

Participatieverantwoording

OV-knoop Brainportregio Eindhoven

Deel 3:

MIRT-verkenning Beoordelings- en besluitvormingsfase (2025)

MIRT-verkenningen Spoorknoop Eindhoven en Multimodale Knoop Eindhoven



Datum: oktober 2025

Versie: 1

Status: vastgesteld d.d. 27-10-2025

Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	MIRT-verkenning OV-knoop Eindhoven	3
1.2	Doel van dit document	4
1.3	Leeswijzer	5
2	Communicatie	6
3	Participatie rondom Eindhoven Centraal	7
3.1	Participatiebijeenkomst.....	7
3.2	Online participatie	9
3.3	Rondetafelgesprekken.....	10
4	Opbrengst participatie	11
4.1	Busstation, stationshal en fietsenstalling	11
4.2	Andere sporenindeling aan de westzijde en zijperrons	12
5	Afronding verkenningfase en doorkijk vervolg	14
5.1	Communicatie rondom het Voorkeursalternatief.....	14
5.2	Planning- en Studiefase	14
6	Bijlagen	15
6.1	Rapportage participatiebijeenkomst 22 mei.....	15
6.2	Rapportage online participatie.....	16
6.3	Rapportage ronde tafel gesprekken.....	17

1 Inleiding

Eindhoven groeit. Om Eindhoven regionaal, nationaal en internationaal bereikbaar te houden, wordt ingezet op duurzaam vervoer zoals trein, bus, fiets en deelvervoer. Dit vraagt om een flinke verandering van Eindhoven Centraal en het omliggende stationsgebied. Van grijs gebied, waar nu vooral gewerkt wordt, naar een groene en leefbare plek waar wonen, verblijven en reizen hand in hand gaan.

De plannen voor de OV-knoop Eindhoven hebben directe impact op de omgeving. Dat roept vragen en zorgen op, zowel van persoonlijke aard, maar ook economische en maatschappelijke aard. Daarom is het essentieel om de omgeving actief te betrekken. Binnen het project OV-knoop Eindhoven is ruimte voor de omgeving om mee te denken met de plannen, en deze zo te verrijken met lokale kennis, suggesties en creativiteit.

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

Deze participatieverantwoording deel 3 gaat over de participatie in de beoordelingsfase van de verkenning OV-knoop Brainportregio Eindhoven in 2025.

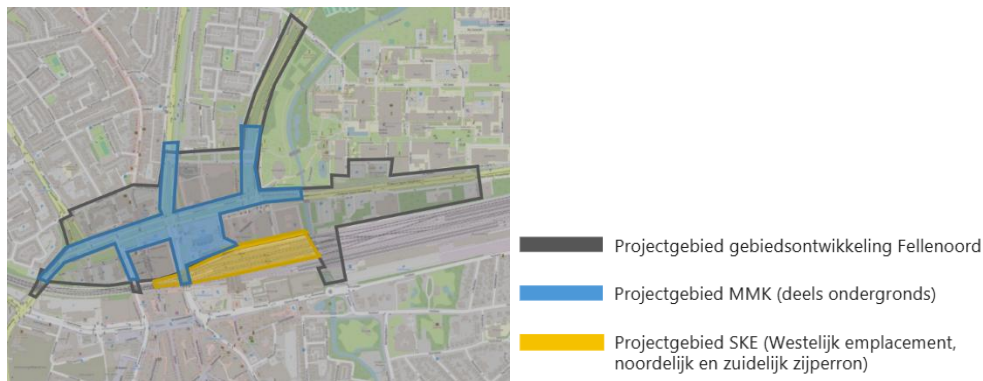
1.1 MIRT-verkenning OV-knoop Eindhoven

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

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

Beide ontwikkelingen vallen deels samen met de gebiedsontwikkeling Fellenoord, waar nu nog maar 500 mensen wonen. Straks biedt het plek aan zo'n 15.000 Eindhovenaren. Dankzij 7.500 nieuwe woningen. Het gebied wordt een bruisende stedelijke omgeving met een aantrekkelijke openbare ruimte en bijbehorende functies, waarin ook een energietransitie hoort.

De hele ontwikkeling rondom het station van Eindhoven Centraal wordt Knoop XL genoemd.

