

# Participatieverantwoording

## OV-knoop Brainportregio Eindhoven

*Deel 2:*

*MIRT-verkenning Analysefase (2024)*



Vastgesteld: 5-12-2024

# Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1	MIRT-verkenning OV-knoop	4
1.2	Participatie per gebied	5
1.3	Doel document	6
1.4	Leeswijzer	6
<b>2</b>	<b>Rondom Eindhoven Centraal (gebied A)</b>	<b>7</b>
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
<b>3</b>	<b>Vrije spoor kruising ten oosten van Eindhoven Centraal (gebied B)</b>	<b>19</b>
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
<b>4</b>	<b>Keervoorziening Helmond of Deurne (gebied C)</b>	<b>35</b>

<b>5</b>	<b>Vooruitblik beoordelingsfase .....</b>	<b>36</b>
<b>6</b>	<b>Bijlagen.....</b>	<b>37</b>
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.

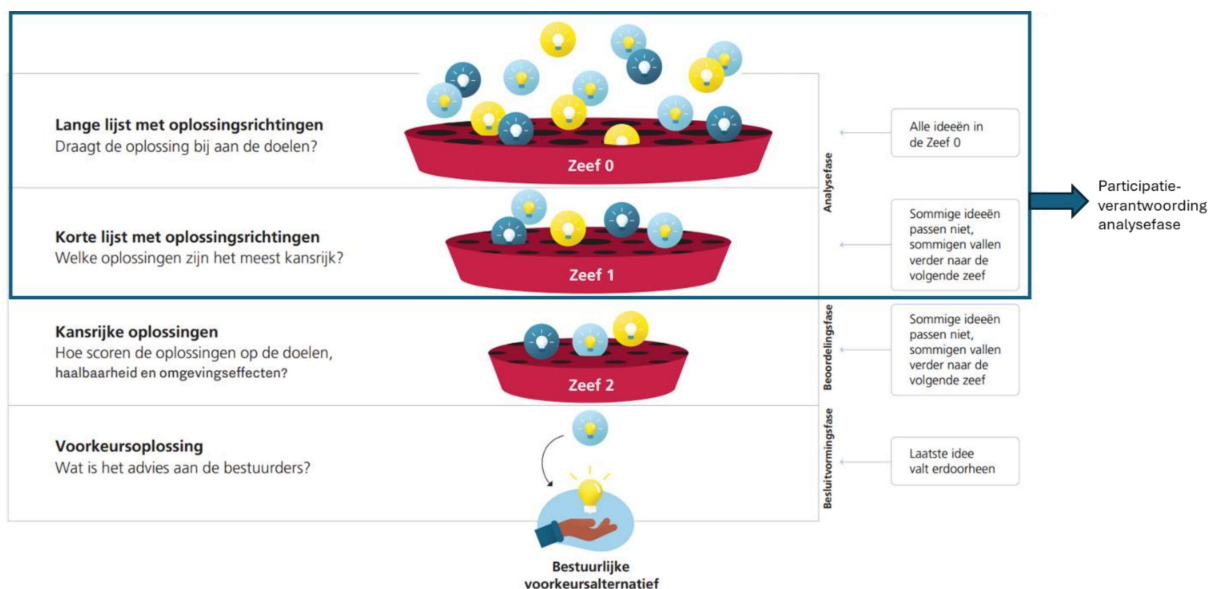
## 1.1 MIRT-verkenning OV-knoop

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

1. Spookknoop 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.

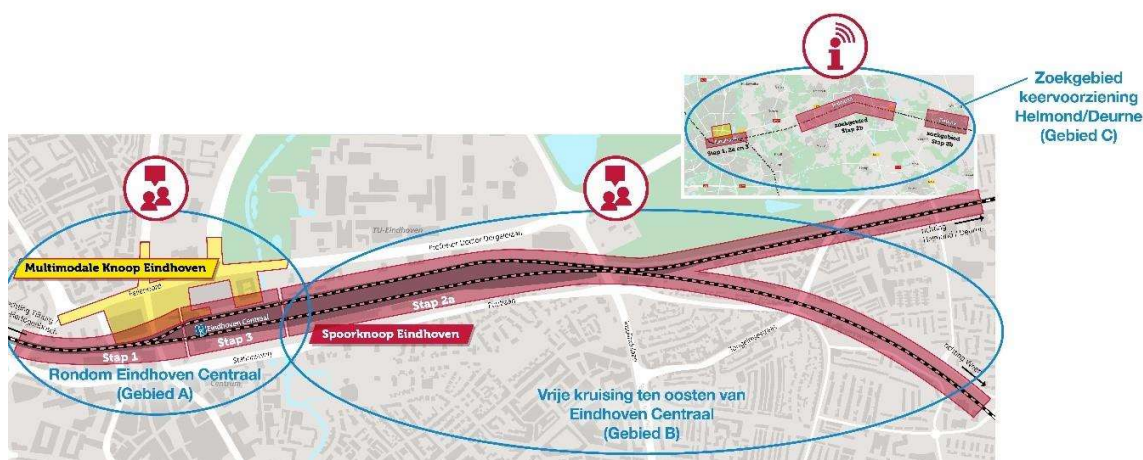


Afbeelding 1.1: stappen MIRT-verkenning

## 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-spoorknoopp/participatieplan-mirt-verkenning-ov-knoop-eindhoven---versie-6---publicatie.pdf) vinden (H3.4.2 t/m H3.4.4) <https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/projecten/eindhoven-spoorknoopp/participatieplan-mirt-verkenning-ov-knoop-eindhoven---versie-6---publicatie.pdf>.

