

Rapport

Rondetafelgesprekken

OV-knoop Eindhoven, rondom Eindhoven Centraal

MIRT-verkenningen Spoorknoop Eindhoven en Multimodale Knoop Eindhoven



Datum: juni 2025

Versie: 1

Status: definitief

Inhoud

1.	Inleiding.....	3
2.	Toegankelijkheid	5
3.	Mobiliteit.....	7
4.	Onderwijs	9
5.	Cultuur, historie en groen	10

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 naar verwachting zo'n 200.000 mensen per dag via 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 stond het derde participatiemoment gepland waarin geïnformeerd werd over de tussenresultaten en het draagvlak opgehaald over de verschillende oplossingen.

	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

De participatiemomenten OV-knoop Eindhoven

Rondetafelgesprekken

In mei en juni 2025 zijn er rondetafelgesprekken gevoerd met belanghebbende partijen. Daarnaast is er op 22 mei een participatiebijeenkomst georganiseerd en is er een online enquête uitgezet voor individuele stakeholders. De participanten kregen een inkijkje in de toekomst van de OV-knoop en de verschillende opties voor bus, fiets en stationshal. Dit rapport heeft betrekking op de rondetafelgesprekken met belanghebbende partijen.

Leeswijzer

Op de thema's toegankelijkheid, mobiliteit, onderwijs en cultuur, historie en groen organiseerden

we een rondetafelgesprek in de periode mei en juni 2025. In deze rapportage is de opbrengst van deze gesprekken samengevoegd.

In hoofdstuk 2 is de opbrengst van het rondetafelgesprek over toegankelijkheid opgenomen. Hoofdstuk 3 geeft een weergave van het gesprek over mobiliteit. In hoofdstuk 4 staat de opbrengst beschreven van het gesprek met onderwijsinstellingen. En in hoofdstuk 5 wordt ingegaan op de meerdere gesprekken die gevoerd zijn over cultuur, historie en groen.

2. Toegankelijkheid

Voor het thema toegankelijkheid organiseerden we voorafgaand aan de participatiebijeenkomst op 22 mei 2025 een gesprek met een aantal leden van de Stichting Videlio.

De uitnodiging was ook verstuurd aan Eindhoven Toegankelijk!. Zij gaven de voorkeur aan een presentatie op een ander tijdstip. Op 4 juni organiseerden we daarom een gesprek met een aantal leden van Eindhoven Toegankelijk!

2.1 Opbrengst

Tijdens het gesprek met de betrokken partijen vanuit het thema Toegankelijkheid gaven de deelnemers aan dat het voor hen van belang is om mee te denken over de bouwperiode (tijdelijke situatie). Het is van belang dat het station toegankelijk blijft voor iedereen en dat de looproutes niet (te vaak) veranderen tijdens de bouwperiode.

2.1.1 Spoor

Over het spoorse gedeelte hadden de partijen verschillende opmerkingen of aandachtspunten:

- Komt er een goederenlift naar de nieuwe perrons? Deze liften worden gebruikt voor mensen met een fysieke beperking in geval dat de gewone reizigerslift defect is.

De nieuwe perrons krijgen beide een ontsluiting met een goederenlift.

- Hoe wordt er rekening gehouden met mensen met een visuele beperking? En wat wordt de ondergrond op de perrons?

Toegankelijkheid is een absoluut uitgangspunt in het spoorbeleid. Alle openbare gebouwen en de openbare ruimte moet voor iedereen toegankelijk zijn. Daarbij wordt o.a. gebruik gemaakt van:

- *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).*

Het type ondergrond van de perrons wordt in de volgende fase (na 2025) uitgewerkt, maar ook deze worden volgens de landelijke standaarden ontworpen, zonder glad vloeroppervlak).

- Met zo een grote groei van inwoners; is de ingreep van het spoor niet wat beperkt?

De ruimte is inderdaad beperkt in Eindhoven. Echter wordt er voor de studie gekeken naar de prognoses voor 2040, voor aantal reizigers, treinen en mogelijk gevraagde extra treinverbindingen. Daarin hebben de benodigde uitbreidingen voor het spoor rondom Eindhoven Centraal geresulteerd in een andere spoorindeling rondom het station en twee extra perrons.