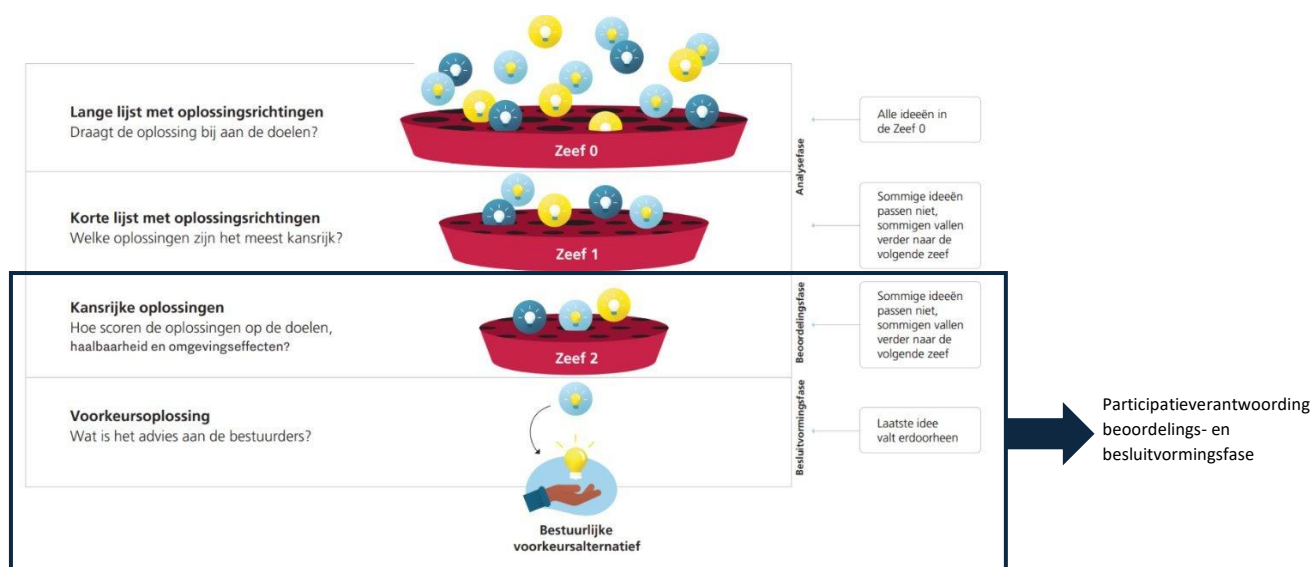


Figuur 1. Projectgebieden Multimodale Knoop en Spoorknoop Eindhoven

In de verkenningen worden verschillende oplossingen onderzocht. Dit gebeurt via een ‘zeefproces’ (1.2), waarin stapsgewijs oplossingen worden uitgewerkt, beoordeeld en afgewogen totdat er één voorkeursalternatief overblijft. In totaal zijn er drie zeefmomenten in het proces. Tijdens de analysefase (zeef 0 en zeef 1) zijn vanuit diverse mogelijke oplossingsrichtingen de meest kansrijke oplossingen voor enerzijds het spoor [Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen spoor](#) en anderzijds en anderzijds het busstation, stationshal en fietsenstalling [Notitie Kansrijke oplossingen bus, stationshal en fiets](#) geselecteerd.

In de beoordelingsfase zijn de kansrijke oplossingsrichtingen vervolgens verder uitgewerkt tot alternatieven. De alternatieven zijn beoordeeld op verschillende thema's, zoals de mate waarin het alternatief bijdraagt aan de vastgestelde doelen, effecten van het alternatief op de omgeving en de mate waarin het alternatief eenvoudiger of lastiger te bouwen is.

In de besluitvormingsfase wordt het bestuurlijke Voorkeursalternatief bepaald voor enerzijds het spoor en anderzijds voor het busstation, stationshal en fietsenstalling aan de noordzijde van Eindhoven Centraal.