- 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
- Vrije spoorkruising ten oosten van Eindhoven Centraal
- 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 spoor kruising 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 2.3 Samenvatting van de participatiebijeenkomst door de visueel notulist

### Participatiebijeenkomst 10 september 2024 (A2)

Op 10 september werden de uitgewerkte oplossingen getoond en konden mensen aangeven welke thema's ze belangrijk vinden en welke oplossing hen het meeste aanspreekt. De oplossingen waren te zien via [panelen](#), een [3D-video](#) en een maquette. Daarnaast werd er over de voortgang en planning van de MIRT-verkenning geïnformeerd en werden er gesprekken gevoerd over kansen, zorgen en ideeën.

Er was een middag- en een avondbijeenkomst in Microstad nabij Eindhoven Centraal. Via mailing, huis-aan-huis brieven, sociale media en billboard advertentie werd de uitnodiging verspreid onder geïnteresseerden. Er waren in totaal 56 deelnemers, bestaande uit omwonenden, ondernemers, studenten, belangenbehartigers, vastgoedontwikkelaars en vertegenwoordigers van bedrijven.

De aanwezigen gaven hun voorkeur uitspreken over de oplossingen op de korte lijst en aandachtspunten meegeven. In het participatierapport A2 (Bijlage 6.1.2) is beschreven hoe de aandachtspunten worden meegenomen in de verkenning. De opbrengsten zijn gebruikt om de oplossingen te beoordelen op het criterium draagvlak.



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

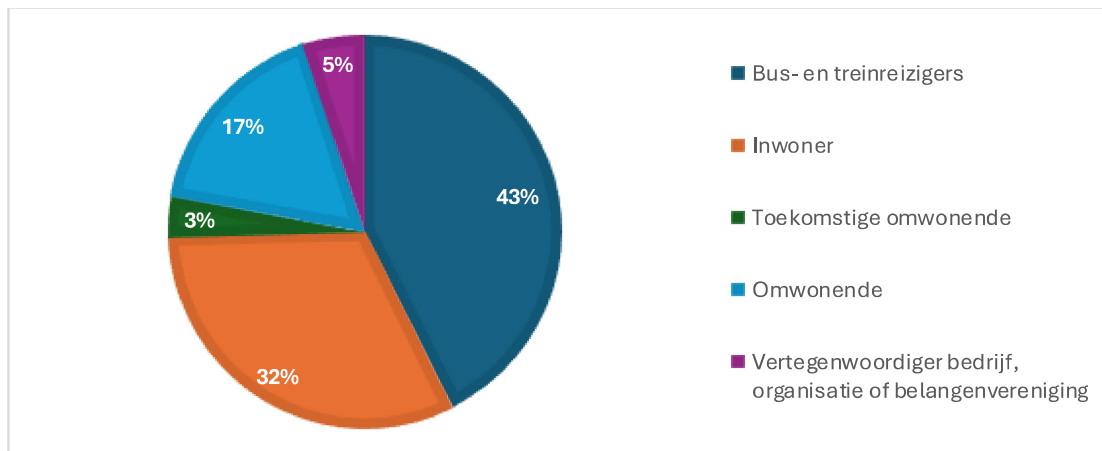
De opbrengsten zijn opgehaald door middel van een themabord waar mensen een sticker konden plakken op het thema wat zij het meest belangrijk vinden. Daarnaast zijn er ongeveer 250 mensen geïnterviewd om te vragen wat zij (niet) goed vinden aan het huidige station en hoe zij dit in de toekomst het liefst 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](http://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](http://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 doorgedrukt naar de webpagina.



