

Rapport

Online participatie

OV-knoop Eindhoven, rondom Eindhoven Centraal

MIRT-verkenningen Spoorknoop Eindhoven en Multimodale Knoop Eindhoven



Datum: september 2025

Versie: 1

Status: definitief

Inhoud

1	Inleiding.....	3
2	Communicatie en bereik	4
2.1	Verspreiding	4
2.2	Bereik.....	6
2.3	Respondenten	7
3	Opzet vragenlijst	9
3.1	Informeren over OV-knoop	9
3.2	Informeren over de alternatieven voor bus, trein en fiets	9
3.3	Meedenken.....	12
4	Resultaten en opbrengst.....	13
4.1	Stationsplein	13
4.2	Fietsenstalling.....	14
4.3	Entrees busstation	15
4.4	Wachten op de bus.....	16
4.5	Vastgoed	17
	Bijlage: vragenlijst	19

1 Inleiding

Eindhoven groeit. Daarom krijgt Eindhoven Centraal en het omliggende stationsgebied een flinke metamorfose. Van grijs gebied, waar nu vooral gewerkt wordt, naar een groene en leefbare plek waar wonen, verblijven en reizen hand in hand gaan.

Wat betekent dat voor de OV-knoop Eindhoven?

In 2040 reizen er naar verwachting zo'n 200.000 mensen per dag via de OV-knoop Eindhoven. Dat is meer dan het huidige bus- en treinstation aankan. Daarom werken gemeente Eindhoven, ProRail, Provincie Noord-Brabant, NS en de Rijksoverheid aan plannen voor een toekomstbestendige OV-knoop. Het station wordt vernieuwd en uitgebreid: aan de noordkant komt een nieuw busstation, een ruime stationshal en fietsenstalling. Het treinstation krijgt twee extra perrons en de sporen rondom het treinstation krijgen een andere indeling.

Participatie over de OV-knoop Eindhoven

Eerder hebben we de omgeving geïnformeerd over het project (november 2023), heeft de omgeving meegedacht over oplossingen (april 2024) en kon de omgeving een voorkeur uitspreken over de oplossingen op de korte lijst (september 2024). In de participatieverantwoording is terug te lezen wat met de input van deze momenten gedaan is:

- [Participatieverantwoording deel 1: MIRT-voorbereidings en startfase van de verkenning](#)
- [Participatieverantwoording deel 2: Analysefase van de verkenning.](#)

In mei 2025 informeerde we de omgeving over de tussenresultaten en haalden we draagvlak op over de verschillende alternatieven.

	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 1. De participatiemomenten OV-knoop Eindhoven

Online participatie

In mei 2025 is een online participatie georganiseerd waarin geïnteresseerden konden meedenken over de oplossingen voor de OV-knoop. In de periode van 9 mei tot en met 1 juni stond de vragenlijst open en konden mensen reageren. Iedereen die bekend is of gebruik maakt van Eindhoven Centraal kon meedoen. Deze rapportage laat de opzet en opbrengst van de online participatie zien voor de OV-knoop. Naast deze vragenlijst heeft er ook een fysieke bijeenkomst op 22 mei plaatsgevonden waar geïnteresseerden konden meedenken en zijn er ronde tafelgesprekken georganiseerd met belangenverenigingen. Die participatieopbrengst is [hier](#) te vinden.

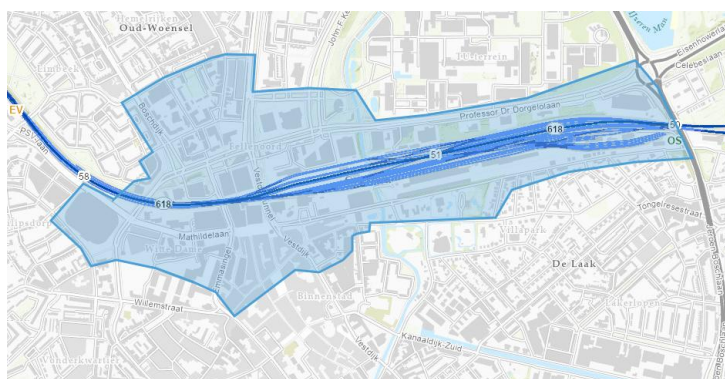
2 Communicatie en bereik

De online vragenlijst is ingezet om te informeren over de oplossingen voor de OV-knoop en reacties op te halen van individuele stakeholders. De beoogde doelgroep voor de online vragenlijst waren met name reizigers en gebruikers van het gebied rondom het station. Andere doelgroepen zoals omwonenden, ondernemers en inwoners uit (regio) Eindhoven waren uiteraard vrij om de vragenlijst in te vullen maar konden ook via de bijeenkomst (omwonenden en ondernemers uit het gebied) of via een rondetafelgesprek (belangenverenigingen) hun mening inbrengen.

2.1 Verspreiding

Om zo veel mogelijk mensen te attenderen op de vragenlijst is de uitnodiging breed verspreid via verschillende media:

- **Wijinfo** verstuurt naar 6.202 postadressen in en rond Knoop XL in onderstaand gebied



- **Advertentie** op de gemeentelijke pagina in Groot Eindhoven, pagina Eindhoven Dichterbij
- **Social media**
 - o Van de gemeente Eindhoven gericht op bewoners ter promotie van de online vragenlijst. Deze post had een bereik van 205.123 personen, is 220.889 keer weergegeven en 2.906 kliks.
 - o Van de provincie Noord-Brabant
- **Nieuwsbrieven**
 - o Knoop XL (verstuurd naar 132 mailadressen)
 - o Bravo
- **Nieuwsberichten op websites**
 - o openeindhoven.nl
 - o ovknoopeindhoven.nl
 - o bravo.info
- **Poster** op het centraal station Eindhoven
- **Artikel** in het Eindhovens Dagblad n.a.v. de fysieke participatiebijeenkomst



EINDJE VERDER KUKEN

Denk 22 mei mee over het station en ontdek Knoop XL

Eindhoven groeit. Daarom krijgt Eindhoven Centraal en het omliggende stationsgebied een flinke metamorfose. Van grijs gebied, waar nu vooral gewerkt wordt, naar een groene en leefbare plek waar wonen, verblijven en reizen hand in hand gaan.

Wat betekent dit voor de OV-knoop Eindhoven?

In 2040 reizen er naar verwachting zo'n 200.000 mensen per dag via de OV-knoop Eindhoven. Dat is meer dan het huidige bus- en treinstation aankan. Daarom werken gemeente Eindhoven, ProRail en partners aan plannen voor een toekomstbestendige OV-knoop. Het station wordt vernieuwd en uitgebreid: aan de noordkant komt een nieuw busstation, een ruime stationshal en fietsenstalling. Op het treinstation twee extra perrons en een andere sporenindeling.

Wat betekent dit voor het stationsgebied Knoop XL?