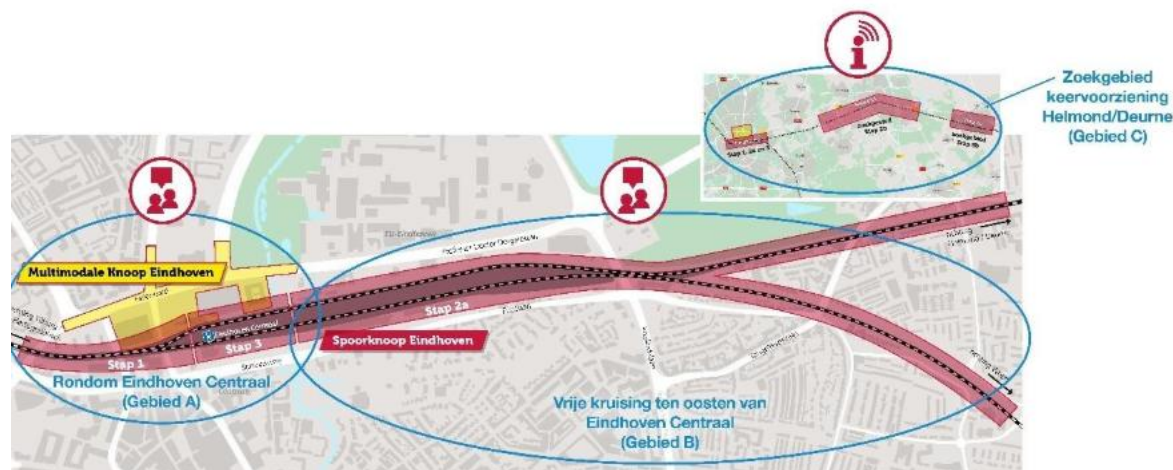
Figuur 2. Proces MIRT-verkenning

1.2 Doel van dit document

Deze participatieverantwoording beschrijft welke communicatie- en participatiemiddelen zijn ingezet tijdens de beoordelings- en besluitvormingsfase van de MIRT-verkenning OV-knoop Eindhoven. Hierin wordt de daadwerkelijke uitvoering van het [participatieplan](#) en opbrengst van de participatie in deze fasen beschreven, inclusief hoe deze inbreng de plannen heeft verrijkt.

Dit document is het derde deel van de participatieverantwoording. En vormt samen met de participatieverantwoording van de [voorbereidingsfase \(deel 1\)](#) en [analysefase \(deel 2\)](#) de participatieverantwoording van de MIRT-verkenning.

De participatie voor de OV-knoop Eindhoven is in drie verschillende gebieden opgedeeld: A) rondom Eindhoven Centraal, B) ten oosten van Eindhoven Centraal en C) zoekgebied Helmond/Deurne.



Figuur 3. De drie deelgebieden van de MIRT-verkenningen

In de beoordelingsfase is alleen geparticipeerd in het gebied rondom Eindhoven Centraal (gebied A). Dit gebied richt zich op het busstation, stationshal en fietsenstalling aan de noordzijde van Eindhoven Centraal, samen met een andere sporenindeling ten westen van en twee extra perrons op Eindhoven Centraal.

In gebied B en C heeft geen participatie plaats gevonden, omdat de stappen 2a en 2b (vrije spoorkruising ten oosten van Eindhoven Centraal en een keervoorziening Helmond) van Spoorknoop Eindhoven geen zicht hebben financiering. Hiervoor zijn kansrijke oplossingen voor later vastgesteld in de analysefase (2024). Er is toen ook besloten voor nu niet verder te gaan met de verkenning van deze onderdelen, vanwege de geringe afhankelijkheden van deze stappen op stap 1 (andere spoorindeling westzijde) en stap 3 (twee extra perrons).

1.3 Leeswijzer

Dit document is als volgt opgebouwd. Hoofdstuk 2 beschrijft welke communicatiemiddelen zijn ingezet om belanghebbenden en geïnteresseerden te informeren en te betrekken. In hoofdstuk 3 lees je over de verschillende participatiemomenten en -middelen die zijn toegepast. De resultaten van deze participatie worden samengevat in hoofdstuk 4. Tot slot biedt hoofdstuk 5 een vooruitblik op de afronding van de MIRT-verkenning en de overgang naar de volgende fase: de planning- en studiefase.