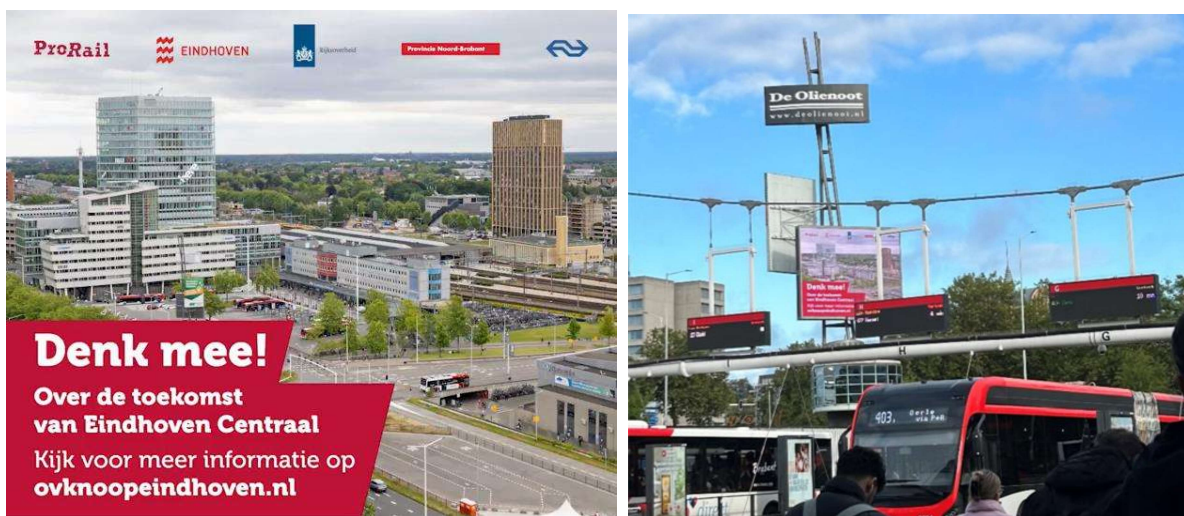
Afbeelding 2.7: Social media post

### *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 participatiebijeenvakomsten 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 reizigersparticipatie<sup>1</sup> 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.

---

<sup>1</sup> 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; zief 0 en zief 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 verkrijgen. 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 bouwhinder
- Goederenvervoer niet dichterbij 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)

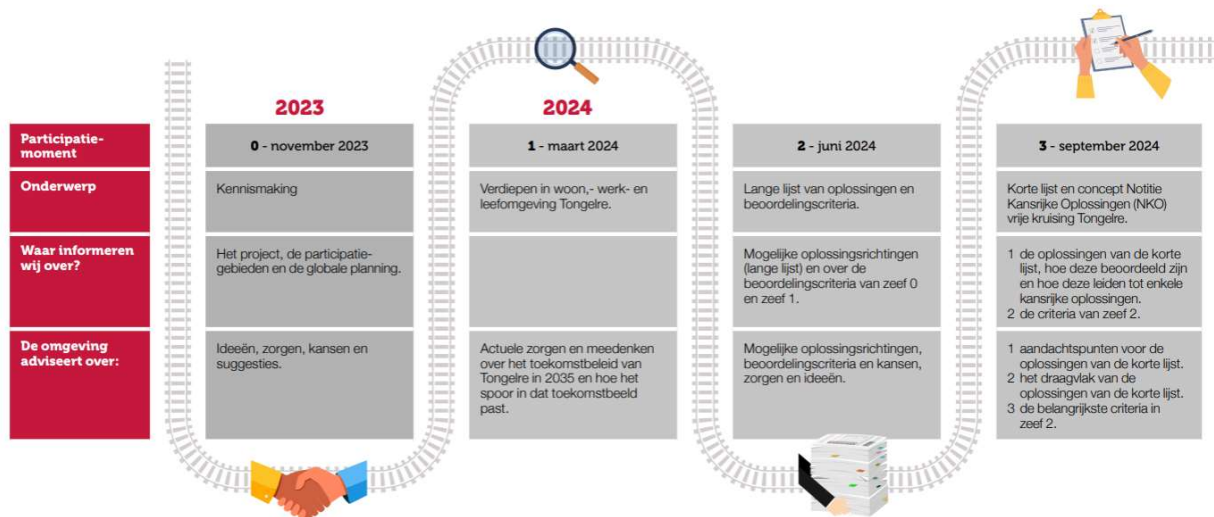
### 3.1 Participatie

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).

### Eerste participatiebijeenkomst (B1) – 26 maart 2024

Deze participatiebijeenkomst was welbezocht met een totaal van 116 bezoekers. In de middag zijn bedrijven en instellingen langskomen. De avond was voor omwonenden uit Tongelre bestemd.

Het doel van deze bijeenkomst was voornamelijk om informatie op te halen over de visie van bewoners over Tongelre in de toekomst. Dit werd gedaan door middel van het maken van moodboards die antwoord gaven op de vraag: "Hoe willen bewoners dat Tongelre er na 2035 uit zou kunnen zien, en hoe past het spoor daar in?" Ook was er ruimte voor een Pijnpuntenlijst, waar bestaande zorgen over het huidige spoor en gemeentelijke aspecten in Tongelre werden opgeschreven.



Afbeelding 3.2: Bezoekers maken een moodboard over hun visie van Tongelre na 2035

Er waren veel overeenkomende thema's op de verschillende moodboards. Overkoepelende onderwerpen waren:

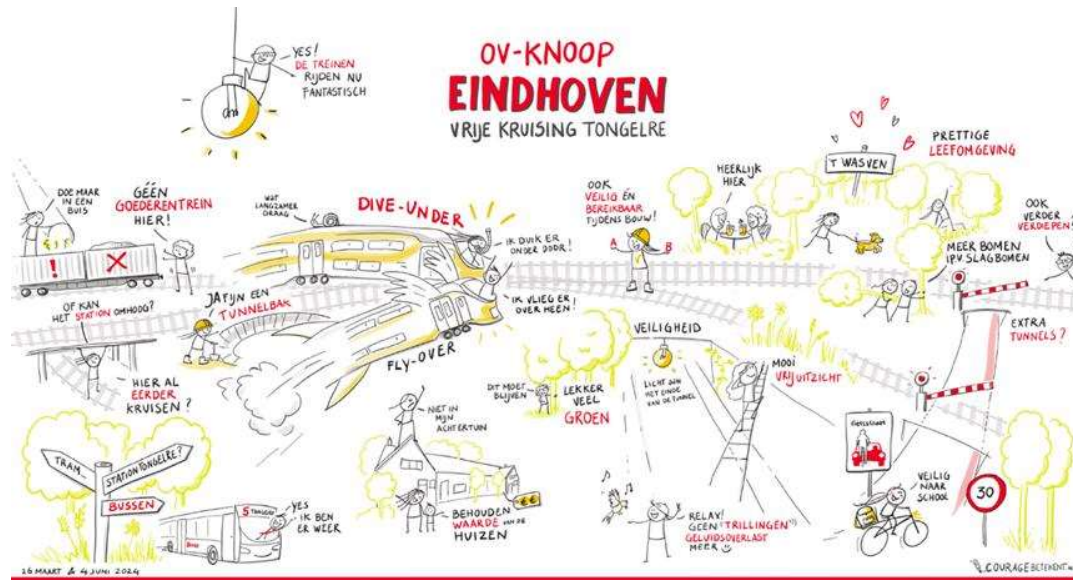
- Een warme, gezellige en dorpse uitstraling van de wijk.
- Verbeterde bereikbaarheid van de wijk d.m.v. aanpassing van de overwegen, veelal door deze te vervangen door onderdoorgangen.
- Verbeterde bereikbaarheid van de wijk via openbaar vervoer d.m.v. treinstation Tongelre dan wel een bushalte.
- Behoud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

Alle 14 moodboards hadden gemeen dat ze één oplossing zagen; een ondergrondse vorm voor een vrije spoorkruising (dive-under).

Genoemde wensen voor het toekomstbeeld van Tongelre, die meer toebehoren aan de gemeente zijn:

- Wegverkeer: lagere snelheid, eenrichtingsverkeer, zebra's om veilig over te kunnen steken, telefoongebruik door automobilisten en autoluwere wijk.
- Openbare ruimte: veilige speelruimte voor kinderen, weekmarkt, behoud het oude Raadhuis, Sectie-C toegankelijker en leefbaarder en meer groen in de wijk.
- Openbaar Vervoer: Tongelre bereikbaar per bus.

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 spoor kruising 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

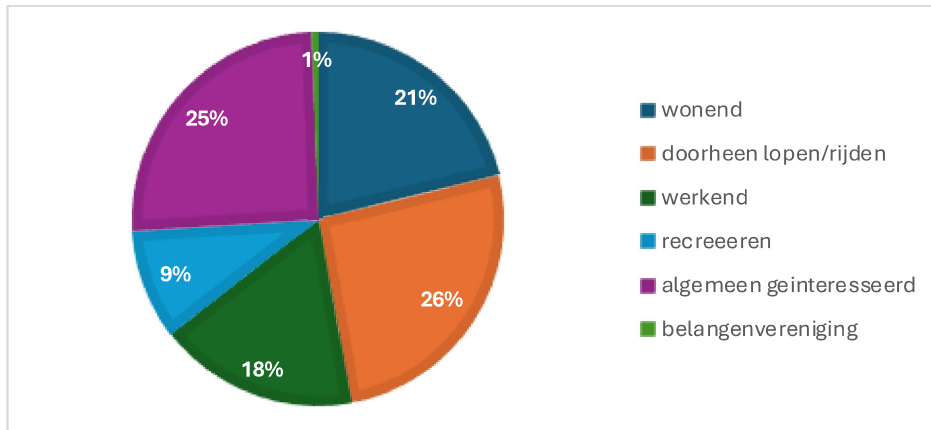
Bij binnenkomst op de locatie had iedere bezoeker een zakje gekregen met onder andere muntjes. Deze muntjes kon men gebruiken om te stemmen op: hun voorkeursoplossing voor een vrije spoor kruising en op de top-3 van de voor hen belangrijkste thema's van het boordelingskader. Er werd gevraagd om hun stemmen 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](http://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 spoor kruising 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 spoor kruising 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 spoor kruising

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 erin 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 Vastgoedspecialist 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 hoofzakelijk via de projectwebsite: [www.ovknoopeindhoven.nl](http://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*

