

# Rapportage Online participatie

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

*Participatiemoment A2*

*MIRT-verkenningen Spoorknop Eindhoven en Multimodale Knoop Eindhoven*



Versie: 0.1

## Inhoudsopgave

1. Inleiding.....	3
Online participatie.....	4
2. Methode.....	5
2.1 Communicatie.....	5
3. Resultaten.....	6
3.1 Participanten.....	6
3.2 Oplossingen busstation, fietsenstalling en stationshal.....	7
3.3 Oplossingen twee extra perrons.....	8
4. Conclusie.....	9
Bijlagen.....	10
A. Vragenlijst.....	10
B. Argumentatie bij resultaten.....	12

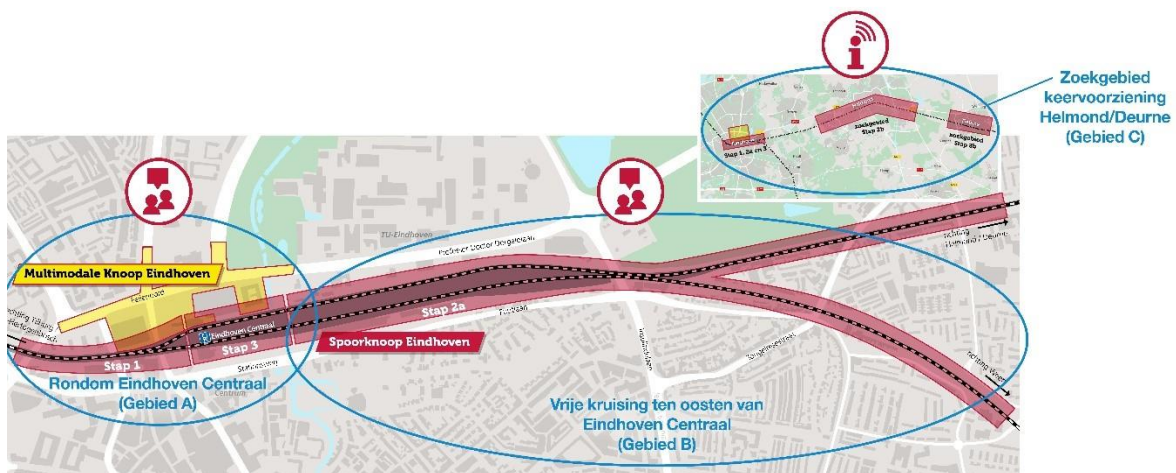
# 1. Inleiding

De MIRT-verkenning OV-knoop Eindhoven bestaat uit twee verkenningen. De MIRT-verkenning Spoor-knoop Eindhoven en de MIRT-verkenning Multimodale Knoop Eindhoven. Op diverse participatiemomenten 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 online participatie van participatiemoment A2, in september 2024 voor het gebied rondom Eindhoven Centraal (gebied A). Tot dit gebied behoren de onderdelen: Multimodale Knoop Eindhoven en stap 1 en 3 van de Spoor-knoop Eindhoven.

De overige onderdelen van de Spoor-knoop Eindhoven komen aan bod in een separaat participatieproces.



Afbeelding 1: verschillende gebieden van de OV-knoop

Het participatiemoment in september 2024 was het tweede participatiemoment voor het gebied rondom Eindhoven Centraal. Eerder hebben we de omgeving geïnformeerd over het project (november 2023) en heeft de omgeving meegedacht over mogelijke oplossingen (april 2024).

De online participatie is naast de bijeenkomst van 10 september 2024 georganiseerd om iedereen de mogelijkheid te geven inzicht te krijgen in de overgebleven oplossingen en de voorkeursoplossing van de omgeving te inventariseren.

	2023	2024	2024
Participatie moment	0 – november	1 – april	2 – september
Onderwerp	Kennismaking.	Lange lijst van oplossingen en beoordelingscriteria zeef 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 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: Participatiemomenten OV-knoop gebied rondom Eindhoven Centraal

### Online participatie

Deze rapportage beschrijft de opbrengst van de online participatie tijdens de analysefase, welke in september 2024 heeft plaatsgevonden. Aan de participanten zijn de korte lijst van oplossingen voorgelegd en bevraagd welke hun voorkeur heeft en waarom.