2.1.2 Busstation, fietsenstalling en stationshal noordzijde

De partijen reageerden positief op de vier alternatieven voor het busstation, fietsenstalling en stationshal aan de noordzijde. Wel gaven zij enkele aandachtspunten mee:

Algemeen

- De groep mindervaliden (dus ook ouderen met rollators, etc.) groeit. Zorg dat de openbare ruimte zo is ingericht dat deze groep er gebruik van kan maken (breedte paden, afstand, steilheid helling), dan kan vrijwel iedereen er gebruik van maken.
- Er is de voorkeur dat de bus altijd op hetzelfde perron aankomt. In de tijdelijke situatie graag de mogelijkheden voor digitale oplossingen onderzoeken, bijvoorbeeld een seintje naar de telefoon bij wijziging van het busperron. In de definitieve situatie sterke voorkeur om niet afhankelijk te zijn van de app.
- Zorgen dat slechtzienenden zich kunnen oriënteren op het busperron zodat zij weten hoe ze naar de trap en/of uitgang van het busperron kunnen komen, hier denken de partijen graag over mee in de volgende fase.
- Een duidelijke route van de K+R naar de trein en bus. Rechtdoor zonder obstakels op de route heeft de voorkeur, inclusief goede geleiding.
- Het is noodzakelijk dat de fietsenstalling aan de noordzijde rolstoeltoegankelijk is met ruimte voor het stallen van mindervaliden fietsen, met name omdat in de plannen voor de nieuwe fietsenstalling aan de zuidzijde dit niet is meegenomen.
- De taxiplaats is vrij ver voor mensen die slecht ter been zijn (meer dan 100m). Hierbij is aangegeven dat dit een bewuste keuze is om het plein autovrij te laten zijn waardoor auto's en voetgangers elkaar niet meer hoeven kruisen. Aan de centrumzijde zijn de taxi- en mindervalidenparkeerplaatsen wel dichterbij.
- Voor mindervaliden is het lastig om via de parkeergarage dicht bij het station te komen. Dit is daarom een minder geschikte plaats voor mindervalide parkeerplaatsen. Dit komt door de hoogte van de busjes waar de rolstoel in zit en de ruimte die nodig is om in- en uit te kunnen stappen.
- In het ontwerp voor het hele station (zuid en noord) komen er minder mindervaliden parkeerplaatsen terug. Er wordt veel gebruik gemaakt van deze parkeerplaatsen door overreizigers maar ook voor de binnenstad. Plaatsen voor reizigers worden teruggebracht in het stationsgebied. Voor het winkelend publiek moet elders in de binnenstad plaats gevonden worden.
- De wens om een secundaire route te creëren voor als de lift niet functioneert. De partijen spreken de grote voorkeur uit voor twee liften per perron, en geen afhankelijkheid van personele beschikbaarheid in begeleiding.
- Ook in het geval van brand goed onderzoeken hoe mindervaliden mensen kunnen vluchten, bij voorkeur zonder begeleiding of afhankelijkheid van derden.
- Eindhoven Toegankelijk! en Videlio willen beiden graag meedenken in de volgende fase over de toegankelijkheid in zowel de tijdelijke situatie als de definitieve situatie.

Alternatief 1

- Het verhoogde plein in alternatief 1 moet ook toegankelijk zijn voor mindervaliden.

Alternatief 2, 3 en 4

- Op deze alternatieven hebben de partijen geen aanvullende opmerkingen

3. Mobiliteit

Op 21 mei 2025 heeft het rondetafelgesprek over mobiliteit plaatsgevonden. De uitnodiging is verstuurd naar verschillende partijen:

- Fietzersbond Eindhoven
- Taxibond
- Hermes
- Arriva
- Transdev
- Reizigers Overleg Brabant
- LOCOV
- NS-Reizigers
- NS-Stations / Stationsmanager Eindhoven Centraal
- Rover

Arriva, Transdev, Rover, Hermes en NS-Stations waren aanwezig tijdens het rondetafelgesprek.

3.1 Opbrengst

Tijdens het rondetafelgesprek voor mobiliteit waren er verschillende partijen vertegenwoordigd.