3 Participatie rondom Eindhoven Centraal

De twee MIRT-verkenningen hangen nauw samen en worden naar buiten als één geheel gepresenteerd; OV-knoop Eindhoven. Zowel in de communicatie als in de participatie.

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

Tijdens de beoordelingsfase heeft er één participatiemoment (A3) plaatsgevonden (2025). In mei en juni 2025 is er een geparticipeerd door middel van:

- Participatiebijeenkomst; brede bijeenkomst over Knoop XL, met participatie op OV-knoop Eindhoven.
- Online participatie, gericht op de alternatieven voor busstation, stationshal en fietsenstalling.
- Ronde tafel gesprekken op thema over de OV-knoop Eindhoven, met organisaties en belangenverenigingen.

De rapporten van dit participatiemoment zijn in de bijlage terug te lezen.

	2023	2024	2024	2025
Participatie moment	0 - november	1 - april	2 - september	3 - mei
Onderwerp	Kennismaking.	Lange lijst van oplossingen en	Korte lijst en kansrijkheid van oplossingen	Uitwerking kansrijke oplossingen richting
Waar informeren wij over?	Algemene projectinformatie, zoals aanleiding, opdracht, projectgebied, globale planning en participatiemogelijkheden.	Mogelijke oplossingen (lange lijst) en over beoordelingscriteria van zeef 0 en zeef 1.	De oplossingen van de korte lijst, hoe deze beoordeeld zijn in zeef 1 en hoe deze leiden tot enkele kansrijke oplossingen. De criteria voor zeef 2.	De tussenresultaten van de overgebleven kansrijke alternatieven
De omgeving adviseert over	Ideeën, kansen en zorgen en suggesties.	Mogelijke (elementen van) oplossingen, beoordelingscriteria, ideeën, kansen en	De aandachtspunten én draagvlak voor de oplossingen van de korte lijst. De belangrijkste criteria in zeef 1 en 2.	Aandachtspunten en draagvlak voor de overgebleven alternatieven

Figuur 5. Participatiemomenten MIRT-verkenning OV-knoop Brainportregio Eindhoven, in 2023, 2024 en 2025

3.1 Participatiebijeenkomst

Op 22 mei 2025 is er een participatiebijeenkomst georganiseerd. De bijeenkomst vond plaats bij Microstad, nabij Eindhoven Centraal, en bestond uit een middag- en een avondsessie. In totaal waren er ongeveer 140 bezoekers aanwezig.

Tijdens de bijeenkomst werden bezoekers eerst middels een presentatie geïnformeerd over de gehele gebiedsontwikkeling Knoop XL. Vervolgens werd de bezoeker actief gevraagd om mee te denken over de

OV-knoop Eindhoven. En tot slot werd men geïnformeerd over de andere gebiedsontwikkelingen van Knoop XL: Fellenoord en Station zuidzijde.

Het doel van deze bijeenkomst voor de OV-knoop Eindhoven was om bezoekers mee te nemen in de tussenresultaten van de overgebleven kansrijke alternatieven en hen actief te betrekken bij het nadenken over bepalende thema's binnen deze alternatieven.

De bezoekers konden met projectmedewerkers van de OV-knoop in gesprek over de plannen voor de OV-knoop voor de verschillende onderdelen: twee extra zijperrons, nieuwe indeling van de reïnsponen aan de westzijde en de vier alternatieven voor busstation, stationshal en fietsenstalling aan de noordzijde van Eindhoven Centraal. En aansluitend konden bezoekers hun mening geven over de verschillende alternatieven hiervoor, op basis van verschillende onderwerpen. Men kon meedenken over:

- Het stationsplein
- De locatie van de ingang van de fietsenstalling
- De entrees van het ondergrondse busstation
- De wachtruimtes voor de bus
- Locatie van het vastgoed.

Bij elk thema konden bezoekers hun voorkeur aangeven en toelichten waarom zij voor een bepaalde optie kozen. De verschillende opties voor de keuzes zijn weer te herleiden naar de vier alternatieven. Zo hoort bijvoorbeeld een kleiner stationsplein met een fietsenstalling op één niveau bij alternatief 1, terwijl een ruim, open stationsplein met fietsenstalling op twee niveaus aansluit bij alternatieven 2, 3 en 4.