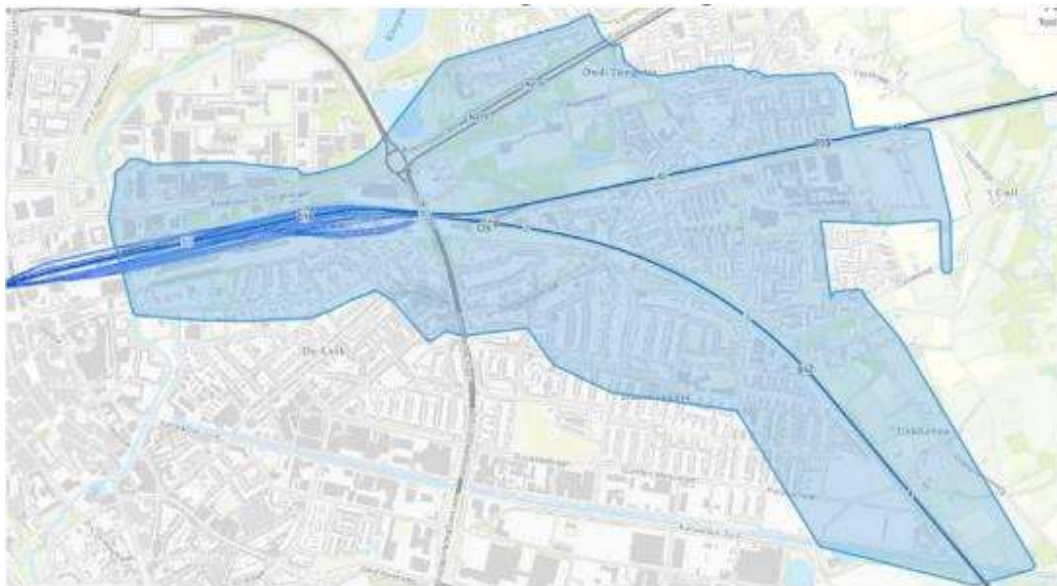
Alle postadressen (ca 2000 adressen) in een straal van 200m om het projectgebied ontvingen een fysieke uitnodiging in de brievenbus voorafgaand aan de participatiebijeenkomsten.



*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 doorgeklikt. 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*

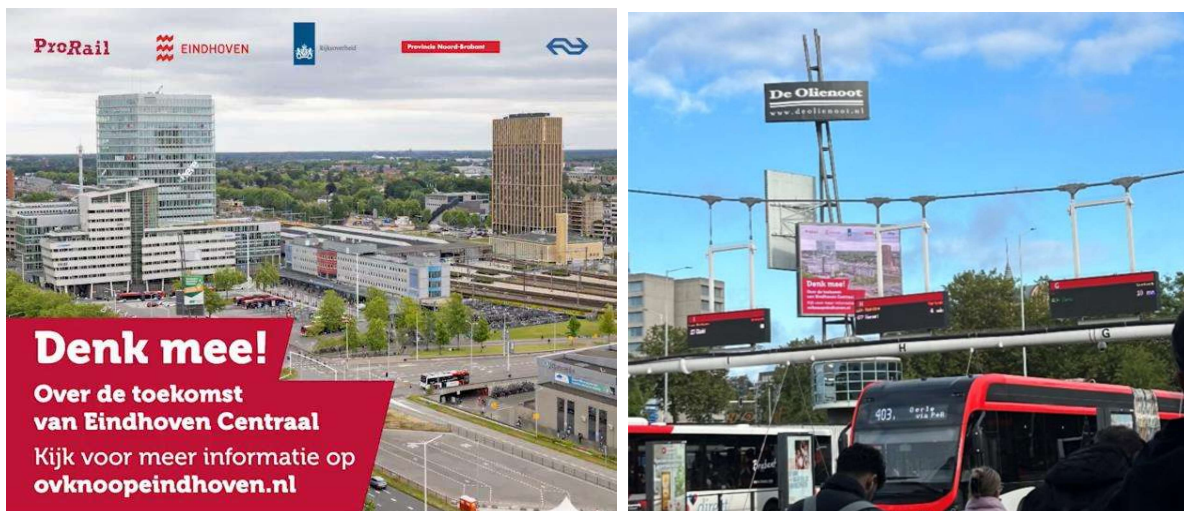
De uitnodigingen voor participatiebijeenkomsten werden ook in wijkbladen zoals 't Hofke (gericht op oud-Tongelre) en tongelreonline.nl (gericht op stadsdeel Tongelre) gedeeld.

### *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.<sup>2</sup>
- Verschuiven van de vrije kruising naar:
  - o Ten westen van Eindhoven Centraal<sup>2</sup>
  - 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-onder 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-onder 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

---

<sup>2</sup> 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.

