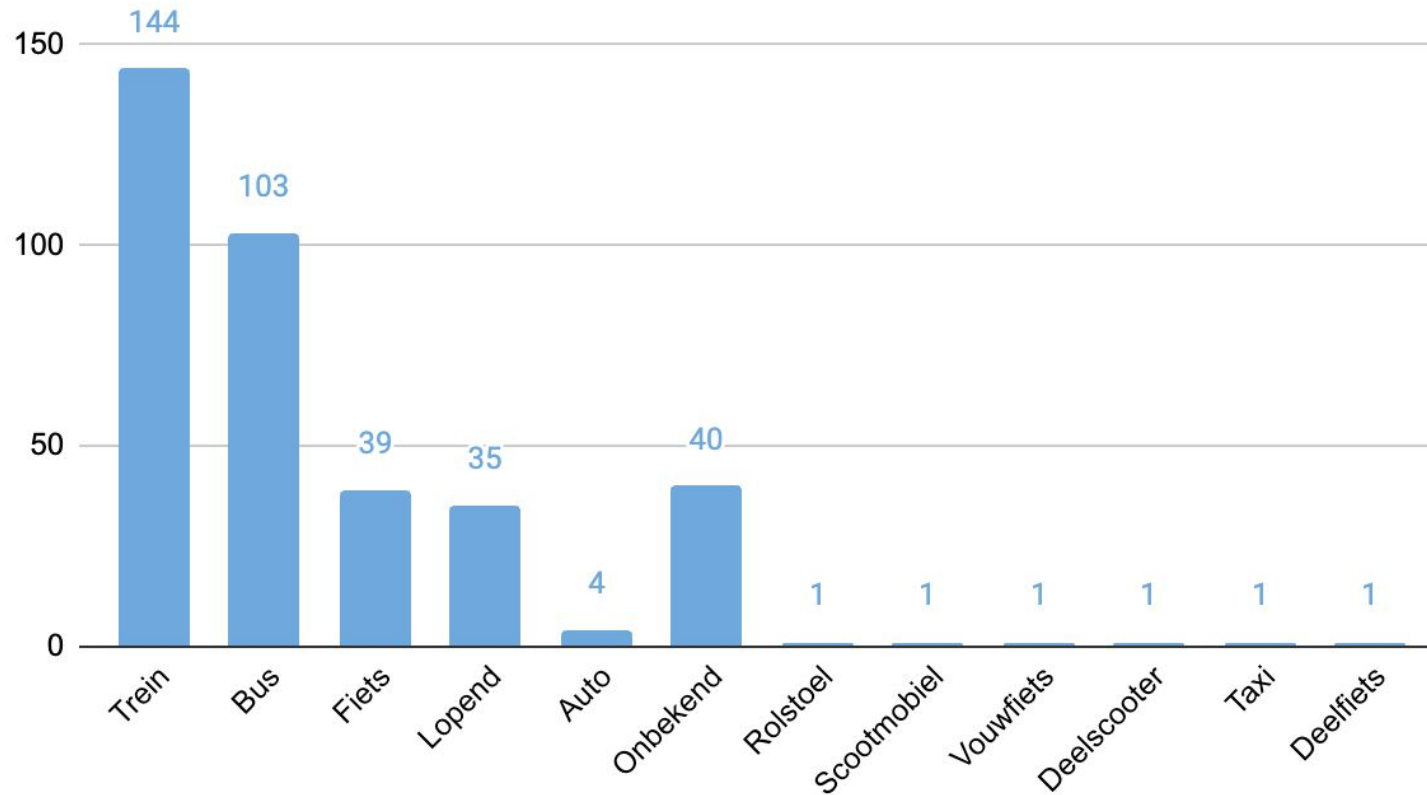
Onder **geen reizigers** vallen mensen die gericht voor de piano komen, passant zijn van noord naar zuid of andersom en mensen die gebruik maken van de voorzieningen zonder te reizen.

Onder **overige** valt al het andere, zoals mantelzorgers, mensen die onderweg zijn naar hun rijles of tandartsbezoek.

B2: Data over de respondenten

In totaal zijn er 257 reizigers geïnterviewd.

Gebruik van mobiliteit van en naar station Eindhoven

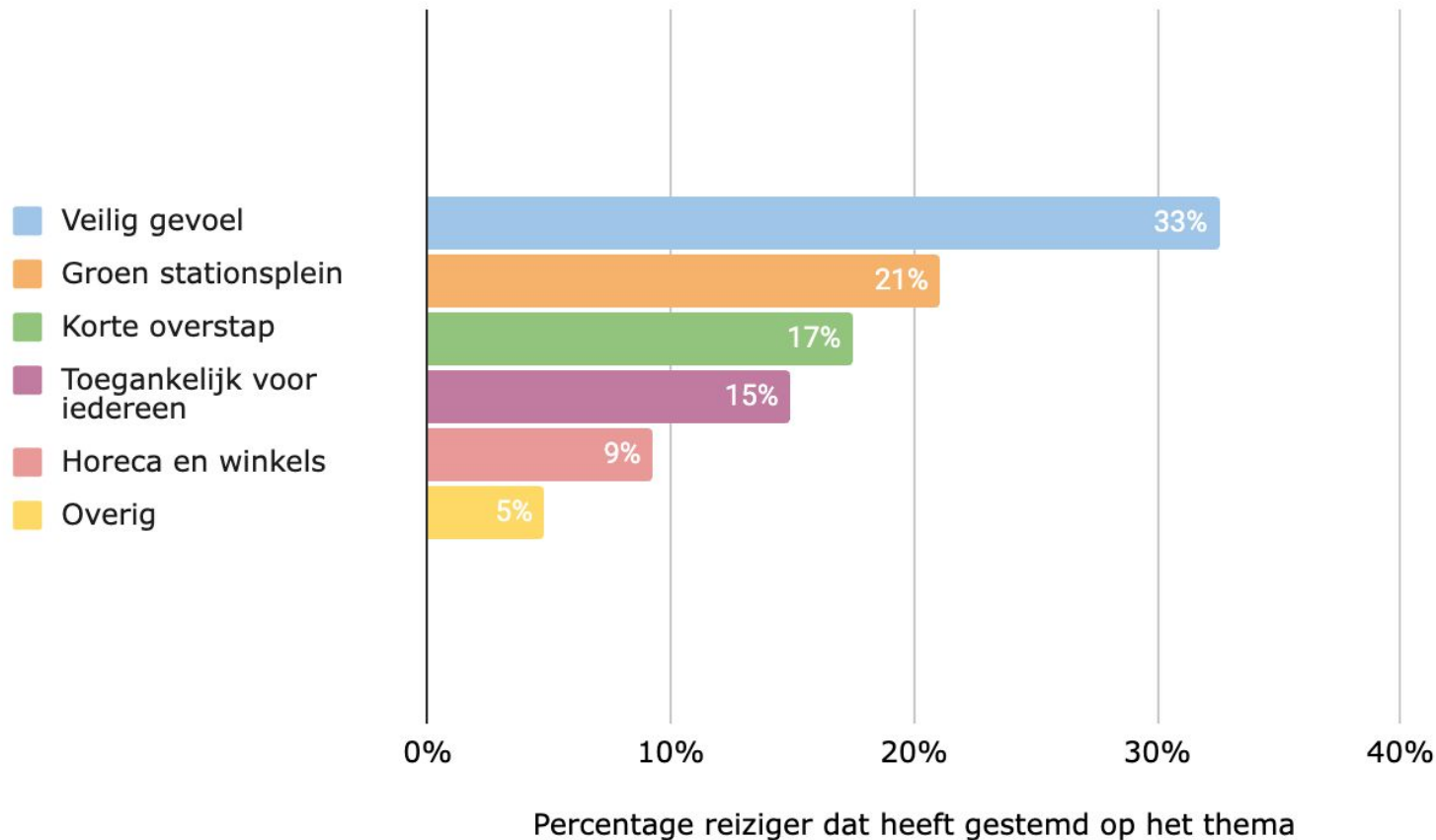


Aantal reizigers per vervoersmiddel die ze gebruiken. Veelgenoemde combinaties zijn:

- Trein en bus (58)
- Trein en fiets (17)
- Trein en lopend (9)

B3: Data uit het themabord (1/2)

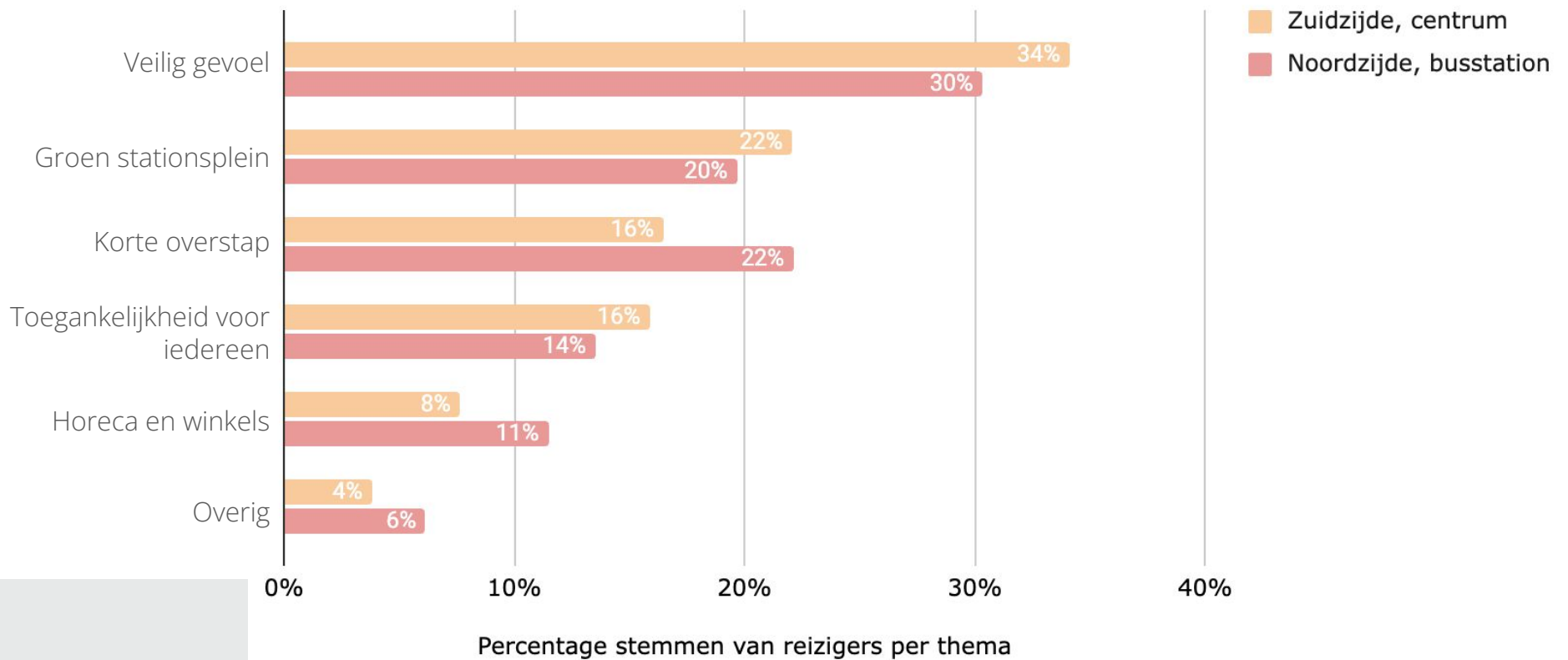
De door reizigers uitgebrachte stemmen op de verschillende thema's zijn geteld en geanalyseerd. We beschouwen deze data als een indicatie, aangezien de toelichting achter de stemmen belangrijker is en we niet weten of reizigers zelfstandig hebben gestemd, wat hun motivatie was, of dat zij meerdere keren hebben gestemd. In **totaal zijn er 584 stickers** op de drie themaborden geplakt. De optelsom van deze aantallen geeft de onderstaande resultaten.



Let op: Deze data is indicatief en niet exact, omdat we niet met zekerheid kunnen bepalen waarom en hoe mensen hebben gestemd. De andere data, afkomstig uit de gesprekken, geeft echter wel exacte inzichten en resultaten, aangezien het een kwalitatief onderzoek betreft.

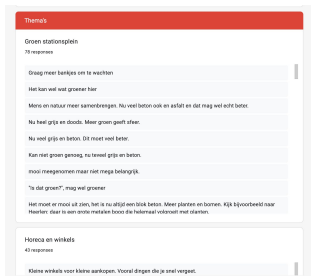
B3: Data uit het themabord (1/2)

Voor zowel de verschillende dagen, als de verschillende zijdes van het station, krijgt het thema 'veilig gevoel' overduidelijk de meeste stemmen.



B4.1: Analyseproces

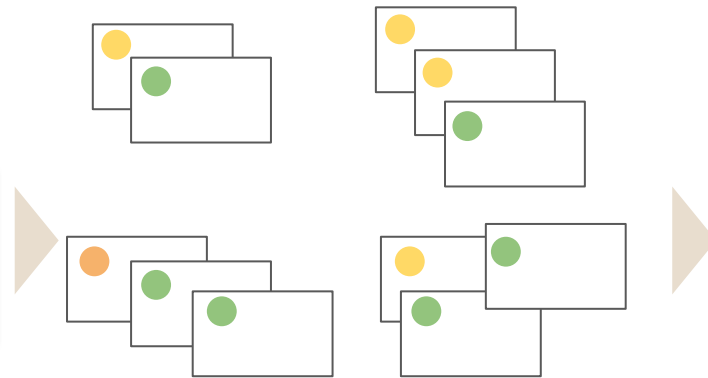
Hieronder is globaal weergegeven welke stappen er in de analyse zijn gemaakt. Op de volgende pagina's zijn de uitwerkingen van de interpretaties weergegeven.



Ruwe data
Ingevulde formats.



Interpretaties
Het selecteren, structureren en interpreteren van ruwe data uit de notitieformulieren door Zeewaardig.



Clusteren tot inzichten
De interpretaties zijn door het projectteam tijdens een analyse sessie gezamenlijk geclusterd tot een overzicht van inzichten, waarbij wordt aangegeven hoe vaak elk inzicht naar voren komt en welk gewicht het daarmee krijgt

Een lijst van inzichten met behoeftes.

Concreet maken en prioriteren welke inzichten over de behoeftes vanuit de reizigers opgehaald zijn en dit uitwerken tot een rapportage.

B4.2: Eerste analyse ronde op de data

Thema | **Veilig gevoel** (102 reacties)

Onveiligheid in de avond:

- 's Avonds voelt het station vaak onveilig, met zwervers, dronken mensen, en een gebrek aan toezicht (11).
- Slechte verlichting in bepaalde delen van het station, vooral bij het busstation en zijpassages, versterkt het onveilige gevoel (5).

Zwervers en ongewenste personen:

- Veel zwervers rondom het station zorgen voor een onveilig gevoel, vooral 's avonds (8).
- Er zijn regelmatig "rare mensen" en junkies, die reizigers een onveilig gevoel geven (7).

Verlichting en overzichtelijkheid:

- Betere verlichting en overzichtelijkheid zijn nodig om een veiliger gevoel te creëren, vooral in donkere en afgelegen gebieden (6).
- Het station moet open en overzichtelijk blijven zodat reizigers zich veiliger voelen (5)

Verkeer en infrastructuur:

- Onveilige verkeerssituaties, zoals de oversteek naar bussen en smalle perrons, dragen bij aan het gevoel van onveiligheid (2).

Beveiliging en toezicht:

- Meer zichtbare beveiliging en handhaving worden als noodzakelijk gezien, vooral 's avonds (8).
- Zichtbaarheid van NS-medewerkers, beveiligers en camera's helpt om reizigers zich veiliger te laten voelen (7).

Sociale veiligheid:

- Een levendig stationsgebied met voldoende andere reizigers verhoogt het gevoel van sociale veiligheid (5).
- Voldoende mensen op het station en levendige plekken zoals winkels en horeca dragen bij aan het gevoel van veiligheid (4).

Agressie en incidenten:

- Er wordt regelmatig melding gemaakt van agressie, vooral richting NS-personeel en reizigers (4).
- Problemen met alcoholgebruik en mensen die overlast veroorzaken maken het station onveilig (3).

Waarom werd dit thema gekozen door de respondenten?

- Een veilig gevoel geeft reizigers **gemoedsrust en comfort** tijdens hun verblijf op het station.
- Het **voorkomt** dat reizigers **onveilige situaties** ervaren en alternatieven zoals de auto kiezen.
- Goede verlichting en toezicht geven reizigers **vertrouwen** dat hulp beschikbaar is wanneer nodig.
- Een levendig stationsgebied met voldoende mensen zorgt voor **sociale veiligheid**.
- Zichtbare beveiliging en NS-personeel **beschermen** reizigers tegen agressie en overlast.

Thema | Groen stationsplein (78 reacties)

Meer groen in het station (algemeen)

- Het kan wel wat groener hier (1)
- Mens en natuur meer samenbrengen, nu veel beton en asfalt, dat mag beter (1)
- Nu grijs en doods, meer groen geeft sfeer (1)
- Groen draagt bij aan een prettig gevoel (2)
- Groen zorgt voor een beter gevoel bij het wachten, ook binnen in het gebouw (2)
- Groen belangrijk voor schaduw en tegen hitte (4)
- Groen maakt het wachten fijner en aangenamer (2)
- Vergroening zou het hele stationsgebied aangenamer maken (7)
- Groen is belangrijk, maar hoeft niet overheersend te zijn (1)

Vergroening van specifieke plekken:

- Het stationsplein moet groener worden (3)
- Meer bomen en planten rond het busstation (4)
- Een groen stationsplein zou verkoelend zijn (2)
- Groen moet ook binnen in het gebouw komen (4)
- In Weert zijn ze parkeerplaatsen aan het omtoveren naar groen, dat kunnen wij ook doen (1)
- Er zou een mooi parkachtig gevoel moeten komen rondom het station (3)
- Groene elementen in het ontwerp zoals in Heerlen met planten op een boog (1)

Kritiek op het huidige grijze en betonnen uiterlijk:

- Het station is nu veel te grijs en kil (12)
- Er is te veel steen en beton in en rondom het station (8)
- Het stationsplein is nu te functioneel en weinig uitnodigend (2)

Groen en esthetiek:

- Meer groen maakt het station aantrekkelijker en geeft een vrolijker gevoel (4)
- Groen helpt om de zakelijke uitstraling van het station te verzachten (1)
- Meer groen helpt om de omgeving esthetischer en levendiger te maken (6)

Extra opmerkingen:

- Groen is belangrijk voor biodiversiteit en bloemen (1)
- Groen in combinatie met meer bankjes zou fijn zijn (2)
- Het aanbrengen van groene elementen moet samengaan met goede onderhoudsmaatregelen (1)
- Groen in de stad heeft een positief effect op de leefbaarheid (1)
- Groene zones dragen bij aan een dorpsgevoel, wat mensen samenbrengt (1)
- Mensen kunnen zich in een groenere omgeving veiliger en rustiger voelen (1)
- Opvallend is dat veel mensen het huidige betonnen en grijze karakter van het station afwijzen en juist een grote behoefte zien aan vergroening, zowel binnen als buiten het gebouw.

Waarom werd dit thema gekozen door de respondenten?

- Groen maakt het stationsgebied **aantrekkelijker** en **sfeervoller**. (12)
- Het biedt **verkoeling** en **schaduw**, vooral op warme dagen. (4)
- Een groene omgeving zorgt voor **rust en welzijn** bij reizigers. (6)
- Het geeft een **positieve eerste indruk** van de stad, het is het visite kaartje van de stad. (7)
- Groene ruimtes nodigen uit tot **sociale interactie en ontmoeting**. (3)
- Vergroening verbetert de **leefbaarheid** en draagt bij aan **biodiversiteit**. (1)

Thema | Horeca en winkels (43 reacties)

Diversiteit en aanbod van Winkels:

- Meer diversiteit in winkels, niet alleen een AH en een donerzaak (2)
- Kleine winkels voor kleine aankopen, vooral voor vergeten dingen (1)
- Er is behoefte aan winkels zoals Hema, bloemenzaak, of meer variatie (3)
- Meer winkels zouden welkom zijn, maar sommigen vinden dat het centrum dichtbij genoeg is (4)
- Een pop-up winkel zou leuk zijn voor variatie (1)
- Er is nu een goed aanbod van winkels, maar ze moeten betaalbaar blijven (2)
- Een Jumbo wordt gemist, vooral voor snacks en drankjes voor onderweg (3)
- Veel respondenten missen een supermarkt zoals Jumbo of een goed alternatief voor de AH to go (4)

Horeca en zitplekken:

- Meer zitplekken bij de horeca, zoals in Amsterdam, zouden fijn zijn (2)
- Een plek om koffie te drinken en gezond eten te kopen, vooral in combinatie met een groen plein (1)
- Betaalbare horeca is belangrijk (2)
- Koffie is essentieel, meerdere respondenten gaven aan dat koffie tijdens overstappen belangrijk is (5)
- Er zijn op dit moment te weinig eetgelegenheden en plekken om even te werken (2)
- Er is behoefte aan betaalbare eet- en drinkmogelijkheden (2)
- Een extra eetgelegenheid zou welkom zijn, zoals in Rotterdam (2)
- Sommige vinden dat er nu voldoende horeca is (3)

Supermarkten

- De Jumbo wordt erg gemist door reizigers, vooral vanwege het gemak en de betaalbaarheid (4)
- De AH to go is te druk en wordt als duur ervaren (2)
- Er is behoefte aan een supermarkt op het station voor snelle aankopen (1)

Algemene behoeften en sfeer

- Horeca en winkels zorgen voor levendigheid en sfeer op het station (3)
- Het aanbod van winkels en horeca is in verhouding tot het aantal reizigers nu wel goed, maar er is ruimte voor verbetering (2)
- Sommige mensen vinden dat er al voldoende voorzieningen zijn, zoals bij Julia's of Etos (2)
- Winkels moeten zowel voeding als verzorging aanbieden, met een voorkeur voor gezonde opties (2)

Waarom werd dit thema gekozen door de respondenten?

- Horeca en winkels bieden reizigers **gemak** voor snelle aankopen.
- Ze zorgen voor aangename **tijdsbesteding** tijdens het wachten.
- Een gevarieerd aanbod creëert **levendigheid en sfeer** in het station.
- Betaalbare en toegankelijke opties maken het station **gebruiksvriendelijker**.
- Meer zit- en werkplekken voor meer **comfort** voor reizigers.
- Variatie in winkels en horeca biedt reizigers **meer keuzemogelijkheden**.

Thema | **Toegankelijkheid voor iedereen** (50 reacties)

Toegankelijkheid voor mensen met beperkingen in mobiliteit:

- Liften en roltrappen moeten altijd goed werken, omdat ze cruciaal zijn voor mensen met mobiliteitsbeperkingen (10).
- Liften en roltrappen zijn vaak kapot, wat een groot probleem vormt voor mensen die hierop afhankelijk zijn (7).
- Reparaties aan liften en roltrappen moeten prioriteit krijgen (3).
- Drempels en hoogteverschillen maken het moeilijk voor rolstoelgebruikers om bij de trein of bus te komen (5).
- Er moeten bredere poortjes komen voor rolstoelgebruikers of mensen met kinderwagens (2).
- Er zijn te weinig zitplekken die toegankelijk zijn voor ouderen en mensen met beperkingen (2).
- De toegang tot bussen en treinen moet verbeterd worden voor mensen met rollators of andere mobiliteitshulpmiddelen (3).

Toegankelijke openbare voorzieningen

- Publieke voorzieningen, zoals toiletten, moeten gratis en toegankelijk zijn voor iedereen, inclusief mensen met een beperking (4).
- Het station moet een openbare ruimte zijn waar iedereen zonder obstakels toegang toe heeft, ook zonder OV-kaart (3).

Bewustzijn en gelijkheid:

- Er moet meer bewustzijn zijn over de toegankelijkheid van het station voor mensen met beperkingen, en iedereen moet gelijk behandeld worden (3).
- Toegankelijkheid betekent ook dat mensen zonder beperking meer begrip moeten hebben voor de uitdagingen die minder validen ervaren (2).

Waarom werd dit thema gekozen door de respondenten?

- Toegankelijkheid zorgt voor **gelijke toegang voor alle reizigers**, inclusief mensen met beperkingen.
- Het station moet veilig en **bereikbaar zijn voor minder validen en ouderen**.
- **Betrouwbare infrastructuur:** bijv liften en roltrappen zijn essentieel voor de mobiliteit van reizigers met hulpmiddelen.
- **Openbare voorzieningen** moeten zonder drempels toegankelijk zijn voor iedereen.
- Toegankelijkheid bevordert een **inclusieve omgeving** waarin iedereen gelijkwaardig behandeld wordt.

Thema | **Korte overstap** (51 reacties)

Duidelijke informatie en bewegwijzering:

- Duidelijke aanwijzingen nodig voor waar bussen staan en hoe je daar komt (5).
- Informatie op borden over bussen is vaak verkeerd of onduidelijk (3).

Korte loopafstand:

- Reizigers willen korte afstanden tussen trein, bus, en fietsenstalling om overstappen sneller en gemakkelijker te maken (9).
- Korte overstaptijden zijn belangrijk om snel te kunnen reizen zonder lange wachttijden (8).
- Een ondergronds busstation zou helpen om de overstap korter en sneller te maken (3).

Betere fietsenstalling

- Fietsenstallingen moeten dichtbij perrons zijn, zodat overstappen naar de trein snel kan gebeuren (5).
- Ondergrondse fietsenstallingen worden als minder prettig ervaren als ze meer tijd kosten (4).

Overzicht:

- Het overzicht van bussen en hun vertrekplekken moet behouden blijven zodat reizigers snel de juiste bus kunnen vinden (3).
- Reizigers willen snel en efficiënt overstappen, zonder lange wachttijden of verwarring over vertrekplaatsen (5).

Nadeel voor mindervaliden:

- Voor mindervaliden kan een korte overstap juist een nadeel zijn, omdat ze meer tijd nodig hebben om tussen modaliteiten te bewegen (2).

Waarom werd dit thema gekozen door de respondenten?

- Een korte overstap zorgt voor een **snellere en efficiëntere totale reistijd**.
- Het maakt overstappen **gemakkelijker en comfortabeler**, vooral voor mensen met bagage of beperkte mobiliteit.
- In een korte overstap is het belangrijk dat reizigers **snel en soepel hun weg vinden** met duidelijke bewegwijzering en reisinformatie.
- Minder wachttijd tussen aansluitingen zorgt voor een **aangenamere reiservaring**.

Wat moet er veranderen (96 reacties)

Meer groen en meer sfeer:

- Meer groen, planten, en een parkachtige omgeving om de sfeer te verbeteren (8).
- Beter verlichting en daglicht voor een veiliger en prettiger gevoel (3).
- Kunst en sfeerverbetering zoals een Italiaans piazza, dynamische omgeving, en architectuur (5).

Betere bewegwijzering en toegankelijkheid:

- Duidelijkere bewegwijzering, vooral voor bussen en fietsstallingen (6).
- Vrije doorloop van noord naar zuid zonder poortjes (5).
- Beter toegankelijkheid voor mindervaliden en ouderen (5).
- Fietsstallingen toegankelijk maken vanaf beide zijden van het station en beter zichtbaar maken (6).

Veiligheid en comfort:

- Verbeterde veiligheid door meer toezicht, minder zwervers, en duidelijke scheiding van hangplekken en reizigersgebieden (6).
- Beter verlichte en veiliger busoversteken (4).
- Schoner station, vooral in tunnels, en betere hygiëne bij fietsstallingen (5).

Betere OV-informatie:

- Verbeterde reizigersinformatie, met name bij het busstation en voor internationale verbindingen (5).

Betere aansluitingen:

- Beter aansluiting tussen treinen en bussen en meer bussen, met vaste perrons en kortere wachttijden (7).

Fietsstallingen en OV-fietsen:

- Meer en grotere fietsstallingen, bij voorkeur ondergronds, met betere toegang (7).
- Grotere beschikbaarheid van OV-fietsen en betere bewegwijzering naar OV-fietspunten (4).

Faciliteiten en voorzieningen:

- Meer en langer geopende toiletten, ook aan de centrumzijde, en voorzieningen zoals stopcontacten en pinautomaten (6).
- Meer winkels, eetgelegenheden en voorzieningen zoals koffie- en theeplekken, satébars, en zitplekken (4).

Ruimtelijke indeling:

- Verzoek om een ondergronds busstation om meer ruimte te creëren voor groen en een rustigere omgeving (5).
- Beter ruimtelijke indeling van het busstation, met veiligere oversteken en een heldere looproute (4).

Wat moet er blijven (56 reacties)

De piano

- De piano zorgt voor sfeer en wordt gewaardeerd door veel reizigers (6).
- De akoestiek en sfeer rond de piano moeten behouden blijven (3).

Winkels en horeca:

- Praktische winkels en horecagelegenheden, zoals de Etos en koffietentjes, bieden gemak en worden gewaardeerd (7).
- Het aanbod van winkels en horeca is voldoende en praktisch, vooral voor reizigers die iets snel willen halen (6).

Overzichtelijkheid:

- Het station is overzichtelijk, compact en heeft een goede oriëntatie, waardoor reizigers snel hun weg kunnen vinden (7).
- Het feit dat alles dicht bij elkaar ligt, zoals de korte afstand tussen perrons en bussen, wordt gewaardeerd (6).

Functionaliteit:

- Het station is functioneel, met goede verbindingen tussen bus, trein en fiets, en dit moet behouden blijven (7).
- De goede aansluiting van het busstation op het treinstation en het fietsvriendelijke ontwerp wordt als positief ervaren (5).

Ruimtelijkheid

- De ruime opzet en het lichtinval maken het station prettig en overzichtelijk (5).
- Het gevoel van rust zonder veel visuele en auditieve prikkels wordt als een sterk punt gezien (2).

Historische karakter en architectuur:

- Het behoud van historische kenmerken, zoals de Philips-radio en glas-in-lood, in combinatie met moderne elementen wordt gewaardeerd (4).

Veiligheid:

- Het station wordt als veilig ervaren en dit gevoel moet behouden blijven (5).
- De mogelijkheid om elkaar te ontmoeten en de sociale functie van het station wordt gewaardeerd (3).

Faciliteiten:

- De huidige fietsenstalling wordt als praktisch gezien en moet behouden blijven (3).
- De rookplekken aan de noordzijde moeten blijven, anders is er geen plek meer voor rokers rond het station (2).

OV:

- De hoge frequentie van bussen en de goede aansluiting tussen bus en trein zijn positieve aspecten die behouden moeten blijven (4).
- Het treingedeelte van de OV-knoop werkt goed en biedt voldoende veiligheid en voorzieningen (3).

Wat wordt er gemist (50 reacties)

Meer horeca en winkels

- Meer verschillende winkels, eetplekken, en mogelijkheden voor ontmoeting en gezelligheid (6).
- Een fatsoenlijke OV-winkel voor informatie en kaartverkoop (2).