Meer informatie over de opzet, inhoud en opbrengst van deze bijeenkomst is te lezen in het participatierapport (bijlage 1).



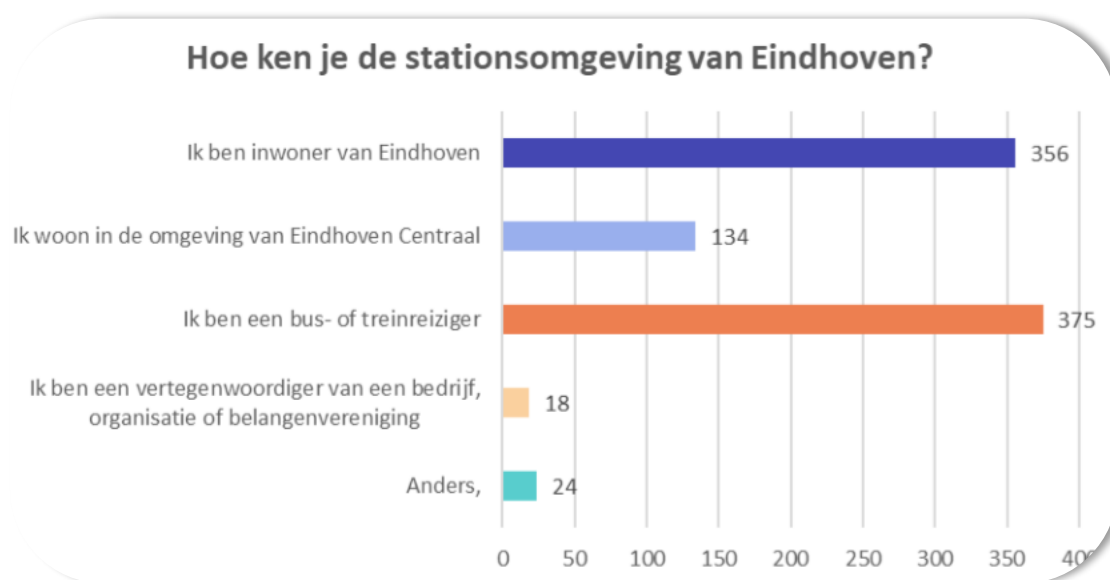
Figuur 6. Bezoekers worden geïnformeerd en denken mee over de alternatieven

3.2 Online participatie

De opzet van de online participatie was vergelijkbaar met de participatiebijeenkomst. Bezoekers van de online vragenlijst kregen eerst filmpjes en afbeeldingen te zien van de vier verschillende alternatieven voor het busstation, stationshal en fietsenstalling aan de noordzijde. Hierna kon men meedenken over dezelfde thema's als tijdens de participatiebijeenkomst.

De online vragenlijst stond open in de periode van 9 mei tot en met 1 juni. Door middel van advertenties, sociale media, poster bij het busstation werden geïnteresseerden uitgenodigd om mee te doen aan de online participatie.

In totaal hebben 2.426 mensen de online vragenlijst bezocht. Hiervan hebben 588 bezoekers hun voorkeuren gegeven op de verschillende thema's. De meeste online bezoekers zijn inwoners van Eindhoven of bus- en treinreizigers die het stationsgebied meerdere dagen per week bezoeken. De resultaten van de online participatie zijn opgenomen in de rapportage online participatie (Bijlage 2).



Figuur 7. Antwoorden van online bezoekers op de vraag: "Hoe kan je de stationsomgeving van Eindhoven?"

3.3 Rondetafelgesprekken

In mei en juni 2025 zijn er diverse rondetafelgesprekken gevoerd met belanghebbende partijen. Elk gesprek stond in het teken van een specifiek thema: toegankelijkheid, mobiliteit, onderwijs en cultuur, historie en groen. Per gesprek waren relevante belangengroepen, organisaties en instellingen uitgenodigd om hun perspectief op de plannen te delen.