Rondom het station ontstaat een levendig gebied, met duizenden nieuwe woningen, werkplekken en allerlei voorzieningen. Denk aan winkels, horeca, ontmoetingsplekken en ruimte voor zorg en onderwijs. Voor Fellenoord – nu nog een grijs gebied – zijn plannen voor een groen en autoluw stadsdeel waar mensen wonen, werken, studeren, ondernemen en ontspannen. Aan de zuidzijde wordt al flink gebouwd aan nieuwbouw voor wonen en werken. Duurzaamheid speelt een belangrijke rol: van groene daken tot slimme energieoplossingen.

Bijeenkomst op 22 mei bij Microstad

Tijdens de bijeenkomst geven we je een inkijkje in de toekomst van Knoop XL en de OV-knoop. We horen graag jouw mening over de ontwikkelingen van de OV-knoop. Jouw mening helpt ons keuzes te maken. We horen graag welke oplossing voor het bus- en treinstation jouw voorkeur heeft. Ook krijg je een inkijkje in de plannen voor Fellenoord, de herinrichting van het Stationsplein en andere actuele projecten.

Wanneer Donderdag 22 mei 2025, tijdsloten tussen 16.30 en 20.30 uur

Waar Microstad, Professor Doctor Dorgelolaan 2 (tegenover de Flying Pins)



Meld je aan voor de bijeenkomst op 22 mei of denk digitaal mee via de enquêtes op openeindhoven.nl/22mei of de QR-code.

Heb je vragen? Mail naar stationsomgeving@eindhoven.nl.



Van grijs gebied naar bruisend centrum

Denk mee over toekomst Eindhoven Centraal en stationsgebied

Eindhoven groeit snel. Steeds meer mensen willen hier wonen, werken en naar toe reizen. Daarom krijgt het station en het omliggende gebied een flinke metamorfose. Van grijs- en functioneel naar groen, levendig en aantrekkelijk: dat is de ambitie van Knoop XL, het nieuwe stadscentrum rond Eindhoven Centraal.

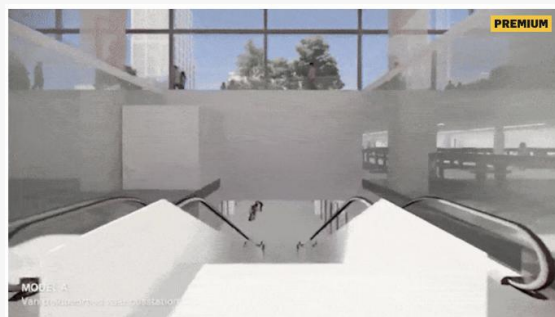
Het station zelf wordt klaargemaakt voor de toekomst. In 2040: maken naar verwachting dagelijks 200.000 reizigers gebruik van deze OV-knoop. Daarom wordt het station uitgebreid met onder andere extra perrons, een ruime stationshal, een nieuw busstation en een ondergrondse fietsenstalling. In Knoop XL komen duizenden nieuwe woningen, werkplekken, winkels, ontmoetingsplekken en ruimte voor groen, onderwijs en zorg.

Geef je mening. Denkend naar de plannen of heb je wensen of ideeën? Kom op donderdag 22 mei naar de bijeenkomst in Microstad. Tijdens een korte presentatie hoor je meer over de plannen voor het station, Fellenoord en het hele gebied rond Eindhoven Centraal. Daarna kun je in je eigen tempo maquettes bekijken, door het nieuwe gebied lopen met een VR-bol of 3D-video's bekijken. En laten weten wat jij ervan vindt.

Datums: donderdag 22 mei
Tijd: tussen 16.30 en 20.30 uur, met start om 18.00 uur
Locatie: Microstad, prof. Dr. Dorgelolaan 2 (tegenover The Flying Pins)
Held je voor de bijeenkomst aan via openeindhoven.nl/22mei. Kun je er niet bij zijn? Denk dan online mee door een korte enquête in te vullen die ook op openeindhoven.nl/22mei te vinden is.

Kijk een Eindje vooruit in de tijd

Op het Stationsplein en aan de stationsweg zijn de planvellen met voorstellen van informatie over Knoop XL en beelden van de toekomst. Scan de QR-code en je kunt virtual schakel een wandeling maken door het nieuwe stationsgebied.



▲ In aanloop naar een keuze eind dit jaar heeft Eindhoven nieuwe tekeningen en filmpjes gepresenteerd voor een nieuw, ondergronds busstation. Er zijn vier alternatieven waar iedereen op kan reageren. © Gemeente Eindhoven

Zo verdwijnt het busstation van Eindhoven onder de grond

EINDHOVEN – In aanloop naar een keuze eind dit jaar heeft Eindhoven nieuwe tekeningen en filmpjes gepresenteerd voor een nieuw, ondergronds busstation. Er zijn vier opties, iedereen mag hierop reageren.



Menu

Denk mee over de toekomst van Eindhoven PS.



22 mei 2025

Kom jij wel eens op Eindhoven Centraal Station en het gebied er omheen? Als bus- of treinreiziger,

Denk een Eindje mee over de toekomst van Eindhoven Centraal en ontdek Knoop XL

Duizenden nieuwe woningen, werkplekken, winkels, horeca en voorzieningen rondom Eindhoven Centraal. De nieuwe groene en levendige stadswijk Knoop XL is volop in ontwikkeling. Op donderdag 22 mei organiseren we een inspirerende bijeenkomst over de toekomst van het station en het omliggende gebied. Ontdek de plannen via maquettes, VR-ervaringen en 3D-video's. En geef jouw mening over het nieuwe bus- en treinstation!

- Waar: Microstad, Prof. Dr. Dorgelolaan 2
- Wanneer: donderdag 22 mei, tijdslots tussen 16:30 en 20:30 uur
- Meld je aan via: openeindhoven.nl/22mei

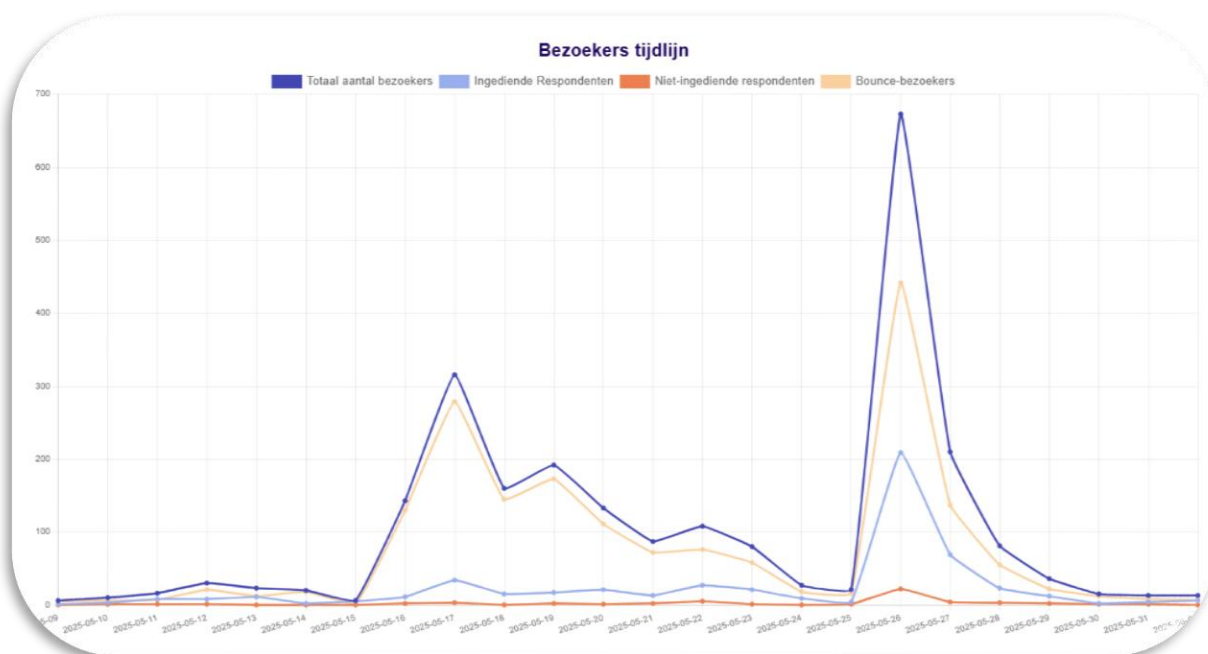
Geen tijd op 22 mei? Vul dan online de enquête in via de link en denk digitaal mee over de toekomst van reizen in Eindhoven.