Fietsenstallingen en OV-fietsen

- Voldoende fietsparkeerplekken, betere toegankelijkheid, en betere zichtbaarheid van OV-fietsen (7).
- Fietsenstalling moet centraal, beter georganiseerd, en geschikt voor bijzondere fietsen (4).

Zitplekken

- Meer zitplekken, zowel binnen als buiten, en comfortabele werkruimtes met oplaadpunten (6).
- Zitplekken bij de wachtruimte voor de bus en op ontmoetingsplekken (3).

Ontmoetingsplekken

- Een ontmoetingsplein met zichtlijnen en voldoende plekken om te verblijven (3).
- Bibliotheek of kletsplekken toevoegen om het station gezelliger te maken (2).

Bewegwijzering en Overzicht:

- Duidelijkere bewegwijzering voor bussen en perrons, inclusief visuele verbeteringen voor mensen met een beperking (5).
- Signage voor bussen bij de transfer vanaf de trein (2).

Toiletten:

- Meer toiletvoorzieningen, vooral aan de zuidzijde, en betere toegankelijkheid (3).
- Toegang tot wc's met de OV-kaart (1).

Sfeer en groen:

- Meer groen, planten, kleur en sfeer, zoals daglicht, om het station aangenamer te maken (6).
- Zachte muziek en meer gezelligheid in het station (2).

Veiligheid:

- Ondergronds busstation en veiliger oversteekplaatsen voor bussen (3).
- Politie-dependance voor meer veiligheid (1).

Frequentie dienstregeling:

- Hogere frequentie van sprinters en betere verbindingen naar Breda en andere plaatsen (3).

Overige notities (39+32+29=100 reacties)

- Toiletten zijn vaak vies, sluiten te vroeg, en er is behoefte aan meer en beter toegankelijke toiletten, vooral voor gehandicapten (8).
- Beter bewegwijzering en informatievoorziening is nodig voor bussen, treinen, en voorzieningen zoals fietsstallingen (8).
- Meer zitplekken, zowel buiten de poortjes als binnen, zijn gewenst, evenals meer comfortabele wachtruimtes (5).
- Loketten moeten langer openblijven en er moeten meer mogelijkheden zijn voor contante betaling, evenals ticketverkoop voor toeristen (4).
- Er is vraag naar een rookvrij bus- en treinstation en duidelijkere aanduidingen over rookzones (4).
- Bij een ondergronds busstation moet ventilatie goed geregeld zijn en moet de veiligheid gewaarborgd blijven (4).
- Meer treinen en bussen zijn gewenst, evenals betere aansluiting en duidelijkere informatie over busroutes en vertrektijden (7).
- Er is behoefte aan meer en beter toegankelijke fietsstallingen, inclusief ondergrondse opties en beter georganiseerde OV-fietsvoorzieningen (9).
- Meer kunst en design om de sfeer in het station te verhogen, zoals bewegende kunstinstallaties en meer levendigheid in de omgeving (5).
- Beter bereikbaarheid van het station, bijvoorbeeld voor Kiss & Ride, en verbeterde infrastructuur voor bus- en treinverbindingen (4).
- De nadruk ligt op duurzaamheid, met het gebruik van bio-based materialen en milieuvriendelijke oplossingen (4).
- Er moet een betere oplossing komen voor zwervers op het station om overlast te verminderen en tegelijkertijd te zorgen voor hulp aan kwetsbare groepen (3).
- De Kiss & Ride zones moeten beter bereikbaar en duidelijker ingedeeld worden (2).
- De prijzen voor koffie en andere voorzieningen zijn te hoog, en er is behoefte aan meer duidelijkheid over kortingen en betaalopties (2).
- Er zijn zowel voor- als tegenstanders van ondergrondse busstations, waarbij de nadruk ligt op veiligheid, licht, en luchtkwaliteit (7).
- Er is vraag naar kortere overstaptijden tussen bussen en treinen, en betere aansluiting tussen verschillende vervoersmiddelen. (4).
- Het station moet beter worden onderhouden, met schone wachtruimtes en regelmatig geleegde vuilnisbakken (3).
- Stapelen van OV-functies (bussen, treinen, fietsstallingen) wordt gezien als een mogelijke oplossing voor ruimtegebrek (2).
- Er is behoefte aan meer maatschappelijke functies zoals culturele elementen en kunst, die de trots van Eindhoven weerspiegelen (4).
- Er zijn zorgen over het behouden van daglicht en ruimte, met de wens om het station licht, open en overzichtelijk te houden (5).

6.1.4 Rapportage Online participatie – september 2024

6.2 Gebied B:

6.2.1 Rapportage bijeenkomst B1 – 26 maart 2024

Rapport Participatiebijeenkomst 1

OV-knoop Eindhoven, vrije spoorkruising ten oosten van Eindhoven Centraal (gebied B)

Dinsdag 26 maart 2024

MIRT-verkenning Spoorknoop Eindhoven



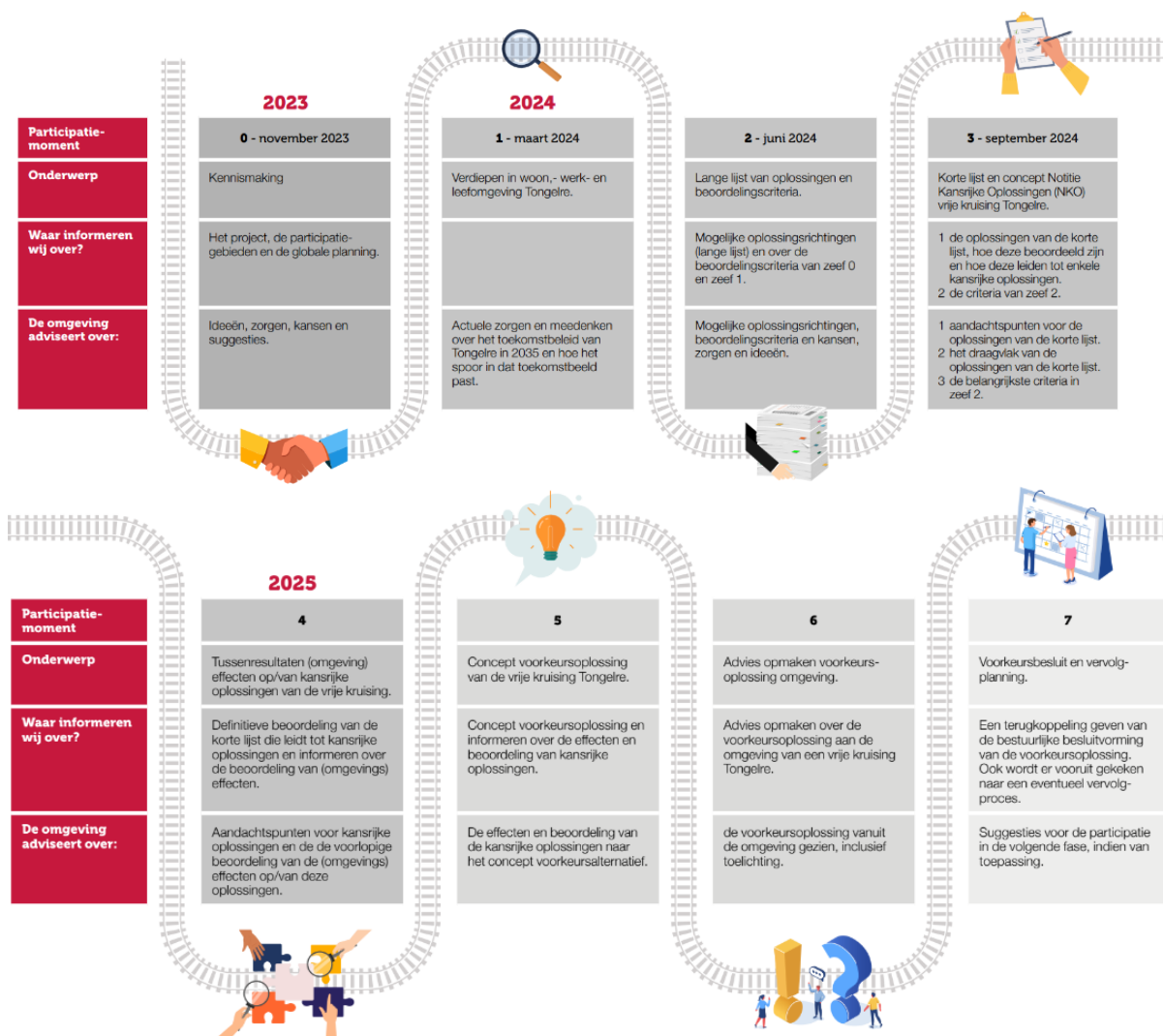
Versie: 2.0

Inhoud

2	Inleiding.....	3
3	Deelnemers	5
4	Sfeerverslag.....	7
5	Opbrengst moodboards	10
6	Inbreng participatie	18

1 Inleiding

Voor de MIRT-verkenning OV-knoop Eindhoven, bestaande uit de MIRT-verkenningen Spoor-knoop Eindhoven en Multimodale Knoop Eindhoven, worden meerdere participatieactiviteiten georganiseerd om zo de verkenningen te verrijken met inbreng uit de omgeving. De participatiestrategie en -aanpak worden uitgebreid beschreven in het [Participatieplan voor de analysefase](#) en in [Participatie in stappen](#). In deze documenten worden ook de participatiebijeekomsten beschreven. Onderstaande afbeelding laat hier een schematische weergave van alle beoogde bijeenkomsten zien.



Afbeelding 1: Participatiestappen verkenning vrije kruising OV-knoop, zie ook pagina 7 en 8 van de [panelen 4 juni die online staan](#)

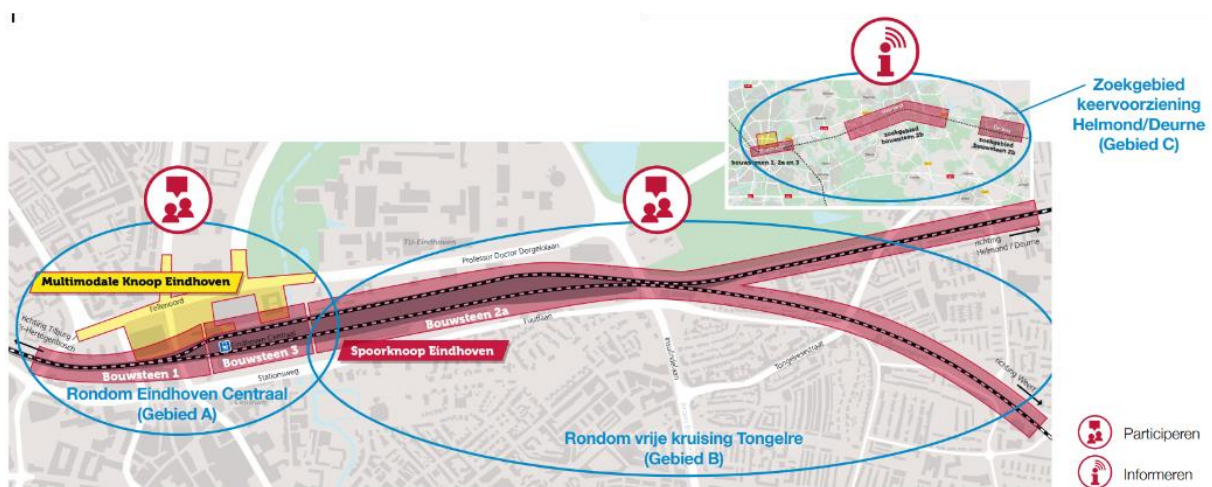
Participatiemoment 0 – november 2023

Op 20 en 28 november 2023 waren er informatiebijeekomsten over de MIRT-verkenning OV-knoop. Deze bijeenkomsten werden georganiseerd om de omgeving kennis te laten maken met het gehele project. Tevens was het ook een kans voor het project om de mensen uit de omgeving te leren kennen.

Participatiemoment 1 – maart 2024

In het kader van de vrije spoorkruising (stap 2a van de Spoorknop Eindhoven) is op 26 maart de eerste participatiebijeenkomst voor (participatie)gebied B georganiseerd bij het Wasven in Eindhoven (Tongelre). 's Middags was er een inloophet moment voor bedrijven en instellingen (15:00-17:00), waar zij vragen over het project konden stellen. In de avond (19:00-21:00) waren bewoners uit Tongelre uitgenodigd die in de nabijheid van het spoor woonachtig zijn. Er is bewust gekozen om een breder gebied uit te nodigen dan alleen het zoekgebied voor de vrije spoorkruising. Hierdoor konden we met meer bewoners in gesprek gaan over hoe zij hun wijk na 2035 zouden willen zien en hoe het spoor met een vrije kruising daarin zou passen.

Dit document beschrijft deze 1^e participatiebijeenkomst voor (participatie)gebied B, het zoekgebied van de vrije spoorkruising ten oosten van Eindhoven Centraal. Dit gebied heeft betrekking op stap 2a van Spoorknop Eindhoven. De overige onderdelen van de Spoorknop Eindhoven en Multimodale Knoop Eindhoven komen aan bod in een separaat participatieproces (gebied A en C).



Afbeelding 2: Participatiegebieden A, B en C van de MIRT-verkenning OV-knoop Eindhoven

- Bericht op de gemeentepagina van Groot Eindhoven (hardcopy en digitaal).



23 MAART 2024

Denk je mee over de ontwikkeling van OV-knoop Eindhoven?



Er komen steeds meer mensen naar Eindhoven om te wonen en te werken. Hierdoor zullen in de toekomst veel meer mensen zich van, naar en via de OV-knoop verplaatsen. Dit is het gebied rondom Eindhoven Centraal en het spoor tot aan Tongelre. De gemeente en ProRail voeren daarom in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat een zogeheten MIRT-verkenning uit. Doel is om Eindhoven regionaal, nationaal en internationaal bereikbaar te houden, met de trein, bus, fiets en de deelvervoer als duurzame vervoersmiddelen.

MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport, een programma van de Rijksregering voor grote projecten op het gebied van spoor, weg en waterbouw. Dat het Eindhovens busstation, spoor en tramstation moeten worden uitgebreid, is nodig om het groeiende aantal bus- en treinvreugers de komende jaren aan te kunnen. En er moet meer gebouwen van de OV-knoop toegankelijk en leefbaar worden. Nu al is er te weinig ruimte voor het stallen van fietsen. Ook ontdekken andere voorzettingen, zoals ruimte voor deelvervoer en een goede verbinding met de omgeving. Uit de MIRT-verkenning moet blijken of en hoe de mogelijke oplossingen voor het gebied haalbaar zijn.

Denk op 2 april mee over Eindhoven Centraal
Op dinsdag 2 april zijn er twee bijeenkomsten in het OIE aan de Pastoor Pheerstraat 180. De bijeenkomst 's middags van 15.00 tot 17.00 uur is bedoeld voor organisaties en bedrijven. 's Avonds zijn van 19.00 tot 21.00 uur bewoners, reizigers en andere geïnteresseerden welkom. Je krijgt informatie over het project, de plannen en de manier waarop belanghebbenden bij de ontwikkeling van de OV-knoop worden betrokken. De gemeente en ProRail zijn vooral benieuwd naar jouw mening. Welke kansen zie jij, wat zijn je belangrijkste behoeftes of zorgen? Na de bijeenkomst lees je op ovknoop eindhoven.nl wat aan inbreng je verzameld en hoe die al dan niet kan worden meegenomen in de plannen. Aanmelden kan via de website of via de QR-code.

Verderd op 2 april! Denk dan online mee. Op ovknoop eindhoven.nl vind je alle informatie over de verkenning, én een online enquête. Die neemt ongeveer vijf minuten van je tijd in beslag. Je kunt de online vragenlijst tot en met 2 april invullen. Via de QR-code ga je er direct naartoe.

MEEDENKEN OVER VRIJE KRUISING TONGELRE OP 26 MAART
In Tongelre kruisen de sporen vanuit de richting Maastricht-Waert en Venlo-IJsselmond elkaar gelijkvloers. Er kan maar één van twee spoorlijnen over deze spoorkruising. Met de MIRT-verkenning wordt onderzocht welke oplossing mogelijk is om een vrije kruising te realiseren, zodat er in de toekomst meer treinen kunnen rijden op beide trajecten. Je bent welkom op **dinsdagavond 26 maart** in de Gaatseij wijk het bouwen van een nieuw met andere bewoners aan de slag te gaan met het in beeld brengen van Tongelre in de toekomst. Ga naar www.ovknoop eindhoven.nl of scan de QR-code om je direct voor één van de twee rondes tussen 18.45 en 21.00 uur aan te melden.

- Posters en flyers op centrale punten in Tongelre zoals activiteitscentrum Orka, 't Oude Raadhuis, stadsbibliotheek en ontmoetingsplek Bloemfonteinstraat, sectie-C, voetbal- en tennisverenigingen Tongelre en buurtinfowinkel de Toeloop.



Samen aan de slag voor Tongelre

Bent u erbij op 26 maart?

Meedenken over de plannen voor het gebied Tongelre?
Dan zijn wij (ProRail en gemeente Eindhoven) benieuwd naar jouw ideeën, lokale kennis, suggesties en creativiteit. Misschien weet u onderwerpen die niet bij iedereen bekend zijn. Of wilt u juist kijken of de plannen invloed hebben op zaken die voor u van persoonlijk belang zijn. We horen graag uw input. Samen komen we verder en weten we meer.

Wat kunt u verwachten?
De omgeving is aan zet en wij luisteren. In kleine groepjes gaat u met buurtbewoners aan de slag met het, op een laagdrempelige manier, in beeld brengen van Tongelre in de toekomst. Hoe wilt u dat Tongelre eruitziet in 2035?

Praktische informatie
Datum: 26 maart 2024
Tijd: 18:45u - 21:15u (u kunt zich opgeven voor een van de twee rondes)
Locatie: Het Wasven, Celebeslaan 30 te Eindhoven

Aanmelden
U kunt zich aanmelden via de www.ovknoop eindhoven.nl op de pagina Participatie of door onderstaande QR-code te scannen met uw mobiele telefoon.

Scan deze QR-code om direct naar de aanmeldpagina te gaan



's Middags zijn er met 8 bedrijven of instellingen gesprekken gevoerd over de plannen. Dit waren onder andere vertegenwoordigers van educatieve instellingen, ZZP'ers en culturele bedrijven die allen gevestigd zijn in Tongelre.

's Avonds, tijdens de bijeenkomst voor bewoners, waren er 116 bezoekers verdeeld over 2 rondes.

3 Sfeerverslag

Sfeerverslag

Participatiebijeenkomst - Vrije kruising Tongelre (gebied B)

26 maart 2024 - avond

<https://www.prorail.nl/siteassets/mirt-ovknoop-ehv/documenten/ov-knoop-eindhoven--sfeerverslag-participatiebijeenkomst-tongelre-26-maart-2024-def.pdf>

Op 26 maart vond het eerste participatiemoment plaats voor omgeving van de 'vrije kruising Tongelre', onderdeel van de MIRT-verkenning OV-Knoop Eindhoven. Dit was de eerste van zeven participatiebijeenkomsten. Voor de avond waren bewoners uitgenodigd om hun beeld van Tongelre na 2035 te bespreken en te delen.

Participatiebijeenkomst (avond)

De participatiebijeenkomst vond plaats in Tongelre op locatie het Wasven. De bijeenkomst was opgesplitst in twee rondes, zodat er meer bewoners konden deelnemen. De aanmeldingen waren overweldigend. In totaal waren er 116 bezoekers, waardoor de ruimte van het Wasven wat beperkt was. Alhoewel de ruimte niet optimaal bleek, werd er door de omgeving toch veel lokale kennis, creativiteit en inzichten met projectmedewerkers van ProRail en gemeente Eindhoven gedeeld.

Elke ronde begon met een aftrap door de regiodirecteur (ProRail) en omgevingsmanager OV-Knoop Eindhoven. In deze aftrap werd de MIRT-verkenning, de noodzaak van een vrije spoor kruising en de opzet van de avond toegelicht.

Na een welkomstwoord en inleiding zijn er in twee rondes 14 moodboards gemaakt, die verbeelden hoe de bewoners Tongelre na 2035 zouden willen zien en hoe het spoor daar een plek in kan hebben.

Moodboards – Tongelre 2035

Aan iedere tafel werd door ongeveer 10 bewoners samen met 2 projectmedewerkers van ProRail en gemeente Eindhoven een moodboard gemaakt. Er werd onderling overlegd, gediscussieerd en als mogelijk overeenstemming bereikt.



Afbeelding 3: Per tafel gezamenlijk maken van een moodboard

Men ging aan de slag met de vraag: "Hoe willen bewoners dat Tongelre er na 2035 uit zou kunnen zien?". Alles was mogelijk. De bewoners waren aan zet, de projectmedewerkers luisterden en gingen in gesprek waar verduidelijking nodig was. Alle woorden, beelden en ideeën kwamen samen op een moodboard. [Hier](#) kunt u de 14 moodboards inzien en op uw gemak bekijken.

De hoofdlijnen van wat op de moodboards naar voren kwam:

- Vrije kruising: als dive-under(onderdoorgang), beide sporen (Venlo en Maastricht) verdiept,
- Wegverkeer: eenrichtingsverkeer, alleen fietsers, snelheidsverlaging, meer parkeergelegenheid, veilig school fietsende kinderen en jeugd
- Behoud vrij uitzicht
- Veiligheid; sociaal, snel-en-langzaam verkeer, bereikbaarheid tussen de sporen, bouwschade, transport gevaarlijke stoffen, geen overwegen maar tunneltjes
- Treinverkeer: geluid en trillingen verminderen, goederenvervoer alleen via Betuweroute, snelheidsverlaging
- Uitstraling: dorps, groen (zoals Wasven), horeca, levendigheid, recreatie als wandelen, schoon, ontspanning, High Line Park New York
- Tongelre bereikbaar via OV: busverbinding, station Tongelre, tram i.p.v. bus

Pijnpuntenlijst

Ook was er ruimte voor een *Pijnpuntenlijst*, waar bestaande zorgen over het huidige spoor en gemeentelijke aspecten in Tongelre werden opgeschreven.

De meest genoemde punten op deze lijst zijn.

Spoor gerelateerd:

- Geluid en trillingen: neemt toe, door goederenvervoer
- Goederentreinen: veiligheid van goederenvervoer met gevaarlijke stoffen
- Overwegen: te kort open voor voetgangers en veiligheid algemeen
- Woningen: waardedaling en uitzicht vervuiling

Overig:

- Wegverkeer: te hoge snelheid snelverkeer
- Bereikbaarheid per OV: geen busverbinding meer
- Parkeren: onvoldoende parkeerplaatsen

De spoorse punten worden bekeken wat hier mogelijke behoefte zijn: inzicht en uitleg over één of meerdere van de onderwerpen of wellicht een onderzoek naar mogelijkheden of toelichting op resultaten van eerder uitgevoerd onderzoek.

De overige punten worden met de gemeente Eindhoven gedeeld.

Vervolg; eind mei tweede participatiebijeenkomst

Op 4 juni vindt de tweede participatiebijeenkomst plaats in Tongelre. Tijdens deze bijeenkomst gaan we interactief weer in gesprek met elkaar en gaan we meer en dieper in op de inhoud. Deze inhoud is aangevuld met de opbrengst van de participatiebijeenkomst van 26 maart. De opzet van deze bijeenkomst leest u op de volgende pagina.

Opzet van de bijeenkomst:

- Waarom een vrije kruising en hoe komen we tot één (voorkeurs)oplossing
Het proces van een MIRT-verkenning is best ingewikkeld. Zeker als je er niet dagelijks mee bezig bent. We laten op een zo begrijpelijk mogelijke manier zien de wanneer, waarom en wie zien van het proces.
- Welke oplossingen voor een ongelijkvloerse kruising worden verkend
Oplossingsmogelijkheden voor een vrije kruising die we aan het verkennen zijn te laten zien, maar vooral ook wat de impact of gevolgen zijn voor de omgeving. Als omgeving is het mogelijk extra oplossingen aan te dragen die mogelijk meegenomen kunnen worden om extra te verkennen.
- Waaraan moet een oplossingsmogelijkheid voldoen
We laten zien aan welke toetsingscriteria de oplossingsmogelijkheden voor een *vrije kruising* worden getoetst. Ook de omgeving kan hier extra toetsingscriteria aandragen die misschien voor het spoor minder van belang zijn, maar voor de omgeving juist meer.

Op de hoogte blijven?

Als eerste de uitnodiging voor de volgende participatiebijeenkomst?
Dan kunt u zich [hier](#) aanmelden voor de mailinglijst.

Meer informatie over de MIRT-verkenning van de OV-knoop Eindhoven
www.ovknoopeindhoven.nl

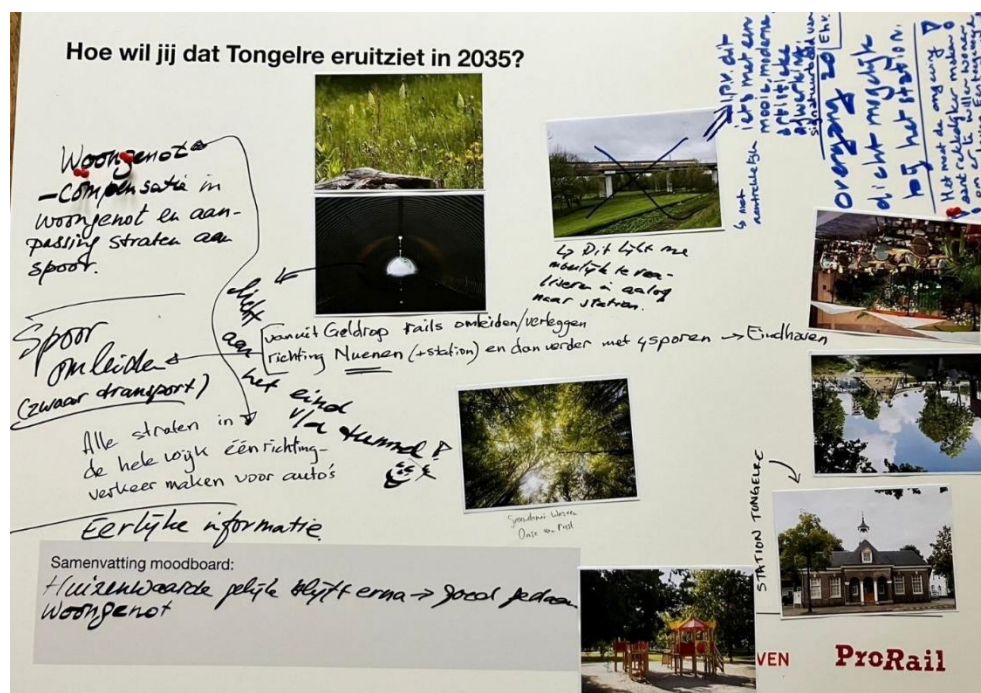
4 Opbrengst moodboards

Hieronder zijn de 14 moodboards als eindproduct van deze eerste bijeenkomst in willekeurige volgorde weergegeven.

Er zijn veel overeenkomende thema's op de verschillende moodboards, zoals:

- een warme, gezellige en dorpse uitstraling van de wijk.
- minder / langzamer autoverkeer in de wijk.
- behoud van en meer groen in de wijk.
- verbeterde bereikbaarheid van de wijk via openbaar vervoer d.m.v. treinstation Tongelre dan wel een bushalte.
- verbeterde bereikbaarheid van de wijk dmv aanpassing van de overwegen, veelal door deze te vervangen door onderdoorgangen.

Maar bovenal steeg er bovenuit dat alle 14 moodboards voor een vrije spoorkruising als oplossing zagen dat deze ondergronds zou zijn. In de vorm van een dive-under en ook wel alle sporen verdiept. Ook waren geluid, trillingen en gevaar van gevaarlijke goederen een veelvuldig zorgenthema op alle moodboards.



Referentienummer:
MB-26M001



Referentienummer:
MB-26M008



Referentienummer:
MB-26M009



Referentienummer:
MB-26M010



Referentienummer:
MB-26M011



Referentienummer: MB-26M012



Referentienummer: MB-26M013

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

5 Inbreng participatie

In onderstaande tabel staat alle inbreng die we tijdens de participatieavond op 26 maart 2024 hebben opgehaald.

Deze wensen, zorgen en ideeën zijn vervolgens binnen het project behandeld, overwogen en beantwoord inclusief toelichting.