	Toegankelijkheid	Mobiliteit	Onderwijs en cultuur	Cultuur, historie en groen
Belanghebbende partijen	- Stichting Videlio - Eindhoven Toegankelijk!	- Arriva - Transdev - Rover - Hermes - NS-Stations	- Technische Universiteit Eindhoven	- Henri van Abbe stichting - Stichting Bescherming - Wederopbouwgoed - Eindhoven (gesproken tijdens bijeenkomst) - Trefpunt Groen - Stichting Beter Eindhoven

Figuur 8. Overzicht van de gesproken partijen per thema

Tijdens de rondetafelgesprekken werden de plannen voor twee extra zijperrons, nieuwe indeling van de treinsporen aan de westzijde en de vier alternatieven voor busstation, stationshal en fietsenstalling aan de noordzijde van Eindhoven Centraal gepresenteerd. Na de presentatie was er ruimte voor dialoog, waarin aandachtspunten, zorgen en suggesties zijn gedeeld.

In totaal zijn gesprekken gevoerd met 12 belanghebbende partijen. De hoofdlijnen, belangrijkste aandachtspunten en/of zorgen uit de gesprekken zijn opgenomen in de rapportage rondetafelgesprekken (bijlage 3).

4 Opbrengst participatie

4.1 Busstation, stationshal en fietsenstalling

Bij alle drie de participatiemomenten werd het vaakst genoemd dat men een open en levendig stationsplein als belangrijk vindt: een ruim plein dat dient als ontmoetingsplek met genoeg horeca en groen. Ook wordt een overzichtelijk station en stationsplein gewaardeerd met logische looproutes en overstapcomfort tussen trein, bus en fiets. Meerdere participanten benoemen het gebruiksgemak van de fietsenstalling en toegankelijkheid van het stationsplein, de fietsenstalling en het busstation voor iedereen. Ook vinden participanten een goede verbinding richting de binnenstad en TU/e belangrijke thema's. Daarnaast komen er ook verschillende aandachtspunten uit de participatie naar voren, dat zijn: twijfels over de haalbaarheid en kosten van het ondergrondse busstation. Hetzelfde geldt voor de sociale veiligheid van het ondergrondse busstation.

OV-knoop Eindhoven
Alternatief 1



OV-knoop Eindhoven
Alternatief 2



OV-knoop Eindhoven
Alternatief 3



OV-knoop Eindhoven
Alternatief 4



Figuur 9. Informatiepanelen met toelichting op de alternatieven. [Klink hier](#) voor de vergrote versie.

Op alternatieven 1, 2 en 3 wordt het meest positief gereageerd. De omgeving ziet in alle drie een verbetering zien ten opzichte van de huidige situatie maar bij elk alternatief worden er ook enkele nadelen gezien. Bij alternatief 4 ziet men meer nadelen dan voordelen.

Alternatief 1

De gecombineerde stationshal voor trein- en busreizigers in alternatief 1 wordt als een groot voordeel gezien: één centrale stationshal waar onder één dak kan worden overgestapt tussen verschillende modaliteiten. Hierdoor kan er warm en droog op de bus worden gewacht in de stationshal. De

fietsenstalling in alternatief 1 ligt overzichtelijk op één niveau en is daardoor makkelijk te gebruiken. Over het verhoogde plein wat hierdoor ontstaat worden zowel voor- als nadelen benoemd. Het grootste voordeel van het verhoogde plein is een fietsenstalling op één niveau en logische oriëntatie. De toegankelijkheid en openheid van het verhoogde stationsplein worden genoemd als grootste nadelen.

Alternatief 2

Alternatief 2 scoort goed vanwege de fietsenstalling met de ingang aan de Vestedijktunnel. Dit wordt door de omgeving als groot voordeel gezien omdat deze goed vanuit zowel het noorden als het zuiden te bereiken is. Dat de fietsenstalling op meerdere lagen ligt wordt zowel als voordeel als nadeel gezien. De ruimte die hierdoor wordt gecreëerd voor een ruim stationsplein met veel groen en een goed zichtbaar station wordt als positief ervaren. Het ruime stationsplein kan fungeren als ontmoetingsplek met veel horeca wat gezien wordt als een aanwinst voor de stad. Het nadeel wat genoemd wordt is de toegankelijkheid.

