

BEANTWOORDING VRAGEN VOORKEURSVARIANT HOV4

Terugkoppeling en antwoorden op vragen

De toelichting op onderzoeken op het gebied van o.a. trillingen, geluid en fijnstof worden dit najaar bekend en worden bij het eerstvolgende participatiemoment toegelicht.

EINDHOVEN

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
1	**Ik was maandag bij de HOV4 bijeenkomst op het gemeentehuis, en bedacht mij net een punt van feedback die ik niet heb opgeschreven, in het huidige ontwerp is bij de elisabethtunnel een busbaan per weghelft. Echter, als (lijn)bussen op dit moment de door elisabethtunnel rijden (door bijv. een omleiding) gaan ze vaak in het midden van de twee rijbanen rijden (zodat niemand ze in kan halen), omdat het best wel krap is onder de tunnel voor een stadsbus en bijvoorbeeld een bestelbusje naast elkaar. Daarom vraag ik mij af of het niet beter is om te twee busbanen naar een kant van de tunnel te halen. En alle auto's door de andere kant te laten rijden.**	Voorlopig ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Dank voor uw bericht en het meedenken. Het klopt inderdaad dat het erg krap is in de Elisabethtunnel voor o.a. (lijn)bussen. We kiezen ervoor om de bus en het overige verkeer te combineren per zijde van de onderdoorgang. In de toekomst maakt minder verkeer van de onderdoorgang gebruik door maatregelen uit het verkeerscirculatieplan. Dit zal ervoor zorgen dat de gekozen variant niet tot grote knelpunten zal leiden. In het voorstel dat u doet zullen er twee bussen aan één kant komen te rijden. De twee bussen kunnen elkaar dan niet goed passeren door het beperkte profiel in de Elisabethtunnel. Door de toename van het aantal bussen kan dit tot ongewenste vertraging/knelpunten leiden. Ook in de andere zijde kan tegemoetkomend vrachtverkeer door het beperkte profiel in de knel komen. Dit wordt voorkomen wanneer het verkeer net als in de huidige situatie dezelfde richting op rijdt.
2	**Allereerst willen we laten weten dat we blij zijn met de doorstroom en zo vermindering van verkeer van het schetsontwerp van de Mauritsstraat. We hebben echter nog enkele aanvullende vragen en hopen via deze weg antwoorden te krijgen:** **1. Er komen 15 parkeerplekken in de straat. Kunnen wij als vergunninghouders van het gebied Vonderkwartier hier een parkeervergunning voor krijgen? De Mauritsstraat ligt precies op de grens van het vergunningsgebied tussen het Vonderkwartier en De Bergen. Mocht dit onder vergunningsgebied De Bergen vallen, dan zouden we niet in onze eigen straat kunnen parkeren.** **2. Is er overwogen om de parkeerplekken uitsluitend beschikbaar te maken voor vergunninghouders? Dus dat vrij parkeren/betaald parkeren niet meer mogelijk is? En zou dit eventueel een optie kunnen zijn voor de Mauritsstraat?** **3. Voor ons huis komt de busbaan. Hoe kunnen we laden en lossen, bijvoorbeeld bij het vervoeren van meubels? Of bij een verbouwing?** **4. Is er onderzoek gedaan naar de impact van de werkzaamheden en het busverkeer op de kwaliteit van de oude huizen? Zo ja, wat zijn de uitkomsten hiervan? De huizen zijn flink aan het verzakken.**	Voorlopig ontwerp	Centrum	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	1. De Mauritsstraat blijft qua parkeren vallen onder het Vonderkwartier. De woningen aan de Mauritsstraat kunnen daar (tenzij ze op de adressenlijst uitsluiting parkeervergunningen staan) met hun vergunning parkeren. 2. Parkeervergunningszones waar je alleen met een vergunning mag parkeren, passen we niet toe, uitgezonderd de twee bestaande vergunningszones rond het centrum die vooralsnog wel blijven bestaan. Dus de Mauritsstraat blijft betaald parkeren waar bewoners met een vergunning kunnen parkeren. 3. Er wordt gekeken naar een laad en los plek aan het einde van de Mauritsstraat bij de kruising met de Mecklenburgstraat. Zie hiervoor deze afbeelding: De exacte plek voor het laden en lossen wordt bij het voorlopig ontwerp bepaald. 4. De berekeningen die tot op heden zijn uitgevoerd laten geen nadelige effecten zien. Er wordt nog een trilling onderzoek uitgevoerd aan de hand van het voorlopig ontwerp. Deze resultaten hiervan zullen rond de zomer komen. De verwachting is dat het terugbrengen van de snelheid naar 30 km/h en de lagere intensiteit van autoverkeer geen normoverschrijding opleveren. In specifieke gevallen kan er voor werkzaamheden een inventarisatie worden gemaakt van de verzakking en na de werkzaamheden een nieuwe opnamen om te kijken wat de eventuele schade van de werkzaamheden is geweest. Dit is onder andere afhankelijk van het type materieel en werkzaamheden die worden uitgevoerd. Of hier sprake van is moet nog worden onderzocht.