#	Zorg Idee Kans Wens	Beschrijving input	- Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Afwijzen	Onderbouwing : Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)	In welk document vind je dit terug?
Bussen					
227	Wens	Er zijn buslijnen weggehaald in Tongelre welke gemist worden.	Afwijzen	De buslijnen zijn geen onderdeel van de verkenning OV-knoop, die richt zich hier op het spoor. De buslijnen en -dienstregeling zijn de verantwoordelijkheid van de Provincie Noord-Brabant, daarom wordt deze zorg doorgegeven aan de Provincie Noord-Brabant. De Provincie heeft jaarlijks overleg met de vervoerder, gemeenten en het reizigersoverleg waarin de dienstregeling wordt besproken en vastgesteld.	Wensenlijst voor Provincie Brabant
228	Wens	Zorg voor een hogere frequentie busverbinding.	Afwijzen	De buslijnen zijn geen onderdeel van de verkenning OV-knoop, die richt zich hier op het spoor. De buslijnen en -dienstregeling zijn de verantwoordelijkheid van de Provincie Noord-Brabant, daarom wordt deze zorg doorgegeven aan de Provincie Noord-Brabant. De Provincie heeft jaarlijks overleg met de vervoerder, gemeenten en het reizigersoverleg waarin de dienstregeling wordt besproken en vastgesteld.	Wensenlijst voor Provincie Brabant
229	Idee	Zorg voor een extra snelbus / sneltram als oplossing vanuit Helmond die extra treinverkeer over de kruising kan voorkomen.	Afwijzen	De verkenning is erop gericht om Eindhoven beter bereikbaar te maken voor duurzaam vervoer. Alleen een betere verbinding naar Helmond gaat dit niet oplossen. Verder is de inzet van extra bussen geen onderdeel van de verkenning OV-knoop. Deze wens wordt doorgegeven worden aan de Provincie Noord-Brabant. Zij hebben jaarlijks overleg met de vervoerder, gemeenten en het reizigersoverleg waarin de dienstregeling wordt besproken en vastgesteld.	Wensenlijst voor Provincie Brabant

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

#	Zorg Idee Kans Wens	Beschrijving input	- Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Afwijzen	Onderbouwing : Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)	In welk document vind je dit terug?
Geluid en trillingen					
200	Zorg	Meer treinen leidt tot veel overlast wat betreft trillingen en geluid.	Meenemen	V: In de MIRT-verkenning wordt o.a. geluid, trillingen en externe veiligheid beoordeelt op basis van de wet- en regelgeving. In de Planning en Studiefase worden eventuele maatregelen op deze aspecten onderzocht en indien benodigd meegenomen in het ontwerp.	Beoordelingskader zeef 1 Beoordelingskader zeef 2
201	Zorg	Sprinters geven meer trillingen.	Meenemen	V: In de MIRT-verkenning wordt o.a. geluid, trillingen en externe veiligheid beoordeelt op basis van de wet- en regelgeving. In de Planning en Studiefase worden eventuele maatregelen op deze aspecten onderzocht en indien benodigd meegenomen in het ontwerp.	Beoordelingskader zeef 1 Beoordelingskader zeef 2
202	Idee	Zorg voor snelheidsbeperking van treinen, dit zorgt voor minder trillingen en geluid.	Afwijzen	De toegestane snelheid van de trein (baanvaknelheid) wordt bepaald door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, conform de Netverklaring. Hier kan niet zomaar iets aan veranderd worden.	Nvt
203	Zorg	Door de geluidswal is er meer geluid gekomen aan de andere kant.	Meenemen	V: In de MIRT-verkenning wordt o.a. geluid, trillingen en externe veiligheid beoordeelt op basis van de wet- en regelgeving. In de Planning en Studiefase worden eventuele maatregelen op deze aspecten onderzocht en indien benodigd meegenomen in het ontwerp.	Beoordelingskader zeef 1 Beoordelingskader zeef 2

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

#	Zorg Idee Kans Wens	Beschrijving input	- Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Afwijzen	Onderbouwing : Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)	In welk document vind je dit terug?
Groen					
243	Wens	Zorg voor Tongelre met een groen karakter.	Doorzetten naar latere fase	P&S: In de Planning- en studiefase wordt het ontwerp gedetailleerder uitgewerkt, waarbij waar mogelijk kan worden bijgedragen aan een groen karakter. Deze wens wordt ook doorgegeven aan de gemeente Eindhoven.	Archivering P&S Wensenlijst voor gemeente Eindhoven
244	Wens	Zorg voor groen langs het Pijlstaartpad.	Doorzetten naar latere fase	P&S: In de Planning- en studiefase wordt het ontwerp gedetailleerder uitgewerkt, waarbij waar mogelijk kan worden bijgedragen aan meer groen. Deze wens wordt ook doorgegeven aan de gemeente Eindhoven.	Archivering P&S Wensenlijst voor gemeente Eindhoven
257	Zorg	Een fly-over betekent het opslokken van een stuk groen.	Meenemen	V: In de verkenning wordt de impact van de verschillende oplossingen tijdens beide zeefmomenten op natuur & landschap bekeken. Daarnaast wordt ook de impact op de omgeving meegewogen.	Beoordelingskader zeef 1 Beoordelingskader zeef 2

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

#	Zorg Idee Kans Wens	Beschrijving input	- Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Afwijzen	Onderbouwing : Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)	In welk document vind je dit terug?
261	Zorg	Zorg dat Wasven behouden blijft.	Overwegen	<p>V: In de verkenning wordt eerst gekeken welke oplossingsrichtingen er zijn en welke hiervan kansrijk zijn. In die beoordeling wordt onder meer gekeken naar de impact op Natuur en landschap, impact op de stedelijke omgeving, of er draagvlak is en of het haalbaar is.</p> <p>P&S: In de Planning- en studiefase wordt het ontwerp gedetailleerder uitgewerkt, waarin als Wasven wordt geraakt door de spoorse plannen de mogelijkheden voor behoud van Wasven verder kan worden bekeken en uitgewerkt.</p>	<p>Beoordelingskader zeef 1 Beoordelingskader zeef 2</p> <p>Archivering P&S</p>
Overig					
230	Wens	Zorg voor goedkopere taxi's in Eindhoven.	Afwijzen	Taxi's zijn geen onderdeel van de verkenning OV-knoop, die zich hier richt op het spoor. Gemeenten mogen naast de landelijke regels extra kwaliteitseisen stellen aan taxichauffeurs en taxibedrijven. Daarom wordt deze wens doorgegeven aan de gemeente Eindhoven.	Wensenlijst voor gemeente Eindhoven
232	Wens	Maak Sectie-C toegankelijker en leefbaarder.	Afwijzen	Sectie-C is geen onderdeel van de verkenning OV-knoop. Deze wens wordt doorgegeven aan gemeente Eindhoven als behartiger voor leefbaarheid en toegankelijkheid in Eindhoven.	Wensenlijst voor gemeente Eindhoven

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

#	Zorg Idee Kans Wens	Beschrijving input	- Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Afwijzen	Onderbouwing : Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)	In welk document vind je dit terug?
238	Zorg	Denk na over wooncompensatie i.v.m. woongenot en aanpassingen straten aan het spoor.	Overwegen	V: In de verkenning wordt eerst gekeken welke oplossingsrichtingen er zijn en welke hiervan kansrijk zijn. Hierin wordt ook meegenomen wat de impact op de stedelijke omgeving is, of er draagvlak is en of het haalbaar is. We zijn gebonden aan de bestaande voorschriften, wet- en regelgeving om de aanpassingen te realiseren.	Beoordelingskader zeef 1 Beoordelingskader zeef 2
255	Zorg	Eerder is geprobeerd huisbezitters aan Kalverstraat uit te kopen voor realisatie lichte industrie. Met de komst van een mogelijke fly-over of dive-under mag dit punt niet opnieuw worden heroverwogen.	Afwijzen	Vanuit de OV-knoop is de opdracht om een spoorse oplossing te vinden middels een vrije spoorkruising. Stimuleren / ontwikkelen van lichte industrie behoort niet tot de opdracht van dit project. Indien gronden van anderen geraakt worden door de spoorse plannen wordt dat pas concreet in de verdere uitwerking tijdens de Planning- en studiefase. Eventuele aankoop gesprekken hiervoor vinden op zijn vroegst in de planning- en studiefase plaats en mogen enkel ten doel hebben om een vrije spoorkruising mogelijk te maken (dus geen licht industrie).	Nvt
Overweg					
208	Zorg	Er zijn vier gelijkvloerse spoorwegovergangen, dit is te veel en moeten weg.	Doorzetten naar latere fase	V: In de verkenning worden de verschillende oplossingen op veiligheid van de overweg en bereikbaarheid van het gedeelte van Tongelre tussen de sporen bekeken. P&S: In de Planning en Studiefase wordt er bepaald of er nieuwe, andere of aanpassingen aan de overweg benodigd zijn. Indien dit niet benodigd is, dan kan de gemeente Eindhoven het als meekoppelkans inbrengen en kunnen we gezamenlijk de mogelijkheden verder bekijken om een overweg te verwijderen of ondertunnelen.	Beoordelingskader en meekoppelkans Archivering P&S

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeeffmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

#	Zorg Idee Kans Wens	Beschrijving input	- Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Afwijzen	Onderbouwing : Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)	In welk document vind je dit terug?
209	Zorg	De slagbomen gaan te snel en vaak dicht, nadat de bellen gaan rinkelen.	Doorzetten naar latere fase	<p>V: In de verkenning worden de verschillende oplossingen op veiligheid van de overweg en bereikbaarheid van het gedeelte van Tongelre tussen de sporen bekeken.</p> <p>P&S: In de Planning en Studiefase wordt er bepaald of er nieuwe, andere of aanpassingen aan de overweg benodigd zijn.</p> <p>Indien dit niet benodigd is, dan kan de gemeente Eindhoven het als meekoppelkans inbrengen en kunnen we gezamenlijk de mogelijkheden verder bekijken om een overweg te verwijderen of ondertunnelen.</p>	<p>Beoordelingskader en meekoppelkans</p> <p>Archivering P&S</p>
210	Zorg	De spoorwegovergang Tongelresestraat leidt tot gevaarlijke situaties.	Doorzetten naar latere fase	<p>V: In de verkenning worden de verschillende oplossingen op veiligheid van de overweg en bereikbaarheid van het gedeelte van Tongelre tussen de sporen bekeken.</p> <p>P&S: In de Planning en Studiefase wordt er bepaald of er nieuwe, andere of aanpassingen aan de overweg benodigd zijn.</p> <p>Indien dit niet benodigd is, dan kan de gemeente Eindhoven het als meekoppelkans inbrengen en kunnen we gezamenlijk de mogelijkheden verder bekijken om een overweg te verwijderen of ondertunnelen.</p>	<p>Beoordelingskader en meekoppelkans</p> <p>Archivering P&S</p>
211	Wens	Graag de twee spooroversteken meenemen in de plannen middels een vrije doorgang onder het spoor.	Doorzetten naar latere fase	<p>V: In de verkenning worden de verschillende oplossingen op veiligheid van de overweg en bereikbaarheid van het gedeelte van Tongelre tussen de sporen bekeken.</p> <p>P&S: In de Planning en Studiefase wordt er bepaald of er nieuwe, andere of aanpassingen aan de overweg benodigd zijn.</p> <p>Indien dit niet benodigd is, dan kan de gemeente Eindhoven het als meekoppelkans inbrengen en kunnen we gezamenlijk de mogelijkheden verder bekijken om een overweg te verwijderen of ondertunnelen.</p>	<p>Beoordelingskader en meekoppelkans</p> <p>Archivering P&S</p>

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

#	Zorg Idee Kans Wens	Beschrijving input	- Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Afwijzen	Onderbouwing : Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)	In welk document vind je dit terug?
212	Zorg	Er zijn zorgen voor de rijtijd van hulpdiensten door het veel dicht liggen van overwegen.	Doorzetten naar latere fase	De rijtijd van hulpdiensten is geen onderdeel van deze verkenning. Veiligheid is wel een onderdeel van deze verkenning en wordt bekeken in de Verkenning en in de Planning en Studiefase uitgewerkt indien benodigd. De zorgen omtrent de spoorwegovergangen worden doorgegeven aan de gemeente Eindhoven, want deze zijn geen onderdeel van de verkenning. Ook wordt een ongelijkvloerse kruising met het spoor als meekoppelkans meegenomen.	Meekoppelkans
213	Idee	Plaats bordjes bij de overwegen met: Heb je zorgen? ...).	Afwijzen	Dit idee wordt aan de interne ProRail organisatie meegegeven, zodat het indien toepasselijk niet hoeft te wachten op realisatie van dit project om te worden geplaatst.	Lijst met verzoeken voor ProRail dagelijkse operatie
214	Zorg	Te hoge frequentie van treinen geeft langere wachttijden bij de overwegen.	Doorzetten naar latere fase	V: In de verkenning worden de verschillende oplossingen op veiligheid van de overweg en bereikbaarheid van het gedeelte van Tongelre tussen de sporen bekeken. P&S: In de Planning en Studiefase wordt er bepaald of er nieuwe, andere of aanpassingen aan de overweg benodigd zijn. Indien dit niet benodigd is, dan kan de gemeente Eindhoven het als meekoppelkans inbrengen en kunnen we gezamenlijk de mogelijkheden verder bekijken om een overweg te verwijderen of ondertunnelen.	Beoordelingskader en meekoppelkans Archivering P&S
215	Wens	Zorg voor rechte spoorwegovergangen (in verband met het lopen met een rollator) / veilige spoorwegovergangen.	Afwijzen	Alle spoorwegovergangen voldoen aan de wet- en regelgeving die daarvoor is opgesteld en worden daarvoor dus niet aangepast.	nvt

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

#	Zorg Idee Kans Wens	Beschrijving input	- Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Afwijzen	Onderbouwing : Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)	In welk document vind je dit terug?
247	Wens	Ongelijkvloerse kruising i.p.v. meerdere overwegen is gewenst om de wijk uit te kunnen komen.	Doorzetten naar latere fase	<p>V: In de verkenning worden de verschillende oplossingen op veiligheid van de overweg en bereikbaarheid van het gedeelte van Tongelre tussen de sporen bekeken.</p> <p>P&S: In de Planning en Studiefase wordt er bepaald of er nieuwe, andere of aanpassingen aan de overweg benodigd zijn.</p> <p>Indien dit niet benodigd is, dan kan de gemeente Eindhoven het als meekoppelkans inbrengen en kunnen we gezamenlijk de mogelijkheden verder bekijken om een overweg te verwijderen of ondertunnelen.</p>	<p>Beoordelingskader en meekoppelkans</p> <p>Archivering P&S</p>
264	Zorg	Zorg voor berekeningen over hoe vaak de overwegen sluiten. En voor hoe lang deze gesloten zijn en wat de implicaties van alle oplossingen hierop zijn.	<p>Meenemen</p> <p>Doorzetten naar latere fase</p>	<p>V: In de verkenning worden de verschillende oplossingen op veiligheid van de overweg en bereikbaarheid van het gedeelte van Tongelre tussen de sporen bekeken.</p> <p>P&S: In de Planning en Studiefase wordt er bepaald of er nieuwe, andere of aanpassingen aan de overweg benodigd zijn.</p>	<p>Beoordelingskader</p> <p>Archivering P&S</p>

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

#	Zorg Idee Kans Wens	Beschrijving input	- Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Afwijzen	Onderbouwing : Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)
Participatie				
263	Zorg	De bewoners van de Transformatorstraat voelen zich niet betrokken en lazen in de krant dat hun huizen in gevaar zijn.	Meenemen	<p>We begrijpen dat deze situatie voor de eigenaren van deze wijk schrik is geweest en nog steeds is. Ook wij – ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en ProRail – waren verrast door deze situatie.</p> <p>In de voorbereidingsfase van een MIRT-project is het namelijk gebruikelijk om rapporten openbaar te delen en hierover te participeren. In de voorbereidingsfase of er een echt knelpunt is, wat de nut- en noodzaak is om de situatie op te lossen en/of een betaalbare oplossing mogelijk is. Met regelmaat wordt in deze fase vanwege onvoldoende potentie. Dit is dan ook vaak gebruikelijk is om documenten in deze fase al openbaar te maken en te participeren.</p> <p>Doordat het rapport uit deze fase (nog voor de startbeslissing) is geworden, is er zo snel mogelijk een informatiebijeenkomst georganiseerd om de omgeving reactief op de hoogte te stellen van de spoorse plannen en de status daarvan.</p> <p>In de startbeslissing (die nav dit rapport is genomen) is expliciet opgenomen te participeren met de omgeving. Hier wordt tijdens de verkenning informatie gegeven zoals beschreven in het Participatieplan en het Participatieprogramma. De omgeving wordt op deze manier in de verkenning betrokken en wordt aan vrijwillige deelname.</p>
Spoor en treinen				
204	Idee	Zorg ervoor dat er geen goederentreinen meer rijden.	Meenemen	<p>Het is essentieel dat Nederland voor goederentreinen is verbonden met het buitenland. Geen goederentreinen rijden is daarom geen optie. In de lange lijst is de oplossing opgenomen om goederentreinen de route naar de Duitse grens bij Venlo te laten rijden.</p>

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeeffmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

#	Zorg Idee Kans Wens	Beschrijving input	- Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Afwijzen	Onderbouwing : Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)	In welk document vind je dit terug?		
206				Zorg	Goederentreinen bevatten gevaarlijke stoffen.	Meenemen Doorzetten naar latere fase	Rond Eindhoven rijden nu en in de toekomst treinen die gevaarlijke stoffen vervoeren. Het uitbreiden van het goederenvervoer is geen onderdeel van het project OV-knoop Eindhoven. Wel wordt uitgevoerd: V: Analyse van het effect van het vervoer van gevaarlijke stoffen op nieuwe kantoren en woningen. P&S: Uitvoeren van veiligheidsberekeningen en zo nodig maatregelen opnemen.
207				Idee	Een aansluiting op de Betuweroute is de oplossing voor minder goederenverkeer.	Meenemen	V: Een andere routing van goederenvervoer (over de Betuweroute) wordt als oplossingsrichting meegenomen in de verkenning.
239				Zorg	Zorg dat de Hofstraat vrij uitzicht blijft houden over het spoor.	Overwegen	V: In de verkenning wordt eerst gekeken welke oplossingsrichtingen hiervoor kansrijk zijn. Hierin wordt ook meegenomen wat de stedelijke omgeving, of er draagvlak is en of het haalbaar is.
245				Idee	Ongelijkvloerse overgang onder de grond heeft de voorkeur in plaats van de lucht in.	Meenemen	V: Dive-under wordt als oplossingsrichting meegenomen in de verkenning van de OV-knoop.

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

246		Idee	Scheid het personen-en goederentreinen.	Meenemen	V: Het is essentieel dat Nederland voor goederentreinen is v buitenland. Geen goederentreinen rijden is daarom geen op oplossing opgenomen om goederentreinen via een andere r grens bij Venlo te laten rijden.
#		Zorg Idee Kans Wens	Beschrijving input	- Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Afwijzen	Onderbouwing : Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)
248		Idee	De voorkeur gaat uit naar een dive-under.	Meenemen	V: Dive-under wordt als oplossingsrichting meegenomen in d OV-knoop.
249		Idee	Zorg voor (zoveel mogelijk) treinen onder de grond.	Meenemen	V: Dive-under wordt als oplossingsrichting meegenomen in d OV-knoop.
250		Idee	Maak de Prof. Dorgelolaan verdiept, zodat je aanloop hebt naar ondergronds.	Meenemen	De Prof. Dorgelolaan loopt parallel aan het spoor en draagt d aanloop naar ondergronds spoor. De Insulindelaan kruist het spoor en heeft bij de oplossingsr direct raakvlak. Mogelijkheden die worden bekeken zijn het v Insulindelaan of verhogen (bovenlangs laten kruisen).
251		Idee	Maak beide sporen ondergronds in de wijken.	Meenemen	V: Dit idee wordt als oplossingsrichting meegenomen in de v
252		Idee	Zorg dat de auto's boven de trein tunnel rijden.	Meenemen	V: Dit idee wordt als oplossingsrichting meegenomen in de v
253		Idee	Een fly-over is een goed idee.	Meenemen	V: Dit idee wordt als oplossingsrichting meegenomen in de v

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

254		Idee	Een fly-over is geen goed idee.	Afwijzen	V: Dit idee behoort wel tot één van de oplossingsrichtingen v meegenomen in de verkenning OV-knoop.
256		Zorg	De fly-over zorgt voor verlies van zicht.	Overwegen	V: In de verkenning wordt eerst gekeken welke oplossingsric hiervan kansrijk zijn. Hierin wordt ook meegenomen wat de stedelijke omgeving, of er draagvlak is en of het haalbaar is.
#		Zorg Idee Kans Wens	Beschrijving input	- Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Afwijzen	Onderbouwing : Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)
258		Wens	Als het een fly-over wordt, dan geen betonnen bak zoals de Berenkuil.	Doorzetten naar latere fase	P&S: De verdere uitwerking van de voorkeursoplossing als u verkenning vindt plaats in de Planning en studiefase.
259		Zorg	Bewoners voelen zich bedrogen door de fly-over als goedkope oplossing.	Meenemen	V: In de verkenning worden meerdere oplossingen onderzoc als dive-under en op verschillende locaties. De oplossingen beoordeeld op vooraf vastgestelde beoordelingscriteria, wa kosten en draagvlak van de omgeving. Besluitvorming vindt t basis van investeringskosten.
262		Kans	Zorg dat de vrije kruising direct achter het station wordt gerealiseerd.	Meenemen	V: Deze oplossing wordt als oplossingsrichting meegenome de OV-knoop.
Treinstation Tongelre					
240		Wens	Een extra station bij Sectie C maakt het	Meenemen	V: Een extra station bij Tongelre wordt meegenomen als opl verkenning van de OV-knoop.

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

		toegankelijker en leefbaarder.		
241	Zorg	Zorgen geuit rondom eventuele parkeeroverlast bij een nieuw station.	Meenemen	V: Een extra station bij Tongelre wordt meegenomen in de latere oplossingen. Mocht deze oplossing onderdeel gaan uitmaken van een voorkeursalternatief, worden onderdelen als parkeerplaatsen verder uitgewerkt en beoordeeld in de Planning & studiefase.
242	Wens	De voorkeur gaat naar geen extra station in Tongelre.	Meenemen	V: Een extra station bij Tongelre wordt meegenomen in de latere oplossingen.
#	Zorg Idee Kans Wens	Beschrijving input	- Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Afwijzen	Onderbouwing : Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)
Uitstraling Tongelre				
218	Wens	Zorg voor meer veilige speelruimte voor kinderen.	Afwijzen	Veilige speelruimte voor kinderen is geen onderdeel van de verkenning die richt zich op het spoor. Deze zorg wordt doorgegeven aan de realisatie.
231	Wens	Behoud het dorpse karakter in de stad.	Doorzetten naar latere fase	P&S: In de Planning- en studiefase wordt het ontwerp gedetailleerd waarbij aan behoud van een dorpskarakter kan worden bijgedragen, indien mogelijk vanuit een vrije spoor kruising.

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

233	Wens	Tongelre moet in 2035 een plek zijn om samen te komen met terrassen, lunchen (fijne openbare verblijfsruimtes).	Afwijzen	P&S: In de Planning- en studiefase wordt het ontwerp gedetaillieerd, waarbij waarschijnlijk minimale mogelijkheden zijn om bij te komen, daarom is deze wens ook doorgegeven aan gemeente Eindhoven.
234	Wens	Zorg voor ontmoetingsplekken.	Afwijzen	P&S: In de Planning- en studiefase wordt het ontwerp gedetaillieerd, waarbij waarschijnlijk minimale mogelijkheden zijn om bij te komen, daarom is deze wens ook doorgegeven aan gemeente Eindhoven.
#	Zorg Idee Kans Wens	Beschrijving input	- Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Afwijzen	Onderbouwing : Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)
235	Wens	Zorg voor ruimte voor een weekmarkt.	Afwijzen	Dit is geen onderdeel van de verkenning OV-knoop, daarom doorgegeven aan gemeente Eindhoven.
237	Wens	Behoud het Oude Raadhuis, wat iconisch is voor Tongelre.	Meenemen	Het is niet aannemelijk dat de spoorse plannen het pand van de gemeente Eindhoven raken. Daarom is deze wens meegegeven aan gemeente Eindhoven.
260	Idee	Zorg dat het spoor rondom wordt schoongehouden, ook op de Tongelresestraat.	Afwijzen	Deze wens wordt aan de interne ProRail organisatie meegegeven, toepasselijk niet hoeft te wachten op realisatie van dit project. Ook wordt het aan de gemeente Eindhoven doorgegeven, zodat zij de percelen beheren nabij / langs het spoor.

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

Veiligheid				
220	Zorg	Neem de veiligheid voor fietsers mee in de plannen.	Doorzetten naar latere fase	P&S: Mochten er aanpassingen nodig zijn aan spoorwegoverveiligheid van fietsers en voetgangers daarin meegenomen. planning- en studiefase gekeken naar de veiligheid van fietsers
223	Zorg	Er is een gevaarlijke kruising op de Groendwarsstraat die kruist met de Kalverstraat.	Afwijzen	De weg voor gemotoriseerd vervoer als auto's en scooters is verkenning OV-knoop, die richt zich op het spoor. De wegenverantwoordelijkheid van de gemeente Eindhoven, daarom wordt de weg doorgegeven aan de gemeente Eindhoven.
#	Zorg Idee Kans Wens	Beschrijving input	- Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Afwijzen	Onderbouwing : Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)
224	Zorg	Zorg indien er tunnels komen dat ze sociaal veilig zijn (om doorheen te lopen/fietsen).	Doorzetten naar latere fase	P&S: Op dit moment zitten er geen nieuwe voetgangers- en fietsers van de verkenning voor een vrije spoor kruising. Mochten tunnels in studiefase wel nodig blijken, dan wordt bij het ontwerpen van de (sociale) veiligheid gekeken. Dit zal dus meegenomen worden
226	Zorg	Er zijn toenemende verkeersstromen door de nieuwbouwwijk, wat onveilig is voor de kinderen.	Afwijzen	De weg voor gemotoriseerd vervoer als auto's en scooters is verkenning OV-knoop, die richt zich op het spoor. De wegenverantwoordelijkheid van de gemeente Eindhoven, daarom wordt de weg doorgegeven aan de gemeente Eindhoven.
Wegverkeer				

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

216	Zorg	Er wordt te hard gereden op de Tongelrestraat en de Urkhovenseweg, wat het onveilig maakt.	Afwijzen	De weg voor gemotoriseerd vervoer als auto's en scooters is verkenning OV-knoop, die richt zich op het spoor. De wegen verantwoordelijkheid van de gemeente Eindhoven, daarom v doorgeven aan de gemeente Eindhoven.
217	Idee	Maak alle straten in de hele wijk eenrichtingsverkeer voor auto's.	Afwijzen	De weg voor gemotoriseerd vervoer als auto's en scooters is verkenning OV-knoop, die richt zich op het spoor. De wegen verantwoordelijkheid van de gemeente Eindhoven, daarom v doorgeven aan de gemeente Eindhoven.
219	Zorg	Er zijn nergens zebrapaden voor voetgangers om over te steken.	Afwijzen	De weg voor gemotoriseerd vervoer als auto's en scooters, n langzaam verkeer zijn geen onderdeel van de verkenning OV het spoor. De wegen en trottoirs in Tongelre zijn de verantwo gemeente Eindhoven, daarom wordt deze zorg doorgeven aa Eindhoven.
#	Zorg Idee Kans Wens	Beschrijving input	- Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Afwijzen	Onderbouwing : Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)
221	Wens	Maak een 30km/uur zone.	Afwijzen	De weg voor gemotoriseerd vervoer als auto's en scooters is verkenning OV-knoop, die richt zich op het spoor. De wegen verantwoordelijkheid van de gemeente Eindhoven, daarom v doorgeven aan de gemeente Eindhoven.
222	Wens	Maak van de Kalverstraat en Hofstraat een fietsstraat en zorg voor fietstrajecten.	Afwijzen	De weg voor gemotoriseerd vervoer als auto's en scooters, n voor langzaam verkeer zijn geen onderdeel van de verkennin zich op het spoor. De wegen en fietspaden in Tongelre zijn d van de gemeente Eindhoven, daarom wordt deze zorg doorg Eindhoven.

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

225		Wens	Zorg voor meer controle op hard rijden en rijden met telefoon.	Afwijzen	De weg voor gemotoriseerd vervoer als auto's en scooters is verkenning OV-knoop, die richt zich op het spoor. De wegen verantwoordelijkheid van de gemeente Eindhoven, daarom v doorgeven aan de gemeente Eindhoven.
#		Zorg Idee Kans Wens	Beschrijving input	- Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Afwijzen	Onderbouwing : Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)
236		Wens	Tongelre kan een hele mooie wijk zijn, maar niet met alle doorsnijdingen door infra nu.	Afwijzen	Het spoor is en blijft een doorsnijding in Tongelre. Het is ge verkenning OV-knoop om deze doorsnijding weg te nemen. I doorgegeven aan gemeente Eindhoven omdat zij over de we Eindhoven gaan.

6.2.2 Rapportage bijeenkomst B2 – 4 juni 2024

Rapport Participatiebijeenkomst 2

OV-knoop Eindhoven, Vrije spoorkruising ten oosten van Eindhoven Centraal (gebied B)

Dinsdag 4 juni 2024

MIRT-verkenning Spoorknoop Eindhoven



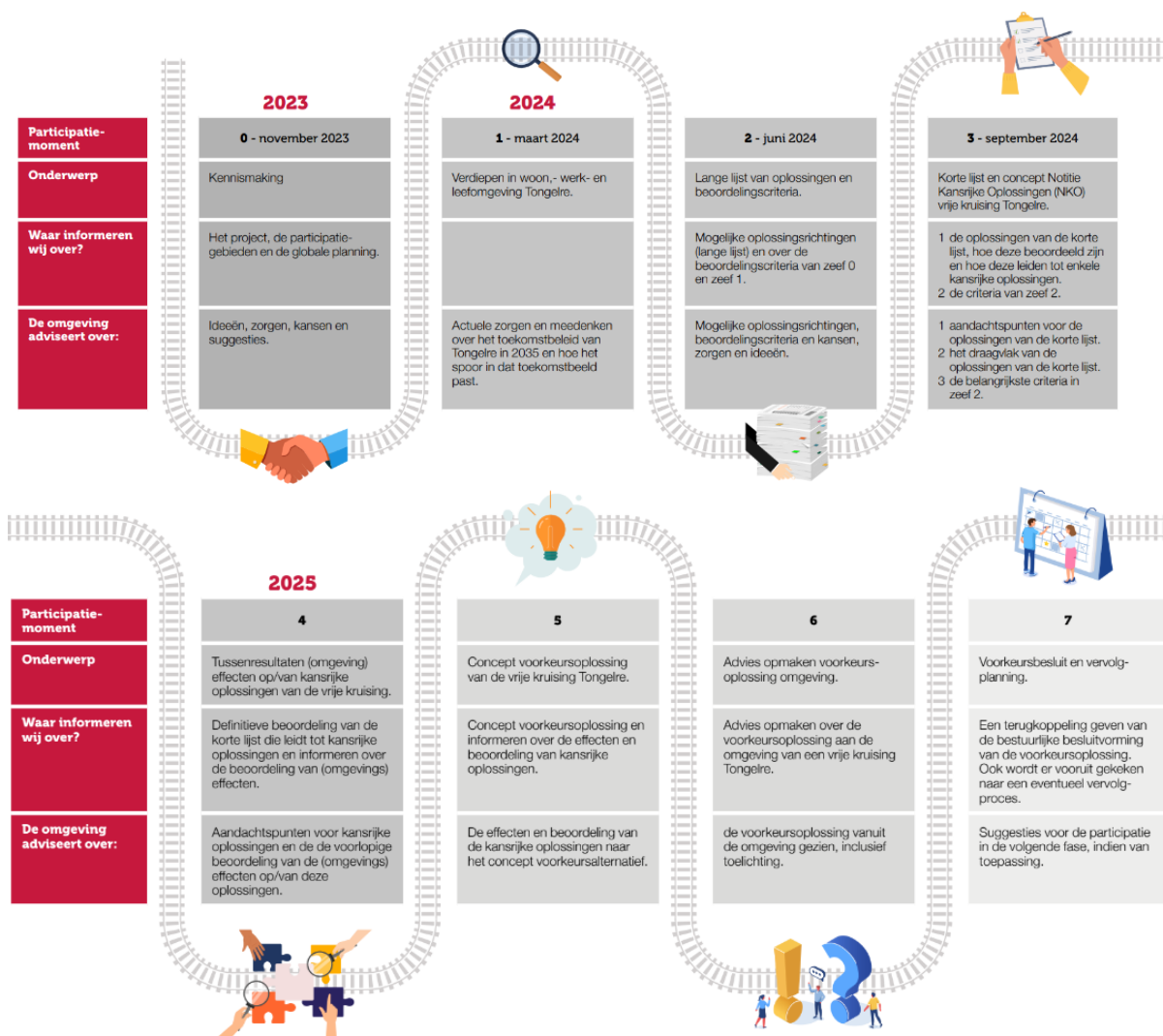
Versie: 2.0

Inhoud

1	Inleiding.....	3
2	Deelnemers.....	5
3	Sfeerverslag.....	6
4	Tekening als samenvatting ideeën, zorgen en wensen.....	13
5	Inbreng participatie.....	14

1 Inleiding

Voor de MIRT-verkenning OV-knoop Eindhoven, bestaande uit de MIRT-verkenningen Spoor-knoop Eindhoven en Multimodale Knoop Eindhoven, worden meerdere participatieactiviteiten georganiseerd om zo de verkenningen te verrijken met inbreng uit de omgeving. De participatiestrategie en -aanpak worden uitgebreid beschreven in het [Participatieplan voor de analysefase](#) en in [Participatie in stappen](#). In deze documenten worden ook de participatiebijeenkomsten beschreven. Onderstaande afbeelding laat hier een schematische weergave van alle beoogde bijeenkomsten zien.