Alternatief 3

Het ruime en open stationsplein in alternatief 3 wordt positief ontvangen. Alternatief 3 scoort ook goed vanwege de fietsenstalling met ingang aan de Vestedijktunnel zoals alternatief 2. Daarnaast heeft alternatief 3 ook een fietsenstalling met meerdere verdiepingen waar zoveel voordelen- als nadelen in worden gezien, vergelijkbaar als alternatief 2. Daarnaast wordt de korte(re) verbinding vanaf het busstation naar de binnenstad wordt gewaardeerd.

Alternatief 4

Het draagvlak voor alternatief 4 is het minste. Het gesplitste busstation in een ondergronds en bovengronds busstation wordt als groot nadeel gezien voor de reiziger. Met name de routing en vindbaarheid van de juiste perrons van de bus. Op de aspecten van het stationsplein en fietsenstalling scoort alternatief 4 hetzelfde als alternatief 3. Het bovengronds brengen van de busbuffer wordt gezien als een groot nadeel voor de ruimtelijke kwaliteit.

4.2 Andere sporenindeling aan de westzijde en zijperrons

Tijdens de beoordelingsfase zijn vooral de spoorse plannen nader toegelicht aan individuen en georganiseerde stakeholders. De verschillen tussen de spoorse alternatieven waren dusdanig technisch van aard, dat daarover draagvlak inventariseren niet passend was.

Tijdens de bijeenkomst - die voornamelijk gericht was op individuen - kwamen veelal dezelfde aandachtspunten als in september 2024 in gesprekken naar voren:

- Waar gaan de goederentreinen rijden in deze plannen? Op dezelfde sporen als in de huidige situatie.
- Hoe wordt omgegaan met de monumentale status van verschillende objecten op en nabij het station? Het voorlopige uitgangspunt is om deze te behouden.
- Aandachtspunten voor de toegang vanuit de reizigerstunnels naar de perrons.
- De storingsgevoeligheid op het westelijk emplacement. De andere spoorindeling aan de westzijde heeft onder meer ten doel om de indeling onderhoudarmer en minder storingsgevoelig te maken.
- Perron kappen van de nieuwe zijperrons.

Op het merendeel was op de informatie panelen tijdens deze bijeenkomst al ingespeeld, n.a.v. aandachtspunten die in september 2024 waren meegegeven. Fijn dat deze nu in beeld zijn gebracht.

De rondetafelgesprekken waren met kundige belanghebbende partijen en waren daardoor vaak ook technischer van aard en vanuit de belangenvertegenwoordiging gestuurd.

Bij mobiliteit waren de zorgpunten voornamelijk gericht op de kopse ontsluiting van de bestaande en nieuwe perrons in Eindhoven. Er waren derhalve voorstanders van een Dommelentree, die de andere kant van de perronkop kan ontsluiten met reizigers. Een mogelijke Dommelentree is een wens van de gemeente Eindhoven voor de toekomst. Voor de prognoses van het aantal reizigers in 2040 is er geen extra ontsluiting van het station benodigd. Echter maakt de OV-knoop Eindhoven het niet onmogelijk om een Dommelentree in de toekomst mogelijk te maken. Daarnaast kwam ter sprake dat het treinstation Eindhoven Centraal een grotere uitstraling mag krijgen. Zoals de Nieuwe Sleutelprojecten (Rotterdam, Amsterdam Zuidas, Den Haag, Utrecht, etc), waarin grote, strategisch stationsontwikkelingen hebben plaatsgevonden met nationale en internationale betekenis, met een vitale rol in de stedelijke ontwikkeling rondom het station. Neem dit grootsere denken mee in de plannen, door bijvoorbeeld de perronkap te vernieuwen en grootsere uitstraling te geven aan het station en daarmee de stad. Voorlopig is het uitgangspunt om de bestaande perronkap te behouden, net als andere objecten met monumentale status. Het grootsere denken komt wel terug in de plannen voor de stationshal aan de noordzijde, waar straks het merendeel van de reizigers het treinstation zal verlaten.

In het gesprek over toegankelijkheid werd de toegang naar en de perrons zelf besproken. Verder uitwerking van de perrons en de daarbij behorende toegankelijkheid voor minder validen in de volgende fase gaat conform de Europese wetgeving en nationale voorschrift. Ook krijgen de nieuwe perrons een goederenlift, welke door mindervaliden gebruikt kan worden indien de gewone lift voor reizigers buiten werking is.