3	**Dan had ik ook nog een vraag over de fietspaden. In Amsterdam worden nieuwe designs voor fietsoversteekplaatsen gebruikt, zoals “de banaan” en “puntzak”. Houden jullie bij het ontwerp van de nieuwe straten ook rekening met dit soort nieuwe experimentele (innovatieve ;-)) ontwerpen?**	Voorlopig ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	De oplossingen zijn bij ons bekend. Afhankelijk van de fietsintensiteiten bij de oversteken kunnen we deze oplossingen toepassen. Dit wordt verder bekeken richting een voorlopig en definitief ontwerp.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
4	**Ik heb zojuist uw plan beluisterd waarin u uitlegt hoe verkeer binnen centrum moet gaan bewegen met komst van de hov4. Ik schrik er ontzettend van. Verkeer mag straks niet meer over vonderweg en de mauritsstraat de stad in en maar beperkt uit. Ik woon daar net 1 straat vandaan en gebruik natuurlijk deze weg als in en uitgaande weg. U moet mij maar eens uitleggen hoe ik me dan nog naar huis kan begeven. zal alles met een omweg (juist niet milieuvriendelijk) over de buiten ring moeten verplaatsen ook als ik bv naar nuenen wil, je kan toch niet omwonende van alles afsluiten. omdat wat??? de voetgangers en fietsers meer voorrang hebben? beter maken ja maar dit is onwerkelijk en onaanvaardbaar.**	Voorlopig ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Het klopt inderdaad dat er straks geen doorgaand verkeer meer komt in het centrum van Eindhoven. Dit betekent dat reizigers vanuit bijvoorbeeld Nuenen naar Veldhoven straks niet meer door de stad (Vonderweg) kunnen rijden, maar dit via de ringstructuur moeten doen. Het centrum van Eindhoven wordt hierdoor autoluwer wat voor een verbetering zorgt van de luchtkwaliteit en leefbaarheid. Het nadeel is inderdaad dat omwonende vaker een stukje om moeten rijden. Samen met het verkeerscirculatieplan wordt er op dit moment bekeken welke wegen bereikbaar moeten blijven en waar eventuele rijrichtingen verandert moeten worden om alle huizen bereikbaar te houden voor bewoners en het omrijden te beperken. Hierbij wordt ook rekening gehouden met eventueel sluipverkeer. Wij hopen u op een vervolgbijeenkomst informatie te geven wat de route exacte route wordt naar uw huis. Dit is mede afhankelijk van het verkeerscirculatieplan. Hier vindt u daar meer informatie over: Verkeers-circulatieplan en Verbeterplan Ring | Gemeente Eindhoven.
5	**Allereerst mijn complimenten voor de zeer informatieve website. Ziet er goed uit en de alternatieven zijn duidelijk gekozen. Ik heb 1 vraag/opmerking; om de ontsluiting van de driehoek Willem de Zwijgerstraat, Nassaustraat en Julianastraat beter te laten verlopen zou het een optie zijn om de doorgang naar de Prinsenhof open te maken voor plaatselijk verkeer? Volgens mij ontlast dit de Mauritsstraat en de Vonderweg en hoeven we dus niet eerst het centrum in om de stad uit te gaan.**	Voorlopig ontwerp	Centrum	Sluipverkeer	Afgelopen week hebben we samen met het VCP gezeten. Hierbij hebben we twee opties geïdentificeerd die nu verder onderzocht gaan worden. Deze twee opties kunt u vinden in de bijlage. Wij horen graag van u welke optie uw voorkeur zou hebben en waarom.