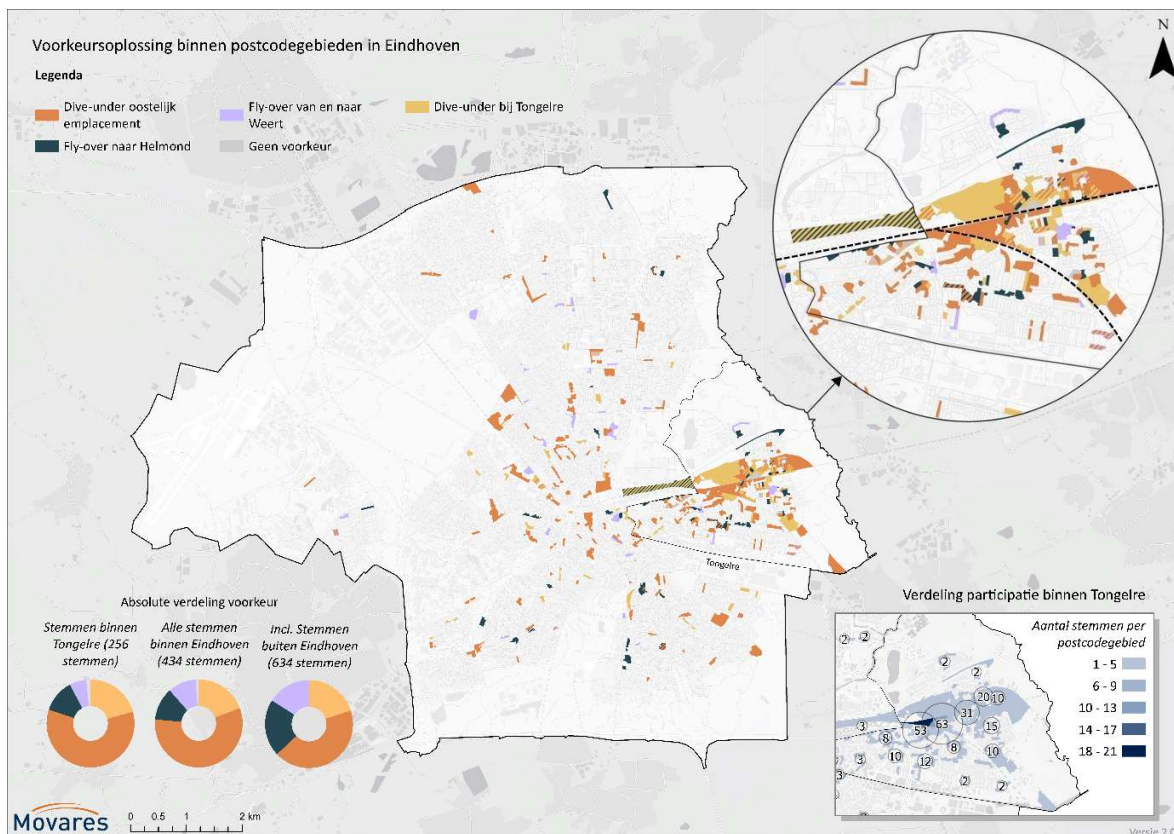
De andere oplossingen hebben minder stemmen gekregen. Dive-under bij Tongelre<sup>3</sup> scoort second best, maar wel met de aantekening dat bezoekers niet verwachten dat de dure en impactvolle oplossing op het oostelijk emplacement voor reizigers en vervoerders door bestuurders als kansrijk wordt vastgesteld 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.

---

<sup>3</sup> 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 vrij 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.



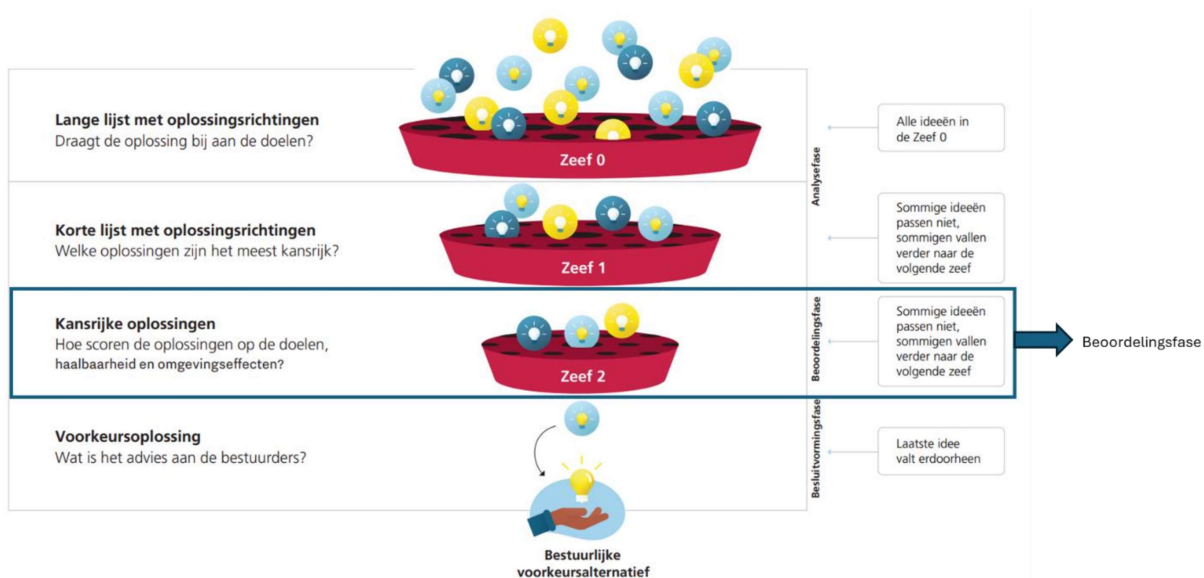
Afbeelding 3.11 : Voorkeursoplossing binnen postcodegebieden in Eindhoven