Binnen participatiemoment A2 is de online participatie naast de participatiebijeenkomst en de reizigersparticipatie op het station georganiseerd. Hierin werd de mogelijkheid geboden om online via een vragenlijst een voorkeur uit te spreken voor de oplossingen voor de OV-knoop Eindhoven. Deze verschillende vormen horen bij elkaar en hadden een gezamenlijk doel: de omgeving betrekken bij het proces om tot een Notitie Kansrijke Oplossingen te komen en inbreng inventariseren voor het thema draagvlak.

## 2. Methode

De vragenlijst bestond uit verschillende onderdelen (zie bijlage A). Eerst werd er meer (achtergrond)informatie van de participanten gevraagd en over hun relatie met het station Eindhoven Centraal. Daarna kregen participanten met 3D-fimpjes en afbeeldingen een indruk van de onderzochte oplossingen van zowel de combinatie van het busstation, fietsenstalling en stationshal als van de twee extra treinperrons. Aan de participanten werd gevraagd welke van de oplossingen hun voorkeur had en waarom. De resultaten van deze vragenlijst zijn gebruikt om een indruk te krijgen van het draagvlak voor de oplossingen. De uitkomsten uit deze vragenlijst zijn naast de opbrengst van de participatiebijeenkomst en reizigersparticipatie gelegd. De inbreng uit deze drie onderdelen is gebruikt om draagvlak te scoren voor de oplossingen in de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen.

### 2.1 Communicatie

In september 2024 konden mensen op verschillende manieren meedenken met de plannen voor de OV-knoop. De oproep om mee te denken is op verschillende manieren gecommuniceerd:

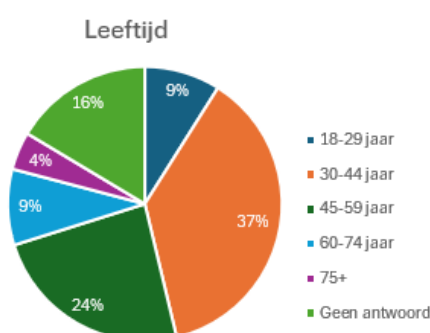
1. Sociale mediakanalen: De sociale mediakanalen van de gemeente Eindhoven en ProRail zijn gebruikt om de vragenlijst te promoten. Via een link werd er doorverwezen naar de website van de OV-knoop.
2. Billboard op het busstation: Bij het busstation staat een groot billboard. Dit billboard is gebruikt om de website van de OV-knoop te promoten, tijdens de periode dat de vragenlijst openstond.
3. Flyers: Tijdens de reizigersparticipatie op het station en tijdens de participatiebijeenkomst in september '24 zijn flyers uitgedeeld waarop verwezen werd naar de online vragenlijst.

De vragenlijst stond open in de periode van half augustus tot half september 2024 op de website van de OV-knoop Eindhoven ([www.ovknoopeindhoven.nl](http://www.ovknoopeindhoven.nl)). In totaal hebben 109 bezoekers de stempagina bezocht, waarvan 67 hun stem hebben uitgebracht.

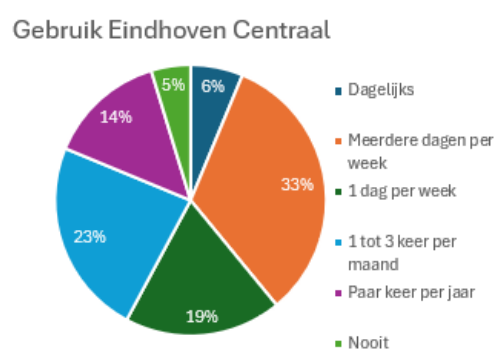
### 3. Resultaten

#### 3.1 Participanten

De 67 participanten die de vragenlijst volledig hebben afgerond, zijn verdeeld over alle leeftijdscategorieën. De groep tussen de 30 en 44 jaar oud was hierin de grootste groep met 37%. De groep 75-plussers is ondervertegenwoordigd met 4% (figuur 3.1). Meer dan de helft van de participanten maakt wekelijks of vaker gebruik van het station Eindhoven Centraal, de overige groep gebruikt het station minder vaak dan eens per week (figuur 3.2).