6	**Goed om te weten dat we in de toekomst als bewoners gewoon op de Mauritstraat kunnen blijven parkeren met onze huidige vergunning. Ik was ook benieuwd naar het definitieve aantal parkeerplekken: het is me opgevallen dat in de huidige werktekening maar 11 parkeerplekken zijn ingetekend, volgens het bericht op de website zouden dit er 13 moeten zijn. En waar komen die niet ingetekende plekken dan? En is dit al met of zonder invalide plaats? De laad en los plekken zijn helaas veel te ver weg om een laad en los plek te noemen. Laden, lossen, verhuizen en onderhoud wordt zo onmogelijk aan onze woning. Wij willen hier toch onze onvrede over uiten en vraag me af wat de procedure is om hierover in bezwaar te gaan. Wat we ook willen weten is hoe hulpverleners bij ons huis kunnen komen, denk aan een ambulance etc. Kan de stoep laag worden gemaakt zodat deze in een noodsituatie wel op de stoep kunnen stilstaan? Bereikbaarheid blijft wel belangrijk! Mogelijk kan dit ook een uitkomst bieden in het laad/los probleem.**	Voorlopig ontwerp	Mecklenburgstraat	Parkeren	Bij het voorlopig ontwerp zullen de invalide parkeerplekken en de laad- en losruimtes ingetekend worden. Het is mogelijk dat het aantal parkeerplekken in de uiteindelijke versie één of twee plekken meer of minder zal zijn dan we nu inschatten. Dit kan te maken hebben met de locatie van de invalide parkeerplek, maar ook met de mogelijkheden voor afvalinzameling en de ruimte voor het plaatsen van bomen. Het aantal definitieve parkeerplekken zal echter duidelijk zijn bij het voorlopig ontwerp, wat we rond oktober verwachten. Ik begrijp je zorgen over het laden en lossen. Hoe hebben jullie dit in de huidige situatie opgelost? Ik kan me voorstellen dat wanneer je verder weg woont, je eerder gebruik maakt van de parkeerplekken voor de deur dan van de laad- en losplekken. We zitten momenteel samen met de hulpdiensten om de schetsen te bekijken en te zorgen voor de beste bereikbaarheid voor hen. Het staat voor ons voorop dat de bereikbaarheid gewaarborgd wordt. Hulpdiensten zullen sowieso over de busbaan mogen rijden en in noodsituaties op de stoep mogen parkeren.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
7	Ik was ook benieuwd of het idee is om de haltes voor of na kruispunten te plaatsen. Bij de HOV2 zijn haltes vooral erna geplaatst en bij de HOV1 vaker ervoor. Ik moet zeggen dat vanuit een buschauffeur perspectief de voorkeur ligt bij ervoor. Eindhoven kiest ervoor om al helemaal in de spits de bus toch nog soms best lang te laten wachten bij stoplichten op de busbaan. Ik vind het raar, maar prima, het probleem is alleen dat je tijdens de drukte dus twee keer moet stoppen voor een halte. Een keer voor het stoplicht, en een keer bij de halte. Dit kan best veel tijd kosten, en zorgt, al helemaal in de spits voor extra vertraging. Ik denk als je de bus zo aantrekkelijk mogelijk wilt maken moet deze juist tijdens de spits goed op tijd rijden. Met een halte voor het stoplicht kan de chauffeur wachten op de halte tot het stoplicht wit wordt en betekent dat je tijdens drukte maar 1x hoeft stil te staan per halte. En mocht het stoplicht dan wat langer duren, kan je die ene passagier die net iets te laat is ook nog meenemen.	Voorlopig ontwerp	Centrum	Overig	Na zorgvuldige overweging hebben we besloten om de bushaltes voor de HOV4 na de kruispunten te plaatsen. Het voordeel van deze opstelling is dat de bus zich van tevoren kan aanmelden voor het stoplicht, waardoor hij zoveel mogelijk door kan rijden. Wanneer de halte voor het stoplicht zou worden geplaatst, is het vooraf moeilijk in te schatten hoeveel mensen er in- of uit moeten stappen. Dit kan ervoor zorgen dat het stoplicht weer op rood staat, wat extra vertraging veroorzaakt. Samenvattend denken wij dat de haltes na de kruispunten de kans op vertraging minimaliseren, aangezien de bus zich kan aanmelden voor het stoplicht en zo efficiënt mogelijk door het kruispunt kan passeren