Figuur 2. Advertenties en media berichten over online vragenlijst

2.2 Bereik

In totaal hebben 2.426 unieke bezoekers de online vragenlijst bezocht en hebben 588 mensen de online vragenlijst (deels) ingevuld.



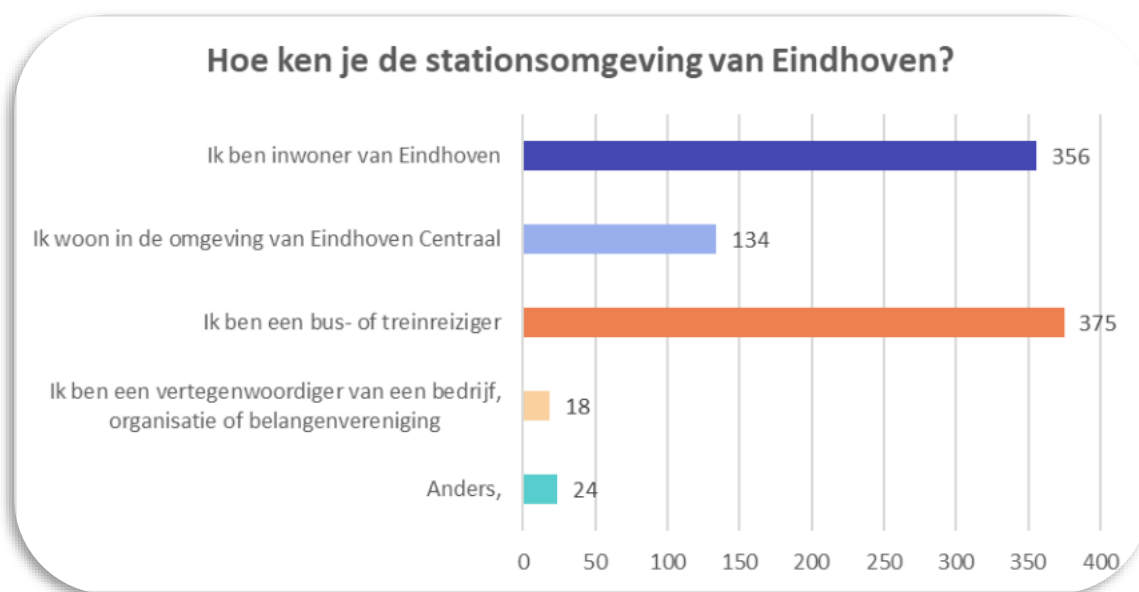
Figuur 3. Bezoekers aan online vragenlijst

De ingediende respondenten hebben de online vragenlijst (deels) ingevuld en ingediend. De niet-ingediende respondenten hebben de online vragenlijst ook (deels) ingevuld maar deze vervolgens niet ingediend. Het totaal aantal respondenten (588) zijn deze twee groepen bij elkaar opgeteld. De bounce-bezoekers hebben de online vragenlijst verlaten na het bekijken van slechts enkele pagina's, zonder enige interactie.

Bovenstaande figuur geeft goed weer dat de advertentie in Groot Eindhoven samen met de wijkinfo rond 17 mei voor een piek aan bezoekers zorgde. Na de participatiebijeenkomst 22 mei is er opnieuw op sociale media aandacht geweest voor de online vragenlijst. Het verschijnen van het artikel in het Eindhovens dagblad op 26 mei 2025 heeft veel bezoekers naar de online vragenlijst getrokken.

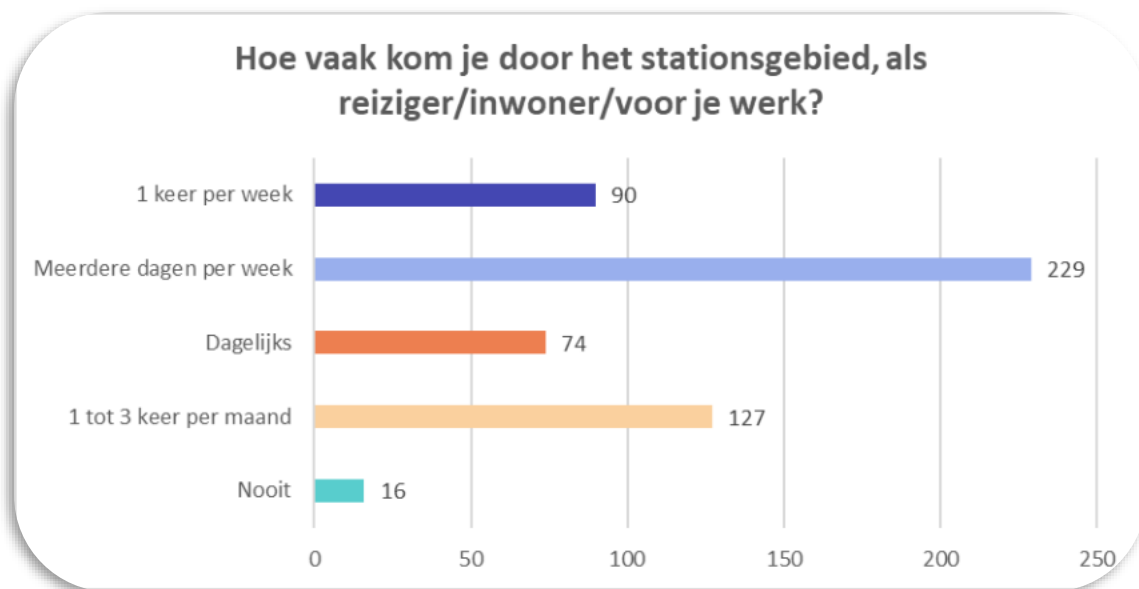
2.3 Respondenten

De respondenten van de online vragenlijst vormden een divers gezelschap van inwoners, reizigers, belangenvertegenwoordigers of anders. De meeste respondenten van de online vragenlijst waren inwoners van Eindhoven en bus- of treinreizigers.