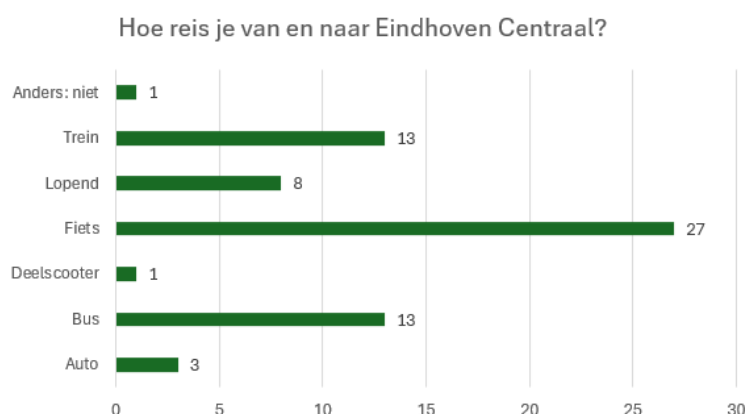


Figuur 3.1: Leeftijdsverdeling participanten



Figuur 3.2: Participanten naar gebruik station

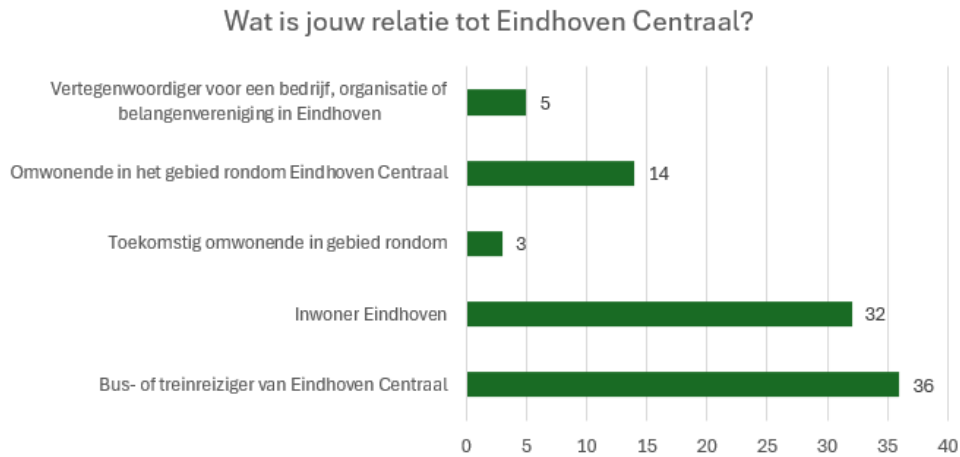
Wanneer er wordt gekeken naar hoe de participanten reizen van en naar Eindhoven Centraal dan wordt de fiets het meest genoemd (27x). Gevolgd door de bus (13x) en de trein (13x). Ook lopend werd meerdere keren genoemd (8x). Als minste werden de auto (3x) en de deelscooter (1x) benoemd. 5% van de participanten geeft aan nooit gebruik te maken van Eindhoven Centraal. In dit geval wordt er ook geen voor-/natransport gebruikt. Participanten konden bij deze vraag meerdere antwoorden geven.



Figuur 4: Participanten naar type voor-/natransport



Aanvullend is er gevraagd wat de relatie is van de participanten tot het station Eindhoven Centraal. Hier gaf de overgrote meerderheid aan bus- of treinreiziger te zijn en/of inwoner van Eindhoven (figuur 5). Deze mensen zullen dus een relatief sterke binding met het station hebben, wat in lijn is met de eerdere constatering dat het merendeel het station minimaal wekelijks gebruikt.