3.1.1 Spoor

Over het spoorse gedeelte hadden de partijen de volgende aandachtspunten:

- Worden de nieuwe entrees vanaf de Dommelpassage ook meegenomen bij het bouwen van de twee zijsporen? Dit zorgt voor spreiding van reizigers op de perrons. In het geval van één entree heeft het de voorkeur om de entree in het midden van het perron te plaatsen, niet aan de kopse kant zoals nu het geval is.
Er wordt tot 2040 in de huidige reizigerstunnels geen capaciteitsprobleem verwacht (transferanalyse is hiervoor uitgevoerd) voor reizigers. Dit is dan ook de reden dat er geen entree vanaf de Dommelpassage voorzien zijn binnen deze studie. Uitgangspunt voor deze studie is wel om een Dommel entree mogelijk te houden voor in de verdere toekomst.
- Kan de perronkap vervangen worden, het geeft geen warm, groots en welkom gevoel in één van de grootste steden van Nederland.
De perronkap heeft een monumentale status. Voor nu is het uitgangspunt om deze te behouden evenals alle andere objecten met rijks of lokale monumentale status zoals de colonnade en stationshal aan de zuidzijde (centrumzijde). In de presentatie zijn impressies opgenomen hoe de nieuwe perronkappen boven de extra perrons eruit zouden kunnen komen te zien. In de volgende fase (na 2025) worden de mogelijkheden hiervoor verder bekeken en wordt er een definitieve keuze gemaakt.

3.1.2 Busstation, fietsenstalling, stationshal noordzijde

De partijen zien voor- en nadelen in alle vier de alternatieven voor het busstation, fietsenstalling en de stationshal. Deze voor- en nadelen moeten goed tegen elkaar worden afgewogen. De aanwezige partijen zien vooral veel nadelen in alternatief 4.

Alternatief 1

- De loopstromen voor de in- en uitstappers moeten elkaar niet in de weg zitten. Doordat zowel in- als uitstappers rechts aanhouden gaat dit goed. In de simulatie is hiernaar gekeken en dit levert geen problemen op.
- De bussen hebben nu met name veel last heeft van het overige verkeer. Er wordt gereageerd dat de gemeente het [verkeercirculatieplan](#) heeft vastgesteld waarin besloten is om geen doorgaand autoverkeer meer toe te staan op de Fellenoord. Hierdoor zal er minder verkeer rondom de OV-knoop rijden.

Alternatief 2

- Het heeft de voorkeur om de entree naar het busstation en de positionering van de trappen naar het ondergrondse busstation net als in alternatief 1 vanuit de stationshal te hebben. Dit is niet mogelijk in dit alternatief door de positionering van de fietsenstalling.
- In dit alternatief zit de fietsenstalling op 0 en -1. Er wordt een kans gezien in het realiseren van één grote fietsenstalling op +1. In vorige fasen is er ook gekeken naar verschillende oplossingen voor de fietsenstalling. Er wordt nagegaan waarom dit in eerdere fase is afgefallen. *De fietsenstalling op één laag is onderzocht in alternatief 1. Zoals te zien is in alternatief 1 vergt een fietsenstalling van één laag veel ruimte. Een dergelijke fietsenstalling op +1 zou boven daarmee niet alleen boven het stationsgebouw maar ook boven het stationsplein komen te liggen. Hierdoor blijft er nauwelijks ruimte over voor een stationsplein. Voor een prettig stationsgebouw en plein is bovendien veel vrije hoogte nodig, waardoor de hellingbaan naar de fietsenstalling heel lang of heel steil wordt wat onwenselijk is voor de gebruikers.*

Alternatief 3

- Voor het comfort van reizigers heeft de voorkeur om de stationshal en de luifel voor het busstation met elkaar te verbinden.
- Over de tweede trapopgang naar het ondergrondse busstation gelegen aan de Vestdijk wordt positief gereageerd. Mede doordat de reizigers die moeten overstappen van bus naar de trein onder de luifel kunnen doen, en bezoekers aan de stad kunnen aan de Vestdijk het busstation verlaten in de buitenlucht.