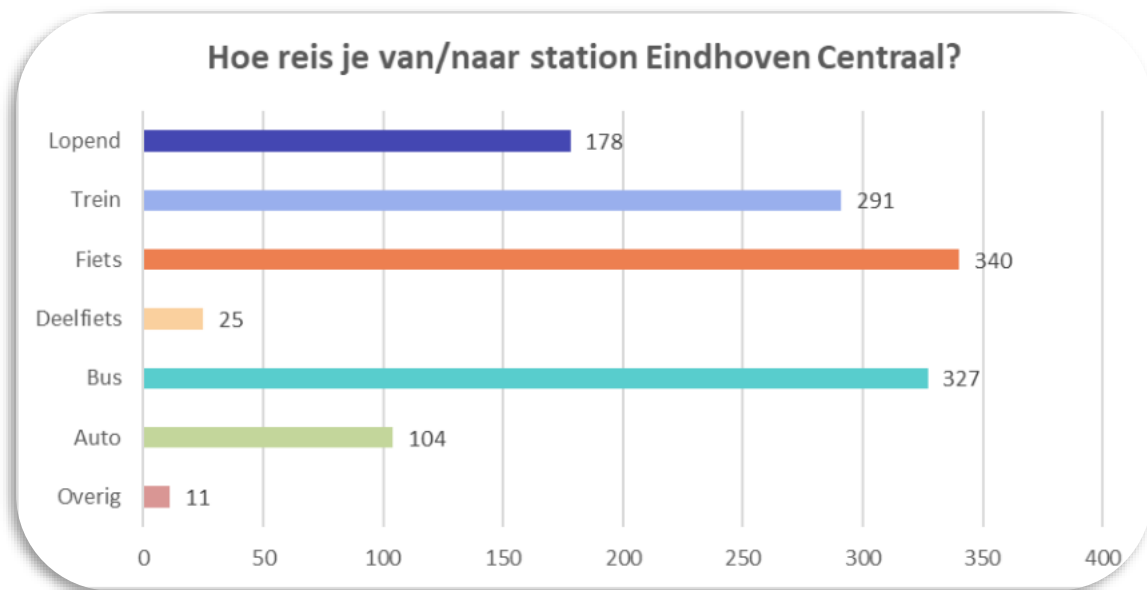
Figuur 4 Overzicht hoe respondenten de stationsomgeving kennen

Aan de respondenten is gevraagd hoe vaak zij het stationsgebied bezoeken. Een grote meerderheid gaf aan meerdere keren per week het gebied te bezoeken. Ongeveer 14% van de respondenten bezoekt het gebied dagelijks.



Figuur 5 Overzicht met welke frequentie respondenten het stationsgebied bezoeken

Tot slot zijn respondenten ook gevraagd op welke manier zij van en naar station Eindhoven centraal reizen. Respondenten konden meerdere modaliteiten aanvinken. Het gebruik van de fiets en de bus is het meest gekozen en ongeveer even groot. Daarna volgt de trein. Lopen, deelfiets en auto worden het minst vaak genoemd.



Figuur 6 Overzicht hoe respondenten naar station Eindhoven Centraal reizen

3 Opzet vragenlijst

De online vragenlijst is uitgezet via Maptionnaire, een digitaal platform voor burgerparticipatie. In deze online tool kregen respondenten informatie over de OV-knoop en de verschillende alternatieven. Vervolgens konden respondenten hun mening geven over de verschillende oplossingen aan de hand van diverse thema's.

3.1 Informeren over OV-knoop

Respondenten kregen eerst een beknopte introductie over de OV-knoop. In de introductie werd toegelicht wat de verschillende hoofdonderdelen (sporen, busstation, stationshal en fietsenstalling) zijn van de OV-knoop en hoe deze met elkaar samenhangen. Vervolgens kregen respondenten het onderzoeksgebied te zien.



Figuur 7 Overzicht van het onderzoeksgebied

3.2 Informeren over de alternatieven voor bus, trein en fiets

Respondenten kregen informatie over de vier verschillende alternatieven. Ter verduidelijking werden sfeerbeelden getoond die de mogelijke toekomstige situaties naast de huidige situatie lieten zien. Deze sfeerbeelden, vanuit verschillende perspectieven gemaakt, werden weergegeven naast een opsomming van de kenmerken per alternatief. Deze kenmerken werden visueel ondersteund door middel van pictogrammen in de afbeeldingen. Daarnaast kregen respondenten per alternatief een filmpje gepresenteerd met sfeerbeelden van de binnen- en buitenkant van de hoofdonderdelen. Hieronder is per alternatief weergegeven welke beelden en informatie in de online vragenlijst zijn gepresenteerd. Tot slot zijn enkele persoonlijke vragen gesteld, zoals leeftijd en frequentie van bezoek aan het gebied.

Alternatief 1



- Fietsenstalling op straatniveau, ingang aan het stationsplein langs Fellenoord
- Een smal stationsplein én verhoogd plein op het dak van de fietsenstalling
- Ingangen naar een ondergronds busstation vanuit de stationshal (binnen) en vanaf de noordkant van het stationsplein (binnen en buiten)
- Ingang naar de stationshal vanaf het stationsplein, de Vestdijktunnel en het verhoogde plein
- Gebouwen langs de Vestdijktunnel



Zicht vanaf Fellenoord op stationsplein en fietsenstalling



Zicht vanaf de Vestdijktunnel richting de trap naar het verhoogde plein



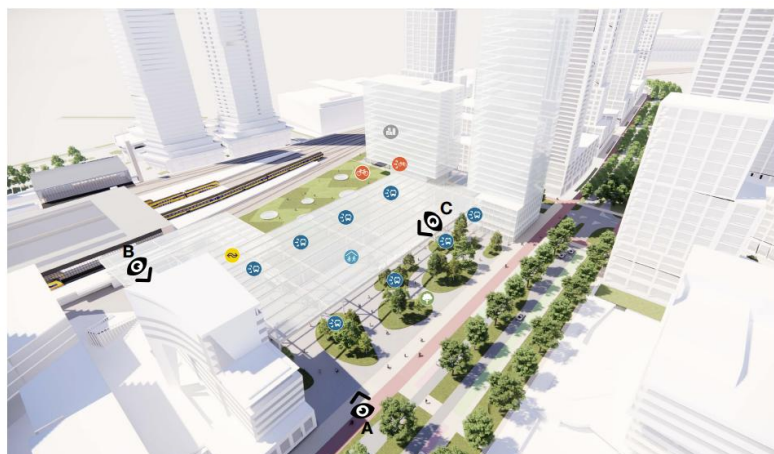
Zicht vanuit de reizigerstunnel door de stationshal richting het stationsplein



Figuur 8 Getoonde informatie alternatief 1, inclusief sfeerbeelden. Klik [hier](#) voor vergrote versie

Naast de sfeerbeelden kregen de bezoekers ook een [video](#) van alternatief 1 te zien.