Bij het thema onderwijs kwam vanuit de TUE de uitvoeringsperiode ter sprake en dan voornamelijk of studenten Eindhoven kunnen bereiken gedurende de bouw. Het uitgangspunt voor de gehele OV-knoop is om te werken met de winkel open. Oftewel Eindhoven blijft bereikbaar via Openbaar Vervoer. De bouwperiode van de hele OV-knoop zal ca. 8 jaar duren. Daarnaast kwam ook hier de status van een eventuele Dommelpassage in de verre toekomst aan bod.

Bij cultuur, historie en groen waren de aanwezigen content met het voorlopige uitgangspunt om objecten met monumentale status te behouden, zijn er monumentale bomen nabij het spoor geduid en zijn zorgen geuit over het raakvlak met de groene verbindingszone parallel aan het spoor van de Dommel tot aan het Wasven. In een volgende fase wordt de spooruitbreiding die hier raakvlak mee heeft nader op bekeken en gekeken of en waar er optimalisaties mogelijk zijn. Daarnaast zijn er aandachtspunten besproken rondom de kwaliteit van ruimtelijke keuzes binnen de gehele Knoop XL. En een aanbod om hier actief in mee te denken door een (maatschappelijke) belangenorganisatie.

5 Afronding verkenningsfase en doorkijk vervolg

5.1 Communicatie rondom het Voorkeursalternatief

Op basis van de beoordeling van de kansrijke oplossingen (op de vastgestelde doelen, haalbaarheid en omgevingseffecten) wordt er bestuurlijke voorkeur aangegeven voor een voorkeursalternatief voor de OV-knoop Eindhoven. Dit gebeurt door de bestuurders van de gemeente Eindhoven, Provincie Noord-Brabant, ProRail, NS en het Rijk. Deze voorkeursoplossing wordt vastgesteld voor het spoor door Minister van Infrastructuur en Waterstaat en voor busstation, stationshal en fietsenstalling door de gemeenteraad Eindhoven. Dit noemen we het definitieve Voorkeursalternatief (VKA).

In het najaar van 2025 worden er sfeerbeelden van het potentiële VKA getoond tijdens de Dutch Design Week om reizigers en bezoekers van de stad een idee te geven van de OV-knoop in 2040. Daarnaast wordt er gecommuniceerd over:

- de uitkomsten van het BO-MIRT voor ProRail en gemeente Eindhoven, waarin de voortgang, status en financiën van MIRT-projecten wordt gegeven, begin november 2025.
- beoogde van het VKA van de Multimodale Knoop voor busstation, stationshal en fietsenstalling door de gemeenteraad van Eindhoven, in december 2025.
- beoogde vaststelling van het VKA van de Spoorknoop Eindhoven voor de spooraanpassingen en mogelijk de perron(s) door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, in het eerste kwartaal van 2026.

5.2 Planning- en Studiefase

In de Planning- en Studiefase wordt het VKA verder uitgewerkt en wordt er wederom geparticipeerd over de ontwerpen. In het begin van de Planning- en Studiefase wordt er een nieuw participatieplan opgesteld, specifiek voor deze fase waarin beschreven wordt hoe de omgeving betrokken gaat worden.

6 Bijlagen

6.1 Rapportage participatiebijeenkomst 22 mei

Rapport Participatiebijeenkomst 3

OV-knoop Eindhoven, rondom Eindhoven Centraal

MIRT-verkenningen Spoorknoop Eindhoven en Multimodale Knoop Eindhoven



Datum: 22 mei 2025

Versie: 1

Status: definitief

6.2 Rapportage online participatie

Rapport Online participatie

OV-knoop Eindhoven, rondom Eindhoven Centraal

MIRT-verkenningen Spoorknoop Eindhoven en Multimodale Knoop Eindhoven



Datum: september 2025

Versie: 1

Status: definitief

6.3 Rapportage ronde tafel gesprekken

Rapport Rondetafelgesprekken

OV-knoop Eindhoven, rondom Eindhoven Centraal

MIRT-verkenningen Spoorknoop Eindhoven en Multimodale Knoop Eindhoven



Datum: juni 2025

Versie: 1

Status: definitief