8	Groencompensatie voor de aansluitende wijken/parken.	Voorlopig ontwerp	Centrum	Groen	Bij de ontwerpkeuzes maken we afwegingen tussen aspecten als verkeersveiligheid, water en afwatering, ondergrondse infrastructuur en groen en bomen. Ons uitgangspunt daarbij is om zoveel mogelijk groen en bomen te behouden. Als er bomen moeten wijken, houden wij ons aan het bomenbeleid van de gemeente Eindhoven. Daarin is opgenomen op welke manier het kappen van bomen moet worden gecompenseerd. Dat betekent dat wanneer er bomen moeten verdwijnen, we eerst kijken of we bomen langs de HOV-route terug kunnen planten. Wanneer dit niet mogelijk is, moeten de bomen ter compensatie op andere plekken in Eindhoven worden geplant via het zogeheten bomencompensatiefonds. Naast het behoud van groen, proberen we ook groen toe te voegen op onderdelen van de HOV4-route die zich daarvoor lenen. Dit werken we tijdens het opstellen van het voorlopig ontwerp verder uit. Ook de bomensoorten werken we in het voorlopig ontwerp verder uit.
9	Meer groen toevoegen; een groene verbinding maken van het centrum van Eindhoven, langs de HOV4.	Voorlopig ontwerp	Centrum	Groen	Zie vraag 8. We onderzoeken bijvoorbeeld of het Victoriapark met het Genderpark kan worden verbonden.
10	Voorkeur voor inheemse boomsoorten.	Voorlopig ontwerp	Centrum	Groen	Zie vraag 8
11	Er zijn zorgen rondom drukte in (nabijgelegen) straten zoals de Anna van Egmondstraat, Anna van Engelandstraat, Strijpsestraat, Willem de Zwijgerstraat, Willem de Rijkelaan, Eliasweg en Engelsbergenstraat.	Voorlopig ontwerp	Centrum	Sluipverkeer	Zie vraag 24
12	De effecten van het Verkeerscirculatieplan (VCP) op o.a. verkeersdrukte.	Voorlopig ontwerp	Centrum	Sluipverkeer	Zie vraag 24
13	De bereikbaarheid in Eindhoven, specifiek van De Bergen.	Voorlopig ontwerp	Centrum	Sluipverkeer	De bereikbaarheid van de bergen wordt samen met het VCP opgepakt. Op dit moment blijkt uit de modelberekeningen dat de bereikbaarheid voldoende is. Dit onderzoek is nog niet definitief afgerond. Mocht blijken dat er aanvullende maatregelen nodig zijn, zullen wij deze onderzoeken. De verkeersonderzoeken worden bij de procedure voor het omgevingsplan toegepast en openbaar gemaakt.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
14	Een aantal bewoners geven aan de mogelijkheid te willen om binnen 200 meter van eigen woning een parkeerplaats te vinden.	Voorlopig ontwerp	Centrum	Parkeren	In de Mecklenburgstraat komen straks 32 parkeerplekken, nu zijn er 51 parkeerplekken. In de Mauritsstraat komen 11 parkeerplekken, dat zijn er nu 18. Het blijft betaald parkeren. Voor bewoners met een vergunning blijft er ruimte om de auto te parkeren. Er is namelijk voldoende restcapaciteit in de betreffende vergunningszone, waardoor geen compensatie nodig is voor het aantal parkeerplekken dat verdwijnt. Daarmee is er geen garantie dat er altijd binnen 200m van de woning kan worden geparkeerd. Vanaf medio juni 2025 geldt overigens betaald parkeren in alle buurten binnen de Ring van Eindhoven. We doen dit om de parkeeroverlast voor bewoners en ondernemers te beperken. Voor meer informatie kun je terecht op de pagina Betaald parkeren woonwijken.