Alternatief 2



- Fietsenstalling op twee verdiepingen (straatniveau en niveau +1) langs de sporen met een ingang aan de Vestdijktunnel
- Ruim stationsplein op straatniveau
- Luifel over het station en een deel van het stationsplein
- Ingangen naar het ondergrondse busstation onder de luifel (buiten)



Zicht vanaf Fellenoord op stationsplein



Zicht op luifel en overdekt deel stationsplein



nnel door de stationshal richting het stationsplein.



Figuur 9. Getoonde informatie alternatief 2, inclusief sfeerbeelden. Klik [hier](#) voor vergrote versie

Naast sfeerbeelden kregen bezoekers ook een [video](#) van alternatief 2 te zien.

Alternatief 3



- Fietsenstalling van twee verdiepingen (straatniveau en niveau -1) langs het spoor met een ingang aan de Vestdijktunnel
- Een ruim stationsplein op straatniveau
- Losse luifel op het plein over de toegang tot het busstation
- Ingangen naar het ondergronds busstation onder de luifel (buiten) én langs de Vestdijktunnel (buiten)
- Gebouwen langs het spoor



Zicht vanaf Fellenoord op stationsplein



Zicht vanaf de Vestdijktunnel richting het stationsplein



el door de stationshal richting het stationsplein

Figuur 10 Getoonde informatie alternatief 3, inclusief sfeerbeelden. Klik [hier](#) voor vergrote versie

Naast sfeerbeelden kregen bezoekers ook een [video](#) van alternatief 3 te zien.

Alternatief 4



- Fietsenstalling twee verdiepingen (straatniveau en niveau -1) langs het spoor met een ingang aan de Vestdijktunnel
- Een ruim stationsplein op straatniveau
- Losse luifel op het stationsplein over de toegang tot het busstation
- Ingangen naar een kleiner ondergronds busstation onder een luifel (buiten) en langs de Vestdijktunnel
- Gebouwen langs het spoor
- Tien bushaltes bovengronds aan Fellenoord



Zicht vanaf Fellenoord op stationsplein



Zicht vanaf Vestdijktunnel richting stationsplein



Zicht vanuit de reizigerstunnel door de stationshal richting het stationsplein



Figuur 11 Getoonde informatie alternatief 4, inclusief sfeerbeelden. Klik [hier](#) voor vergrote versie.

Naast sfeerbeelden kregen bezoekers ook een [video](#) van alternatief 4 te zien.

3.3 Meedenken

Nadat de respondenten informatie over de vier alternatieven hadden gekregen, konden zij meedenken over verschillende thema's waarop de alternatieven verschillen. Respondenten konden per thema hun voorkeur aangeven, in plaats van te kiezen voor één specifiek alternatief. Deze keuzes zijn terug te leiden naar de vier alternatieven. Bij alle antwoorden konden de respondenten een toelichting achterlaten. De volledige vragenlijst is terug te vinden in de bijlage.

De thema's waar men op bevraagd werd waren:

- Stationsplein
- Ingang van de fietsenstalling
- Ingang van het ondergrondse busstation
- Wachten op de bus
- Gebouwen aan het stationsplein

4 Resultaten en opbrengst

De opbrengst is opgesplitst per thema waarbij zowel gekeken is naar de meerkeuze antwoorden als de gegeven toelichting van de respondenten.

4.1 Stationsplein

Voor het thema stationsplein konden respondenten kiezen uit drie opties:

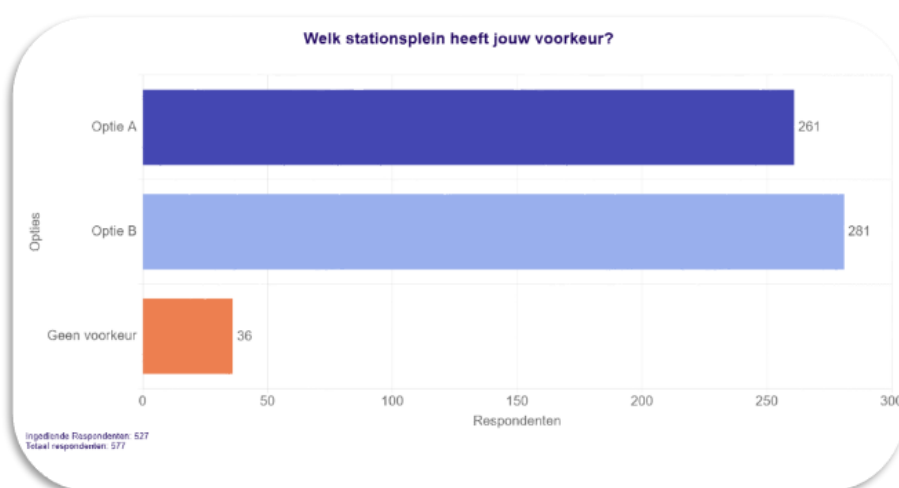
Optie A: Een smal stationsplein (op straatniveau) én een verhoogd plein op de fietsenstalling.

Daarbij hoort ook een fietsenstalling op één verdieping op straatniveau (ingang aan de Fellenoord). Deze optie sluit aan bij alternatief 1. In totaal geven 260 respondenten de voorkeur aan deze optie. De voornaamste reden daarvoor is dat een fietsenstalling op één niveau toegankelijker en gebruiksvriendelijker is. Ook wordt het plein in alternatief 1 als kleinschaliger, gezelliger en architectonisch interessanter ervaren. Meerdere respondenten bestempelen een groot plein met een luifel (alternatieven 2, 3 en 4) als saai en ongezellig.

Optie B: Een ruim stationsplein op straatniveau met een luifel.

Bij deze optie hoort een fietsenstalling over twee verdiepingen met de ingang aan de Vestedijktunnel. Deze optie sluit aan bij de alternatieven 2, 3 en 4 en krijgt de voorkeur van 281 respondenten. De openheid van een groot plein wordt als belangrijk ervaren. Respondenten geven aan dat een groot plein meer past bij het grootstedelijk karakter van een stad als Eindhoven. Ook geven veel respondenten aan dat een plein op straatniveau toegankelijk is, logische looproutes biedt en zorgt voor een betere doorstroming van (voetgangers)stromen. Een aandachtspunt die respondenten hierbij meegeven is een snelle overstap tussen de trein, bus en fiets, zonder omwegen of hoogteverschillen. Daarnaast wordt een grote luifel gewaardeerd voor beschutting tegen regen, wind en zon en gezien als iconisch of esthetisch, mits goed vormgegeven. Volgens respondenten biedt een ruim plein meer ruimte voor groen en ruimte om te wachten of te ontmoeten.

Geen voorkeur kiezen 36 respondenten. Respondenten zien in elk alternatief voor- en nadelen. Ook heerst er twijfel door een gebrek aan overzicht en zorgen over de kosten, haalbaarheid en nut van de plannen (vooral het ondergrondse busstation en het verhoogde plein).