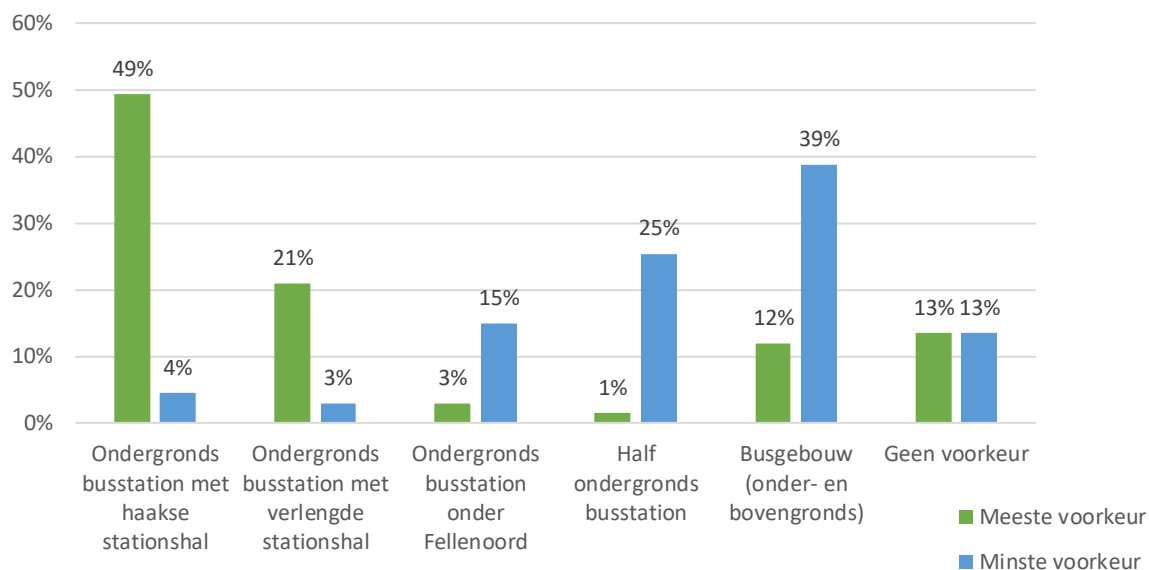


*Figuur 5: Participanten naar relatie tot station Eindhoven Centraal*

### 3.2 Oplossingen busstation, fietsenstalling en stationshal

Wat betreft het busstation, de fietsenstalling en de stationshal konden de respondenten uit de vijf verschillende oplossingen kiezen, of aangeven dat zij geen voorkeur hadden. Zij konden hierbij twee keer stemmen, één keer voor de oplossing met de meeste voorkeur en één keer voor diegene met de minste voorkeur.

## Resultaten online participatie oplossingen busstation, fietsenstalling, stationshal



*Figuur 6: Resultaten online participatie oplossingen busstation, fietsenstalling en stationshal*

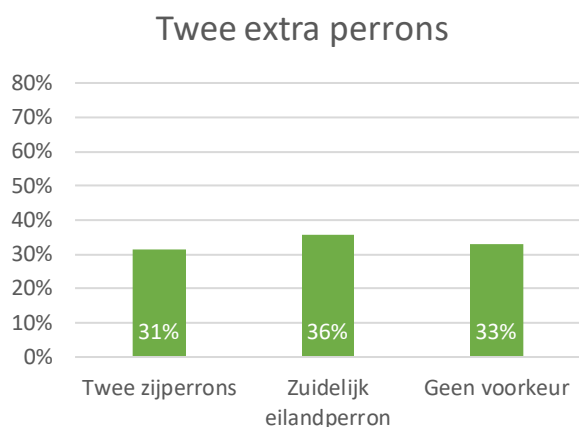
Uit de resultaten komt naar voren dat de oplossing ‘ondergronds busstation met haakse stationshal’ veruit de meeste voorkeur geniet (49% voorkeur). De overzichtelijkheid van deze compacte OV-knoop wordt gewaardeerd. Daarnaast zijn er hier veel mogelijkheden voor een ruim en groen stationsplein, gecombineerd met een imposante entree van het station.

Hier tegenover staat het busgebouw (onder- en bovengronds) waarvan 39% aangeeft deze oplossing niet te willen. Een bezwaar bij dit model is het gebrek aan overzicht en comfort, doordat de bussen over verschillende verdiepingen verdeeld zijn. Daarnaast blijft er minder ruimte over voor een (groen) stationsplein. Gemiddeld genomen valt op dat de ondergrondse oplossingen beter worden gewaardeerd dan de (half)bovengrondse oplossingen (figuur 6). Een uitgebreidere toelichting bij de gekozen oplossingen is te vinden in Bijlage B.

### 3.3 Oplossingen twee extra perrons

Ook de uitbreiding van het treinstation, in de vorm van twee extra perrons was onderdeel van de vragenlijst. Hierbij konden mensen hun voorkeur voor twee zijperrons of een zuidelijk eilandperron aangeven.





*Figuur 7: Voorkeur van de participanten voor de twee extra perrons*

De resultaten laten een verdeeld beeld zien. Er is geen absolute voorkeur voor zijperrons of eilandperron. Een derde van de online participanten hebben aangegeven geen voorkeur te hebben. Op basis van deze resultaten kan geen onderscheidend resultaat voor voorkeursoplossing vanuit de omgeving worden opgemaakt. Deze uitslag is in lijn met de inventarisatie van het draagvlak tijdens de bijeenkomst.