Alternatief 4

- De verkorte bustunnels leveren een betrouwbare dienstregeling op die wenselijk is. Ook zijn de Kennedylaan en de Boschdijk door de kortere bustunnels direct bereikbaar. Dit wordt door meerdere aanwezigen als prettig ervaren omdat dit meer vrijheid oplevert voor de dienstregeling.
- De afstand van de busbuffer tot het ondergrondse busstation is belangrijk voor de exploitatie van het bussysteem. Gevraagd wordt of het zinvol is om een bovengrondse busbuffer te realiseren als de bussen meer dan 2 minuten naar de busbuffer moeten rijden. Verschillende partijen geven aan dat dit te lang is en hier zorgen over hebben.
- De verwachting is dat een ondergronds én een bovengronds busperron erg verwarrend is voor reizigers.

Als er vanuit de kosten wordt geredeneerd, zou het plaatsen van de fietsenstalling op +1 in plaats van -1 een mogelijkheid bieden? Deze suggestie wordt meegenomen in verdere uitwerking.

4. Onderwijs

Voor het thema Onderwijs organiseerden we op 20 mei 2025 het rondetafelgesprek. De uitnodiging is verstrekt aan verschillende onderwijsinstellingen in Eindhoven binnen 500 meter van het projectgebied:

- Technische Universiteit Eindhoven
- Fontys
- Summa College

Van de genodigden was de Technische Universiteit Eindhoven aanwezig bij het rondetafelgesprek.

4.1 Opbrengst

Voor het rondetafelgesprek over het thema onderwijs waren verschillende onderwijsinstellingen in Eindhoven uitgenodigd. Het gesprek heeft plaatsgevonden met de Technische Universiteit Eindhoven.

4.1.1 Spoor

Over het spoorse gedeelte werden de volgende vragen/ aandachtspunten gesteld:

- Hoelang gaan de werkzaamheden duren en hoelang is het OV-systeem buiten werking naar verwachting?
De bouwwerkzaamheden voor het spoor, busstation, fietsenstalling en stationshal zullen minimaal 6-8 jaar duren. Het uitgangspunt is dat de treinen en bussen blijven rijden tijdens de bouwperiode. Het busstation wordt tijdens de werkzaamheden verplaatst naar een tijdelijke locatie. De precieze locatie wordt momenteel onderzocht.
- Extra opgangen naar de sporen vanaf de Dommelpassage zijn gewenst vanuit de Technische Universiteit Eindhoven, zodat de afstand tussen Technische Universiteit Eindhoven en het treinstation voor studenten en werknemers korter wordt.
Er wordt tot 2040 in de huidige reizigerstunnels geen capaciteitsprobleem verwacht (transferanalyse is hiervoor uitgevoerd) voor reizigers. Dit is dan ook de reden dat er geen entree vanaf de Dommelpassage voorzien zijn binnen deze studie. Uitgangspunt voor deze studie is wel om een Dommel entree mogelijk te houden voor in de verdere toekomst.

4.1.2 Busstation, fietsenstalling en stationshal noordzijde

De TU Eindhoven reageert positief op de vier verschillende alternatieven voor het busstation, de fietsenstalling en de stationshal, maar geeft wel enkele aandachtspunten mee:

- De focus van de TU Eindhoven ligt op sociale veiligheid, verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Studenten en werknemers moeten veilig de campus kunnen bereiken. Dit moet goed worden geborgd in het ontwerp.
- Voor de sociale veiligheid in en rondom het busstation is het belangrijk dat er voldoende daglicht het ondergrondse busstation binnen komt.
Dit is een belangrijke ontwerpogave voor het busstation. In de volgende fase zal dit verder worden uitgewerkt en uitgedacht.
- Alternatief 4 wordt als verwarrend ervaren door het gesplitste busstation. Het is zo onduidelijk waar reizigers op de bus moeten stappen.
- De TU Eindhoven ziet het als pluspunt dat alle ingangen van de trein en bus centraal bij elkaar liggen in alternatief 1. Het verhoogde plein wordt wel als nadeel gezien in alternatief 1.
- Het voetgangersgebied richting de TU-campus via de diagonaal van het Kennedypein moet een veilig en levendig gebied blijven.