Figuur 12. Resultaten stationsplein

4.2 Fietsenstalling

Respondenten kregen voor het thema fietsenstalling de keuze tussen drie opties:

Optie A: Een ingang van de fietsenstalling aan de Fellenoord.

Bij deze optie hoort een fietsenstalling over één verdieping op straatniveau en een smal én verhoogd stationsplein. Deze optie sluit aan bij alternatief 1. In totaal gaven 215 respondenten de voorkeur aan deze optie.

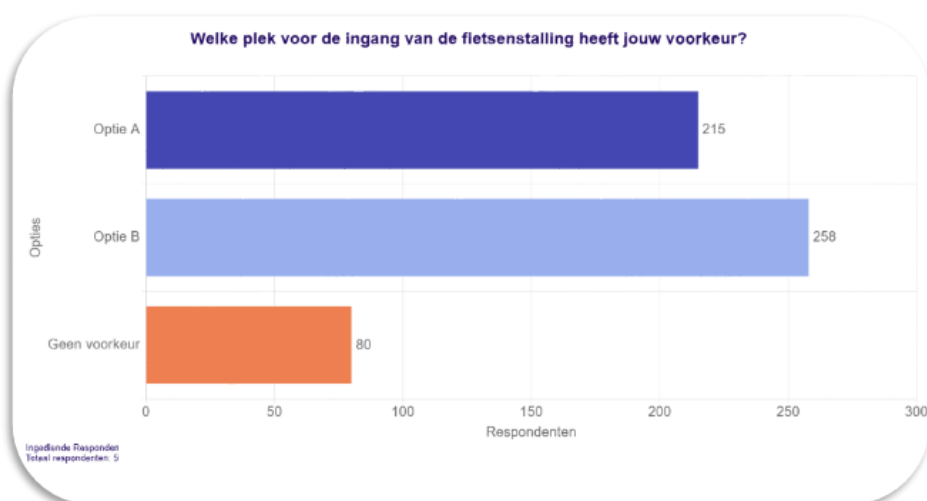
Volgens een deel van de respondenten heeft de fietsenstalling een logische ligging met een ingang aan de Fellenoord voor mensen uit de stad, TU/e en noordelijk Eindhoven. Weer wordt de snelle overstap tussen fiets, trein en bus als groot voordeel genoemd door de toegang via de stationshal. Daarnaast vinden respondenten een fietsenstalling op één niveau gebruiksvriendelijk en toegankelijk. Alternatief 1 voelt volgens verschillende respondenten meer geïntegreerd in het totale stationsgebied door de ligging naast de stationshal.

Optie B: Een ingang van de fietsenstalling aan de Vestdijktunnel.

Hierbij hoort een fietsenstalling over twee verdiepingen (waarvan één op straatniveau) en een ruim stationsplein op straatniveau. Deze optie sluit aan bij alternatieven 2, 3 en 4 en is door 258 respondenten de meest gekozen optie.

De ingang van de fietsenstalling aan de Vestdijktunnel wordt gezien als centrale verbinding tussen noord en zuid Eindhoven. Hierdoor biedt deze optie volgens veel respondenten een betere bereikbaarheid doordat mensen minder omfietsen vanuit het centrum of de zuidkant van de stad. Ook worden de voetgangers- en fietser stromingen gescheiden door de ingang aan de Vestdijktunnel. Respondenten ervaren dit als rustiger en veiliger.

Geen voorkeur is gekozen door 80 respondenten. De meeste respondenten zonder voorkeur vinden bereikbaarheid, veiligheid en capaciteit belangrijker dan de exacte locatie van de ingang. Ook is er een wens voor meerdere toegangen (noord en zuid) om omfietsen te voorkomen en de doorstroming te verbeteren.



Figuur 13 Resultaten entrees fietsenstalling

4.3 Entrees busstation

Het derde thema waarbij respondenten mochten meedenken was de ingangen naar het ondergrondse busstation. Respondenten kregen de keuze tussen vijf opties:

Optie A: Ingangen vanuit de stationshal (binnen) en vanaf de noordzijde van het stationsplein (binnen en buiten).

Deze optie sluit aan bij alternatief 1 en is met 356 respondenten de meest gekozen optie.

De ingang van het busstation direct vanuit de wordt als een groot pluspunt ervaren. Hierdoor kunnen reizigers droog, snel en efficiënt overstappen tussen de verschillende modaliteiten (trein, bus en fiets). Ook wordt aangegeven dat respondenten het fijn vinden niet naar buiten te hoeven om over te stappen. Alles zit onder één dak.

Optie B: Ingangen onder een luifel

Deze optie sluit aan bij alternatief 2 en is door 49 respondenten gekozen. Respondenten waarderen het om altijd droog te kunnen verplaatsen maar willen tegelijkertijd ook contact met buitenlicht en de buitenruimte behouden. Respondenten waarderen de balans tussen comfort en openheid die de luifel biedt. De “ruimste opzet” wordt vaker genoemd. Daarnaast verbindt de luifel volgens respondenten elementen van de stationsomgeving met elkaar.

Optie C: Ingangen onder een luifel (buiten), langs de Vestdijktunnel (buiten).

Deze optie hoort bij alternatief 3 en 73 respondenten geven hiervoor de voorkeur.

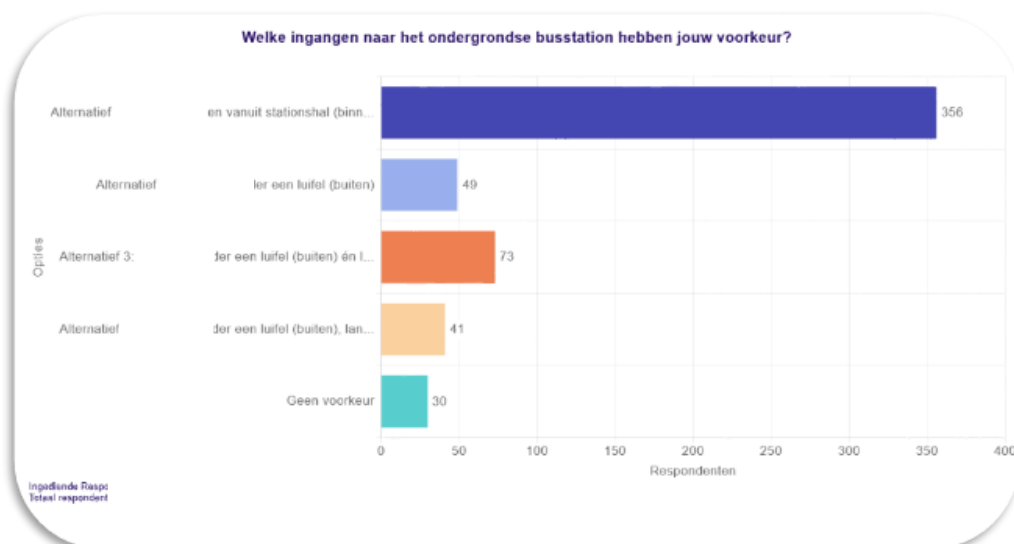
De extra ingangen langs de Vestdijktunnel worden als zeer praktisch gezien doordat de verbinding met de binnenstad makkelijker wordt. Net als bij alternatief 2 waarderen respondenten de combinatie van bescherming tegen slecht weer en de openheid van het plein. Respondenten willen droog kunnen lopen, maar niet het hele plein overkappen. Ook vinden respondenten ruimte voor groen belangrijk en deze luifel biedt daar meer kansen voor. Als laatste wordt benoemd dat alternatief 3 met meerdere in- en uitgangen optimaal is voor de doorstroming van reizigers.