De belangrijkste en meeste genoemde argumenten voor de stemkeuze hadden betrekking op:

- Complexiteit van het bouwen en de bouwhinder
- Goederenvervoer niet dicht bij de zuidelijke bebouwing
- Esthetische passende uitbreiding van de monumentale stationskap
- Eenvoudige overstapmogelijkheden en logica voor treinreiziger
- Toekomstvastheid, inclusief verdere uitbreidingsmogelijkheden in verre toekomst
- Impact op de bestaande reizigerstunnel
- Betere stedelijke inpassing en aan zuidzijde ruimte voor toekomstige bebouwing
- Compactheid van de uitbreiding

## 4. Conclusie

Tijdens de online participatie is de omgeving bevroegd welke oplossing de voorkeur heeft van zowel het busstation, de fietsenstalling en de stationshal als de twee extra perrons. Deze participatievorm diende ter aanvulling op de participatiebijeenkomsten en de reizigersparticipatie.

De meerderheid van de bereikte mensen is een frequente gebruiker van het station (minimaal wekelijks gebruik), waarbij de leeftijdsgroep tussen 30 en 44 jaar het meest voorkomt.

De ondergrondse oplossingen voor het busstation hebben de voorkeur van de participanten, waarbij de oplossing met een haakse stationshal de meeste voorkeur geniet. Het busgebouw (onder- en bovengronds) is het vaakst gekozen als minst wenselijke oplossing.

Wat betreft de toevoeging van de twee perrons is er een zeer lichte voorkeur voor het zuidelijk eilandperron. Echter zijn de verschillen dusdanig klein dat hier geen eenduidige, absolute conclusies aan verbonden kunnen worden. Kortom, het draagvlak is niet onderscheidend.

# Bijlagen

## A. Vragenlijst

### *Informatie participanten*

- 1. Wat is jouw relatie tot station Eindhoven Centraal** [meerdere antwoorden mogelijk]
  - a. Inwoner van Eindhoven
  - b. Bus- of treinreiziger van Eindhoven Centraal
  - c. Toekomstig omwonende in gebied rondom Eindhoven Centraal
  - d. Omwonende in het gebied rondom Eindhoven Centraal
  - e. Vertegenwoordiger van een bedrijf, organisatie of belangenvereniging in Eindhoven
- 2. Wat is jouw leeftijd**
  - a. 18 – 29 jaar
  - b. 30 – 44 jaar
  - c. 45 – 59 jaar
  - d. 60 – 74 jaar
  - e. 75+
- 3. Hoe vaak maak je gemiddeld gebruik van Eindhoven Centraal**
  - a. Dagelijks
  - b. Meerdere dagen per week
  - c. 1 dag per week
  - d. 1 tot 3 keer per maand
  - e. Paar keer per jaar
  - f. Nooit
- 4. Hoe reis je van en naar station Eindhoven Centraal** [meerdere antwoorden mogelijk]
  - a. Lopend
  - b. Fiets
  - c. Bus
  - d. Deelscooter
  - e. Trein
  - f. Auto
  - g. Anders namelijk:
- 5. Wat zijn de cijfers van jouw postcode** [open vraag]

### *O oplossingen busstation, fietsenstalling en stationshal*

- 1. Welke oplossing voor het busstation en fietsenstalling heeft jouw voorkeur** [1 antwoord mogelijk]
  - a. Ondergronds busstation met haakse stationshal
  - b. Ondergronds busstation met verlengde stationshal
  - c. Ondergronds busstation onder Fellenoord
  - d. Half-ondergronds busstation
  - e. Busgebouw (onder- en bovengronds)
  - f. Geen voorkeur
- 2. Waarom heb je voor het vorige antwoord gekozen?** [open vraag]
- 3. Welke oplossing voor het busstation en fietsenstalling heeft niet jouw voorkeur** [1 antwoord mogelijk]
  - a. Ondergronds busstation met haakse stationshal
  - b. Ondergronds busstation met verlengde stationshal
  - c. Ondergronds busstation onder Fellenoord
  - d. Half-ondergronds busstation
  - e. Busgebouw (onder- en bovengronds)
  - f. Geen voorkeur
- 4. Waarom heb je voor het vorige antwoord gekozen?** [open vraag]

### *O oplossingen twee extra perrons*

- 5. Welke oplossingsrichting voor de twee extra perrons op Eindhoven Centraal heeft jouw voorkeur?** [1 antwoord mogelijk]
  - a. Twee zijperrons
  - b. Zuidelijk eilandperron
  - c. Geen voorkeur
- 6. Waarom heb je voor het vorige antwoord gekozen?** [open vraag]