## 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](http://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

<https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/mini-projectwebsites/ovknoop-ehv/ov-knoop-eindhoven--rapportage-participatiebijeenkomst-rondom-eindhoven-centraal-dd-2-apr-2024.pdf>

## 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

<https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/mini-projectwebsites/ovknoop-ehv/rapportage-online-participatie---ov-knoop-eindhoven.pdf>

### 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*



[Oplevering | Reizigersonderzoek OV-knoop Eindhoven | FINAL](#)

# Rapportage Online participatie

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

*Participatiemoment A2*

*MIRT-verkenningen Spoorknoop Eindhoven en Multimodale Knoop Eindhoven*



Versie: 0.1



## 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

Rapport Participatiebijeenkomst 1 MIRT-verkenning Spoorknoop Eindhoven Vrijgegeven 1  
OV-knoop Eindhoven, vrije spoorkruising (gebied B) 10-09-2024

<https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/mini-projectwebsites/ovknoop-ehv/rapportage-participatiebijeenkomst-ov-knoop-eindhoven-vrije-spoorkruising-26-maart-2024.pdf>

## 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

Rapport Participatiebijeenkomst 2  
OV-knoop Eindhoven, vrije spoorkruising (gebied B) MIRT-verkenning Spoorknoop Eindhoven Vastgesteld 10-09-2024 Pag 1

<https://www.prorail.nl/siteassets/homepage/mini-projectwebsites/ovknoop-ehv/rapportage-participatiebijeenkomst-ov-knoop-eindhoven-vrije-spoorkruising-4-jun-2024.pdf>

## Rapport Participatiebijeenkomst 3 en online participatie

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

*19 september 2024*

*MIRT-verkenning Spoor knoop Eindhoven*



Versie : 1.0

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

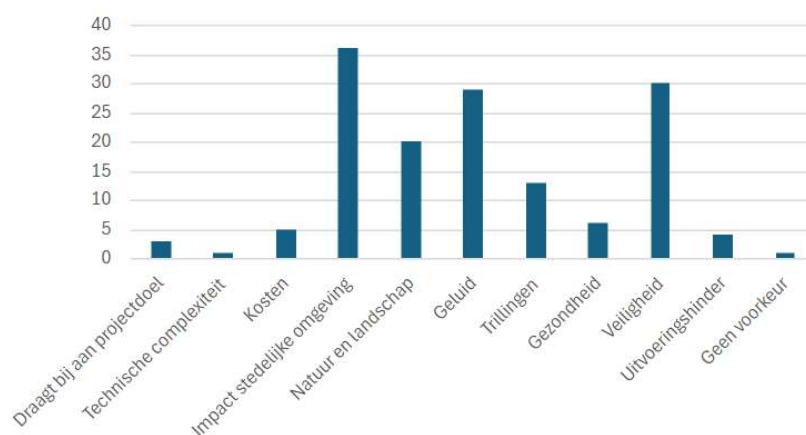
[rapportage-participatiebijeenkomst- -vrije-kruising- -19-september---5122024.pdf](#)

## 6.2.4 Data stemmen voorkeursoplossing en beoordelingscriteria

*Stemmen participatiebijeenkomst beoordelingscriteria – 19 september 2024*

Beoordelingscriteria	Aantal stemmen
Draagt bij aan projectdoelen - Capaciteitsverhoging - Robuustheid - Toekomstvastheid - Kansen voor duurzaamheid: materiaal (her)gebruik en verharding	3
Technische complexiteit om te bouwen	1
Kosten	5
Impact op stedelijke omgeving - Verstoord beeld voor de omgeving - Benodigde grond van anderen voor de eindsituatie	36
Natuur en landschap - Groene gebieden nodig in bouwfase	20
Geluid	29
Trillingen	13
Gezondheid - Afname luchtkwaliteit	6
Veiligheid - 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

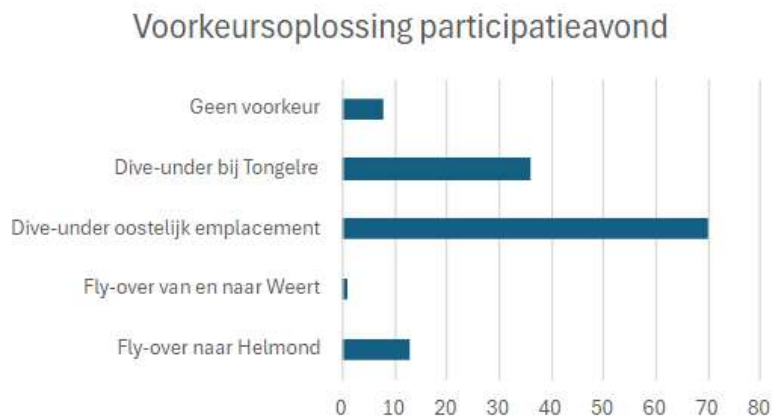


Afbeelding 6.1: Visualisatie stemmen beoordelingscriteria

Stemmen participatiebijeenkomst voorkeursoplossing - 19 september 2024

Oplossingen vrije spoor kruising	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