Optie D: Ingangen onder een luifel (buiten), langs de Vestdijktunnel (buiten) en een aantal haltes bovengronds.

Deze optie is door 41 respondenten de minst gekozen optie en sluit aan bij alternatief 4.

De toelichtingen lopen sterk uit een. Meerdere respondenten benadrukken dat bushaltes bovengronds toegankelijker en overzichtelijker zijn. Sommige respondenten uiten zorgen over de veiligheidsgarantie van het ondergrondse busstation bij overstromingen. De locatie van het station wordt gezien als een laag punt in Eindhoven. Verschillende respondenten geven aan dat een bovengronds busstation toegankelijker is doordat men geen liften hoeft te gebruiken. Daarnaast geven sommigen respondenten voorkeur aan alternatief 4 vanuit kostenoverwegingen of dat zij het mooi vinden als bussen zichtbaar blijven in het straatbeeld. Een groot deel van de respondenten uiten in de toelichting op andere alternatieven zorgen over de veiligheid van een deels bovengronds bussysteem. Omdat de bus dan de voetgangers en fietsers moeten kruisen. Ook geven veel respondenten aan dat een gedeeltelijk bovengrondse en ondergronds busstation onlogisch en verwarrend werkt. Daarnaast wordt genoemd dat alternatief 4 afbreuk doet aan het doel van een volledig ondergronds busstation. Veel respondenten zeggen dan ook expliciet: “absoluut niet alternatief 4”.

Geen voorkeur gaven 30 respondenten aan. Hier zijn weinig toelichtingen op gegeven en lopen sterk uiteen. Een aantal respondenten geeft aan dat er geen voorkeur is maar dat liever niet alternatief 4 zien. Eén respondent geeft aan geen enkele optie de voorkeur heeft en liever een andere ontwerp zou zien met een bovengronds busstation.



Figuur 14 Resultaten entrees busstation

4.4 Wachten op de bus

Het vierde thema waar over is meegedacht is het wachten op de bus. Respondenten konden kiezen tussen vier verschillende opties:

Optie A: Boven in de stationshal (binnen). Deze optie sluit aan bij alternatief 1 en is door 109 respondenten gekozen.

Respondenten geven aan dat de stationshal veiliger voelt dan de ondergrondse busperrons of buiten. Ook is daglicht een belangrijk argument voor het wachten in de stationshal, net als warm droog en comfortabel wachten. Respondenten vinden het prettig dat de voorzieningen als winkels, horeca en bankjes dichtbij zijn. De stationshal wordt gezien als een aangename verblijfsruimte. Daarnaast wordt gevreesd voor slecht geluid en uitlaatgassen bij het ondergrondse busperron. Een vaak genoemd nadeel van het wachten in de stationshal is dat reizigers vanuit de stationshal de bussen niet kunnen zien aankomen.

Optie B: Boven onder de luifel (buiten) sluit aan bij de alternatieven 2, 3 en 4 en kreeg de voorkeur van 118 respondenten.

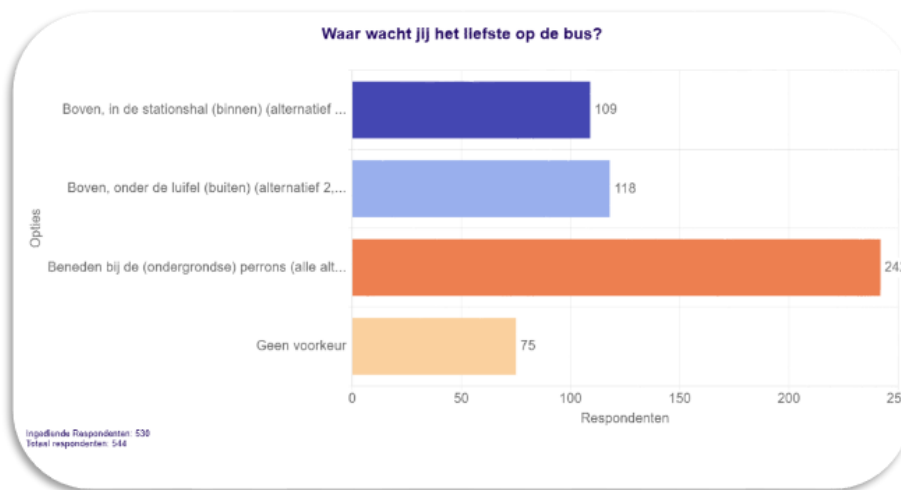
Respondenten benoemen daglicht en frisse lucht als essentiële voordelen van buiten wachten. Meerdere respondenten benoemen als voordeel de open ruimte dit wordt als sociaal veilig ervaren met name vanwege aanwezige vluchtroutes, zichtbaarheid en de aanwezigheid van minder hangplekken. Ook geven verschillende respondenten aan negatieve associaties te hebben met ondergrondse locaties. Er wordt gevreesd voor stank, fijnstof, geluidsoverlast en sociale onveiligheid. Veel respondenten geven aan dat voor kort wachten buiten onder de luifel prima is, maar bij langer wachten geeft men de voorkeur aan een prettige ruimte met meer comfort en het liefst zicht op de bussen.

Optie C: Beneden bij de ondergrondse busperrons.

Deze optie sluit aan bij alle vier de alternatieven en krijgt met 242 respondenten de meeste voorkeur. Het vaakste wordt genoemd dat respondenten zo dicht mogelijk bij de opstapplaats willen zijn. Ze willen de bus zien aankomen, om zeker te weten dat ze op tijd zijn. Informatieborden worden niet altijd als betrouwbaar ervaren. Daarnaast wordt het ondergronds wachten als

overzichtelijk genoemd, doordat mensen kunnen zien waar welke bus stopt. Ook geven veel respondenten aan dat ze snel op de bus willen kunnen stappen. Bij lang wachten zoeken mensen toch een andere plek op zoals de stationshal of het stationsplein. De grootste twijfels van het ondergronds wachten zijn sociale veiligheid en verblijfcomfort.

Geen voorkeur hebben 75 respondenten gekozen. Respondenten zonder voorkeur koppelen de wachten vooral aan tijd, weer, drukte en veiligheid. De basisvoorwaarde is droog en beschut wachten. Voor korte wachttijden hebben respondenten behoefte aan zicht op de bussen bij het perron, dus ondergronds wachten. Voor langere wachttijden hebben respondenten behoefte aan comfort, licht en voorzieningen, dus in de stationshal wachten.



