

Rapport Participatiebijeenkomst 1

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

Dinsdag 2 april 2024

MIRT-verkenningen Spoorknoop Eindhoven en Multimodale Knoop Eindhoven



Versie 1.0

Vrijgegeven: 27-06-2024

Inhoud

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

1 Inleiding

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

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

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

2 Sfeerverslag

Werkatelier en participatiebijeenkomst – Rondom Eindhoven Centraal (gebied A)

2 April 2024

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



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

Hoe zag de avond eruit?

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

Panelen

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

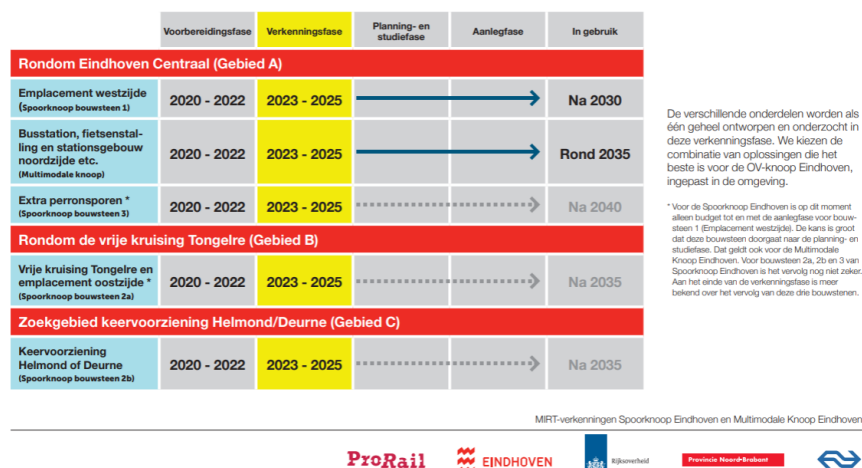
In de MIRT-verkenning werken we van veel oplossingen naar één voorkeursoplossing. Dit doen we in verschillende stappen waarbij we oplossingen beoordelen. Sommige oplossingen vallen dan af en andere oplossingen gaan mee naar de volgende stap en werken we verder uit. Daarna beoordelen we deze oplossingen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

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

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

OV-knoop Eindhoven

Globale planning



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

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

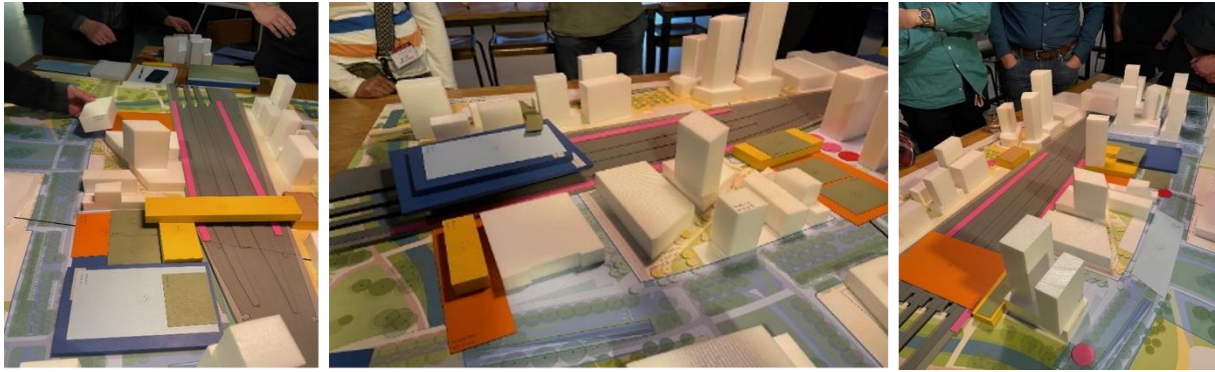
Meedenken

Beoordelingscriteria

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

Puzzelen met bouwstenen

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



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

Open gesprek over kansen/zorgen en wensen

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

De meest genoemde kansen, wensen en zorgen zijn:

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

Visuele samenvatting van de participatiebijeenkomst – 2 april 2024



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

Wat gebeurt er met de kansen, zorgen en ideeën?

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

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

Blijf op de hoogte en denk mee

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

3 Deelnemers

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

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

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

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

Bericht in gemeentepagina in Groot Eindhoven (hardcopy en digitaal)

4 Puzzelen met bouwstenen

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

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



Afbeelding 5: Impressiefoto van puzzelen met bouwstenen

Combinatie 1:

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

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



Afbeelding 6: Foto van combinatie 1

Combinatie 2:

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

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

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



Afbeelding 7: Foto van combinatie 2

Combinatie 3:

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

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

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

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



Afbeelding 8: Foto van combinatie 3

Combinatie 4:

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

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

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

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



Afbeelding 9: Foto van combinatie 4



Afbeelding 10: Impressiefoto van puzzelen met bouwstenen

5 Inbreng participatie

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nr.	Zorg Idee Kans Wens	Stakeholder-groep	Beschrijving inbreng	Toepassen Overwegen Borgen door Afwijzen	Toelichting, inclusief indien van toepassing voor welke MIRT-fase relevant: Verkenning (V) Planning&Studie (P&S) Realisatie (R)
Toegankelijkheid					
90	Wens (10x)	Bewoners en belangenvereniging	Hou (in het ontwerp en afweegkader) rekening met toegankelijkheid zodat iedereen gebruik kan maken van het OV, denk hierbij aan: - Afmetingen en hoogtes van perrons - Voldoende breed trottoir (zonder obstakels zoals groen(bakken)) - Voldoende (niet aan elkaar gekoppelde) liften en passend bij scootmobielen en voorzetstuk rolstoel - Duidelijke aanduiding van veilige en niet veilige zones voor mensen met een visuele beperking - Apart instapperron voor mensen met beperking op verzoek - Voorkeur voor statische perrontoedeling i.p.v. dynamisch - Verwijssysteem voor mensen met een visuele beperking om op het juiste perron te komen - Betrek belangenverenigingen toegankelijkheid tijdens het ontwerpproces - Maak een analyse of mindervalide vooral gebruik maken van de trein en/of bus en plaats aan de juiste zijde voldoende mindervalide parkeerplaatsen. Combineer deze plaatsen niet met laadplekken EV - Geleidelijnsystemen van treinstation toepassen in busstation	Overwegen	P&S: toegankelijkheid is een belangrijk onderwerp voor het station, het moet immers voor iedereen mogelijk zijn om gebruik te maken van het openbaar vervoer. De verschillende suggesties worden meegenomen bij het (verder) ontwerpen van mogelijke oplossingen. Toegankelijkheid is een absoluut uitgangspunt in het gemeentelijk en spoorbeleid. Alle openbare gebouwen en de openbare ruimte moet voor iedereen toegankelijk zijn. Daarbij wordt o.a. gebruik gemaakt van: - Het Handboek Toegankelijkheid Openbare Ruimte. Voor het busstation zijn deze richtlijnen van toepassing. - Voor stations is het uitgangspunt om te voldoen aan TSI PRM, Europese wetgeving voor toegankelijkheid (TSI = technical specification for operability, PRM = people with reduced mobility): CL2014R1300NL0040010.0001_cp 1..1 (saferail.nl) - Stations dienen tevens te voldoen aan het beleid van het ministerie I&W en ProRail --> Ontwerpvoorschrift, Toegankelijkheid van de Transfer (documentnummer: OVS00229).

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

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

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