15	Bewoners geven aan behoefte te hebben aan vervangende parkeerplekken, als het aantal parkeerplekken minder wordt in hun straat.	Voorlopig ontwerp	Centrum	Parkeren	Zie vraag 14
16	Veiligheid rondom parkeren naast de weg. “Parkeren naast de weg is gevaarlijk in verband met uitstappen rolstoelgebruikers wat meer tijd en ruimte inneemt”.	Voorlopig ontwerp	Centrum	Parkeren	Dank voor uw signaal over de veiligheid rondom parkeren naast de weg, met name voor rolstoelgebruikers. Door de beperkte ruimte is het helaas niet overal mogelijk om parkeren volledig gescheiden van de rijbaan op te lossen. Bijvoorbeeld in de Anna van Egmondstraat komt een nieuwe invalideparkeerplaats ter beschikking. Ook zijn er daar reguliere parkeerplaatsen langs een rustigere weg opgenomen, waar meer tijd en ruimte is voor veilig in- en uitstappen. Mocht er specifieke locaties zijn waar behoefte is aan een aanvullende invalideparkeerplaats, dan biedt de verdere uitwerking van het Definitief Ontwerp daar nog mogelijkheden toe. In het centraal verkeersoverleg wordt samen met Eindhoven Toegankelijk de nadere uitwerking van het ontwerp besproken.
17	Ruimte voor laden & lossen.	Voorlopig ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	In het ontwerp blijft er ruimte voor laden en lossen. Op de Mauritsstraat komt een specifieke laad- en losplek terug, vergelijkbaar met de huidige situatie. Daarnaast kan, indien beschikbaar, gebruik worden gemaakt van reguliere parkeerplaatsen voor kortstondig laden en lossen. Alle woningen, kantoren en voorzieningen blijven bereikbaar voor leveringen. Ook wordt bij de uitwerking van het ontwerp expliciet rekening gehouden met het vrijhouden van privé-ingangen, zoals poorten of achteromtoegangen van woningen. Deze blijven toegankelijk, zowel in de eindsituatie als zoveel mogelijk tijdens de uitvoering van de werkzaamheden.
18	Ruimte voor laadpalen.	Voorlopig ontwerp	Centrum	Overig	Er zal gekeken worden wat de laaddruk is. Dit bepaald of er laadpalen geplaatst gaan worden. Voor meer informatie over openbare laadpalen kunt u hier terecht: https://www.eindhoven.nl/stad-en-wonen/stad/parkeren/laadpalen-voor-elektrische-autos/openbare-laadpalen. Ook loopt er een proef in het Vonderkwartier met laadpalen. Meer informatie hiervoor kunt u vinden op: https://www.eindhoven.nl/nieuws/buurtaanpak-voor-laden-van-autos
19	De bebording/signalering van de kruisingen ter hoogte van busbaan en ander verkeer.	Voorlopig ontwerp	Centrum	Overig	Bebording en markering nemen we mee in de uitwerking richting voorlopig en defintief ontwerp

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
20	**Toevoeging van drempels, zodat bestuurders zich houden aan de snelheidslimiet.**	Voorlopig ontwerp	Centrum	Overig	In het centrum, zoals op de Mauritsstraat en de Meckelenburgstraat, rijden bussen mee met het autoverkeer. Om het openbaar vervoer vlot en comfortabel te laten verlopen, worden hier geen drempels geplaatst. Op de Karel de Grotelaan zijn verkeersdrempels wél opgenomen in het ontwerp, passend bij de gewenste snelheid en verkeersfunctie van de weg.
21	**Er zijn zorgen dat automobilisten over de busbaan gaan rijden, waar dit niet toegestaan is.**	Voorlopig ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Om dit te voorkomen, wordt de busbaan duidelijk herkenbaar gemaakt met een afwijkende kleur, duidelijke markeringen op het wegdek en passende bebording. Hiermee wordt voor iedere weggebruiker helder waar wel en niet gereden mag worden.