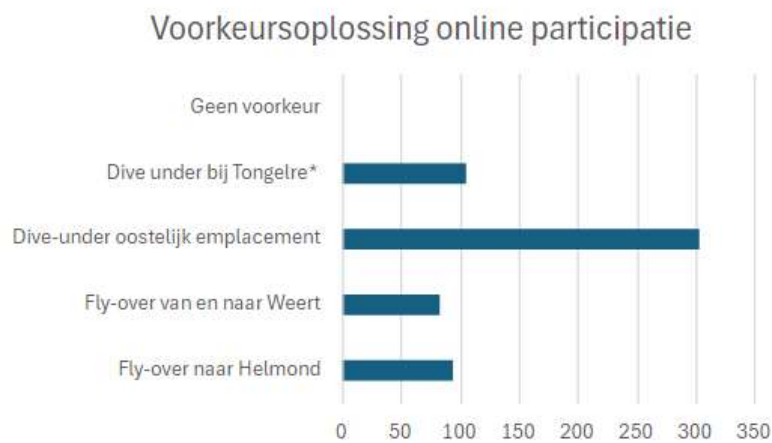


Afbeelding 6.2: Stemmen voorkeursoplossing participatieavond

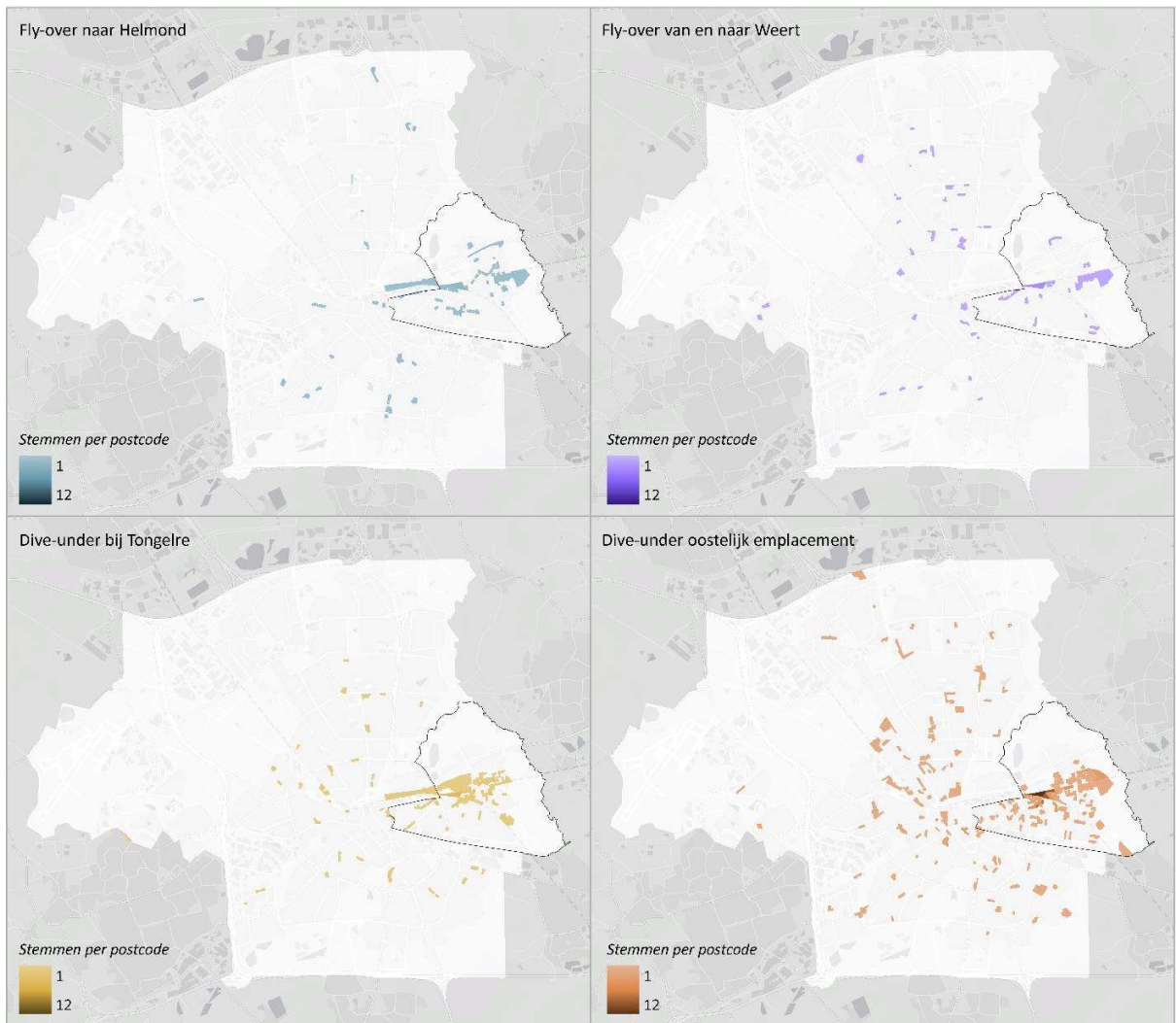
Stemmen online participatie voorkeursoplossing – september 2024

Oplossingen vrije spookruising	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