## B. Argumentatie bij resultaten

Half ondergronds busstation	Ondergronds busstation met verlengde stationshal	Ondergronds busstation met haakse stationshal	Busgebouw (onder- en bovengronds)	Ondergronds busstation onder Fellenoord
<p><u>1x meeste voorkeur</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Geen uitleg gegeven</i></li> </ul>	<p><u>14x meeste voorkeur</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prettige, overzichtelijke stationshal met een snelle en overdekte overstap naar het busstation en fietsenstalling.</li> <li>• Mooi aanzicht van het station en entree aan meerdere kanten.</li> <li>• Veel ruimte voor groen en een ruim stationsplein.</li> <li>• Door compacte oplossing blijft er ruimte op de Fellenoord over voor nieuwbouw en verkeer.</li> </ul>	<p><u>33x meeste voorkeur</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Overzichtelijke compacte OV-knoop met bus, trein en fiets dicht bij elkaar.</li> <li>• Aantrekkelijk, ruim en groen stationsplein. Mooie locatie voor evenementen en recreëren.</li> <li>• Mooie imposante Noordentree.</li> <li>• Goede bereikbaarheid van stationshal en busstation vanaf de Fellenoord.</li> <li>• Gebouwen aan deze kant van het plein is beter voor de leefbaarheid.</li> </ul>	<p><u>8x meeste voorkeur</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Doordat er minder ondergronds gebouwd wordt is deze oplossing goedkoper.</li> <li>• Meer sociale veiligheid door bovengronds te bouwen.</li> <li>• Lijkt een meer praktische en haalbare oplossing.</li> </ul>	<p><u>2x meeste voorkeur</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Geen uitleg gegeven</i></li> </ul>
<p><u>17x minste voorkeur</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Voelt als een halve oplossing, kies of voor bovengronds of voor ondergronds.</li> </ul>	<p><u>2x minste voorkeur</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De (sociale) veiligheid van deze oplossing (<i>geldt voor meerdere oplossingen</i>)</li> </ul>	<p><u>3x minste voorkeur</u></p> <p>Verlies van de huidige stationshal. (<i>geldt voor meerdere oplossingen</i>)</p>	<p><u>26x minste voorkeur</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Minder overzichtelijk omdat de bussen gesplitst zijn over twee verdiepingen. Dit geeft onduidelijkheid voor de reiziger.</li> </ul>	<p><u>10x minste voorkeur</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het busstation, fietsenstalling en treinperrons liggen te ver van elkaar af.</li> <li>• Overkapping midden op het plein is niet mooi.</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Veel (rol)trappen en liften bij overstap van trein naar bus en/of fiets.</li> <li>• Minder ruimte voor een ruim stationsplein en groen in de openbare ruimte.</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Er blijft veel minder ruimte over voor een aantrekkelijk en groen stationsplein en openbare ruimte.</li> <li>• Lelijk gebouw op prominente plek in Eindhoven alleen bestemd voor bussen. Geeft een rommelige indruk.</li> <li>• Discomfort van hellingen als de bus naar +1 of -1 rijdt.</li> </ul> <p>Daktuin is groot maar ligt ongunstig waardoor er naar verwachting weinig gebruik van gemaakt zal worden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Deze oplossing is complex en daarmee ook duur. In het huidige stationsgebied is voldoende ruimte. Het is onverstandig en niet toekomstbestendig om niet binnen dit perceel te blijven.</li> </ul>
---	--	--	--	--

Eilandperron	Zijperrons	Geen voorkeur
<p><u>24x voorkeur</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Betere overstapmogelijkheden voor treinreiziger</li> <li>• Logischere inpassing in bestaande omgeving</li> <li>• Vriendelijk, praktisch en eenvoudige overstapmogelijkheden voor treinreiziger</li> <li>• Minste hinder tijdens realisatie</li> <li>• Uitbreiding monumentale perronkap beter inpasbaar</li> <li>• Minste impact op bestaande reizigerstunnel</li> </ul>	<p><u>21x voorkeur</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Esthetisch mooier, in evenwicht en logischer</li> <li>• Stedenbouwkundig inpasbaar met zuidelijke bebouwing</li> <li>• Minder impact op bestaande omgeving</li> <li>• Meest compacte oplossing</li> <li>• Goederenvervoer ver van zuidelijke bebouwing</li> </ul>	<p><u>22x voorkeur</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Beide oplossingen zijn prima</li> <li>• Informatie is beperkt, uitgebreide toelichting ontbreekt</li> <li>• Onvoldoende kennis van impact van de oplossingen</li> <li>• Geen (sterke) voorkeur</li> <li>• Kies de beste oplossing voor lange termijn</li> </ul>

<ul style="list-style-type: none"><li>• In verre toekomst nog een noordelijk zijperron mogelijk</li></ul>		
---	--	--