

Rapport Participatiebijeenkomst 2

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

Dinsdag 10 september 2024

MIRT-verkenningen Spoorknop Eindhoven en Multimodale Knoop Eindhoven



Versie: 1.3

Status: vastgesteld tijdens Bestuurlijk Kerngroep Overleg(BKG) OV-Knoop Eindhoven – 5 dec 2024

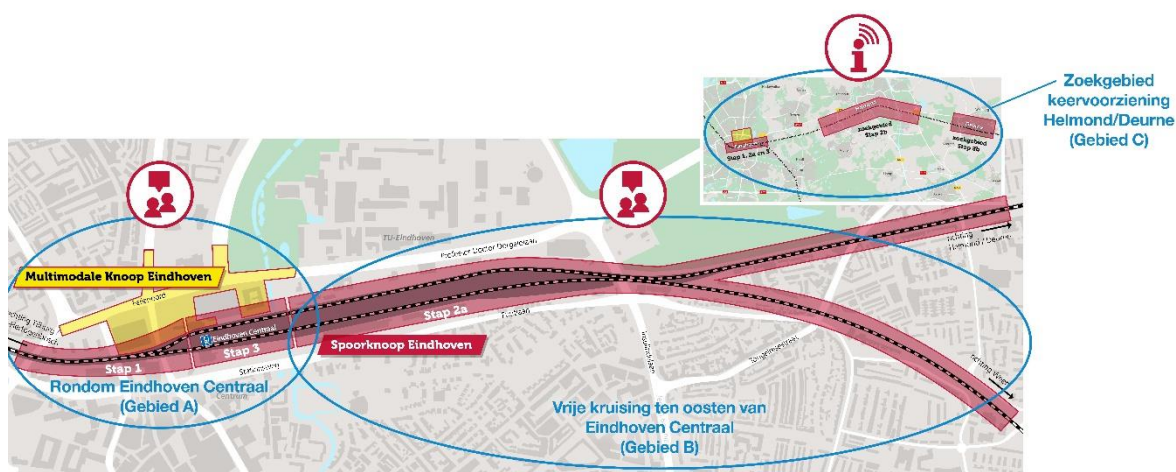
Inhoud

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 Spoorknop 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 Spoorknop. De overige onderdelen van de Spoorknop 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
Onderwerp	Kennismaking.	Lange lijst van oplossingen en beoordelingscriteria zief 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 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 fietsenstalling 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 fietsstalling 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 dicht bij 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.

Verskillende 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 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
- 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 bus-systeem 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.