22	**Genoeg veilige oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers.**	Voorlopig ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Dank voor uw vele signalen en zorgen rondom de veiligheid van oversteek-plaatsen voor fietsers en voetgangers, onder andere bij de Julianastraat, Anna van Egmondstraat, Wilhelminaplein, Mauritsstraat, Maria Stuartstraat en rondom scholen. In het ontwerp zijn op hoofdlijnen oversteekplekken voor voetgangers en fiet-sers op onder meer genoemde locaties opgenomen. In de verdere uitwerking van het ontwerp wordt een verkeersveiligheidstoets uitgevoerd. Daarbij worden alle oversteeklocaties beoordeeld op overzichtelijkheid, drukte, verkeersstro-men en gebruik door kwetsbare groepen zoals kinderen en rolstoelgebruikers. Eventuele aandachtspunten nemen we mee om te zorgen voor een veilige en duidelijke situatie. De oversteekplaatsen worden in het voorlopig ontwerp verder uitgewerkt. Ook de wens voor bijvoorbeeld zebrapaden, voetgangerslichten of duidelijke markeringen wordt hierin meegenomen.
23	**Maatregelen die ervoor zorgen dat de Flixbus niet over de busbaan gaat rijden.**	Voorlopig ontwerp	Centrum	Overig	De verkeersinrichting zal erop gericht zijn om 30km/h te rijden. Handhaving zal hierop toezien. Dit geldt hetzelfde voor de flixbus en auto's die over de busbaan rijden. Hierop zal gehandhaafd worden zodra de inrichting gereed is.
24	**In de folder over HOV4 werd gesuggereerd dat er minder sluipverkeer door de wijken zou komen, maar het was onduidelijk welke straten hier-mee werden bedoeld. Aanvulling: dit gaat om bijvoorbeeld de Anna van Engelandstraat.**	Voorlopig ontwerp	Centrum	Sluipverkeer	Met het Masterplan Mobiliteit 2050 gaan we Eindhoven leefbaarder, veiliger, ge-zonder en aantrekkelijker maken. En ook goed bereikbaar houden. Twee uitwer-kingen van dit masterplan zijn het Verkeerscirculatieplan voor het gebied binnen de Ring en het Verbeterplan voor de Ring zelf. Ook HOV4 is een uitwerking van het Masterplan Mobiliteit. Het verkeerscirculatieplan en HOV4 zijn nauw met elkaar verbonden. De sectorindeling van het verkeerscirculatieplan is afgestemd met het project HOV4, zodat we de wijken bereikbaar en leefbaar houden maar doorgaand verkeer door het centrum wordt geweerd en via de ring afgewikkeld. Daarmee is de kans op sluipvberkeer binnen de ring klein. Meer informatie over het VCP is te vinden op de pagina Mobiliteit in balans: Verkeers-circulatieplan en Verbeterplan Ring. De precieze uitwerking wordt momenteel vormgegeven. Dit gebeurt samen met de bewoners van de wijken.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
25	Participatie-dilemma: “De gemeente vraagt ons om te reageren en wij krijgen daarna te horen dat onze vraag pas in de verdere uitwerking aan bod komt. Maar wij kunnen niet beoordelen of iets uitgewerkt is en lopen dus risico dat als we niet reageren, we bij de uitgewerkte versie te horen krijgen dat we eerder onze ideeën en zorgen moesten aankaarten, in deze fase dus.”	Voorlopig ontwerp	Centrum	Overig	We begrijpen dat het lastig is om goed te reageren op plannen die nog op hoofdlijnen zijn uitgewerkt. Tegelijk is juist deze fase bedoeld om richtinggevende keuzes te maken, waarbij uw inbreng van grote waarde is. Ook aandachtspunten die pas in de uitwerking spelen, horen we graag nu al. Zo kunnen we ze gericht meenemen naar de volgende fase. Wij horen graag waar de specifieke zorgen over gaan zodat we gerichter aan kunnen geven hoe bepaalde onderdelen verwerkt zijn en nader uitgewerkt worden. We zorgen ervoor dat eerdere opmerkingen niet verloren gaan en koppelen in een later stadium terug hoe ze zijn verwerkt. In de verdere uitwerking is opnieuw ruimte voor participatie. De suggestie om de buslijnen in de wijk ook op de tekening weer te geven nemen we mee; dit helpt om de impact beter inzichtelijk te maken.