Afbeelding 1: Participatiestappen verkenning vrije kruising OV-knoop, zie ook pagina 7 en 8 van de [panelen 4 juni die online staan](#)

Participatiemoment 0 – november 2023

Op 20 en 28 november 2023 waren er informatiebijeenkomsten over de MIRT-verkenning OV-knoop. Deze bijeenkomsten werden georganiseerd om de omgeving kennis te laten maken met het gehele project. Tevens was het ook een kans voor het project om de mensen uit de omgeving te leren kennen.

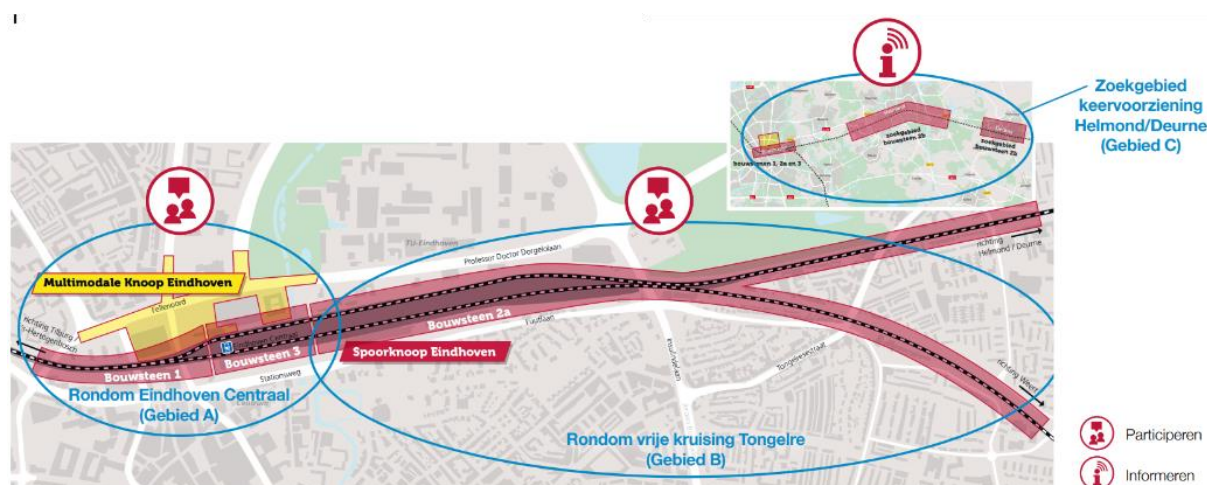
Participatiemoment 1 – maart 2024

Voor stap 2a vrije spoor kruising (van de Spoorknoop Eindhoven) is op 26 maart 2024 de eerste participatiebijeenkomst voor (participatie)gebied B georganiseerd. Hier zijn we met bewoners van Tongelre in gesprek gegaan over hoe zij hun wijk na 2035 zouden willen zien en hoe het spoor met een vrije spoor kruising daarin zou passen.

Participatiemoment 2 – juni 2024

Op 4 juni heeft de tweede participatiebijeenkomst plaats gevonden. 's Middags waren bedrijven en instellingen genodigd (15:30-17:00). Er werd afgetrapt met een plenaire presentatie over algemene project informatie. Daarna zijn de 3D modellen van mogelijke oplossingen gezamenlijk doorgenomen en vanuit verschillende gevraagde posities bekeken en besproken. In de avond (18:30-21:00) waren bewoners uitgenodigd. Er was een terugblik op de bijeenkomst van 26 maart. Een sneltekenaar heeft de oogst van 26 maart samengevat in een grote tekening. Op 4 juni was de sneltekenaar ter plaatse en was er de mogelijkheid om wensen, zorgen of ideeën toe te voegen. Via [informatiepanelen](#) werd algemene projectinformatie gepresenteerd en men kon hierover met projectmedewerkers in gesprek. Ook werden verschillende mogelijke oplossingen in 3D beelden getoond, in animatie en vanuit verschillende posities in vogelvlucht en vanaf straatniveau. Dit zijn eerste schetsen om bewoners een beeld te geven van de verschillende mogelijke oplossingen. Het betreffen nog geen definitieve ontwerpen. In de planning- en studiefase (na afronden verkenning) wordt de voorkeursoplossing pas verder uitgewerkt en kan nauwkeuriger inzicht in een uitgewerkt ontwerp worden gegeven. Ook werd er op [informatiepanelen](#) getoond hoe de verschillende oplossingsrichtingen in het verkenningen proces worden getoetst. Suggesties en aandachtspunten zijn zowel mondeling tijdens het doorlopen van het 3D model opgenomen als in de persoonlijke gesprekken met projectcollega's. De opbrengst hiervan lees je in het laatste hoofdstuk terug, evenals de overweging of de zorg, het idee of wens wordt opgenomen in het verkenningen proces.

Dit document beschrijft uitgebreid deze tweede participatiebijeenkomst voor het (participatie)gebied B. Dit gebied heeft betrekking op stap 2a van Spoorknoop Eindhoven. De overige onderdelen van de Spoorknoop Eindhoven en Multimodale Knoop Eindhoven komen aan bod in een separaat participatieproces (gebied A en C).



Afbeelding 2: Participatiegebieden A, B en C van de MIRT-verkenning OV-knoop Eindhoven

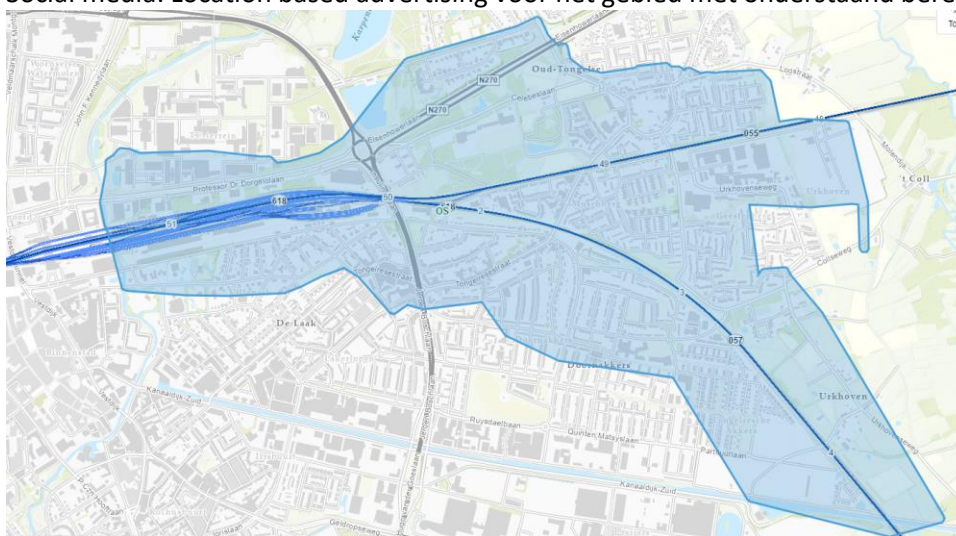
2 Deelnemers

Om mensen uit te nodigen voor de bijeenkomsten zijn de volgende middelen ingezet:

- Huis-aan-huis brieven voor gebied Tongelre dat nabij het spoor woont of werkt. In onderstaande afbeelding de verspreiding hiervan.



- Mailing aan personen die eerder hebben aangegeven interesse te hebben om mee te denken voor een vrije spoorkruising (gebied B).
- Social media: Location based advertising voor het gebied met onderstaand bereik.



- Advertentie op de gemeentepagina van Groot Eindhoven (hardcopy en digitaal).

's Middags zijn er met 8 organisaties gesprekken gevoerd over de plannen. Dit waren onder andere vertegenwoordigers van bedrijven gevestigd nabij het projectgebied, twee belangenverenigingen en twee vastgoed(ontwikkelaar).

's Avonds, tijdens de bijeenkomst voor bewoners, waren er 108 bezoekers verdeeld over de avond. Deze bezoekers kwamen voornamelijk uit Tongelre (Muschberg, Geestenberg, 't Hofke, Doornackers-West). Vanuit De Laak (Villapark) waren geen geregistreerde bezoekers aanwezig.

3 Sfeerverslag

Sfeerverslag

Participatiebijeenkomst - Vrije kruising (gebied B)

4 juni 2024 - avond

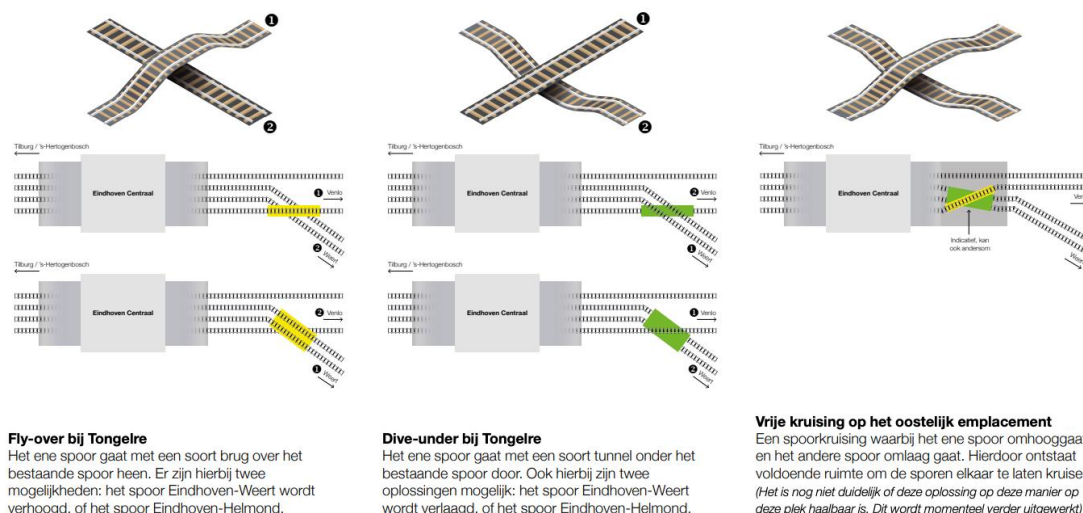
<https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/mini-projectwebsites/ovknoop-ehv/sfeerverslag-participatiebijeenkomst-rondom-eindhoven-centraal-4-juni-2024.pdf>

Op dinsdag 4 juni 2024 vond de tweede participatiebijeenkomst plaats over de vrije spoorkruising in Tongelre, onderdeel van de MIRT-verkenning OV-knoop Eindhoven. Ruim 100 ondernemers en inwoners vonden hun weg naar de Ilse Wouters Academy. Daar werden zij door inhoudelijke experts bijgepraat over het proces en planning van deze verkenning en zagen zij de eerste beelden van mogelijke oplossingen voor een vrije kruising in 3D.

Middag: werkatelier voor ondernemers

In de middag verwelkomden we acht (zelfstandige) ondernemers, ontwikkelaars, stichtingen en andere organisaties met economisch belang. Via een plenaire presentatie werden de verschillende processtappen van de MIRT-verkenning, het projectgebied, het participatieproces, de oplossingsrichtingen en beoordelingscriteria toegelicht.

Daarna lieten we de belangstellenden zien hoe de complexe puzzel van dit spoorproject eruitziet. We toonden drie hoofdoplossingsrichtingen met sub-oplossingen in 3D-beelden, geprojecteerd in de omgeving. Met oplossingsrichtingen bedoelen we: verschillende manieren om het probleem van de vrije kruising in Tongelre op te lossen, zie afbeelding 1.



Afbeelding 3: mogelijke oplossingsrichtingen in versimpelde afbeeldingen

Iedere oplossing werd mondeling toegelicht door een inhoudelijke expert en was er voldoende mogelijkheid voor het stellen van vragen en het aandragen van belangrijke inzichten en aandachtspunten. Deze inzichten en aandachtspunten zijn verzameld en worden – waar mogelijk – meegenomen in de verdere uitwerking van de oplossingen.

Hieronder een opsomming van de meest genoemde zorgen, ideeën en kansen:

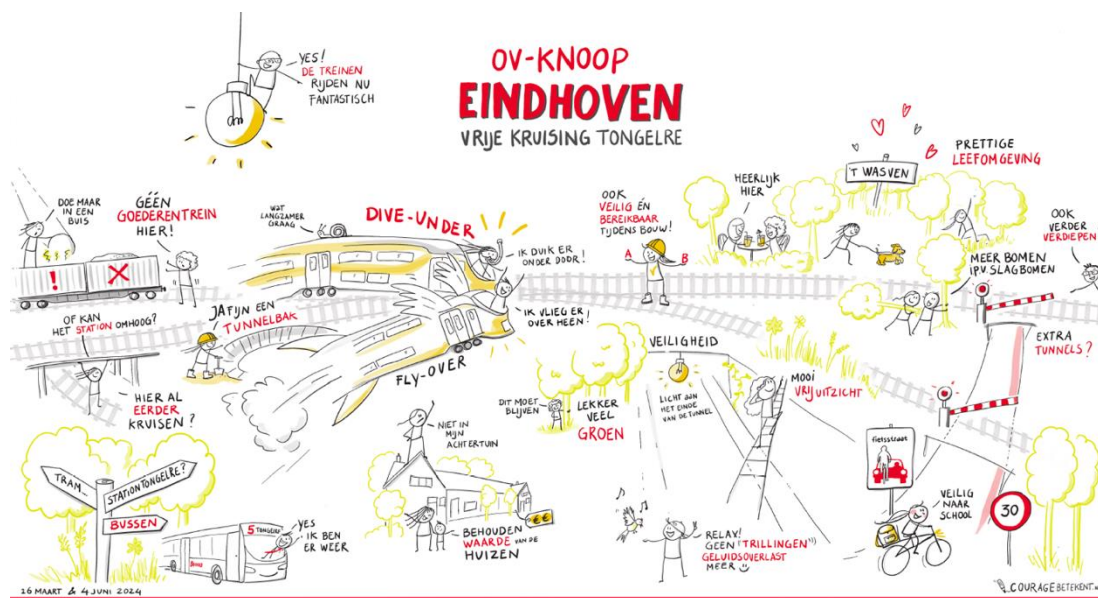
- **Algemeen:** Rekening houden met trillingen, geluid, veiligheid en sluipverkeer van de Groendwarsstraat.
- **Ontwerp:** De 3D-ontwerpen maken het beeldend, beter inzicht gekregen in het ontwerp, het lijkt allemaal net te passen.
- **Fly-over:** Er heerst zorg om overlast (door weerkaatsingen) van geluid en trillingen, inzicht dat zowel goederen- als reizigersvervoer over de kruising moeten kunnen.
- **Dive-under:** Idee om deze oplossing door te trekken tot voorbij de overweg Tongelresestraat. Hierdoor zou de overweg kunnen verdwijnen en ontstaat er een veilige kruising van weg en spoor met een betere doorstroming. Er is echter zorg over de overlast en benodigde ruimte voor een tijdelijk spoor tijdens de bouwfase. Ook wordt voorgesteld om beide sporen van en naar Helmond in een fly-over te plaatsen in plaats van één spoor (naar Helmond). Verder moet er rekening gehouden worden met fietsers en mogelijke veranderingen rondom de Insulindelaan.

Avond: participatiebijeenkomst inwoners

In de avond ontvingen we circa 100 inwoners. In een uurtje tijd konden zij op eigen tempo langs drie onderdelen lopen: (1) **terugblik** vorige keer in de vorm van een tekening, (2) **panelen** met projectinformatie en (3) **3D-beelden** met mogelijke oplossingen voor de vrije kruising. Bij ieder onderdeel konden bezoekers vragen stellen aan inhoudelijke experts en meedenken met de plannen. Hieronder vind je per onderdeel een samenvatting.

1. Terugblik vorige keer

Op 26 maart 2024 vond de [eerste participatiebijeenkomst](#) plaats bij het Wasven. We gingen samen in gesprek over hoe Tongelre eruitziet na 2035 en hoe het spoor in dat plaatje past. Alle wensen, ideeën en pijnpunten werden verzameld op moodboards. Een visueel notulist vatte de oogst van de avond samen in een **grote tekening**, zie afbeelding 2 of in het groot via [deze link](#). Tijdens de tweede participatiebijeenkomst op 4 juni werd er ter plekke nog suggesties van bezoekers bij getekend. Zoals: het verder doortrekken van de dive-under, verdiepte ligging van het spoor, sterke voorkeur voor een dive-under, behoud van groen, veiligheid voor de wijk en het voorkomen van trillingen en geluidsoverlast.



Afbeelding 4: tekening op basis van wensen, zorgen en ideeën van inwoners tijdens de participatiebijeenkomsten op 26 maart en 4 juni

2. Panelen met projectinformatie

Het proces van een MIRT-verkenning is best ingewikkeld. Zeker als je er niet dagelijks mee bezig bent. Daarom ontvingen de bezoekers vooraf al informatie hierover via een **projectvideo**. Op de avond zelf stonden dezelfde **informatiepanelen** als in de projectvideo in de ruimte. Zo konden de bezoekers deze (nogmaals) bekijken en vragen stellen aan inhoudelijke experts over de verschillende processtappen van de MIRT-verkenning, het projectgebied, de globale planning en het participatieproces.



Afbeelding 5, 6 en 7: inwoners krijgen uitleg over het project via infopanelen en mondelinge toelichting van experts

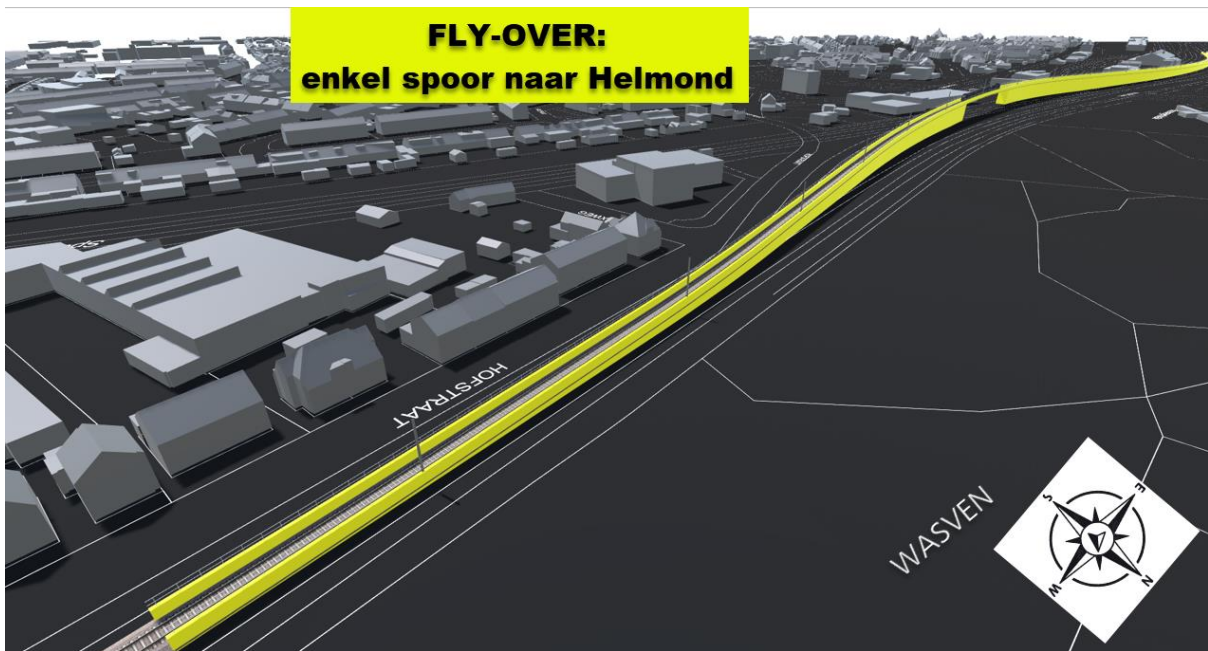
We hebben niet alleen uitleg gegeven over het project zelf, maar ook hoe we de verschillende oplossingen in de volgende fase gaan beoordelen op **kansrijkheid**. Bezoekers gaven aan wat voor hen belangrijk is bij het beoordelen van mogelijke oplossingen voor de kruising. Ook gaven zij aan waar hun zorgen of bezwaren liggen. Zij noemden punten als: geluid, trillingen, horizonvervuiling, waardevermindering van huizen, gezondheid, leefbaarheid en veiligheid. Deze punten waren al onderdeel van de beoordelingscriteria voor kansrijkheid of zijn toegevoegd aan het criterium **draagvlak**.

Wil je de **infopanelen** nog eens bekijken? Bekijk dan de [projectvideo](#) met extra uitleg of bekijk alleen de informatiepanelen in [dit document](#).

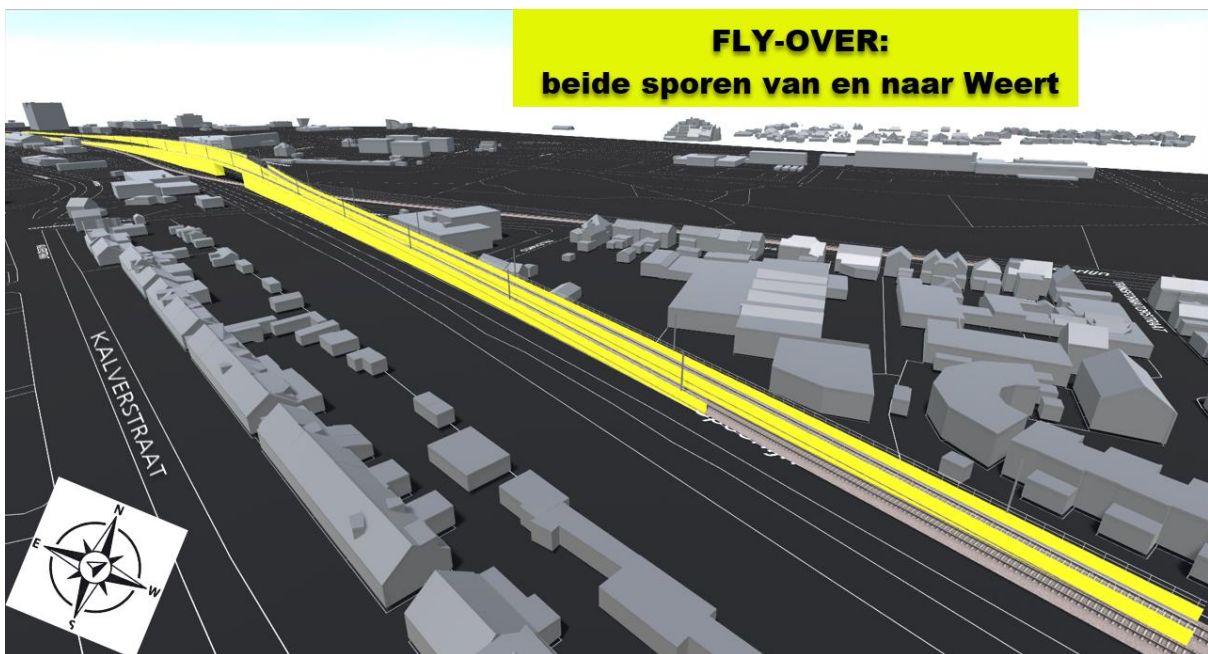
3. Oplossingen vrije kruising in 3D-beelden

Op een van de informatiepanelen lieten we al de mogelijke oplossingen zien die we onderzoeken. Deze oplossingen stonden in eenvoudige afbeeldingen, zoals je kunt zien in afbeelding 1. Het is soms moeilijk te begrijpen hoe een fly-over of een dive-under de **omgeving beïnvloedt**. Hoe groot, hoog, diep of lang zijn ze precies? En hoe lopen ze? Om hierover mee te kunnen denken, is deze informatie belangrijk. Daarom hebben we voor deze bijeenkomst al **eenvoudige 3D-beelden** gemaakt van de mogelijke oplossingen.

In het theater lieten we de belangrijkste oplossingen en hun varianten in 3D-beelden zien. Hierdoor konden bezoekers vanuit **verschillende kijkpunten** het mogelijke effect op de omgeving zien. Ze konden ook ervaren hoe complex dit project is. We gebruikten een globaal ontwerp van een **fly-over** en een **dive-under**. Een fly-over is een brug die omhooggaat om over een ander spoor heen te gaan en daarna weer omlaag gaat. Een dive-under is een tunnel die naar beneden gaat om onder een ander spoor door te gaan en daarna weer omhoog komt. Afbeeldingen 6, 7, 8 en 9 tonen de verschillende mogelijke oplossingen in 3D-modellen.



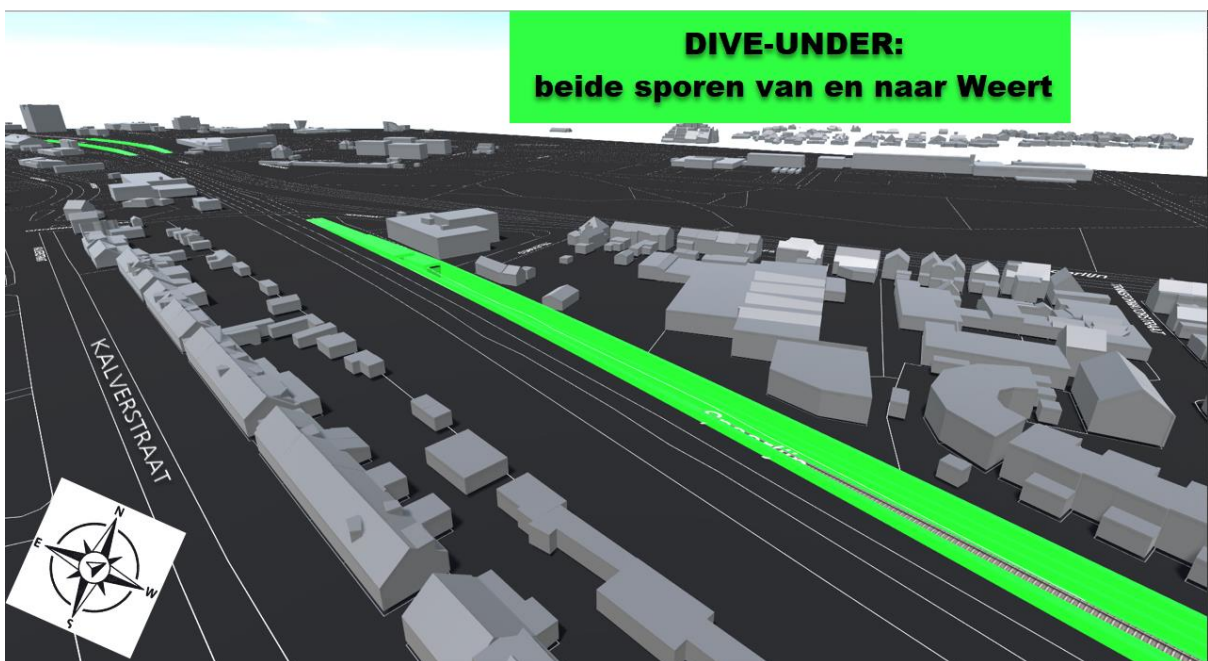
Afbeelding 8: 3D-model van een standaard fly-over van een enkel spoor naar Helmond



Afbeelding 9: 3D-model van een standaard fly-over van een beide spoor van en naar Weert



Afbeelding 10: 3D-model van een standaard dive-under van een enkel spoor naar Helmond



Afbeelding 11: 3D-model van een standaard dive-under van een beide sporen van en naar Weert

Tijdens de eerste participatiebijeenkomst op 26 maart 2024 kwam het idee naar voren om de vrije kruising te verplaatsen naar het **oostelijke emplacement** tussen Eindhoven Centraal en de Insulindelaan. We proberen dit idee uit te werken door het ene spoor iets omhoog te brengen en het andere spoor iets omlaag te leggen. Momenteel hebben we nog geen passende oplossing gevonden, maar we gaan de komende tijd verder onderzoeken of en hoe we dit kunnen doen.

Vanuit de zaal werd **kritisch** en **constructief** meegedacht en werden vele vragen gesteld. Dankzij de 3D-presentatie, waarbij men door het model kon 'wandelen' vanuit verschillende gezichtspunten, en de live uitleg door deskundigen, konden de aanwezigen zich veel beter inbeelden wat de mogelijke oplossingen in de fysieke ruimte voor hen zouden betekenen.

De **impact** van de getoonde oplossingen maakten **emoties** los bij directe burens van het spoor, wat begrijpelijk is bij zo'n grote verandering in de vertrouwde omgeving. In iedere theaterronde werd ruim de tijd genomen om vragen, zorgen en ideeën over de 3D-modellen te bespreken, zodat iedereen goed **geïnformeerd** was. Dat betekent niet dat zij zich ook daadwerkelijk kunnen vinden in de verschillende oplossingen.



Afbeelding 12, 13 en 14: in het theater worden mogelijke hoofdoplossingen voor de vrije kruising in Tongelre getoond via 3D-beelden

Meest genoemde kansen, zorgen en ideeën

Tijdens de avond waren er verschillende mogelijkheden om advies te geven en kansen, ideeën aan te dragen en zorgen te uiten. Onder andere door **één-op-één gesprekken** met inhoudelijke experts, het invullen van **evaluatiekaartjes** en **vragen stellen** tijdens theatersessies. Alle reacties hebben we verzameld.

Hieronder staan de meest genoemde kansen, zorgen en ideeën op hoofdlijnen:

- **Vrije kruising:** Waarom is een vrije kruising nodig? Kunnen de sporen bij Eindhoven Centraal niet anders worden ingericht, zodat de kruising in Tongelre niet nodig is? Kan de vrije kruising opgeschoven worden naar Eindhoven Centraal? Overweeg ook andere locaties, zoals de westzijde vóór Eindhoven Centraal. Zijn de kosten van een vrije kruising wel echt de moeite waard?
- **Overwegen:** De overwegen zijn vaak lang dicht. Is het gebied tussen de sporen straks nog bereikbaar voor hulpdiensten als er in de toekomst meer treinen gaan rijden? De veiligheid van overwegen moet beter. Kan de dive-under doorgetrokken worden tot voorbij de overweg Tongelresestraat, zodat het wegverkeer niet meer op dezelfde hoogte kruist als het spoor?
- **Logistiek:** Kunnen passagierstreinen en goederentreinen wel de stijgende helling op? Wat gebeurt er als iets misgaat met een trein met gevaarlijke stoffen op een fly-over of dive-under?
- **Ontwerpfase:** De 3D-beelden geven veel inzicht. Waarom is er nog niet gekeken naar trillingen, geluid en veiligheid?
- **Fly-over:** Er zijn veel zorgen over de hoogte van de fly-over en de overlast door flikkerend zonlicht, geluid en trillingen. Waarom wordt er nog aan een fly-over gedacht terwijl de omgeving een voorkeur voor een dive-under (of andere oplossing) heeft?
- **Dive-under:** Houd rekening met fietsers als de Insulindelaan nog dieper komt te liggen. Wat gebeurt er met de Insulindelaan bij de verschillende oplossingen?