5. Cultuur, historie en groen

Op 27 mei 2025 heeft het rondetafelgesprek voor cultuur, historie en groen plaatsgevonden. Hiervoor zijn uitnodigingen verstuurd naar:

- Erfgoedhuis Eindhoven
- Henri van Abbe stichting
- Stichting Bescherming Wederopbouwerfgoed Eindhoven
- Stichting Beter Eindhoven
- Trefpunt Groen

De Henri Van Abbe stichting was aanwezig tijdens het rondetafelgesprek. Stichting Bescherming Wederopbouwerfgoed Eindhoven is naar de fysieke bijeenkomst op 22 mei 2025 gekomen. Trefpunt Groen en Stichting Beter Eindhoven hebben beiden aangegeven op een ander moment in gesprek te willen. Met beiden partijen is een separaat gesprek gevoerd. Op 23 juni 2025 was het rondetafelgesprek met Trefpunt groen en op 27 juni 2025 is er een gesprek geweest met Stichting Beter Eindhoven.

5.1 Opbrengst

Omdat de gesprekken voor cultuur, historie en groen separaat gevoerd zijn is ook de opbrengst per gesprek weergegeven

5.1.1 Henri van Abbe stichting

Over het spoorse gedeelte waren geen aandachtspunten. Het uitgangspunt dat de objecten met Rijks of lokale monumentale waarde worden behouden, is in lijn met de voorkeur van hen. Met de voornaamste aandacht voor behoud van de Bailey-constructie van de stationsoverkapping.

De Henri van Abbe stichting geeft verschillende aandachtspunten mee voor de vier alternatieven voor het busstation, de fietsenstalling en de stationshal:

- Er worden zorgen geuit over de grootte van de bouwplaats tijdens de realisatie.
- Het wordt als onbegrijpelijk ervaren dat het busstation ondergronds wordt geplaatst en bussen een plek krijgen in het midden van de stad, terwijl er zulke grote woningbehoefte is. Er wordt gepleit voor een hoogwaardig tramsysteem dat past bij een stad als Eindhoven. *De keuze voor het ondergrondse busstation met bijbehorende tunnels is in december 2024 gemaakt. Eerder is er onderzoek gedaan door de gemeente naar de haalbaarheid van een tram. Daaruit is gebleken dat dit nu niet haalbaar is. Daarnaast is het bussysteem van grote toegevoegde waarde voor de regio. Bij het ontwerp wordt wel gekeken of het later inpassen van een tram mogelijk blijft.*
- Er worden zorgen geuit over het creëren van een fijne beleving in een ondergronds busstation, met name voor de sociale veiligheid. Deze zorg wordt erkent en er wordt toegelicht dat de connectie met de bovenwereld wordt meegenomen in het ontwerp in de volgende fase, net als de zichtlijnen. Ook kan er met kunstmatig licht een fijne beleving gecreëerd worden in het ondergrondse busstation.
- De ruimte voor het station moet dienen als openbare ruimte. Dit komt niet goed naar voren in alternatief 1 doordat de fietsenstalling op het stationsplein ligt. Door het verhoogde stationsplein is de openbare ruimte minder toegankelijk.
- De voorkeur gaat uit naar alternatief 3 vanwege het grote stationsplein. Ook de inpassing van de fietsenstalling op 0 en –1 wordt als positief gezien. Hierdoor wordt er gebruik

gemaakt van de huidige hoogteverschillen. Ook zijn de loopstromen vanaf het busstation richting de binnenstad en het station zijn gesplitst van elkaar.

- Het nadeel van de ondergrondse bushaltes is dat reizigers niet ondergronds kunnen wisselen van perron. Voordeel ten opzichte van nu is dat de buslijnen op vaste perrons vertrekken, er is dus geen dynamisch busstation meer.

5.1.2 Trefpunt Groen

In een separaat gesprek met Trefpunt groen werden de volgende aandachtspunten meegegeven op het spoorse gedeelte:

- De volwassen bomen tussen het spoor en het politiebureau aan de Mathildelaan graag behouden.
De aanpassingen die gedaan moeten worden aan het westelijk emplacement passen binnen de spoorse contouren. Tijdens realisatie aandacht voor deze monumentale bomenrij.
- Recent is het Landschapsplan voor de Prof. Dr. Dorgelolaan vastgesteld. Het bos langs het spoor aan de Prof. Dr. Dorgelolaan is waardevol stuk landschap. Dit vormt een groene verbindingszone langs het spoor van de Dommelzone tot aan het Wasvengebied.
Het noordelijke extra zijperron heeft extra ruimte nodig ten noorden van het bestaande spoor. Dit raakt deels deze groene verbindingszone. In de volgende fase wordt het ontwerp gedetailleerder uitgewerkt en wordt het raakvlak met deze verbindingszone concreter inzichtelijk.