26	Het is lastig om aan te geven of de keuze goed is, omdat het is uitgewerkt op hoofdniveau en niet op detail.	Voorlopig ontwerp	Centrum	Overig	Zie vraag 25
28	Bewoners willen graag inzichten in het aantal bussen dat er zal gaan rijden, het aantal te verwachten reizigers, de effecten van en op het verkeer in de wijk, de effecten van congestie op reistijd van de bus.	Voorlopig ontwerp	Centrum	Overig	Het verzorgingsgebied van HOV-haltes is groter door de hoge frequentie van de bussen (groeiend van 10-20 bussen per uur, afhankelijk van de tijd op de dag, tot mogelijk 30 bussen per richting per uur). Dit is onder meer afhankelijk van de groei van het aantal reizigers en de capaciteit van de in te zetten bussen. Dit wordt in een later stadium bepaald. De provincie gaat over de lijnvoering en bepaalt tegen de tijd van ingebruikname de frequentie. Meer informatie staat in deze rapportage: https://www.eindhoven.nl/sites/default/files/2023-12/Verkenning%20HOV4%20Eindhoven%20-%20Veldhoven%20de%20Run.pdf
29	Bewoners geven aan toelichting te willen over de samenhang tussen het VCP en de HOV4, en hoe de ontwerpprocessen en besluitvorming van deze twee projecten op elkaar aansluiten.	Voorlopig ontwerp	Centrum	Sluipverkeer	Zie vraag 24
30	Bewoners geven aan meer informatie te willen over hoe wordt omgegaan met de zorgen; hoe wordt er omgegaan met sluipverkeer (in HOV4 & VCP), wat de impact is op het groen en de gevolgen van de afname in het aantal parkeerplaatsen.	Voorlopig ontwerp	Centrum	Sluipverkeer	Zie vraag 24
31	Overlast van uitgaansverkeer dicht langs het huis.	Voorlopig ontwerp	Centrum	Overig	De inpassing van de HOV4 heeft geen invloed op het uitgaansverkeer. Hier kunt u eventueel een melding doen van lawaai: https://www.eindhoven.nl/stad-en-wonen/wonen/meldingen-en-klachten/woonoverlast-melden#:~:text=Bel%20naar%2014%20040%20of,Meld%20Misdaad%20Anoniem%3A%200800%207000.
32	Veiligheid van oversteekplaatsen, “zonder lawaaiige stoplichten.”	Voorlopig ontwerp	Centrum	Verkeer ontwerp	Zie vraag 22
33	Snelheid van implementatie i.v.m. fijnstof en de gezondheid.	Voorlopig ontwerp	Centrum	Overig	Er wordt op dit moment onderzocht hoe we de uitvoeringsfase gaan vormgeven. Zodra hier meer duidelijkheid over is, zullen wij dit laten weten. We streven ernaar om de uitvoering en ingebruikname zo snel mogelijk te realiseren.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
34	Ideeën over een ringbuslijn op de Ring zodat niet alle busreizigers via het station moeten reizen.	Voorlopig ontwerp	Centrum	Overig	Op dit moment lopen er onderzoeken naar nieuwe busverbindingen die belangrijke (werk)locaties in de stad direct met elkaar verbinden, zonder altijd via het station te gaan. Zodra hierover meer duidelijkheid is, wordt dit gedeeld via de gemeentelijke kanalen en/of het Eindhovens Dagblad.
35	Bussen die te laat zijn krijgen bij kruispunten vaak geen prioriteit, terwijl bussen die te vroeg zijn dit wel krijgen. Dit zou beter andersom kunnen.	Voorlopig ontwerp	Centrum	Overig	Het gevoel dat te vroege bussen eerder prioriteit krijgen dan te late bussen begrijpen we, maar dit is niet zo ingericht. De verkeersregelinstallaties werken met dynamische systemen die op basis van actuele omstandigheden beslissen wanneer een bus prioriteit kan krijgen in de verkeersregeling.