Blijf op de hoogte

Wat gebeurt er met de opbrengst?

Op dit moment zijn er nog meerdere oplossingsrichtingen voor de vrije kruising in beeld. Alle kansen, zorgen en ideeën die tijdens de participatiebijeenkomst(en) met ons zijn gedeeld, gebruiken we om de plannen te verrijken en de voor- en nadelen per oplossingsrichting in kaart te brengen. Zo kunnen we de besluitvormers goed **informer**en.

In het **participatierapport** per bijeenkomst beschrijven we óf en hoe we deze inbreng kunnen meenemen in de verkenning inclusief toelichting. Na de zomer verwachten we het participatierapport van 4 juni 2024 op de website te plaatsen. De participatieverantwoording van fase 1 - de voorbereidings- en startfase (2020 t/m 2023) - vind je in [dit document](#).

Het vervolg

De volgende participatiebijeenkomst vindt plaats in september 2024. Woon je binnen 200 meter van het spoor binnen het projectgebied? Dan ontvang je een uitnodiging per post. Wil je (ook) een uitnodiging voor de volgende participatiebijeenkomst via de mail krijgen? Dan kun je je aanmelden via [dit formulier](#).

Tijdens de participatiebijeenkomst in september:

- Laten we zien wat de belangrijkste **voor- en nadelen** zijn van de verschillende **oplossingen**. Oftewel: de scores voor zeef 1. Zie [paneel 10](#) voor meer informatie.
- Vragen wij je om een **voorkeursstem** uit te brengen aan een van de overgebleven oplossingen.
- Laten we zien wat de **voorlopige criteria** zijn in de volgende stap van de verkenning (zeef 2).
- Kun je aangeven wat voor jou de **belangrijkste criteria** zijn waaraan de oplossingen worden getoetst. Daarnaast is er ruimte voor aanvullingen.

We nemen de belangrijkste elementen uit de omgeving, de voorkeursstemmen en de tekening van de visueel notulist mee in het rapport aan bestuurders. Eind 2025 maken zij keuzes voor kansrijke oplossingen om verder uit te werken en te onderzoeken. Jouw stem is de komende bijeenkomst dus van groot belang.

Meer informatie over de MIRT-verkenning van de OV-knoop Eindhoven, vrije kruising Tongelre vind je op www.ovknoopeindhoven.nl.

<i>Meenemen:</i>	<i>als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.</i>
<i>Overwegen:</i>	<i>als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.</i>
<i>Doorzetten naar latere fase:</i>	<i>als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.</i>
<i>Afwijzen:</i>	<i>als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.</i>

5 Inbreng participatie

In onderstaande tabel staat alle inbreng die we tijdens de participatieavond op 4 juni (in het theater en in de andere ruimten) hebben opgehaald. Deze wensen, zorgen en ideeën zijn vervolgens binnen het project behandeld, overwogen en beantwoord inclusief toelichting.

#	Zorg Idee Kans Wens	Beschrijving input	- Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Afwijzen	Onderbouwing van overweging of afwijzing Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)	In welk document vind je dit terug?
Bouw					
1104	Zorg	Heeft een tunnel niet een veel groter effect op de omgeving? Qua werkzaamheden tijdens de uitvoering: damwanden slaan – beton storten – verankering van de wanden? Is de impact van een dive-under daardoor niet veel groter?	Meenemen	Dit wordt meegenomen in de verkenningsfase. In de verkenningsfase worden de oplossingen op verschillende beoordelingscriteria beoordeelt, waaronder kwaliteit, kosten, bouwbaarheid en impact voor de omgeving.	Beoordelingskader zeef 1 Beoordelingskader zeef 2
1131	Zorg	Wordt er rekening gehouden met werktijden? De omgeving wordt nu 's nachts wakker wanneer er onderhoud is aan het spoor.	Doorzetten naar latere fase	R: Werktijden tijdens de bouwperiode wordt nader bekeken en bepaald t.b.v. de realisatiefase.	Archivering R
1132	Zorg	Bereikbaarheid van Tongelre en omgeving tijdens de bouw periode	Doorzetten naar latere fase	R: Bereikbaarheid van Tongelre (ook het gedeelte tussen de sporen) tijdens de bouwperiode wordt nader bekeken en bepaald t.b.v. de realisatiefase.	Archivering R
Criteria verkenning					
1134	Zorg	De criteria zijn te soft.	Meenemen	De criteria als op 4 juni getoond worden gebruikt om kansrijke oplossingsrichtingen te bepalen (beoordelingskader zeef 1). Op de participatiebijeenkomst van september kunnen criteria worden toegevoegd / aangescherpt t.b.v. beoordelingskader zeef 2, waaraan de kansrijke oplossingen getoetst worden om te komen tot een voorkeursoplossing.	Participatie bijeenkomst B3 – september 2024

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

#	Zorg Idee Kans Wens	Beschrijving input	- Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Afwijzen	Onderbouwing van overweging of afwijzing Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)	In welk document vind je dit terug?
Effecten op de omgeving					
1111	Zorg (2x)	Mensen zien meerdere nadelen – impact op uitzicht, de werkzaamheden en meer trein verkeer. Maar wat krijgen de bewoners er voor terug?	Doorzetten naar latere fase	De financiën van het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat zijn hoofdzakelijk bedoeld zijn voor een goede inpassing van het spoor, met alles wat daarbij hoort. We zijn daarbij verplicht om altijd binnen de wet- en regelgeving te ontwerpen, inclusief bepalen van noodzaak en doelmatigheid van eventuele compenserende maatregelen, zoals bijvoorbeeld geluidsmaatregelen. Dat geldt zowel als het gaat over externe veiligheid (vervoer van - gevaarlijke - stoffen), als ook trillingen, geluid en natuur. In de Planning en studiefase wordt er aan de hand van het gedetailleerdere ontwerp deze berekeningen uitgevoerd. Daarnaast wordt er de ruimte geboden om meekoppelkansen met een andere partij samen verder te onderzoeken, op initiatief van derden. Daarom hanteren wij een meekoppellijst, die wij delen met organisaties zoals gemeente Eindhoven. En zo ruimte geven aan initiatieven om werk met werk te maken.	Archivering P&S Meekoppelkans
1114	Zorg (2x)	Wordt er rekening gehouden met de ruimte die er nodig is om dit te kunnen bouwen?	Meenemen	V: In het beoordelingskader wordt er gekeken naar de uitvoering, onder andere naar de hinder tijdens de uitvoering en bouwbaarheid. Hierin wordt ook gekeken naar de ruimte die nodig is om een ontwerp te realiseren.	Beoordelingskader zeef 1 Beoordelingskader zeef 2
1118	Zorg (3x)	Wat doet het geluid van de trein wanneer deze omhoog rijdt? Geeft dit meer geluid?	Meenemen	V: Het effect van geluid van de kansrijke oplossingen wordt meegewogen in het beoordelingskader.	Beoordelingskader zeef 1 Beoordelingskader zeef 2
1120	Zorg	Wat is het effect met schaduw wanneer er een fly-over gebouwd wordt – ook wanneer er een trein over heen rijdt? Kan dit zorgen voor een knipperend licht effect dat onprettig is, ook voor mensen met epilepsie?	Overwegen	V: Ee kijken in de verkenningsfase bij zeef 1 naar de algemene impact van de verschillende oplossingen op de omgeving, niet specifiek op schaduwwerking. Schaduwwerking kan als aangescherpt criteria worden opgenomen in het beoordelingskader zeef 2 waaraan de kansrijke oplossingen getoetst t.b.v. een voorkeursoplossing.	Beoordelingskader zeef 2

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

#	Zorg Idee Kans Wens	Beschrijving input	- Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Afwijzen	Onderbouwing van overweging of afwijzing Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)	In welk document vind je dit terug?
1124	Zorg	Hoe zit het met het vervoer van gevaarlijke stoffen?	Meenemen	Rond Eindhoven rijden nu en in de toekomst treinen die ook deels gevaarlijke stoffen vervoeren. Het uitbreiden van dat vervoer is geen doelstelling van het project. Wel wordt nagegaan: V: Analyse van het effect van het vervoer van gevaarlijke stoffen op de bouw van nieuwe kantoren en woningen. P&S: Uitvoeren van veiligheidsberekeningen en zo nodig maatregelen opnemen in het ontwerp.	Beoordelingskader zeef 1 Beoordelingskader zeef 2
1126	Zorg	Hoe zit het met de afwatering van het spoor wanneer een fly-over wordt gebouwd? Nu is de afwatering erg slecht in de Hofstraat.	Doorzetten naar latere fase	P&S: in de planning- en studiefase wordt de voorkeursoplossing verder uitgewerkt, zo ook onderdelen als afwatering.	Archivering P&S
1127	Zorg (3x)	De fly-over varianten geven een enorme horizonvervuiling.	Meenemen	V: Horizonvervuiling wordt meegenomen als criteria van het beoordelingskader onder Impact op de omgeving.	Beoordelingskader zeef 1 Beoordelingskader zeef 2
1139	Zorg (3x)	Wordt er rekening gehouden met trillingen en geluid in het ontwerp? Er is nu al teveel last van trillingen.	Meenemen	V: In de verkenning van de OV-knoop wordt onder andere beoordeeld op geluid en trillingen. In de Planning- en studiefase worden eventuele maatregelen op geluid en trillingen onderzocht op basis van wet- en regelgeving en indien benodigd in het ontwerp opgenomen.	Beoordelingskader zeef 1 beoordelingskader zeef 2

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

#	Zorg Idee Kans Wens	Beschrijving input	- Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Afwijzen	Onderbouwing van overweging of afwijzing Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)	In welk document vind je dit terug?
1141	Zorg (8x)	Er is een enorme impact dat dit project op de wijk heeft t.o.v. de winst die behaald wordt. Er is daar nog geen begrip voor.	Meenemen Doorzetten naar latere fase	In de voorbereidingsfase is overwogen of er een verkenning voor capaciteitsuitbreiding op het spoor benodigd is vanuit het maatschappelijke belang dat het spoor in Nederland heeft. Met het nemen van de startbeslissing in november 2022 heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat daar de noodzaak van gezien om te onderzoeken wat een passende oplossing kan zijn voor de toekomstige knelpunten op het spoor in Eindhoven. V: Met extra regionale, nationale en internationale verbindingen verbetert de bereikbaarheid van Eindhoven. Bewoners van Eindhoven hebben ook baat bij een goede bereikbaarheid van de stad per openbaar vervoer. Echter de impact van de spoorse plannen voor een vrije kruising op haar omgeving kan inderdaad erg groot zijn. Dat is dan ook de reden dat we als criteria in het beoordelingskader Impact op de omgeving hebben opgenomen. P&S: Ten aanzien van de nadelige effecten van de voorkeursoplossing wordt in de planning- en studiefase compenserende maatregelen berekend op nut en doelmatigheid en waar nodig in het ontwerp opgenomen. Dat geldt onder meer voor de effecten op natuur, geluid en trillingen.	Beoordelingscriteria Archivering P&S
1143	Zorg	Mensen hebben vragen over hoe breed het nieuwe ontwerp is. Dat vinden ze nu niet goed inzichtelijk hoeveel meter de ontwerpen richting de woningen komen.	Doorzetten naar latere fase	Alle oplossingen die we op 4 juni hebben laten zien, waren echt nog eerste schetsen om bewoners een beeld te geven van de verschillende mogelijke oplossingen. Het betreffen nog geen definitieve ontwerpen, waardoor ook geen inzicht kan worden gegeven over de ontwerp grenzen. In de planning- en studiefase wordt de voorkeursoplossing pas verder uitgewerkt en kan hier nauwkeuriger inzicht in worden gegeven tijdens een Ontwerprojectbesluit dat ter inzage wordt gelegd. Het Projectbesluit dat daaropvolgend ter inzage wordt gelegd, bevat de definitieve projectgrenzen inclusief tijdelijk benodigde gronden voor werkterreinen.	Archivering P&S

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

#	Zorg Idee Kans Wens	Beschrijving input	- Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Afwijzen	Onderbouwing van overweging of afwijzing Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)	In welk document vind je dit terug?
1144	Zorg	Waarom wordt er nu niet al rekening gehouden met veiligheid?	Meenemen	V: In de verkenning van de OV-knoop wordt onder andere beoordeeld op externe veiligheid (vervoer van – gevaarlijke – goederen). In de Planning- en studiefase worden eventuele maatregelen op overwegveiligheid en externe veiligheid onderzocht en indien benodigd maatregelen in het ontwerp opgenomen.	Beoordelingskader zeef 1 beoordelingskader zeef 2
1149	Zorg	Wie gaat eventuele schade aan de huizen door de bouw en door extra treinen vergoeden? En de waardevermindering?	Doorzetten naar latere fase	P&S: Als bewoner of als bedrijf kun je nadeel ondervinden van onze bouwplannen. Dat kan zijn doordat de waarde van je woning daalt. Of omdat je bedrijf schade lijdt, omdat het (tijdelijk) minder goed bereikbaar is. In bijzondere gevallen kan deze schade gecompenseerd worden. Houd er rekening mee dat nadeelcompensatie alleen mogelijk is bij bouwplannen die op grond van een Projectbesluit (voorheen Tracébesluit) worden uitgevoerd. Voor een vrije kruising lijkt de procedure van een Projectbesluit van kracht te zijn. Mogelijke nadelen worden dan beoordeeld volgens de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2024. Indien van een verzoek kan in de planning- en studiefase ttv Projectbesluit. R: In de bouwperiode proberen we schade aan de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen. Toch kan er schade ontstaan. In dat geval vergoedt ProRail of de betreffende aannemer deze schade. Meer hierover op: https://www.prorail.nl/wonen/schade .	Archivering P&S Archivering R
1151	Zorg (2x)	Wordt er rekening gehouden met regenwater overlast?	Doorzetten naar latere fase	P&S: Bij de verdere uitwerking van de voorkeursoplossing in de Planning- en studiefase wordt er onder andere gekeken naar de afvoer van water.	Archivering P&S
1152	Zorg	Mensen in de Hofstraat willen hun uitzicht niet verliezen.	Meenemen	V: Uitzicht (horizonvervuiling) wordt meegenomen als criteria van het beoordelingskader onder Impact op de omgeving.	Beoordelingskader zeef 1 beoordelingskader zeef 2

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

#	Zorg Idee Kans Wens	Beschrijving input	- Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Afwijzen	Onderbouwing van overweging of afwijzing Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)	In welk document vind je dit terug?
Overwegen					
1105	Wens (6x)	Trek de dive-under/verdiepte ligging langer door onder overweg Tongelresestraat. Dat lost meteen ook het probleem van lange dichtliggende overweg op. Dit is ook toepasbaar ook voor oplossing dive-under richting Venlo.	Doorzetten naar latere fase	Tot nu toe lijkt dat de helling naar beneden (maar ook naar boven in het geval van een fly-over) ten westen van de Tongelresestraat begint. Daardoor is er geen ontwerp raakvlak met de overwegen aan de Tongelresestraat en behoort de wens niet tot de scope van de verkenning OV-knoop. De wens wordt doorgegeven aan de gemeente Eindhoven om in te brengen als meekoppelkans. Zo kan er gezamenlijk worden gekeken naar mogelijkheden om de vrije kruising verder door te laten gaan naar het oosten (tot voorbij de Tongelresestraat) en wat daar verder voor benodigd is.	Meekoppelkans
1115	Wens	De fly-over variant richting Weert heeft de mogelijkheid om de Doornakkersweg onder het spoor te leggen, waarmee alle 5 spoorweg overgangen op kunnen heffen.	Afwijzen	De Doonakkersweg behoort niet tot het zoekgebied van een vrije kruising. Deze wens behoort daardoor niet tot de scope van de verkenning OV-knoop. De wens wordt doorgegeven aan de gemeente Eindhoven om in te brengen als meekoppelkans. Zo kan er gezamenlijk worden gekeken naar mogelijkheden om de vrije kruising verder door te laten gaan naar het oosten (tot voorbij de Tongelresestraat) en wat daar verder voor benodigd is. it is geen onderdeel van de verkenning. De wens wordt wel meegegeven aan de gemeente als meekoppelkans.	Meekoppelkans
1135	Zorg (10x)	Wat wordt er gedaan aan de overwegen?	Doorzetten naar latere fase	Mogelijke aanpassing aan de overwegen is alleen van toepassing indien er een direct raakvlak is tussen een overweg en de vrije kruising. In dat geval wordt er gekeken of er aanpassingen benodigd zijn aan de overweg voor bijvoorbeeld veiligheid van het kruisende verkeer of ondertunneling om de wijk tussen de sporen bereikbaar te houden. Als er geen ontwerp raakvlak met de overwegen is, dan behoort de wens niet tot de scope van de verkenning OV-knoop. De wens wordt wel doorgegeven aan de gemeente Eindhoven om in te brengen als meekoppelkans. Zo kan er gezamenlijk worden gekeken naar mogelijkheden om overwegen aan te passen naar wens van de gemeente Eindhoven.	Meekoppelkans

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

#	Zorg Idee Kans Wens	Beschrijving input	- Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Afwijzen	Onderbouwing van overweging of afwijzing Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)	In welk document vind je dit terug?
Participatie					
1133	Idee	Wijkblad van de wijk T Hofke ook informeren www.rondhethofke.nl	Meenemen	V: we delen de advertentietekst voor bijeenkomsten van de OV-knoop ook met de redactie van wijkblad van 't Hofke	Participatieplan Beoordelingsfase
Treinstation Tongelre					
1108	Wens	Bij dive under; komt er dan ook een ondergronds station?	Meenemen	V: een nieuw treinstation bij Tongelre staat op de lange lijst van oplossingen, net als een dive-under. De combinatie van deze oplossingen is afhankelijk van de uitkomst van de verkenning.	Zeef 0: Lange lijst van oplossingen
1142	Wens (4x)	Komt er bij Sectie-C een nieuw station? Wordt daar rekening mee gehouden met de fly-over?	Meenemen	V: Een mogelijk extra station is opgenomen in de lange lijst van oplossingen voor de verkenning van de OV-knoop.	Zeef 0: Lange lijst van oplossingen
Vrije kruising					
1109	Idee (2x)	Niet volledige fly-over of dive-under bij vrije kruising, maar deels verdiept, andere verdeling dan half-half.	Doorzetten naar latere fase	P&S: In de Planning en studiefase werken we de voorkeursoplossing gedetailleerder uit. Dat is dan ook de fase om naar optimalisaties, zoals deze in het ontwerp te kijken.	Archivering P&S
1110	Wens	Dive-under is de enige reële optie als je de omgeving in beschouwing neemt.	Meenemen	V: Een dive-under is opgenomen in de lange lijst van oplossingen en wordt zo meegenomen in de verkenningsfase van de OV-knoop.	Zeef 0: Lange lijst van oplossingen
1112	Wens	Er moet geen fly-over komen.	Meenemen	V: In de verkenningsfase worden meerdere oplossingen getoetst aan verschillende beoordelingscriteria om zo te komen van een lange lijst van oplossingen naar één voorkeursoplossing. Een fly-over is een van de oplossingen in de lange lijst van oplossingen voor een vrije kruising, maar er zijn ook andere mogelijke oplossingen in deze lijst. De uiteindelijke voorkeursoplossing wordt verder uitgewerkt in de Planning en Studiefase. Welke dit gaat zijn, verwachten we dat eind 2025 door de bestuurders wordt besloten.	Zeef 0: Lange lijst van oplossingen

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

#	Zorg Idee Kans Wens	Beschrijving input	- Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Afwijzen	Onderbouwing van overweging of afwijzing Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)	In welk document vind je dit terug?
1113	Wens	De dive-nder van 1 spoor (naar Venlo) is het meest elegant, technisch helder en goed toekomst perspectief.	Meenemen	V: een dive-nder van 1 spoor naar Venlo is opgenomen in de lange lijst van oplossingen en wordt zo meegenomen in de verkenningsfase van de OV-knoop.	Zeef 0: Lange lijst van oplossingen
1116	Idee	Zorg voor een andere indeling op Eindhoven Centraal, waardoor een vrije kruising niet nodig is.	Meenemen	V: Een andere indeling op Eindhoven Centraal is opgenomen in de lange lijst van oplossingen en wordt zo meegenomen in de verkenningsfase van de OV-knoop. Er wordt daarbij gekeken naar aanpassingen van sporen ten westen van Eindhoven, waardoor treinen op Eindhoven Centraal op andere perrons binnenkomen en vertrekken zodat er aan de oostzijde van het station geen vrije kruising meer	Zeef 0: Lange lijst van oplossingen
1117	Idee	Kunnen de perrons gewisseld worden zodat er geen 2 fly-overs nodig zijn?	Meenemen	V: De perrons wisselen is opgenomen in de lange lijst van oplossingen en wordt zo meegenomen in de verkenningsfase van de OV-knoop. Er wordt daarbij gekeken naar aanpassingen van sporen ten westen van Eindhoven, waardoor treinen op Eindhoven Centraal op andere perrons binnenkomen en vertrekken zodat er aan de oostzijde van het station geen vrije kruising meer nodig is.	Zeef 0: Lange lijst van oplossingen
1121	Zorg	Is er rekening gehouden met de aanloop of remweg van de fly-over? (richting Venlo)	Meenemen	V: In het ontwerp wordt rekening gehouden met de aanloop en remweg van treinen t.o.v. de maximale hellingshoek die we daarvoor kunnen gebruiken. Er wordt gekeken of de hellingen veilig, acceptabel en technisch haalbaar zijn.	Beoordelingskader zeef 1 Beoordelingskader zeef 2
1122	Zorg	Wordt er wel rekening gehouden met verkanting in het spoor?	Meenemen	Er wordt ontworpen conform de Ontwerpvoorschriften Spoor. Hierin staat de berekeningen die moet worden gedaan om te bepalen welke verkanting noodzakelijk is bij een bepaalde snelheid en boogstraal van het spoor.	Ontwerpvoorschriften Spoor

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

#	Zorg Idee Kans Wens	Beschrijving input	- Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Afwijzen	Onderbouwing van overweging of afwijzing Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)	In welk document vind je dit terug?
1123	Zorg	Moet alles zo massief worden uitgevoerd? Of kan dit ook met palen of met groen?	Doorzetten naar latere fase	P&S: in de Planning- en studiefase wordt het ontwerp verder uitgewerkt. Er wordt onderzocht of ontwerpen technisch haalbaar zijn en of ze aan de beoordelingscriteria voldoen. Er wordt gekeken welke materialen er gebruikt kunnen worden, welke draagkracht die materialen hebben en welke mogelijkheden dat geeft voor het ontwerp, zoals bijvoorbeeld een fly-over op palen. Ook de uitstraling van het materiaal (groen, cortenstaal, beton, staal, etc) komt in de verdere uitwerking in deze fase.	Archivering P&S
1125	Idee	Indien het half om half ontwerp vervalt op het emplacement, is een half om half ontwerp ook mogelijk bij Tongelre?	Meenemen	V: bij een mogelijke half om half oplossing is de kruising met het wegverkeer op de Insulindelaan een behoorlijke uitdaging. Een oplossing die een half om half oplossing als uitgangspunt heeft, maar dan op het niveau tussen de sporen het wegverkeer van de Insulindelaan is toegevoegd aan de lange lijst van oplossingen en wordt zo meegenomen in het proces van de verkenning van de OV-knoop.	Zeef 0: Lange lijst van oplossingen
1128	Zorg	Dit model op het emplacement is nog niet goed uitgewerkt. Het lijkt alsof de fly-over veel langer is dan de andere fly-overs en dat is niet logisch. Hij zou juist korter moeten zijn vanwege half omhoog en half omlaag.	Meenemen	V: Op 4 juni was er nog geen inpasbare, technisch haalbare oplossing voor een vrije kruising op het emplacement gevonden. Alle oplossingen die we op 4 juni hebben laten zien, waren echt nog eerste schetsen om bewoners een beeld te geven van de verschillende mogelijke oplossingen. In de komende zomermaanden wordt er nog gezocht naar een technisch haalbare oplossing op het emplacement.	Zeef 0: Lange lijst van oplossingen
1129	Idee (2x)	Verhoog het station om zo de opgang te kunnen verkleinen (variant op het emplacement).	Meenemen	V: het verhogen van het station is als oplossingsrichting opgenomen in de lange lijst van oplossingen en wordt zo meegenomen in de verkenningsfase van de OV-knoop.	Zeef 0: Lange lijst van oplossingen
1130	Wens	Idee van half-half variant bij emplacement oost is aantrekkelijk	Meenemen	V: een oplossingsrichting voor een vrije kruising op het emplacement is opgenomen in de lange lijst van oplossingen en wordt zo meegenomen in de verkenningsfase van de OV-knoop.	Zeef 0: Lange lijst van oplossingen
1136	Idee	Kan het spoor bij Eindhoven Centraal niet worden verhoogd?	Meenemen	V: het verhogen van het station Eindhoven Centraal is opgenomen in de lange lijst van oplossingen en wordt zo meegenomen in de verkenningsfase van de OV-knoop.	Zeef 0: Lange lijst van oplossingen

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

#	Zorg Idee Kans Wens	Beschrijving input	- Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Afwijzen	Onderbouwing van overweging of afwijzing Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)	In welk document vind je dit terug?
1137	Idee	Kan het spoor en de perrons naar Helmond 2 sporen worden opgeschoven? Zodat de kruising niet nodig is of anders kan?	Meenemen	V: Deze oplossingsrichting wordt als oplossingsrichting meegenomen in de verkenning van de OV-knoop. Er wordt daarbij gekeken naar aanpassingen van de sporen ten westen van Eindhoven, waarmee treinen op Eindhoven Centraal op andere perrons binnenkomen en vertrekken zodat er aan de oostzijde van het station geen vrije kruising meer nodig is.	Zeef 0: Lange lijst van oplossingen
1145	Zorg	Hoe komt de constructie eruit te zien?	Doorzetten naar latere fase	P&S: De uitwerking van de constructie en hoe deze er uit komt te zien wordt in de Planning en studiefase uitgewerkt.	Archivering P&S
1146	Zorg	Waarom moeten de treinen eigenlijk kruisen? Kan dit niet anders opgelost worden?	Afwijzen	Het is nodig om bij uitbreiding van het aantal treinen voldoende capaciteit te kunnen bieden, waarvoor onafhankelijk gekruisen noodzakelijk is tussen treinen van en naar Helmond en anderzijds treinen van en naar Weert. In de lange lijst van oplossingen zijn verschillende oplossingen opgenomen, die de kruising op een andere locatie positioneren (ten westen of direct ten oosten van Eindhoven Centraal) en ook in de categorie Overig zijn andere oplossingen opgenomen.	Zeef 0: Lange lijst van oplossingen
1148	Zorg	Hoeveel meer treinen zullen er gaan rijden?	Meenemen	In principe onderzoekt de verkenning OV-knoop de mogelijkheid om het spoor voor te bereiden op extra intercity-, stop- en internationale treinen in alle richtingen rond Eindhoven. In de meest ambitieuze variant (ambitievariant) gaat het om 60% meer reizigerstreinen. Het daadwerkelijk aantal treinen is afhankelijk van toekomstige ontwikkelingen, zoals groeiende economie, aantal reizigers en (politieke) keuzes die dan worden gemaakt over externen (inter)nationale en/of regionale verbindingen.	Uitgangspunten
1150	Wens (2x)	Kan er een oplossing gevormd worden verder dan Eindhoven?	Meenemen	V: Oplossingen buiten Eindhoven is opgenomen in de lange lijst van oplossingen voor de verkenning van de OV-knoop.	Zeef 0: Lange lijst van oplossingen
Wegverkeer					
1106	Zorg	Wordt de fietser en automobilist even belangrijk gevonden? Dat er bv. fietsersonderdoorgangen blijven.	Doorzetten naar latere fase	P&S: Als er bij de uiteindelijke oplossing aanpassingen nodig zijn aan spoorwegovergangen, dan wordt de veiligheid van automobilisten, fietsers en voetgangers daarin meegenomen.	Archivering P&S

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeeffmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

#	Zorg Idee Kans Wens	Beschrijving input	- Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Afwijzen	Onderbouwing van overweging of afwijzing Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)	In welk document vind je dit terug?
1107	Zorg (3x)	De tunnel van de Insulindelaan heeft waterlast bij extreme regenbuien. Wordt hier rekening mee gehouden bij een dive-under?	Doorzetten naar latere fase	P&S: Bij de verdere uitwerking van de voorkeursoplossing in de Planning- en studiefase wordt er onder andere gekeken naar de bodemkwaliteit en de afvoer van water.	Archivering P&S
1119	Zorg (2x)	Kunnen fietsers nog langs de Groendwarsstraat bij een fly-over richting Weert?	Doorzetten naar latere fase	P&S: Bij de verdere uitwerking van de voorkeursoplossing in de Planning- en studiefase wordt er onder andere gekeken naar de precieze uitwerking van de ruimte die de oplossing inneemt en wat dit voor impact heeft op de omgeving. Zo ook op bereikbaarheid van de wijk voor langzaam en snel verkeer.	Archivering P&S
1138	Zorg	Wordt er voldoende ruimte vrij gemaakt voor de fietsers?	Doorzetten naar latere fase	P&S: in de verdere uitwerking tijdens de planning- en studiefase wordt er onder andere gekeken naar veiligheid van kruisend verkeer, zoals voetgangers, fietsers, langzaam en snel gemotoriseerd verkeer.	Archivering P&S
1140	Wens	Kan het upgraden van de Berekuil en Insulindelaan gekoppeld worden?	Afwijzen	De wegstructuur van Eindhoven behoort niet tot de scope van de OV-knoop. Alleen indien er een direct raakvlak is tussen ontwerp een betreffende weg. Dat is aannemelijk in het geval van een dive-under, waarbij er een direct raakvlak met de Insulindelaan ontstaat. Hiervoor dient een oplossing in het geval van een dive-under te komen. Dit leidt niet automatisch tot upgraden van de Berekuil. De wens wordt doorgegeven aan de gemeente Eindhoven, zodat zij een eventuele upgrade van Insulindelaan en Berekuil kunnen initiëren, als losstaand project van de OV-knoop.	Wensenlijst gemeente Eindhoven

6.2.3 Rapportage bijeenkomst en online participatie B3 – 19 september 2024

Rapport Participatiebijeenkomst 3 en online participatie

**OV-knoop Eindhoven,
Vrije spoorkruising ten oosten van Eindhoven Centraal
(gebied B)**

19 september 2024

MIRT-verkenning Spoorknoop Eindhoven



Versie : 1.0

Status : vrij te geven op bestuurlijk overleg d.d. 5-12-2024

Inhoud

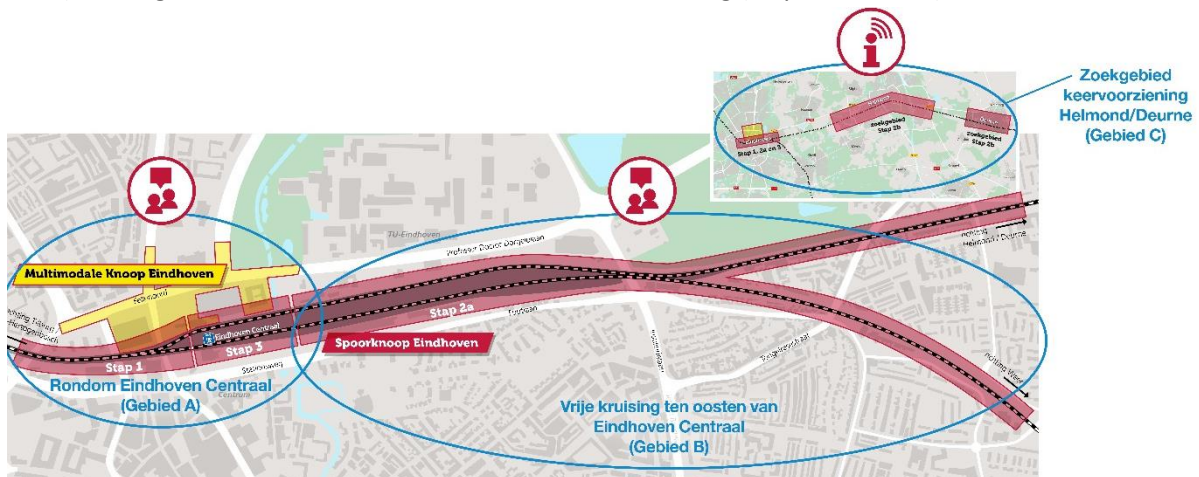
1. Inleiding	2
2. Deelnemers	6
3. Sfeerverslag	8
4. Draagvlak	15
4.1 Beoordelingscriteria	15
4.2 De oplossingen	16
4.2.1. Participatiebijeenkomst	16
4.2.2. Online participatie	18
4.2.3. Voorkeursoplossingen per postcodegebied	19
4.3 Conclusie draagvlak	21
5. Overige inbreng participatie	23

1. Inleiding

Voor de MIRT-verkenning OV-knoop Eindhoven, bestaande uit de MIRT-verkenningen Spoorknoop Eindhoven (SKE) en Multimodale Knoop Eindhoven (MMK), worden meerdere participatieactiviteiten georganiseerd om zo de verkenningen te verrijken met inbreng uit de omgeving. De participatiestrategie en -aanpak worden uitgebreid beschreven in het [Participatieplan voor de analysefase](#) en in [Participatie in stappen](#).