Figuur 15 Resultaten wachten op de bus

4.5 Vastgoed

Als laatste kregen respondenten de keuze voor het plaatsen van gebouwen. Hoewel de invulling van de gebouwen geen onderdeel is van deze studie, wordt er wel onderzocht waar gebouwen geplaatst kunnen worden.

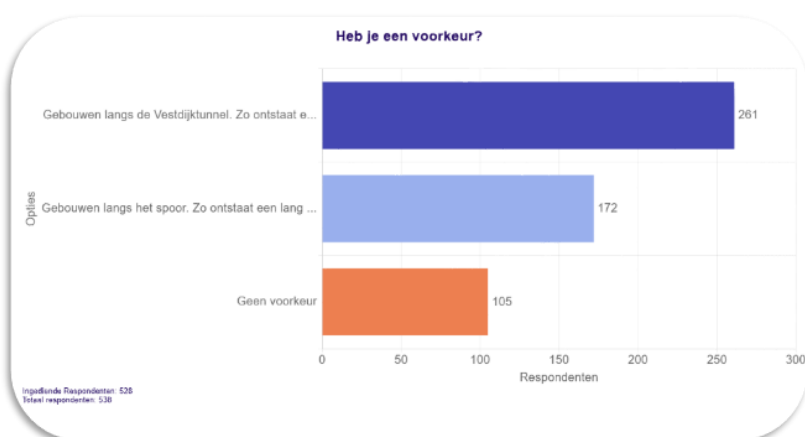
Optie A: Gebouwen langs de Vestdijktunnel, waarbij een stationsplein ontstaat met gebouwen aan drie kanten en een weg aan één kant. Deze optie hoort bij alternatief 1 en 2.

Deze optie is de meest gekozen optie door 261 respondenten. Respondenten waarderen een meer omsloten plein, met gebouwen aan drie kanten. Volgens hen zorgt dit voor een stedelijk karakter en een gevoel van geborgenheid en knusheid. Ook wordt genoemd dat de verwachting is dat het windluwer en daarmee comfortabeler is. Grote open pleinen (zoals alternatieven 3 en 4) worden als onprettig, winderig en (sociaal) onveilig ervaren. Ook pleiten veel respondenten voor hoogbouw langs de Vestdijktunnel waardoor er slim met het ruimtegebruik wordt omgegaan. Meerder respondenten geven aan dat het plein een rustige verblijfsruimte moet zijn met minder autowegen en doorgaand verkeer. De gebouwen aan drie zijden zorgen voor dit rustige gevoel doordat het zicht op de Vestdijk geblokkeerd wordt. Respondenten waarderen de groene elementen, wateropvang en ruimte voor bomen en er een levendige plint met winkels en horeca wordt vaak genoemd als kans voor deze plek. Sommige respondenten benoemden veiligheid bij het spoor. Zij zien daarom de gebouwen hierdoor liever aan de Vestdijk zijde dan langs het spoor.

Optie B: Gebouwen langs het spoor, zo ontstaat een lang stationsplein met aan twee kanten gebouwen en aan twee kanten een weg.

Deze optie sluit aan bij alternatief 3 en 4 en is door 172 respondenten gekozen. Het meest genoemde voordeel is een ruim en open plein. Respondenten hebben voorkeur voor minder bebouwing aan het plein om het visueel en fysiek open te houden. Dit wordt als toegankelijker en meer uitnodigend ervaren. Ook biedt een open plein meer ruimte voor groen volgens respondenten. Daarnaast uiten meerdere respondenten bezorgdheid over een opgesloten of benauwd gevoel bij hoge bebouwing aan drie zijden (zoals alternatieven 1 en 2). Een plein met twee open zijden wordt gezien als beter bereikbaar voor voetgangers en fietsers, makkelijker te gebruiken als centrale ontmoetingsplek en een meer integraal onderdeel van het gebied. Meerdere respondenten waarderen de goede zichtlijnen door de open structuur. Wel worden enkele zorgen geuit over de windhinder tussen hoge gebouwen en schaduwvorming door te torens.

Geen voorkeur werd gekozen door 105 respondenten. De precieze plek van de gebouwen maakt hen weinig uit. Respondenten geven aan dat vooral de kwaliteit van het ontwerp, toegankelijkheid, veiligheid, doorstroming en ruimtelijke beleving belangrijk wordt gevonden. Daarnaast worden windtunneleffecten en goede zichtlijnen genoemd als aandachtspunten.



Figuur 16 Resultaten locatie vastgoed

Bijlage: vragenlijst

Welk stationsplein heeft jouw voorkeur?

- A. Smal stationsplein (straatniveau) én verhoogd plein op de fietsenstalling (alternatief 1).
Bij deze keuze hoort ook fietsenstalling op één verdieping op straatniveau (ingang aan Fellenoord)
- B. Ruim stationsplein op straatniveau met luifel (alternatieven 2, 3 en 4).
Bij deze keuze hoort ook fietsenstalling over twee verdiepingen (ingang aan Vestdijktunnel)
- C. Geen voorkeur

Welke plek voor de ingang van de fietsenstalling heeft jouw voorkeur?

- A. Aan Fellenoord (alternatief 1).
Bij deze keuze hoort ook fietsenstalling over één verdieping op straatniveau en een smal stationsplein én verhoogd plein
- B. Aan Vestdijktunnel (alternatief 2, 3 en 4).
Bij deze keuze hoort ook een fietsenstalling over twee verdiepingen, waarvan in elk geval één verdieping op straatniveau en een ruim stationsplein op straatniveau
- C. Geen voorkeur

Welke ingangen naar het ondergrondse busstation hebben jouw voorkeur?

- A. Zowel ingangen vanuit stationshal (binnen) als vanaf noordkant stationsplein (binnen en buiten) (alternatief 1)
- B. Ingangen onder een luifel (buiten) (alternatief 2)
- C. Ingangen onder een luifel (buiten) én langs de Vestdijktunnel (buiten) (alternatief 3)
- D. Ingangen onder een luifel (buiten), langs de Vestdijktunnel (buiten) én enkele bushaltes bovengronds (alternatief 4)
- E. Geen voorkeur

Sommige busreizigers hebben om zich veilig of prettig te voelen een voorkeur voor waar ze op de bus willen wachten. Waar wacht jij het liefste op de bus?

- A. Boven, in de stationshal (binnen) (alternatief 1)
- B. Boven, onder de luifel (buiten) (alternatief 2, 3 en 4)
- C. Beneden bij de (ondergrondse) perrons (alle alternatieven)
- D. Geen voorkeur

De gebouwen op het stationsplein horen niet bij de OV-knoop. De keuze voor alternatief 1, 2, 3 of 4 bepaalt wel waar gebouwen kunnen komen. Heb je een voorkeur?

- A. Gebouwen langs de Vestdijktunnel.
Zo ontstaat een stationsplein met gebouwen aan drie kanten en een weg aan één kant. (alternatief 1 en 2).

- B. Gebouwen langs het spoor.

Zo ontstaat een lang stationsplein met aan twee kanten gebouwen en aan twee kanten een weg (alternatief 3 en 4).

- C. Geen voorkeur