Over de plannen voor het busstation, fietsenstalling en stationshal

- Er wordt positief gereageerd op het toevoegen van groen op het stationsplein. Het huidige busstation is erg versteend.
De invulling van de openbare ruimte zoals getoond op de beelden is een indicatie van hoe het kan worden. Het uitgangspunt is wel dat er meer groen komt op het stationsplein aan de noordzijde.
- Het bovengronds leggen van de busbuffer in alternatief 4 gaat ten koste van groen. De bomen aan de Fellenoord, John F. Kennedy, Montgomerylaan en Boschdijk behoren tot de hoofdgroenstructuur en de dooraderingszone. Deze groene verbindingen zijn essentieel voor het leefklimaat in de stad.
- Is het mogelijk dat vanwege de kosten de keuze gemaakt kan worden voor één van de alternatieven met bijvoorbeeld de ondergrondse buffer?
Bij het samenstellen van het uiteindelijke voorkeursalternatief kunnen elementen van de verschillende alternatieven gecombineerd worden.
- De bomenrij aan de John F. Kennedy is een waardevolle bomenrij, is in 1961 gepland. Er moet dus wel een goede reden zijn als deze bomen moeten wijken.
- Worden er ook nog andere locaties onderzocht voor de busbuffer? Bijvoorbeeld aan de Fellenoord?
Er is nog geen keuze gemaakt over de locatie van de busbuffer. Er wordt verder onderzocht welke locaties denkbaar zijn. De verdere uitwerking zal plaatsvinden in de volgende fase.
- Met alternatief 3 en 4 worden er meer kansen gezien om het groene plein te verbinden met de groene binnenstad.

5.1.3 Stichting Beter Eindhoven

Stichting Beter Eindhoven heeft hun reactie op de plannen (OV-knoop, maar ook Knoop XL) via de mail gedeeld met het document “Zonder design geen vooruitgang die ons verbindt”. Naar aanleiding van dit document is een overleg georganiseerd met de OV-knoop, maar ook gebiedsontwikkeling Fellenoord 2040 was aanwezig. Tijdens dit overleg heeft stichting Beter Eindhoven hun document en zorgen toegelicht; doen we de goede dingen in de som der dingen.

Hierbij zijn een aantal aspecten de orde gekomen:

- Uitzoekend over alle projecten rondom de OV-knoop (binnen Knoop XL) is het goed om te kijken of er de juiste keuzes voor het geheel worden gemaakt.
- Hoe kan je mobiliteit met elkaar verbinden als deler.
- Voor de grote ontwikkelingen rondom het station blijft het spoor een barrière tussen noord en zuid. Door de functies van mobiliteit meer te verdelen en met elkaar te verbinden, wordt deze barrière minder ervaren.
- Interwijkverbindingen: De stationspassage is benodigd voor (de groei van toekomstige) OV-reizigers. Vanuit de gemeente wordt een betere kwaliteit van de interwijkverbinding Vestedijktunnel voorbereid. En op langere termijn wordt er ook gekeken om de Dommelpassage meer ruimte te geven voor langzaam verkeer, recreatie en natuur.
- Stichting Beter Eindhoven heeft hun suggestie voor een oplossing toegelicht met langzaam verkeer verbinding over de sporen heen van noord naar zuid met een opgang naar de perrons en een tweede in- en uitstapstation voor internationale reizen.
- Advies, kies niet voor een oplossing geleid door kostenbeperkingen. Dan krijg je uiteindelijk niet wat je wilt.
- Het SBE wil graag in gezamenlijkheid meedenken over het gebied rondom de OV-knoop, Knoop XL.
- Denk visionair, nu is het moment dat we een enorme opgave hebben, met elkaar denken hoe kunnen we een integrale oplossing maken. Belangrijk dat hier goede oplossingen gevonden worden voor Eindhoven en de regio.