Het projectgebied van OV-knoop Eindhoven is opgedeeld in drie gebieden:

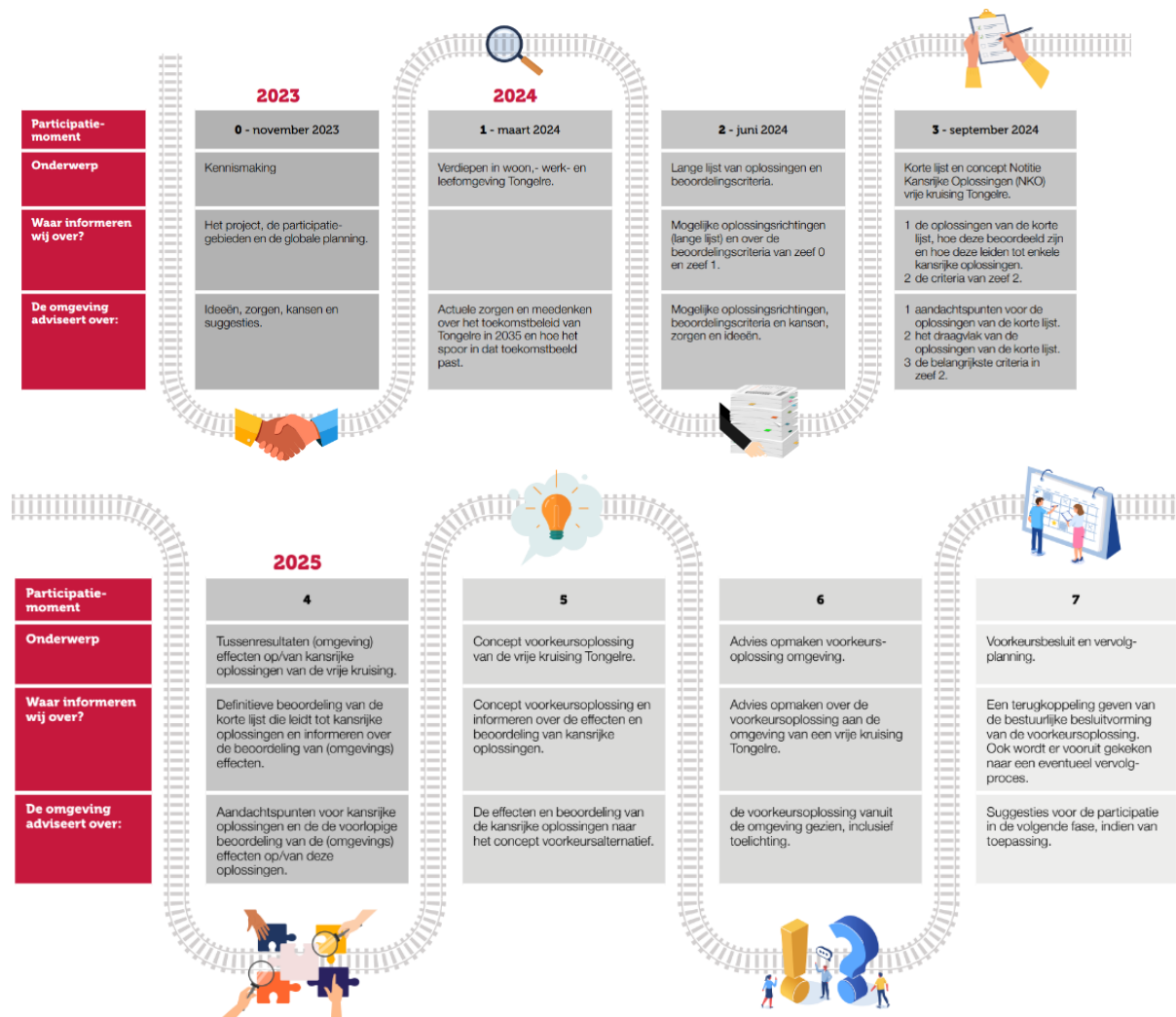
- A) Rondom Eindhoven Centraal: nieuw busstation, fietsenstalling, stationshal (allen MMK) en aanpassing van de sporen op het westelijk emplacement van en perronuitbreiding op Eindhoven Centraal (stap 1 en 3 van SKE).
- B) Ten oosten van Eindhoven Centraal: een vrije spoorkruising (stap 2a van SKE).
- C) Zoekgebied Helmond of Deurne: een keervoorziening (stap 2b van SKE).



Afbeelding 1.1: Participatiegebieden A, B en C van de MIRT-verkenning OV-knoop Eindhoven

Dit rapport beschrijft uitgebreid over de derde participatiebijeenkomst en de online participatie voor het (participatie)gebied B oftewel 'vrije spoorkruising ten oosten van Eindhoven Centraal'. De overige onderdelen van Spoorknoop Eindhoven en Multimodale Knoop Eindhoven komen aan bod in een separaat participatieproces en -rapport.

Onderstaande afbeelding laat een schematische weergave van alle beoogde bijeenkomsten voor gebied B zien; een vrije spoorkruising.



Afbeelding 1.2: Participatiestappen verkenning vrije kruising OV-knoop, zie ook pagina 7 en 8 van de panelen (sinds 4 juni 2024 online beschikbaar)

Participatiemoment 0 – november 2023

Op 20 en 28 november 2023 waren er informatiebijeenkomsten over de MIRT-verkenning OV-knoop. Deze bijeenkomsten werden georganiseerd om de omgeving kennis te laten maken met het gehele project. Daarnaast was het een kans voor de mensen uit de omgeving om het project te leren kennen. Ook was er de mogelijkheid om een half uur een 1-op-1 gesprek met medewerkers en vakspecialisten van het project.

Participatiemoment 1 – maart 2024

Op 26 maart 2024 is de eerste participatiebijeenkomst voor (participatie)gebied B georganiseerd. Hiervoor zijn belanghebbenden uit Tongelre, wonend nabij het spoor genodigd. We zijn met bewoners van Tongelre in gesprek gegaan over hoe zij hun wijk na 2035 zouden willen zien en hoe het spoor met een vrije spoorkruising daarin zou passen.

Participatiemoment 2 – juni 2024

Op 4 juni 2024 heeft de tweede participatiebijeenkomst plaats gevonden voor (participatie)gebied B, een vrije spoor kruising (gericht op stap 2a van Spoor knoop Eindhoven). Bedrijven, instellingen en bewoners van Tongelre waren welkom om de 3D-modellen van mogelijke oplossingen voor de vrije spoor kruising te bekijken. Er konden vragen over de oplossingen worden gesteld, zorgen geuit en kansen / suggesties worden aangedragen. Deze inbreng van bezoekers zijn afgewogen om al dan niet mee te nemen in de verkenning. In het [Participatierapport bijeenkomst 2](#) is dit terug te lezen.

Participatiemoment 3 – september 2024

De derde participatiebijeenkomst vond plaats op 19 september 2024. Bewoners, bedrijven, instellingen en belangenverenigingen konden zich aanmelden voor een tijdslotronde in de middag of avond.

Iedere ronde begon met een [plenaire presentatie](#). Hierin werd toegelicht wat er met de inbreng uit de vorige bijeenkomst op 4 juni is gedaan en waar de plannen voor een vrije spoor kruising in het proces van de verkenning zijn. Ook werd door middel van een [filmpje](#) de op 4 juni 2024 geparkeerde bewonersvraag beantwoord over: de indeling van de sporen op Eindhoven Centraal en de plaats voor een vrije kruising. Daarna werden in [3D-animaties](#) de korte lijst van oplossingen voor de vrije spoor kruising getoond. Tot slot was in een tabel te zien hoe deze oplossingen scoren op verschillende thema's uit het beoordelingskader.

Na de presentatie konden bezoekers de oplossingen nog eens op eigen tempo bekijken op de [panelen](#) en vragen stellen aan projectmedewerkers. De panelen lieten een visualisatie van de oplossingen zien op een luchtfoto en de belangrijkste kenmerken van de oplossing. Het betreffen nog geen definitieve, uitgewerkte ontwerpen. In de planning- en studiefase – na het afronden van de verkenning - wordt de voorkeursoplossing pas verder uitgewerkt en kan nauwkeuriger inzicht in een uitgewerkt ontwerp worden gegeven.

Er was ook een paneel dat de conceptresultaten van de vier oplossingen op verschillende thema's (beoordelingscriteria) liet zien. De thema's in deze tabel waren een selectie van de bestuurlijk vastgestelde beoordelingscriteria en toonden de resultaten op de voor de omgeving belangrijke thema's. Denk hierbij de mate waarin het beeld voor de omgeving is verstoord, veiligheid van overwegen, bereikbaarheid van de wijk tussen de sporen, hinder voor omwonenden in de bouw fase, etc. Deze selectie is gebaseerd op de inbreng van de participatiebijeenkomst van 26 maart en 4 juni 2024. Kortom de interesse/zorgen/kansen vanuit de omgeving.

Bij binnenkomst op de locatie kreeg iedere bezoeker een zakje met muntjes. Met deze muntjes kon de bezoeker stemmen op hun voorkeursoplossing voor de vrije spoor kruising en op de thema's van de beoordelingscriteria die zij het belangrijkste vinden. Ook werd gevraagd aan bezoekers om hun stem toe te lichten. Dit zodat naast het aantal muntjes, ook inzichtelijk wordt welke aspecten voor de bezoeker doorslaggevend zijn voor zijn of haar voorkeurstem. De stemmen en onderbouwingen die bij de bijeenkomst zijn opgehaald zijn in dit rapport verwerkt.

De stemmen op de thema's van de beoordelingscriteria zijn te lezen in hoofdstuk 4.1 Beoordelingscriteria. De stemmen op de voorkeursoplossingen van de bezoekers, inclusief onderbouwing, zijn te vinden in hoofdstuk 4.2.

Suggesties en aandachtspunten zijn zowel mondeling tijdens het doorlopen van het 3D-model opgehaald, als in de persoonlijke gesprekken met projectmedewerkers. De inbreng hiervan lees je in hoofdstuk 6 Inbreng participatie terug, evenals de overweging om de zorg, het idee of wens al dan niet mee te nemen in het verkenningsproces voor een vrije spoorkruising.

2. Deelnemers

Participatiebijeenkomst

Om mensen uit te nodigen voor de bijeenkomst zijn de volgende middelen ingezet:

- Huis-aan-huis uitnodigingsbrieven voor onderstaand gebied (zoekgebied stap 2a + 200m). In onderstaande afbeelding het verspreidingsgebied.



- Mailing aan personen die eerder hebben aangegeven interesse te hebben om mee te denken over een vrije spoor kruising (gebied B).
- Advertentie op de gemeentepagina van regiokrant Groot Eindhoven (hardcopy en digitaal).
- Advertentie in lokaal wijkblad 't Hofke (hardcopy en digitaal en op social media van 't Hofke).
- Billboardadvertentie bij het busstation op Eindhoven Centraal van maandag 9 september tot en met zondag 15 september.



Bij de participatiebijeenkomst waren zo'n 130 deelnemers aanwezig.

Online participatie

Belangstellenden konden ook online participeren. Via Location Based Advertising, getarget op het gebied waarin de bewonersbrieven zijn verspreid, zijn mensen op de hoogte gebracht van de online

participatie. Men kon participeren via de [website van OV-knoop Eindhoven](#).



Met de online participatie hebben 587 mensen meegedaan, grotendeels wonend in gemeente Eindhoven (verderaf of dichterbij de spoorse plannen, zie ook 4.2.3). Deelnemers van de online participatie waren omwonenden, andere belanghebbenden, en reizigers die van Eindhoven station gebruik maken.

3. Sfeerverslag

Inwoners brengen hun stem uit over een vrije spoorkruising

Op donderdag 19 september 2024 vond de derde participatiebijeenkomst plaats over een vrije spoorkruising ten oosten van Eindhoven Centraal, onderdeel van de MIRT-verkenning [OV-knoop Eindhoven](#). Zo'n 130 inwoners vonden hun weg naar de Ilse Wouters Academy aan de Daalakkersweg. We presenteerden de vier mogelijke oplossingen in 3D-beelden. Daarnaast toonden we hoe de verschillende oplossingen scoren op thema's die bij de vorige participatiebijeenkomsten door de omgeving belangrijk werden gevonden. Aan de omgeving werd de prangende vraag gesteld: welke oplossing voor een vrije spoorkruising heeft jouw voorkeur, en waarom?

Inwoners konden zich aanmelden voor een tijdslotronde in de middag of avond. Iedere ronde startte met een presentatie. Na de presentatie konden de bezoekers op eigen tempo langs de informatiepanelen lopen en hun voorkeursstemmen uitbrengen op de overgebleven oplossingen en hun belangrijkste beoordelingscriteria. In dit verslag geven we een terugblik op de bijeenkomst en een samenvatting van de inbreng uit de omgeving.

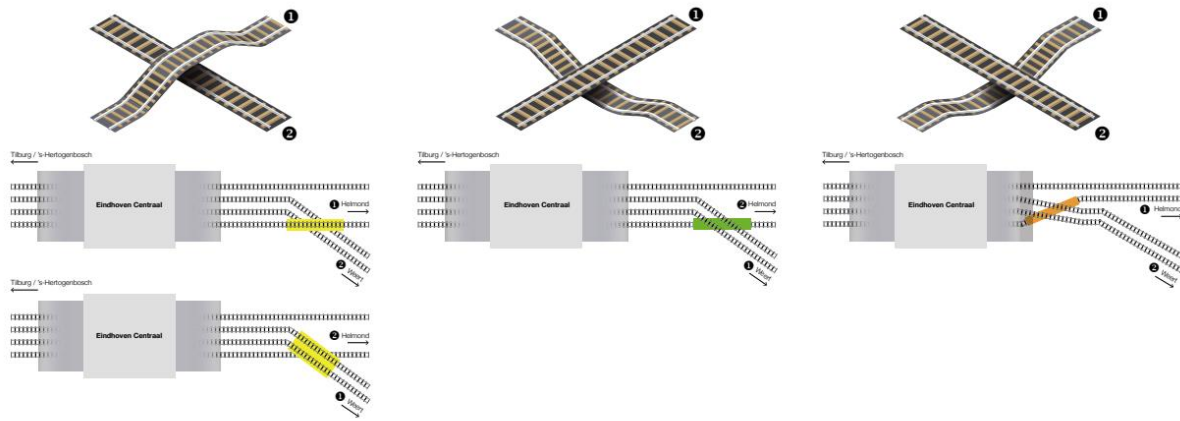
Presentatie

Tijdens de presentatie gaven we via een [filmpje](#) antwoord op de veelgestelde bewonersvraag: "Waarom moeten de treinen kruisen ten oosten van Eindhoven Centraal en niet bijvoorbeeld aan de westzijde van Eindhoven Centraal?" De visuele uitleg maakte het antwoord op de vraag duidelijker.



Afbeelding 1: de presentatie bij start van iedere ronde

Daarna zoomden we in op het MIRT-proces en waar we ons in dat proces bevinden in de verkenningsfase. Van alle mogelijke oplossingsrichtingen zijn nog vier manieren om het probleem van de spoorkruising in Tongelre op te lossen over, zie afbeelding 2. Impressies van deze vier overgebleven oplossingen toonden we in [3D-beelden, om de bezoekers een beeld te geven van de impact op de omgeving.](#)



Fly-over bij Tongelre

Het ene spoor gaat met een brug over het bestaande spoor heen. Twee mogelijke oplossingen zijn: het spoor Eindhoven – Weert wordt verhoogd, of het spoor Eindhoven – Helmond.

Dive-under bij Tongelre

Het ene spoor gaat met een tunnel onder het bestaande spoor door. Een mogelijke oplossing is: het spoor Eindhoven – Helmond wordt verlaagd.

Dive-under op het oostelijk emplacement

Het ene spoor gaat met een tunnel onder het bestaande spoor door. Een mogelijke oplossing is: het spoor Eindhoven – Helmond wordt verlaagd op het oostelijk emplacement.

Afbeelding 2: vier oplossingsrichtingen in versimpelde afbeeldingen

We lieten vervolgens in een tabel zien hoe deze oplossingen scoren op verschillende thema's uit het beoordelingskader. Deze thema's kwamen vaak naar voren als zorgen of kansen tijdens eerdere bewonersbijeenkomsten. Specialistinnen binnen de MIRT-verkenning hebben de vier oplossingen vergeleken op deze thema's en ze een score gegeven. Zie hiervoor afbeelding 3. Lees meer onder het kopje 'Beoordelingscriteria' op pagina 4 van dit sfeerverslag.

OV-knoop Eindhoven Beoordelingskader

We hebben de oplossingen vergeleken op verschillende punten. In de tabel lees je de belangrijkste beoordelingscriteria en hoe iedere oplossing daarop scoort. We laten niet alle beoordelingscriteria zien in de tabel, maar wel de criteria die in vorige participatiebijeenkomsten voor de omgeving belangrijk zijn gebleken.

Legenda:

0	geen / heel weinig
X	iets meer
XX	meer
XXX	behoorlijk meer
XXXX	aanzienlijk meer

Scores beoordelingscriteria		Fly-over naar Helmond	Fly-over van en naar Weert	Dive-under op het oostelijk emplacement	Dive-under naar Helmond
Draagt bij aan de projectdoelen	- Capaciteitsverhoging	XXX	XX	X	XXXX
	- Robuustheid	XXXX	XXXX	XX	XXXX
	- Toekomstvastheid	XXX	XX	XX	XXXX
	- Kansen voor duurzaamheid: materiaal(her)gebruik en verharding	XXX	XX	X	X
Technische complexiteit om te bouwen		XX	XXX	XXX	XXX
Kosten		XX	XX	XXXX	XXXX
Impact op de stedelijke omgeving	- Verstoorde beeld voor de omgeving	XX	XXXX	0	0
	- Benodigde grond van anderen voor de eindsituatie	X	X	0	X
Natuur en landschap	- Groene gebieden nodig in bouwfase*	X	X	0	XX
Afname geluid*		0	0	X	X
Toename trillingen*		0	XXX	0	X
Gezondheid	- Afname luchtkwaliteit	0	0	X	X
Veiligheid	- Groter risico bij vervoer met gevaarlijke stoffen*	0	0	0	0
	- Afname veiligheid van de overwegen in Tongelre*	X	X	X	X
	- Mindere bereikbaarheid van de wijk tussen de sporen*	X	0	X	X
Uitvoeringshinder	- Benodigde gronden van anderen tijdens de bouwfase	X	XX	0	XX
Hinder tijdens de bouwfase voor:	- Omwonenden	X	XX	0	XX
	- Treinreizigers	X	XX	X	X
	- Weggebruikers Insulindelaan	X	X	0	XXX

*Eventuele maatregelen worden in de Planring&Studietoets berekend en bepaald a.d.h.v. den geldende voorschriften, wet- of regelgeving.

Afbeelding 3: beoordelingskader

Tijdens de presentatie konden bezoekers (persoonlijke) vragen stellen. Er werden vooral vragen gesteld over het aanzicht ("Hoe hoog wordt zo'n fly-over?" en "Tot waar komt een fly-over/dive-under?"), de overlast (zowel tijdens de bouw als de leefbaarheid in de buurt als er in de toekomst meer treinen rijden) en over de participatie ("Worden onze stemmen wel gehoord?" en "Hoe tellen onze stemmen mee").

Vier oplossingen voor een vrije spoor kruising

Na de presentatie vervolgden bezoekers hun weg naar de foyer. Daar waren opnieuw de vier oplossingen te zien op [informatiepanelen](#), dit keer met een visualisatie van de oplossingen op een luchtfoto. Deze impressie is gemaakt [om de bezoekers een beeld te geven van de impact op de omgeving](#). Per oplossing waren ook de belangrijkste kenmerken (plus- en minpunten) op een rijtje gezet. Deze kenmerken waren geselecteerd op informatie uit eerdere participatiebijeenkomsten, waardoor we wisten wat omwonenden belangrijk en minder belangrijk vinden. Er waren genoeg specialisten aanwezig zodat iedereen zijn/haar vragen kon stellen en extra uitleg kon krijgen.



Afbeelding 4: bezoekers bij de informatiepanelen

Met de kennis over de verschillende oplossingen op zak, konden bezoekers een stem uitbrengen op hun voorkeursoplossing. We vroegen hen om hun keuze op papier toe te lichten.



Afbeelding 5: bezoekers stemmen op hun voorkeursoplossing

De bezoekers vonden het fijn om te stemmen en zo hun mening te laten horen. Toch vonden sommigen het moeilijk om een keuze te maken en was het voor hen niet helemaal duidelijk wat er met de stemmen zou gebeuren.

Hieronder zie je de uitslag van de stemmen per oplossing. Let op: de oplossing met de meeste stemmen wordt niet automatisch uitgevoerd. We nemen de resultaten mee in een rapport voor de bestuurders onder het kopje 'Draagvlak'. In het rapport voegen we ook een verdere analyse toe, zoals de voorkeur per postcodegebied en de redenen waarom mensen voor een bepaalde oplossing kozen. Zo hebben bestuurders zowel de cijfers als de uitleg, waarmee ze de meest kansrijke

oplossingen kunnen kiezen (één of meer). Meer informatie hierover vind je onder het kopje 'Wat gebeurt er met de inbreng' op pagina 5.

1. Fly-over naar Helmond: 13 stemmen (10,2%)

Bewoners kozen voor deze oplossing omdat het ontwerp goedkoper is, minder overlast veroorzaakt tijdens de uitvoering en haalbaar is.

2. Fly-over van en naar Weert: 1 stem (0,8%)

De bewoner die voor deze oplossing koos, vond het het veiligste ontwerp en zag dat het minder impact heeft op het treinverkeer.

3. Dive-under bij Tongelre: 36 stemmen (28,3%)

Bewoners kozen deze optie omdat het na de bouw weinig effect lijkt te hebben op het groen en aanzienlijk minder impact heeft op de stedelijke omgeving van de woonwijk.

4. Dive-under op het oostelijk emplacement: 69 stemmen (54,3%)

Bewoners kozen deze oplossing omdat het weinig impact heeft op de leefomgeving en het uitzicht in Tongelre en de geluidsoverlast beperkt.

5. Geen voorkeur: 8 stemmen (6,3%)

Mensen zonder voorkeur vonden het moeilijk om de ontwerpen te vergelijken omdat ze nog niet in detail waren uitgewerkt, of omdat ze zich niet betrokken genoeg voelden bij het project.

Beoordelingscriteria

Ook de scores van de verschillende oplossingen op thema's (een deel van het de beoordelingscriteria) was op een groot paneel te vinden in de foyer. Bezoekers konden hun vragen stellen aan onder andere specialisten op het gebied van geluid, trillingen, vervoer van gevaarlijke stoffen en vastgoed. Dit maakte deze - behoorlijk ingewikkelde - thema's wat begrijpelijker. Er werden veel korte gesprekken gevoerd tussen experts en bezoekers. Met de verkregen informatie konden bezoekers drie stemmen uitbrengen op de thema's die zij het meest belangrijk vinden:

- Impact op de stedelijke omgeving: 85 stemmen (22,4%)
- Veiligheid: 69 stemmen (18,2%)
- Geluid: 52 stemmen (13,7%)
- Natuur en landschap: 50 stemmen (13,2%)
- Trillingen: 44 stemmen (11,6%)
- Gezondheid: 25 stemmen (6,6%)
- Uitvoeringshinder: 21 stemmen (5,5%)
- Draagt bij aan projectdoel: 18 stemmen (4,7%)
- Kosten: 12 stemmen (3,2%)
- Technische complexiteit: 2 stemmen (0,5%)
- Geen voorkeur: 2 stemmen (0,5%)



Afbeelding 6: gesprekken over de scores van de oplossingen op verschillende thema's

Meest genoemde kansen, zorgen en ideeën

Tijdens de bijeenkomst waren er verschillende mogelijkheden om advies te geven, kansen of ideeën aan te dragen en/of zorgen te uiten. Onder andere door één-op-één gesprekken met inhoudelijke specialisten en het invullen van vragen- en opmerkingenkaartjes in de foyer. Alle reacties hebben we verzameld. Hieronder staan de meest genoemde kansen, zorgen en ideeën op hoofdlijn:

- Minder gelijkvloerse spoorwegovergangen. Liever een ongelijkvloerse kruising tussen de weg en het spoor zodat de wijk beter bereikbaar blijft zonder dat ze steeds moeten wachten op de treinen.
- Geluidsoverlast mag niet verder toenemen.
- Behoud van natuur in het Wasven en voldoende groen in Tongelre.
- Uitzicht en horizonvervuiling worden niet op prijs gesteld.
- Veel zorgen over het vervoer van gevaarlijke stoffen op het spoor, en toename van treinen op het spoor.
- Emotie over dat twee van de vier oplossingen in de lucht zijn die boven de huidige ligging van het spoor uitkomen. De impact op bewoners en woningwaarde daarvan is enorm.

Wat gebeurt er met de inbreng?

Tijdens de bijeenkomst gaven sommige bezoekers aan twijfel te hebben over de rol en invloed van de participatie, en of ProRail en bestuurders wel echt open staan voor de ideeën en zorgen van de bezoekers. We gebruiken alle verzamelde kansen, zorgen en ideeën om de plannen te verbeteren. Alle bijdragen worden besproken om te bepalen wat we ermee kunnen doen en hoe we hiermee verdergaan in dit proces. Dit wordt vastgelegd in een participatierapport.

De stem van de omgeving (onder andere het aantal muntjes per oplossing en de daar bijbehorende toelichting) wordt meegenomen in de Notitie Kansrijke Oplossingen voor de bestuurders. Op basis daarvan beslissen zij welke oplossing(en) kansrijk zijn en doorgaan naar de volgende fase van deze verkenning. De inbreng van bewoners wordt ook meegewogen.

We verwachten dat rond het einde van 2024 de bestuurders zullen beslissen hoe de vervolgfase ingevuld zal worden. Begin 2025 zullen we de bewoners hierover informeren.
Meer informatie over de MIRT-verkenning van de OV-knoop Eindhoven, vrije kruising Tongelre vind je op www.ovknoopeindhoven.nl.

4. Draagvlak

Na de [plenaire presentatie](#), het bekijken van de [panelen](#) in de foyer en het stellen van vragen aan projectmedewerkers, konden bezoekers een voorkeursstem uitbrengen voor één van de vier oplossingen aan een vrije spoor kruising (4.2). Het doel hiervan was het ophalen van de voorkeursoplossing van de (directe) omgeving en achterhalen welke aspecten doorslaggevend hierbij waren. De resultaten worden meegenomen in draagvlak per oplossing richting de bestuurders, die eind 2024 een keuze maken over welke oplossingen kansrijk zijn. Daarnaast konden bezoekers drie stemmen uitbrengen op voor hun belangrijke thema's van de beoordelingscriteria, waaraan oplossingen getoetst worden (4.1).

4.1 Beoordelingscriteria

Tijdens de participatiebijeenkomst is op een paneel getoond hoe de concept resultaten van de vier oplossingen op verschillende thema's van de beoordelingscriteria scoren. De thema's in deze tabel zijn een selectie van de bestuurlijk vastgestelde beoordelingscriteria én toonden ook de resultaten op de voor de omgeving belangrijke thema's als verstoord beeld voor de omgeving, veiligheid overwegen, bereikbaarheid van de wijk tussen de sporen, hinder voor omwonenden in de bouw fase, etc. Deze selectie is gebaseerd op de inbreng van de participatiebijeenkomst van 26 maart en 4 juni 2024. Kortom de interesse/zorgen/kansen vanuit de omgeving. Bij de projectmedewerkers bij het paneel kon verder toelichting worden gevraagd op de thema's en scores. Daar werd veelvuldig gebruik van gemaakt. Daarna konden de bezoekers elk drie voorkeursstemmen uitbrengen.

Beoordelingscriteria	Aantal stemmen
Draagt bij aan projectdoelen - <i>Capaciteitsverhoging</i> - <i>Robuustheid</i> - <i>Toekomstvastheid</i> - <i>Kansen voor duurzaamheid: materiaal (her)gebruik en verharding</i>	3
Technische complexiteit om te bouwen	1
Kosten	5
Impact op stedelijke omgeving - <i>Verstoord beeld voor de omgeving</i> - <i>Benodigde grond van anderen voor de eindsituatie</i>	36
Natuur en landschap - <i>Groene gebieden nodig in bouw fase</i>	20
Geluid	29
Trillingen	13
Gezondheid - <i>Afname luchtkwaliteit</i>	6
Veiligheid - <i>Groter risico bij vervoer met gevaarlijke stoffen</i> - <i>Afname veiligheid van de overwegen in Tongelre</i> - <i>Mindere bereikbaarheid van de wijk tussen de sporen</i>	30
Uitvoeringshinder	4
Geen voorkeur	1
Totaal aantal uitgebrachte stemmen	148

Tabel 4.1.1: Stemmen per beoordelingscriterium

Ongeveer een derde van de bezoekers heeft gestemd op de beoordelingscriteria. Uit deze stemmen is op te maken, dat een grote meerderheid van de bezoekers de impact op de stedelijke omgeving het belangrijkste vond (24%). Daarop volgen als belangrijke thema's van de beoordelingscriteria: veiligheid (20%), de impact van geluid (20%) en de impact op natuur en landschap (14%). Allemaal thema's die de (direct) omwonenden raken in hun dagelijkse kwaliteit van hun leefomgeving. Het minst belangrijke bleken de technische complexiteit (1%) te zijn, of het project bijdraagt aan de projectdoelen (3%) en de uitvoeringshinder (3%). Deze uitkomst is logisch, omdat oplossingen gevolgen hebben voor de directe (leef)omgeving van omwonenden. In eerdere participatiebijeenkomsten zijn de gevolgen voor de (leef)omgeving ook steeds door bewoners bij het project onder de aandacht gebracht. De vraag overheerst: meer treinen, meer overlast voor ons als omgeving en wat krijgen wij ervoor terug?

4.2 De oplossingen

Het uitbrengen van de voorkeursstemmen van de omgeving op de vier oplossingen¹ zijn op twee manieren mogelijk gemaakt:

- 1) Tijdens de participatiebijeenkomst – stemmen door middel van muntjes, met de mogelijkheid om verduidelijkende vragen te stellen.
- 2) Online participatie – online stemmen, zonder de mogelijkheid om verduidelijkende vragen te stellen.

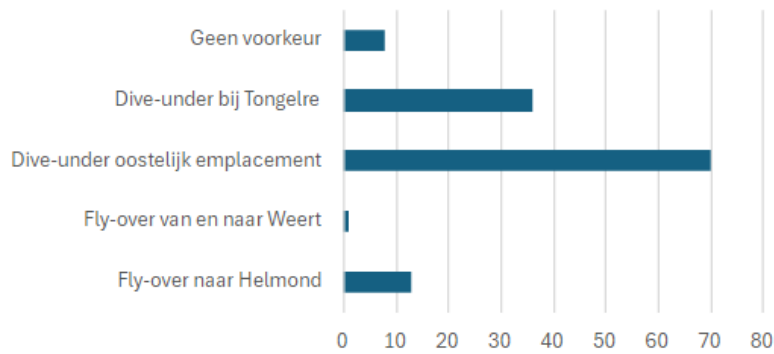
Bij beide manieren is aan de stemmer gevraagd om aan te geven vanuit welke postcode de stem wordt uitgebracht, zodat er inzicht is in mogelijk verschil van stemmen op basis van herkomst van de stemmers.

4.2.1. Participatiebijeenkomst

Met het groene muntje hebben bezoekers gestemd op hun voorkeursoplossing van de vier kortelijstoplossingen voor een vrije spoorkruising: *Fly-over naar Helmond*, *Fly-over van en naar Weert*, *Dive-under op oostelijk emplacement* en *Dive-under bij Tongelre*¹. Deze vier oplossingsrichtingen zijn plenair gepresenteerd in de theaterzaal en waren aansluitend in eigen tempo te bekijken op de panelen in de foyer. In de foyer kon met ook verdiepende vragen stellen over de oplossingen aan projectmedewerkers.

In totaal hebben 128 van de 130 bezoekers hun stem uitgebracht op één van de vier oplossingen of 'geen voorkeur'. In onderstaande tabel is de uitgebrachte stemverdeling weergegeven.

¹ De oplossing *Dive-under naar Helmond* ligt in Tongelre. In dit rapport wordt deze oplossing de *Dive-under bij Tongelre* genoemd.



Afbeelding 4.2.1: Stemmen Voorkeursoplossing vanuit de omgeving tijdens de participatiebijeenkomst

Een absolute meerderheid van de bezoekers stemde voor de oplossingen van een *Dive-under op het oostelijk emplacement* (55%), gevolgd door een *Dive-under bij Tongelre* (28%). Dat maakt dat 83% van de bezoekers voorkeur heeft voor een dive-under oplossing, versus 11% voor fly-over oplossing. Enkele bezoekers (6%) hebben aangegeven 'geen voorkeur' te hebben, omdat zij het moeilijk vonden om de ontwerpen te vergelijken, of omdat zij zich niet betrokken genoeg voelden bij het project.

Dive-under op het oostelijk emplacement

Voor 70 bezoekers was een *Dive-under op het oostelijk emplacement* de voorkeursoplossing.

De meest genoemde toelichtingen van bezoekers waarom deze oplossing hen aansprak waren:

- Heeft het minste impact op de stedelijke omgeving (uitzicht)
- Heeft het meeste impact op de bewoners van de wijk Tongelre (leefbaarheid)
- Verminderen van geluidsoverlast
- Behoud van natuur en landschap, waaronder het Wasven
- Draagt bij aan doelen van het project, zoals toekomstgerichtheid en duurzaamheid

Dive-under bij Tongelre

Voor 36 bezoekers was een *Dive-under bij Tongelre* de voorkeursoplossing. De meest genoemde toelichtingen van bezoekers waarom deze oplossing hen aansprak waren:

- Draagt bij aan doelen van het project, zoals toekomstgerichtheid en capaciteit
- Veiliger en beter voor de gezondheid (luchtkwaliteit)
- Impact op de stedelijke omgeving, voornamelijk uitzicht en de leefbaarheid van de wijk
- Verminderen van de geluidsoverlast
- Behoud van natuur en landschap

Fly-over naar Helmond

Voor 13 bezoekers had een *Fly-over naar Helmond* de voorkeur. De meest genoemde toelichtingen van bezoekers waarom deze oplossing hen het meest aansprak waren:

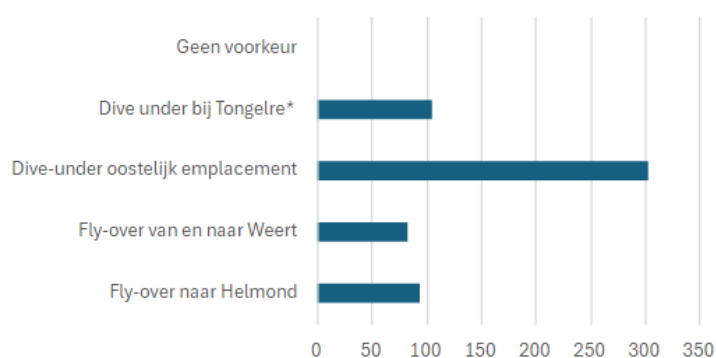
- De fly-over naar Helmond ziet er mooi uit
- Deze oplossing is realistisch (haalbaarheid)
- Minder kosten
- Minder hinder tijdens de uitvoeringsfase

Fly-over van en naar Weert

Voor 1 bezoeker was een *Fly-over van en naar Weert* de voorkeursoplossing. De genoemde reden voor deze stem was dat de fly-over meer bereikbaarheid van de wijk bood. De bezoeker zag hier een koppelkans voor het verminderen van overwegen.

4.2.2. Online participatie

De online participatie is via social media middels location based advertising onder de aandacht gebracht. Op de website ovknoopeindhoven.nl konden de deelnemers lezen over de vier kortelijstoplossingen. Deze informatie was vergelijkbaar met de informatie die tijdens de participatiebijeenkomst is getoond op panelen. Daarna werden ze via de stemknop naar de stempagina geleid waar ze konden stemmen voor één van de vier oplossingen voor een vrije spoor kruising². In onderstaande afbeelding is de stemverdeling weergegeven.



Afbeelding 4.4.2: Voorkeursstemmen op de oplossing vanuit online participatie

**Disclaimer: Op de projectwebsite ovknoopeindhoven.nl stonden de vier oplossingen inclusief toelichting en afbeelding onder elkaar, waaronder ook de oplossing "dive-onder naar Helmond". Het stemmen vond plaats op een andere website, waar alleen de titels van de verschillende oplossingen stonden. Hier stond per ongeluk "dive-onder naar Weert" in plaats van "dive-onder naar Helmond". Deze fout is tijdens de participatieperiode hersteld.*

In totaal hebben 49 mensen gestemd op de dive-onder naar Weert. Omdat de stemmen anoniem zijn, is niet te achterhalen of deze stemmers eigenlijk de dive-onder naar Helmond bedoelden. Vier mensen hebben in hun toelichting aangegeven dat zij de dive-onder naar Helmond bedoelden. Deze 4 stemmen zijn toegevoegd aan de stemmen voor dive-onder naar Helmond. De overige 45 stemmen beschouwen we als stemmen voor de dive-onder naar Weert. In de huidige fase, van de Notitie Kansrijke Oplossingen, horen deze beide dive-unders tot dezelfde familie van oplossingen. De stemmen voor dive-onder Helmond en dive-onder Weert zijn dan ook samengevoegd als stemmen voor dive-onder bij Tongelre, waarmee alle stemmen meegenomen worden in de onderbouwing van het draagvlak in de omgeving van de verschillende oplossingen. ProRail betreurt de mogelijke verwarring door deze fout en neemt verantwoordelijkheid voor de onjuiste informatie.

Ook bij de online participatie heeft een absolute meerderheid van de deelnemers een sterke voorkeur voor een *Dive-onder op het oostelijk emplacement* (55%). De meeste mensen stemden hiervoor omdat deze oplossing voordelen biedt voor de stedelijke omgeving, zoals een minder verstoord straatbeeld en meer leefbaarheid van de wijk Tongelre. Andere redenen waren bescherming van natuur en landschap en de mate waarin de oplossing bijdraagt aan de projectdoelen. De andere oplossingen hadden duidelijk een minder sterke voorkeur vanuit de omgeving: *Dive-onder bij Tongelre* (18%), *Fly-over naar Helmond* (16%) en *fly-over van en naar Weert* (14%).

² Er is geen limiet gesteld aan het aantal keer dat men kon stemmen, waardoor de resultaten een lagere betrouwbaarheid heeft. Wel geeft het inzicht in de voorkeur vanuit de omgeving.

Dive-under op het oostelijk emplacement

Voor 304 online deelnemers was een *Dive-under op het oostelijk emplacement* de voorkeursoplossing. De meest genoemde argumenten waarom mensen voor deze oplossing kozen:

- Minder impact op de wijk en de bewoners van Tongelre
- Minder belemmering van het uitzicht
- Draagt bij aan de projectdoelen, zoals duurzaamheid, toekomstgerichtheid en capaciteit van het spoor.
- Een mooier eindresultaat
- Geen verstoring van natuur en landschap, waaronder het Wasven

Dive-under bij Tongelre

Voor 105 online deelnemers was een *Dive-under bij Tongelre* de voorkeursoplossing. De meest genoemde argumenten waarom mensen voor deze oplossing kozen:

- Een minder belemmerd uitzicht (horizonvervuiling)
- Draagt bij aan de projectdoelen, een goede lange termijnoplossing en capaciteitsverhoging
- Het minste effect op de wijk en bewoners van Tongelre
- De mooiste oplossing
- Minder geluidsoverlast

Fly-over naar Helmond

Voor 95 online deelnemers was een *Fly-over naar Helmond* de voorkeursoplossing. De meest genoemde argumenten waarom mensen voor deze oplossing kozen:

- Minder hoge kosten
- Een realistische, mooie oplossing
- Draagt bij aan de projectdoelen, voornamelijk capaciteitsverhoging van het spoor
- Zorgt voor een meer punctuele/betrouwbare dienstregeling (robustheid)
- Minder impact op de omgeving en de natuur

Fly-over van en naar Weert

Voor 83 online deelnemers was een *Fly-over van en naar Weert* de voorkeursoplossing. De meest genoemde argumenten waarom mensen voor deze oplossing kozen:

- Draagt goed bij aan de projectdoelen, waaronder toekomstgerichtheid en capaciteitsverhoging van het spoor
- Zorgt voor een meer punctuele/betrouwbare dienstregeling (robustheid)
- De kosten zijn minder hoog
- Deze oplossing ziet er mooi uit
- Een realistische oplossing

4.2.3. Voorkeursoplossingen per postcodegebied

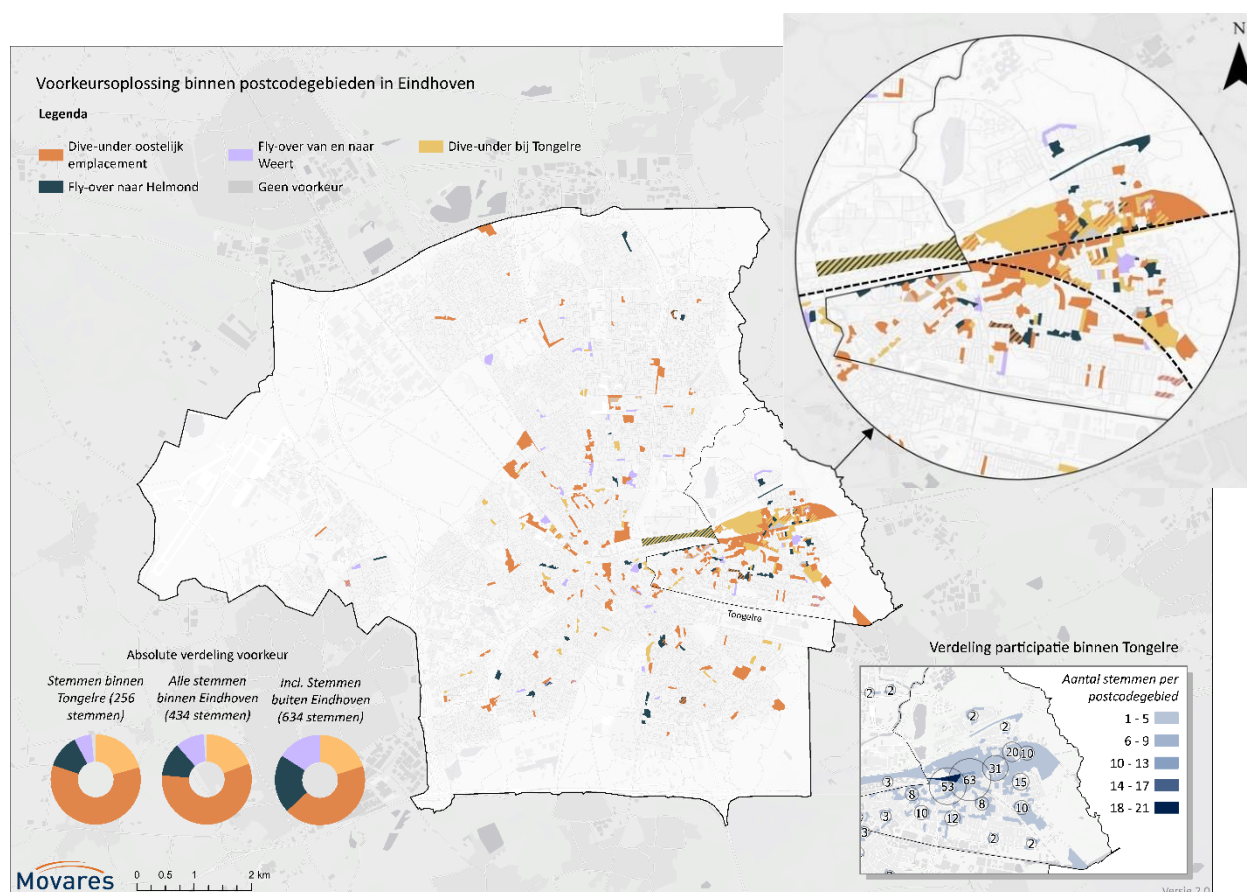
De stemmen van de omgeving voor hun voorkeursoplossing zijn ook per postcode (4 cijfers en 2 letters zijn tijdens de participatie gevraagd, zowel online als fysieke bijeenkomst) in kaart gebracht. De resultaten hiervan zie je in afbeelding 4.4.3. Deze stemmen zijn niet absoluut, de kleuren geven enkel weer welke oplossing de meeste stemmen heeft gekregen per postcode.

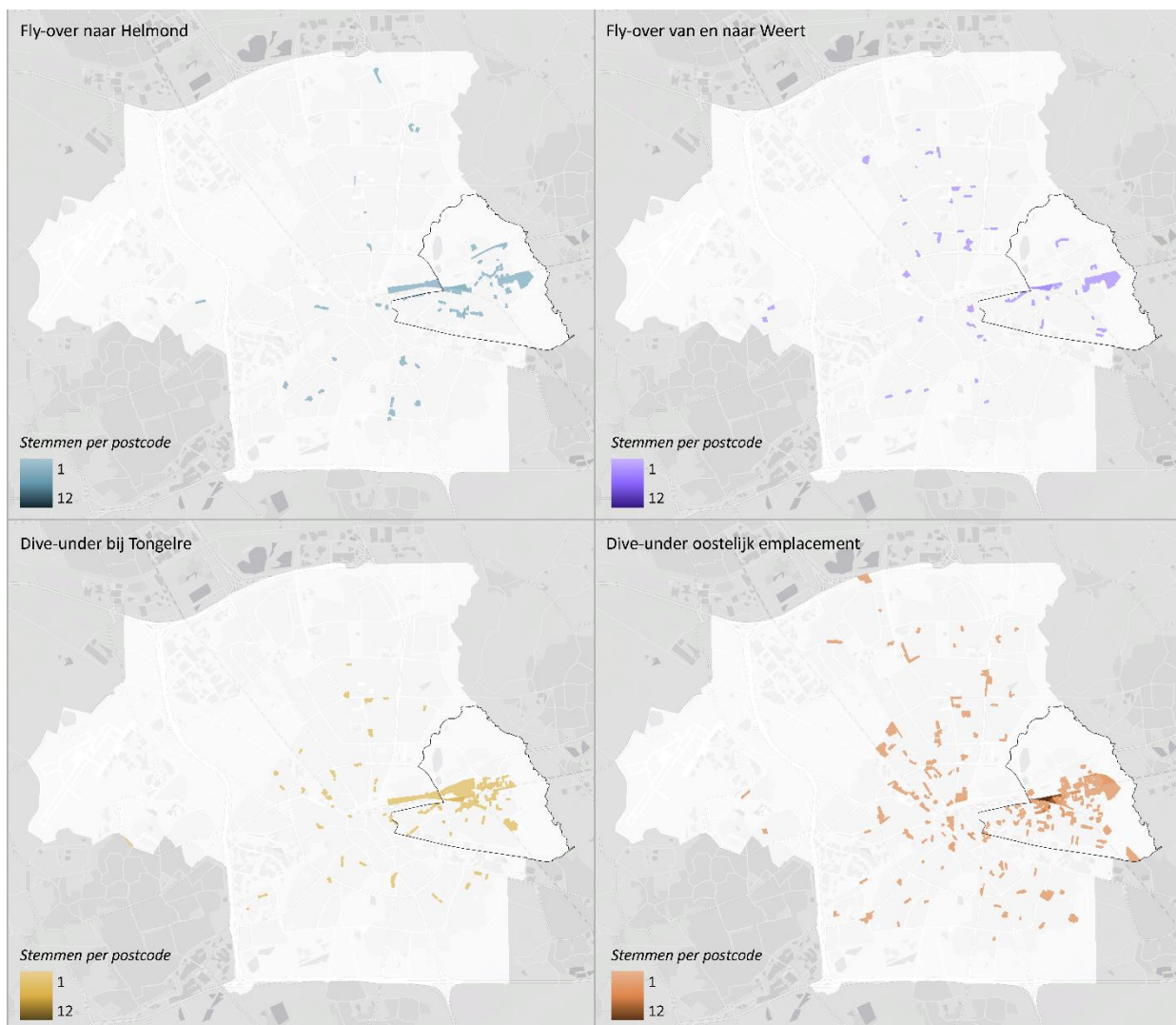
De bewoners van Tongelre in specifiek het gedeelte tussen de sporen hebben het meeste gestemd op een *Dive-under op het oostelijk emplacement*. Evenals de straten die direct aan de sporen gelegen zijn, zoals de Kalverstraat.

Het Wasven heeft een voorkeur voor Dive-under bij Tongelre, samen met het oostelijker gelegen gedeelte van de Kalverstraat.

Door bewoners binnen het zoekgebied voor een vrije spookruising (stap 2a, zie afbeelding 5.2) is nagenoeg niet gestemd op een vorm van een fly-over. De Hofstraat geeft daarbij expliciet aan dat zij van het geluidsscherp vanuit MeerJarenProgrammaGeluid op de locatie van het spoor naar Helmond destijds hebben afgezien, zodat zij een vrijer uitzicht behouden vanuit hun woningen naar het Wasven. Een fly-over naar Helmond zou hieraan dus volledig tegenstrijdig zijn.

Er valt op te merken dat de stemmen voor een fly-over voornamelijk afkomstig van mensen die verder weg wonen van het spoor. Deze mensen hebben daarmee minder overlast van deze oplossing.





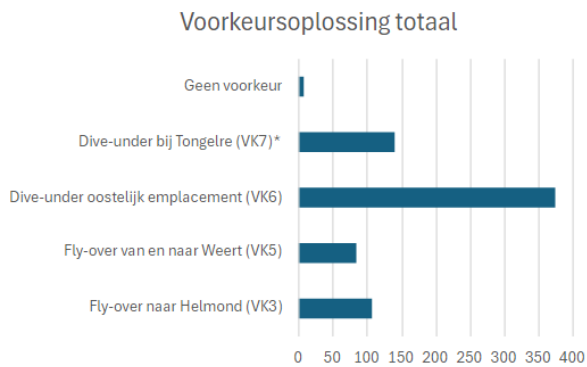
De variant 'Dive-Under Oostelijke Emplacement' heeft de meeste stemmen per postcodegebied, met een maximum van 12 stemmen. De kaarten van de overige oplossingen zijn op gelijke wijze gestandaardiseerd om onderlinge vergelijking mogelijk te maken.

0 0,5 1 2 km Tongelre

Afbeelding 4.4.3: Stemmen van de omgeving op hun voorkeursoplossingen, per postcode.

4.3 Conclusie draagvlak

Alle drie de participatiebijeenkomsten en de online participatie hebben een bovengemiddeld hoge opkomst gehad. De betrokkenheid vanuit Tongelre voor deze spoorse plannen is erg groot. De stemmen en onderbouwingen hebben bijgedragen aan het beoordelingscriteria draagvlak voor de vier oplossingen van een vrije spoorkruising ten oosten van Eindhoven Centraal.



Afbeelding 5.1: Voorkeursoplossing totaal, van de participatiebijeenkomst en de online participatie samen.³

De stemmen laten een duidelijke voorkeur zien voor een *Dive-under op het oostelijk emplacement* (VK6), vanwege de impact van de andere oplossingen op de leefbaarheid voor omwonenden in Tongelre. Navraag op het aspect leefbaarheid resulteerde in grote zorgen over: aanzienlijk verminderd uitzicht vanuit de woningen, toename van geluid en trillingen, negatieve impact op groen en natuur-/recreatiegebied het Wasven en daling van de woningwaarde. Dit komt overeen met de uitgebrachte stemmen op de voor de omgeving belangrijkste thema's uit het beoordelingskader: Impact op de stedelijke omgeving, afname geluid en natuur en landschap hadden hoge stemmen. Maar ook veiligheid heeft als belangrijk beoordelingscriterium gescoord. In een vervolg dienen deze criteria nader bekeken te worden in analyses, impact en (on)mogelijkheden.

Dive-under naar Helmond (VK7) scoort second best, maar wel met de aantekening dat bezoekers niet verwachten dat de dure en impactvolle oplossing VK6 voor reizigers en vervoerders door bestuurders als kansrijk wordt vastgesteld eind 2024. In dat geval krijgt elke vorm van een *Dive-under in Tongelre* (VK7) de voorkeur. De *Fly-overs* (VK3 en VK5) zijn vanwege de impact op leefbaarheid van Tongelre aanzienlijk minder populair bij de omgeving.

Een analyse van de uitgebrachte stemmen per postcode resulteert in:

De meerderheid van bewoners uit Tongelre (gedeelte tussen de sporen) hebben gestemd op een *Dive-under op het oostelijk emplacement*. Evenals de straten die direct aan de sporen gelegen zijn, zoals de Kalverstraat. Het Wasven heeft een voorkeur voor een *Dive-under naar Helmond*, samen met het oostelijker gelegen gedeelte van de Kalverstraat. Binnen het zoekgebied voor een oplossing (omcirkelde gedeelte in afbeelding 5.2) van een vrije kruising is nagenoeg niet gestemd op een vorm van een *Fly-over*. De Hofstraat geeft daarbij expliciet aan dat zij van het geluidsscherp vanuit MeerJarenProgrammaGeluid op de locatie van het spoor naar Helmond destijds hebben afgezien, zodat zij een vrijer uitzicht behouden vanuit hun woningen naar het Wasven. Een *Fly-over naar Helmond* zou hieraan dus volledig tegenstrijdig zijn.



Afbeelding 5.2: Zoekgebied voor oplossing vrije spoorkruising

³ Zie disclaimer bij figuur 4.4.2.

<i>Meenemen:</i>	<i>als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.</i>
<i>Overwegen:</i>	<i>als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.</i>
<i>Doorzetten naar latere fase:</i>	<i>als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.</i>
<i>Afwijzen:</i>	<i>als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.</i>

5. Overige inbreng participatie

In onderstaande tabel staat alle inbreng vanuit de omgeving die tijdens de participatiebijeenkomst op 19 september is opgehaald. Deze wensen, zorgen en ideeën zijn vervolgens binnen het project behandeld om al dan niet mee te nemen in deze verkenning.

Uit de participatie blijkt dat de omgeving zorgen heeft over:

- Dat de overwegen Tongelresestraat en Groendwarsstraat/Hofstraat - die gevaarlijk zijn (positie 70 en 140 van 1550 in Nederland) en lang dicht liggen - niet in deze studie worden meegenomen. Hoe blijft de veiligheid - ook bereikbaarheid voor hulpdiensten - van het gedeelte van de wijk tussen de sporen geborgd als er meer treinen gaan rijden?
- Dat er alleen naar de spoorse opgave wordt gekeken. De bewoners krijgen niets voor een verbeterde OV-knoop Eindhoven terug, want met het openbaar vervoer (bus en trein) blijft Tongelre onbereikbaar met of zonder vrije spoorkruising.
- De omgeving leeft al jaren in onmin met het spoor. Hierover is al jaren veelvuldig met ProRail gesproken op het gebied van geluid, trillingen en gevaar van vervoer met gevaarlijke stoffen. Ideeën worden niet verder gebracht en de hinder blijft. En dan gaan er nog meer treinen rijden?!?

#	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder groep	Beschrijving input	- Afgevallen - Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Borgen door - Afwijzen	Onderbouwing van overweging of afwijzing Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)	Waar kan je het terugvinden?
Effecten op de omgeving						
453	Zorg	bewoners	Hierbij wordt Hofstraat afgesloten voor auto's. Dit levert vermoedelijk flinke toename van autoverkeer in de Kalverstraat. Zijn er eventueel metingen vooraf mogelijk?	Doorzetten naar latere fase	P&S: In de planning- en studiefase wordt de voorkeursoplossing pas verder uitgewerkt en kan hier nauwkeuriger inzicht in worden gegeven tijdens een Ontwerprojectbesluit dat ter inzage wordt gelegd. Het Projectbesluit dat daaropvolgend ter inzage wordt gelegd, bevat de definitieve informatie over hinder tijdens de bouw en de invloed van extra autoverkeer op de Kalverstraat.	Archivering P&S

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

#	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder groep	Beschrijving input	- Afgevallen - Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Borgen door - Afwijzen	Onderbouwing van overweging of afwijzing Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)	Waar kan je het terugvinden?
458	wens	Bewoners	Zorg voor een zo min mogelijk verstoord beeld voor de omgeving. Het uitzicht is belemmerend bij een fly-over	Meenemen	V: In het beoordelingskader is het criteria <i>Impact op stedelijke omgeving</i> opgenomen, waaraan de verschillende oplossingen tijdens zeef 1 en 2 aan worden getoetst. Onder dit thema valt onder meer horizonvervuiling, oftewel verminderd uitzicht voor omwonenden van een vrije spoorkruising.	Beoordelingskader zeef 1 beoordelingskader zeef 2
450	zorg	bewoners	Een geluidsscherm aan de Hofstraat heeft al veel impact op de sfeer, dus fly-over al helemaal	Meenemen	V: een verstoord beeld (uitzicht) vanuit de omgeving door de spoorse plannen wordt meegenomen als thema binnen het beoordelingscriteria <i>Impact op de stedelijke omgeving</i> . Alle oplossingen zijn hieraan in zeef 1 (en later in zeef 2) op beoordeeld en het effect van de oplossing hierop inzichtelijk gemaakt. Dat mee gaat in de besluitvorming richting een voorkeursoplossing.	Beoordelingskader zeef 1 beoordelingskader zeef 2
Geluid en trillingen						
444	zorg	bewoners	Bewoner woont tussen de sporen en heeft het meest last van geluid	Meenemen	V: In de verkenning wordt o.a. geluid, trillingen en externe veiligheid beoordeelt op basis van de wet- en regelgeving. In de Planning en Studiefase worden eventuele maatregelen op deze aspecten onderzocht en indien benodigd meegenomen in het ontwerp.	Beoordelingskader zeef 1 beoordelingskader zeef 2
448	zorg	bewoners	Treinen met goederen veroorzaken veel herrie, vooral hiervoor aandacht graag	Meenemen	V: In de MIRT-verkenning wordt o.a. geluid, trillingen en externe veiligheid beoordeelt op basis van de wet- en regelgeving. In de Planning en Studiefase worden eventuele maatregelen op deze aspecten onderzocht en indien benodigd meegenomen in het ontwerp.	Beoordelingskader zeef 1 beoordelingskader zeef 2

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

#	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder groep	Beschrijving input	- Afgevallen - Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Borgen door - Afwijzen	Onderbouwing van overweging of afwijzing Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)	Waar kan je het terugvinden?
452	wens	bewoners	Bewoner aan de Hofstraat heeft liever een geluidsscherm dan geen geluidsscherm en trillingen	Meenemen	V: In de MIRT-verkenning wordt o.a. geluid, trillingen en externe veiligheid beoordeeld op basis van de wet- en regelgeving. In de Planning en Studiefase worden eventuele maatregelen op deze aspecten onderzocht en indien benodigd meegenomen in het ontwerp.	Beoordelingskader zeef 1 beoordelingskader zeef 2
451	zorg	bewoners	De plannen zorgen voor extra geluidsoverlast, extra trillingen en gevaarlijke spoorovergangen	Meenemen Borgen door	V: In de MIRT-verkenning wordt o.a. geluid, trillingen en externe veiligheid beoordeeld op basis van de wet- en regelgeving. In de Planning en Studiefase worden eventuele maatregelen op deze aspecten onderzocht en indien benodigd meegenomen in het ontwerp. Geen van de korte lijst oplossingen heeft een direct raakvlak met de overwegen Tongelresestraat, omdat de fly-over/dive-under al terug op straatniveau is ten westen van deze overwegen. Hierdoor behoort aanpassingen aan deze overwegen niet tot de scope van deze verkenning. De wens van de bewoners wordt wel doorgegeven aan de gemeente Eindhoven om in te brengen als mogelijke meekoppelkans. Zo kan de gemeente nagaan of er financiering beschikbaar kan komen om overwegen aan te passen.	Beoordelingskader zeef 1 beoordelingskader zeef 2 Meekoppelkans

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

#	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder groep	Beschrijving input	- Afgevallen - Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Borgen door - Afwijzen	Onderbouwing van overweging of afwijzing Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)	Waar kan je het terugvinden?
Groen						
428	Zorg	Belangen vereniging	Is het Wasven beschermd? Ecologisch (NNN/ecologische verbindingzone etc?)	Meenemen	V: In de beoordelingsfase van de verkenning wordt een quickscan ecologie (flora en fauna) van de kansrijke oplossingen uitgevoerd. De aanwezige beschermde natuurwaarden (planten, dieren en ecologische functies - zoals rust- en verblijfplaatsen) binnen de invloedssfeer van de kansrijke oplossingen worden beoordeeld. En de te verwachten effecten van de voorgenomen plannen op de beschermde soorten en gebieden worden dan in beeld gebracht.	Rapport Voorkeursalternatief
429	Wens	Belangen vereniging	Beheerders van het Wasven gaan graag in gesprek over het werven, ecologische waarde, cultuurhistorische waarde (tijdens bouw)	Meenemen Doorzetten naar latere fase	V: Als er voor de kansrijke oplossingen (tijdelijk) gronden van het Wasven gebied worden geraakt, wordt met het Wasven in gesprek gegaan over hun kennis en kunde van en in het gebied, en worden (on)mogelijkheden besproken. P&S: In de P&S-fase vindt verdere uitwerking plaats van het ontwerp, ook voor wat betreft werkterreinen, en vinden conditionerende onderzoeken op o.a. ecologie en cultuurhistorische waarde plaats - indien benodigd . Eventuele (tijdelijke) grondverwervingsgesprekken vangen aan het einde van deze fase aan.	Participatieplan Verkenning - Beoordelingsfase Archivering P&S

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
 Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
 Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
 Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

#	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder groep	Beschrijving input	- Afgevallen - Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Borgen door - Afwijzen	Onderbouwing van overweging of afwijzing Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)	Waar kan je het terugvinden?
447	zorg	bewoners	Er wordt steeds meer groen ingepikt, de omgeving mag niet lijden	Doorzetten naar latere fase Borgen door	P&S: In de Planning- en studiefase wordt het ontwerp gedetailleerder uitgewerkt, waar ook kan worden bekeken of en hoe er kan worden bijgedragen aan meer groen in de omgeving. Deze wens wordt ook doorgegeven aan de gemeente Eindhoven, zodat zij met andere (gebieds)ontwikkelingen hier eventueel invulling aan kunnen geven.	Archivering P&S
457	wens	Bewoners	Zorg voor zo min mogelijk hinder op de natuur ten noorden van het spoor naar Helmond (het Wasven)	Meenemen	V: In het beoordelingskader is het criteria <i>Natuur en Landschap</i> opgenomen, waaraan de verschillende oplossingen tijdens zeef 2 worden getoetst.	Beoordelingskader zeef 2
Hinder in bouwfase						
436	Wens	bewoners	Graag volgende keer inzichtelijk maken welke invloed oplossingen hebben op verkeer Insulindelaan; hoe lang en waar overlast door omleidingen te verwachten.	Doorzetten naar latere fase	P&S: In deze fase wordt de voorkeursoplossing gedetailleerder uitgewerkt zodat hier beter inzicht in kan worden gegeven. Het Projectbesluit dat daaropvolgend ter inzage wordt gelegd, bevat de definitieve informatie over hinder tijdens de bouw en de invloed op de Insulindelaan.	Archivering P&S

<i>Meenemen:</i>	<i>als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.</i>
<i>Overwegen:</i>	<i>als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.</i>
<i>Doorzetten naar latere fase:</i>	<i>als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.</i>
<i>Afwijzen:</i>	<i>als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.</i>

#	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder groep	Beschrijving input	- Afgevallen - Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Borgen door - Afwijzen	Onderbouwing van overweging of afwijzing Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)	Waar kan je het terugvinden?
460	wens	Bewoners	Het Wasven mag niet worden geraakt in de bouwfase	Afwijzen Doorzetten naar latere fase	V: In de verkenning wordt per oplossing van de korte lijst gekeken naar benodigde gronden van anderen in de bouwfase. Hierin wordt geen onderscheid gemaakt wie eigenaar is of welke functie de gronden vervult. P&S: Hoe gedetailleerder de uitwerking van het ontwerp, hoe nauwkeuriger kan worden gekeken naar exact benodigde gronden en om gebruik van grond van anderen waar mogelijk te beperken. In de definitieve plannen moet worden bekeken op welke manier grondgebruik van anderen tijdens de bouwfase wordt gecompenseerd.	Archivering P&S
Klimaatadaptatie						
440	zorg	bewoners	Grondwater is een zorgpunt bij Insulindelaan	Doorzetten naar latere fase	P&S: De grondwaterstand ter plaatse van de Insulindelaan is bij het projectteam bekend. Bij de verdere uitwerking van de voorkeursoplossing in de P&S-fase wordt er onder andere gekeken hoe de oplossing water afvoert en hoe wateroverlast kan worden voorkomen, ook als de oplossing een raakvlak met de Insulindelaan heeft.	Archivering P&S

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

#	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder groep	Beschrijving input	- Afgevallen - Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Borgen door - Afwijzen	Onderbouwing van overweging of afwijzing Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)	Waar kan je het terugvinden?
Overwegen						
431	Zorg	bewoners	Zorg dat er door toename van het treinverkeer de overwegen nog vaker dicht zijn.	Meenemen Doorzetten naar latere fase	V: In de verkenning worden de verschillende oplossingen op veiligheid van de overweg en bereikbaarheid van het gedeelte van Tongelre tussen de sporen bekeken. P&S: In de Planning- en Studiefase wordt er bepaald of er nieuwe, andere of aanpassingen aan de overweg benodigd zijn. Indien dit niet benodigd is, dan kan de gemeente Eindhoven het als meekoppelkans inbrengen en kunnen we gezamenlijk de mogelijkheden verder bekijken om bereikbaarheid te verbeteren.	Beoordelingskader zeef 1 en 2 Notitie Kansrijke Oplossingen Archivering P&S Meekoppelkans
434	Zorg	bewoners	Treinen staan vaak stil, overwegen zijn te lang dicht.	Meenemen Doorzetten naar latere fase Borgen door	V: In de verkenning worden de verschillende oplossingen op veiligheid van de overweg en bereikbaarheid van het gedeelte van Tongelre tussen de sporen bekeken. P&S: In de Planning en Studiefase wordt er bepaald of er nieuwe, andere of aanpassingen aan de overweg benodigd zijn. Indien dit niet benodigd is, dan kan de gemeente Eindhoven het als meekoppelkans inbrengen en kunnen we gezamenlijk de mogelijkheden verder bekijken om een verkeer bij de overwegen vlotter te laten verlopen.	Beoordelingskader zeef 1 en 2 Notitie Kansrijke Oplossingen Archivering P&S Meekoppelkans

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

#	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder groep	Beschrijving input	- Afgevallen - Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Borgen door - Afwijzen	Onderbouwing van overweging of afwijzing Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)	Waar kan je het terugvinden?
449	idee	bewoners	Graag de overgang Hofstraat ongelijkvloers maken	Borgen door	Geen van de korte lijst oplossingen heeft een direct raakvlak met de overwegen Tongelresestraat, omdat de fly-over/dive-under al terug op straatniveau is ten westen van deze overwegen. Hierdoor behoort aanpassingen aan deze overwegen niet tot de scope van deze verkenning. De wens wordt wel doorgegeven aan de gemeente Eindhoven om in te brengen als meekoppelkans. Zo kan de gemeente nagaan of er financiering beschikbaar kan komen om overwegen aan te passen.	Meekoppelkans
455	Idee	Bewoners	Denk aan de veiligheid en bereikbaarheid van de wijk tussen de sporen bij calamiteiten (politie, brandweer, etc). Maak eventueel een tunnel of brug bij een van de overwegen.	Borgen door	Geen van de korte lijst oplossingen heeft een direct raakvlak met de overwegen Tongelresestraat, omdat de fly-over/dive-under al terug op straatniveau is ten westen van deze overwegen. Hierdoor behoort aanpassingen aan deze overwegen niet tot de scope van deze verkenning. De wens wordt wel doorgegeven aan de gemeente Eindhoven om in te brengen als meekoppelkans. Zo kan de gemeente nagaan of er financiering beschikbaar kan komen om overwegen aan te passen.	Meekoppelkans

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

#	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder groep	Beschrijving input	- Afgefallen - Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Borgen door - Afwijzen	Onderbouwing van overweging of afwijzing Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)	Waar kan je het terugvinden?
Participatie						
435	Wens	bewoners	Graag weer eens iets plenairs, zoals in sept-'22 in TUE, ipv opsplitsen van de buurt.	Overwegen	Deze behoefte en suggestie is gehoord en wordt overwogen voor het vervolg van de participatie van deze verkenning .	Participatieplan Verkenning - Beoordelingsfase
441	Wens	bewoners	Wij hadden graag als bezoeker op een eigen top 3 van de oplossingen willen stemmen	Overwegen	<p>We begrijpen dat er wellicht twee of meerdere oplossingen aanspreken. Er is gekozen voor het uitbrengen van slechts 1 stem, omdat bij het uitbrengen van een top 3 is er een grote kans op een meer gespreide uitslag zonder duidelijke voorkeur. Voorbeeld: oplossingen krijgen veel eerste en derde plaats stemmen, dan komt er gemiddeld een tweede plaats uit. Nu is het bij het stemmen gegaan om echt één keuze te maken, dat een sterker onderscheidend resultaat oplevert.</p> <p>V: Als er in het vervolg van deze verkenning gestemd gaat worden, overwegen we de wijze van stemmen.</p>	Participatieplan Verkenning - Beoordelingsfase

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

#	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder groep	Beschrijving input	- Afgevallen - Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Borgen door - Afwijzen	Onderbouwing van overweging of afwijzing Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)	Waar kan je het terugvinden?
Spoor en treinen						
443	Wens	bewoners	De gepresenteerde opties gaan alleen over de spoorkruising. De bewoners van Tongelre hebben echter meer hinder, zorgen en vragen over overwegen van Tongelresestraat en de spoorlijnen zelf. Een totaal plaatje over wie dat verbetert ontbreekt. Met name als er meer treinen gaan rijden, zullen de overwegen nog vaker dicht zijn, weg meer hinder voor auto's fietsers en voetgangers en nog meer onveilige situaties. Bovendien ook meer geluid en trillingen voor de omwonenden van het spoor. Die problemen zouden eerder aangepakt moeten worden, of op zijn minst samen met de opties voor de spoorkruising gepresenteerd moeten worden. De opties die nu gepresenteerd worden lossen dat namelijk niet op.	Doorzetten naar latere fase	V: Mogelijke aanpassing aan de overwegen is alleen van toepassing indien er een direct raakvlak is tussen een overweg en de vrije kruising. In dat geval wordt er gekeken of er aanpassingen benodigd zijn aan de overweg voor bijvoorbeeld veiligheid van het kruisende spoor- en wegverkeer of door ondertunneling om de wijk tussen de sporen bereikbaar te houden. Als er geen raakvlak met de overwegen is, dan behoort de wens op dit moment niet tot de scope van de verkenning OV-knoop. De wens wordt wel doorgegeven aan de gemeente Eindhoven om in te brengen als eventuele meekoppelkans. Zo kan de gemeente nagaan of er financiering beschikbaar kan komen om overwegen aan te passen. Geluid en trillingen worden in deze verkenning beoordeelt op basis van de wet- en regelgeving. In de Planning en Studiefase worden eventuele maatregelen op deze aspecten onderzocht en indien benodigd meegenomen in het ontwerp.	Meekoppelkans, beoordelingskader zeef 1, beoordelingskader zeef 2

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
 Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
 Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
 Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

#	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder groep	Beschrijving input	- Afgefallen - Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Borgen door - Afwijzen	Onderbouwing van overweging of afwijzing Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)	Waar kan je het terugvinden?
430	Zorg	bewoners	Dive-under Helmond, is die aanloop vanaf "emplacement" niet te kort?	Afwijzen	De visualisatie is een eerste grove uitwerking van het ontwerp <i>Dive-under naar Helmond</i> , hierin kan de aanloop mogelijk wat kort lijken. In de eerste grove ontwerpen heeft de aanloop voldoende lengte. Van de kansrijke oplossingen wordt het ontwerp in de volgende fase iets verder uitgewerkt. En wordt dit aandachtspunt meegenomen.	n.v.t.
432	idee	bewoners	Idee om voor Eindhoven al te zakken met het spoor, anders zijn de spoorovergangen altijd dicht, dit is niet toekomstgericht.	Afgefallen	V: Dit idee is verwerkt in de lange lijst van oplossingen. Daarin zijn verschillende oplossingen meegenomen die aan dit idee raken. Oplossingen buiten Eindhoven die zijn opgenomen in de lange lijst van oplossingen, zijn o.a. VK2, O3 en O6. Ook het (deels) verdiepen van het spoor (o.a. VK11 en O1) is in de lange lijst van oplossingen meegenomen.	Rapport zeef 0: Lange lijst van oplossingen
446	Idee	bewoners	55 jaar geleden suggereerde een ontwikkelaar al dat een een dive-under zou komen	Meenemen	V: In de verkenning zijn in de lange lijst van oplossingen dive-unders meegenomen als potentiële oplossingen. In de korte lijst van oplossingen zijn 2 van de 4 oplossingen een dive-under.	Rapport Zeef 0: lange lijst van oplossingen Notitie Kansrijke Oplossingen

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

#	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder groep	Beschrijving input	- Afgefallen - Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Borgen door - Afwijzen	Onderbouwing van overweging of afwijzing Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)	Waar kan je het terugvinden?
454	zorg	bewoners	Waarom moet emplacement en dive-under bij elkaar. Dive-under hoort buiten de stad	Afwijzen	De verkenning gaat over het knelpunt van de huidige gelijkvloerse spoor kruising bij Tongelre, waar een ongelijkvloerse kruising voor moet komen ten oosten van Eindhoven Centraal. Een ongelijkvloerse spoor kruising (fly-over of dive-under) wordt geplaatst nabij het punt waar sporen elkaar kruisen. Dat kan zowel in als buiten de stad zijn. Een vrije kruising ten westen van Eindhoven Centraal levert onvoldoende capaciteit op en is praktisch niet haalbaar. Voor toelichting hierover zie ook: https://www.youtube.com/watch?v=gWrSqCWvPwA .	
437	Zorg	bewoners	Grote zorg dat het uitzicht verandert met een verhoogt spoor.	Meenemen	V: een verstoord beeld (uitzicht) vanuit de omgeving door de spoorse plannen wordt meegenomen als thema binnen het beoordelingscriteria <i>Impact op de stedelijke omgeving</i> . Alle oplossingen zijn hieraan in zeef 1 (en later in zeef 2) op beoordeeld en het effect van de oplossing hierop inzichtelijk gemaakt. Dat mee gaat in de besluitvorming richting een voorkeursoplossing.	Beoordelingskader zeef 1 beoordelingskader zeef 2 Notitie Kansrijke Oplossingen

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

#	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder groep	Beschrijving input	- Afgevallen - Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Borgen door - Afwijzen	Onderbouwing van overweging of afwijzing Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)	Waar kan je het terugvinden?
Treinstation						
433	Zorg	bewoners	De omgevingsmanager moet uit de krant vernemen dat de wethouder in de toekomst een station Tongelre wilt. Maar dat wordt nog niet meegenomen in deze dure ingreep. Onbegrijpelijk; toekomst denken!	Afgevallen Borgen door	<p>Een treinstation Tongelre is vanuit verschillende hoeken onderwerp geweest in diverse lokale media. Echter is een verzoek vanuit de gemeente Eindhoven om de (on)mogelijkheden hiervoor te bekijken niet aan ProRail gesteld. Ook is er geen onderzoek naar een treinstation Tongelre binnen de gemeente Eindhoven gaande.</p> <p>V: Het idee is wel opgenomen in de lange lijst van oplossingen (O7), maar is in zeef 0 afgevallen, omdat het niet bijdraagt aan de gestelde projectdoelstellingen en de Startbeslissing van deze verkenning; in de toekomst meer treinen te kunnen laten rijden.</p> <p>Het idee wordt bij de gemeente Eindhoven onder de aandacht gebracht en zij kunnen een treinstation Tongelre als meekoppelkans inbrengen in deze verkenning. Dan kan er gezamenlijk verder worden gekeken naar de mogelijkheden voor een treinstation Tongelre.</p>	<p>Rapport Zeef 0: lange lijst van oplossingen</p> <p>Meekoppelkans</p>

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

#	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder groep	Beschrijving input	- Afgevallen - Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Borgen door - Afwijzen	Onderbouwing van overweging of afwijzing Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)	Waar kan je het terugvinden?
459	Idee	Bewoners	Laat het aantal stations in Eindhoven (specifiek Tongelre?) groeien	Afgevallen Borgen door	<p>Een treinstation Tongelre is vanuit verschillende hoeken onderwerp geweest in diverse lokale media. Echter, een verzoek vanuit de gemeente Eindhoven om de (on)mogelijkheden hiervoor te bekijken is aan ProRail niet gesteld. Ook is er geen onderzoek naar een treinstation Tongelre binnen de gemeente Eindhoven gaande.</p> <p>V: Het idee is wel opgenomen in de lange lijst van oplossingen (O7), maar is in zeef 0 afgevallen, omdat het niet bijdraagt aan de gestelde projectdoelstellingen en de Startbeslissing van deze verkenning (in de toekomst meer treinen te kunnen laten rijden).</p> <p>Het idee wordt bij de gemeente Eindhoven onder de aandacht gebracht en zij kunnen een treinstation Tongelre als meekoppelkans inbrengen in deze verkenning. Dan kan er gezamenlijk verder worden gekeken naar de mogelijkheden voor een treinstation Tongelre.</p>	<p>Rapport Zeef 0: lange lijst van oplossingen</p> <p>Meekoppelkans</p>

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppeling betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

#	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder groep	Beschrijving input	- Afgefallen - Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Borgen door - Afwijzen	Onderbouwing van overweging of afwijzing Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)	Waar kan je het terugvinden?
Toekomstige ontwikkelen						
456	zorg	Bewoners	Wordt er ook gekeken naar de bredere stedelijke ontwikkeling? Of de gekozen oplossing andere ontwikkelingen bemoeilijkt?	Meenemen	De verkenning OV-knoop richt zich op het spoor en houdt daarbij rekening met inpasbaarheid van andere ontwikkelingen in de omgeving, doordat de gemeente nauw is betrokken bij de spoorse plannen. In het beoordelingskader is daarom ook het criteria <i>Samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen en opgaven stad</i> opgenomen waaraan de verschillende oplossingen tijdens zeef 1 (en later zeef 2) op worden beoordeeld.	Beoordelingskader zeef 1 beoordelingskader zeef 2
Veiligheid						
439	zorg	bewoners	Prorail zou eisen moeten stellen aan onderhoud materieel i.v.m. geluid. Veel schildklierkanker door fijnstof Hofstraat.	Meenemen	Beleid(skaders) over geluid en luchtkwaliteit worden door de overheid op- en vastgesteld. V: In de verkenning van de OV-knoop worden de oplossingen o.a. beoordeeld op geluid en luchtkwaliteit P&S: In de P&S-fase worden eventuele maatregelen op treingeluid en luchtkwaliteit onderzocht op basis van wet- en regelgeving en indien nodig in het ontwerp opgenomen.	Beoordelingskader zeef 1 en 2

Meenemen: als de inbreng wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning. De zeefmomenten bepalen welke oplossingen doorgaan en welke afvallen.
Overwegen: als de inbreng vraagt om iets te voorkomen dat niet in voorschriften, wet- of regelgeving is geregeld.
Doorzetten naar latere fase: als de inbreng in een latere fase van het MIRT-proces kan worden overwogen/toegepast, ook als het een meekoppelkans betreft.
Afwijzen: als de inbreng niet wordt opgenomen in (het proces van) de verkenning en dus definitief afvalt.

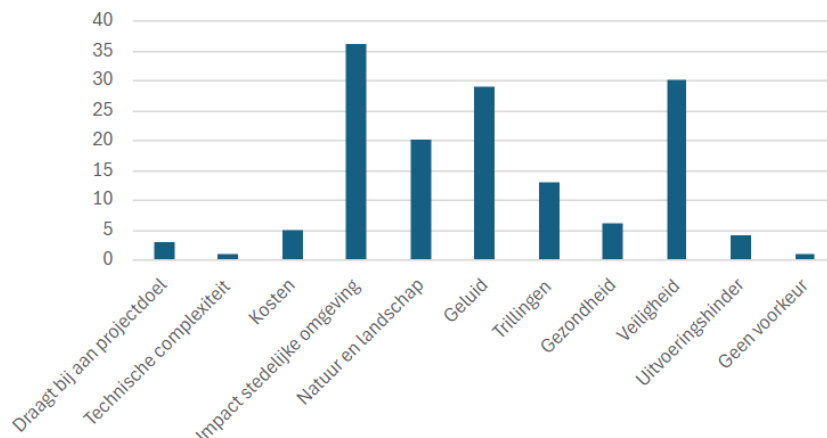
#	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder groep	Beschrijving input	- Afgefallen - Meenemen - Overwegen - Doorzetten naar latere fase - Borgen door - Afwijzen	Onderbouwing van overweging of afwijzing Verkenning (V) Planning & Studie (P&S) Realisatie (R)	Waar kan je het terugvinden?
445	Wens	bewoners	Eindhoven kent veel smog. Bewoner woont aan het spoor. Verder is veiligheid gevaarlijke stoffen belangrijk	Meenemen	Rond Eindhoven rijden nu en in de toekomst treinen die gevaarlijke stoffen vervoeren. Het uitbreiden van het goederenvervoer is geen doelstelling van het project OV-knoop Eindhoven. V: In de verkenning wordt wel een analyse gedaan op het effect van het goederenvervoer op luchtkwaliteit. In de fase daarna wordt het ontwerp verder uitgewerkt en worden er berekeningen uitgevoerd en zo nodig maatregelen in het ontwerp opgenomen.	Beoordelingskader zeef 1 beoordelingskader zeef 2

6.2.4 Data stemmen voorkeursoplossing en beoordelingscriteria

Stemmen participatiebijeenkomst beoordelingscriteria – 19 september 2024

Beoordelingscriteria	Aantal stemmen
Draagt bij aan projectdoelen <ul style="list-style-type: none"> - Capaciteitsverhoging - Robuustheid - Toekomstvastheid - Kansen voor duurzaamheid: materiaal (her)gebruik en verharding 	3
Technische complexiteit om te bouwen	1
Kosten	5
Impact op stedelijke omgeving <ul style="list-style-type: none"> - Verstoord beeld voor de omgeving - Benodigde grond van anderen voor de eindsituatie 	36
Natuur en landschap <ul style="list-style-type: none"> - Groene gebieden nodig in bouwfase 	20
Geluid	29
Trillingen	13
Gezondheid <ul style="list-style-type: none"> - Afname luchtkwaliteit 	6
Veiligheid <ul style="list-style-type: none"> - Groter risico bij vervoer met gevaarlijke stoffen - Afname veiligheid van de overwegen in Tongelre - Mindere bereikbaarheid van de wijk tussen de sporen 	30
Uitvoeringshinder	4
Geen voorkeur	1

Tabel 6.1: Stemmen per beoordelingscriterium

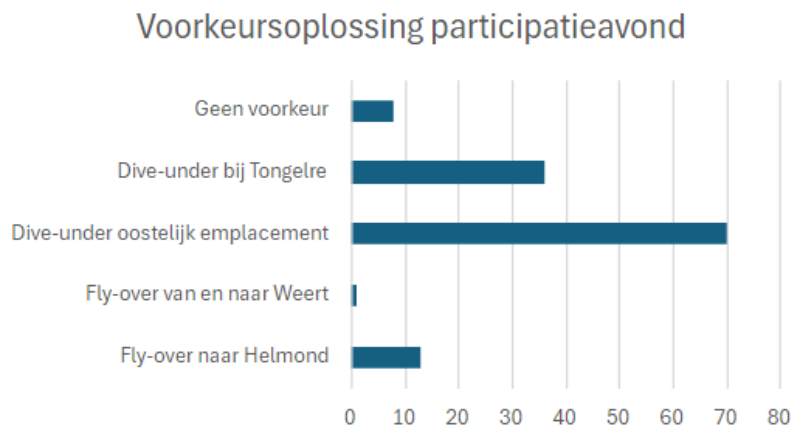


Afbeelding 6.1: Visualisatie stemmen beoordelingscriteria

Stemmen participatiebijeenkomst voorkeursoplossing - 19 september 2024

Oplossingen vrije spookruising	Aantal stemmen
Fly-over naar Helmond	13
Fly-over van en naar Weert	1
Dive-under oostelijk emplacement	70
Dive-under bij Tongelre	36
Geen voorkeur	8

Tabel 6.2: Voorkeursoplossing stemmen participatieavond

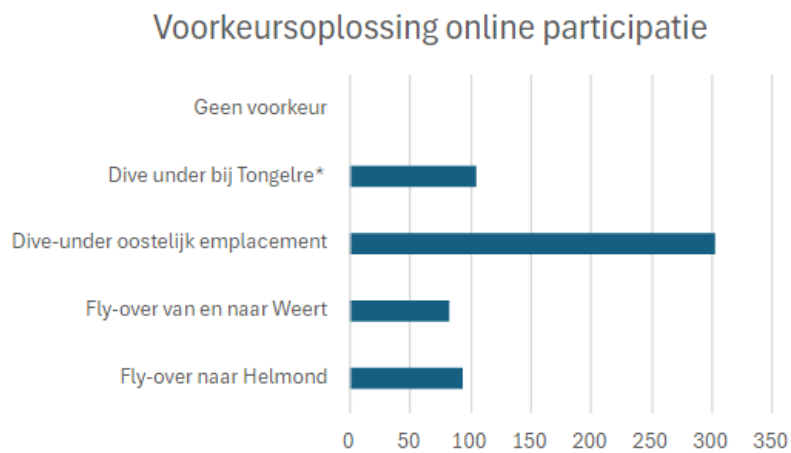


Afbeelding 6.2: Stemmen voorkeursoplossing participatieavond

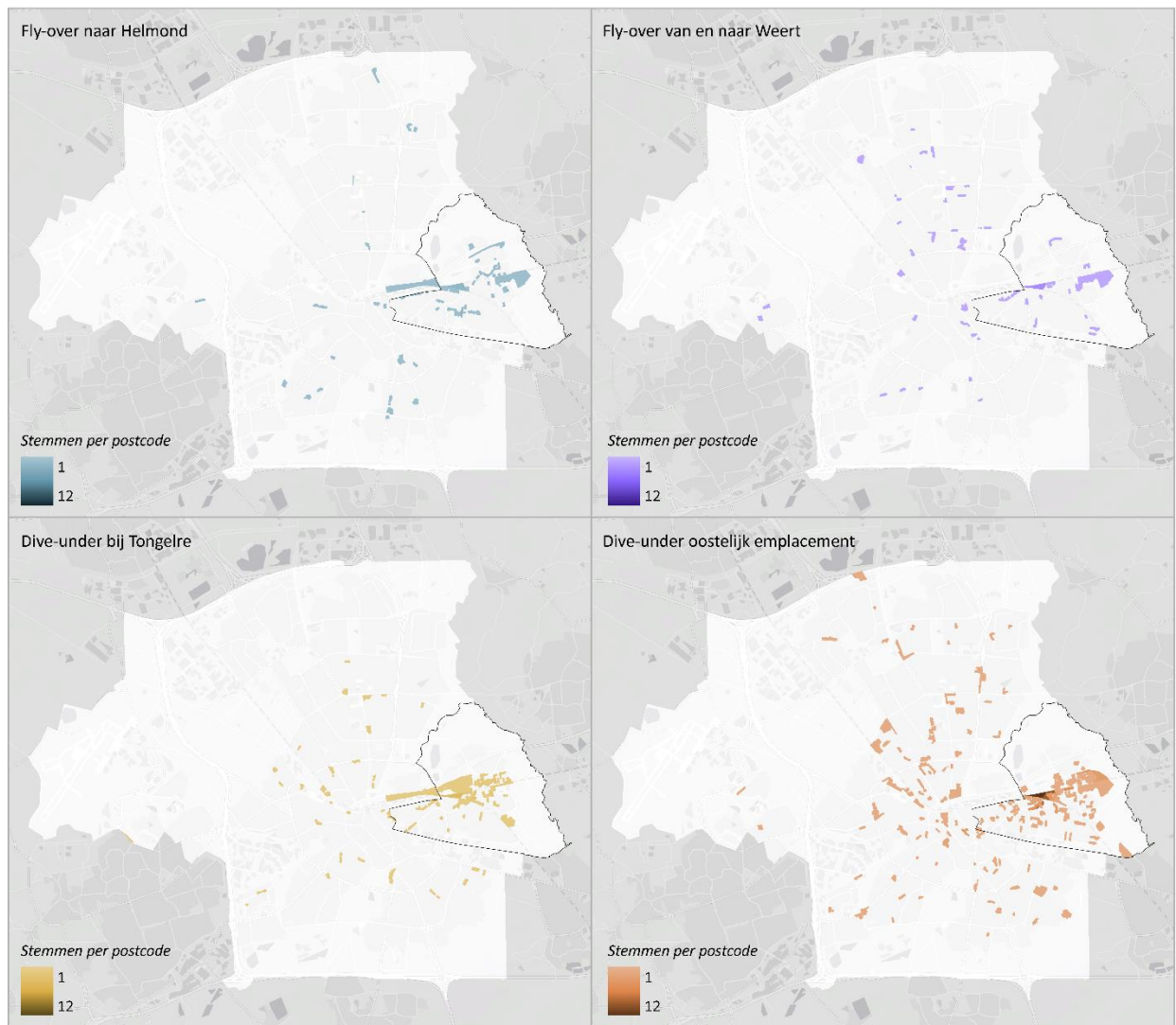
Stemmen online participatie voorkeursoplossing – september 2024

Oplossingen vrije spoorkruising	Aantal stemmen
Fly-over naar Helmond	95
Fly-over van en naar Weert	83
Dive-under oostelijk emplacement	304
Dive-under bij Tongelre*	105
Geen voorkeur	0

Tabel 6.3: Voorkeursoplossing stemmen online participatie



Afbeelding 6.4: Voorkeursoplossing stemmen online participatie



De variant 'Dive-Under Oostelijke Emplacement' heeft de meeste stemmen per postcodegebied, met een maximum van 12 stemmen. De kaarten van de overige oplossingen zijn op gelijke wijze gestandaardiseerd om onderlinge vergelijking mogelijk te maken.



Afbeelding 6.5 Verdeling stemmen voorkeursoplossing naar postcodegebied