36	Een dubbelzijdig fietspad alleen aan de zuidzijde van de Mathildelaan/ PSV-laan plaatsen.	Voorlopig ontwerp	Vonder-weg	Verkeer ontwerp	Er komt een dubbelzijdig fietspad aan de kant van het centrum. Tussen de PSV laan en de Frederiklaan wordt een fietspad aangelegd voor de aansluiting met de wijken. Het ontwerp van het plein bij het PSV-stadion wordt later nader uitgewerkt. Ook daarbij zal weer participatie plaatsvinden, waarbij we deze inbreng onder de aandacht brengen. Een autovrij plein voor het PSV stadion in de Vonderweg is onderdeel van het VCP. Door de filter zal er minder doorgaand verkeer op de Mauritsstraat rijden waardoor er een afname van het autoverkeer ontstaat.
37	Plaats het fietspad maar aan één zijde van de weg, niet aan de PSV-zijde.	Voorlopig ontwerp	Vonder-weg	Verkeer ontwerp	Zie vraag 36
38	Zeer beperkte bereikbaarheid Julianastraat.	Voorlopig ontwerp	Vonder-weg	Sluipverkeer	Zie vraag 24
39	Er zijn zorgen omtrent overbelasting Strijpsestraat, met name bij uitgaand verkeer richting de Ring. Ook zijn er zorgen omtrent de gevolgen voor de verkeersdrukte in het Vonderkwartier.	Voorlopig ontwerp	Vonder-weg	Sluipverkeer	Zie vraag 24
40	Mogelijkheid om van Vonderkwartier naar de Palingstraat te rijden (auto) ontbreekt.	Voorlopig ontwerp	Vonder-weg	Sluipverkeer	Zie vraag 24. De mogelijkheid zit nog steeds in de plannen alleen met een andere route dan in de huidige situatie.
41	Bereikbaarheid met zuidzijde van het spoor i.v.m. éénrichtingsverkeer Mauritsstraat.	Voorlopig ontwerp	Vonder-weg	Sluipverkeer	Zie vraag 24. Woningen en voorzieningen zijn nog steeds bereikbaar maar via andere routes
42	Hoe wordt omgegaan met het kruispunt Mathildelaan waar 2 HOV lijnen elkaar kruisen?	Voorlopig ontwerp	Vonder-weg	Verkeer ontwerp	Het punt waar twee HOV-lijnen elkaar kruisen op de Mathildelaan wordt geregeld met verkeerslichten. Dit zorgt voor een veilige en soepele afwikkeling van het busverkeer. De exacte inrichting en afstemming worden verder uitgewerkt in het ontwerp.
43	Er zijn zorgen dat Oud-Philipsdorp gebruikt gaat worden als sluiproute.	Voorlopig ontwerp	Vonder-weg	Sluipverkeer	Zie vraag 24
44	Wat gebeurt er met andere ontsluitingswegen? Er zijn zorgen dat de Willemstraat tot de Hastelweg een sluiproute zal worden.	Voorlopig ontwerp	Vonder-weg	Sluipverkeer	Zie vraag 24

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
45	Een zebrapad toevoegen bij oversteek Julianastraat.	Voorlopig ontwerp	Vonder-weg	Verkeer ontwerp	Zie vraag 22
46	Een autovrij plein voor het PSV-stadion, maar belangrijk is ook om te kijken wat dit betekent voor het autoverkeer door de Mauritsstraat.	Voorlopig ontwerp	Vonder-weg	Verkeer ontwerp	Zie vraag 36
47	Aan beide zijden van de weg bomen plaatsen, om hitte tegen te houden.	Voorlopig ontwerp	Vonder-weg	Groen	Bomen aan beide zijden van de Vonderweg: De suggestie om aan beide zijden van de weg bomen te plaatsen wordt meegenomen in de verdere planuitwerking. We kijken zorgvuldig naar de mogelijkheden voor groeninpassing in combinatie met andere functies in de openbare ruimte, zoals verkeer, voet- en fietspaden, ondergrondse infra en hulpdiensten. Waar de ruimte het toelaat, wordt vergroening nadrukkelijk meegenomen als belangrijk onderdeel van het ontwerp. Groene verbindingen en oversteekpunten: De ideeën om groene oversteekpunten te realiseren tussen het Vonderkwartier en De Bergen, en om het groen van het Wilhelminaplein te verbinden met het Prinsenhofpark, sluiten goed aan bij de ambities voor een groene, gezonde en aantrekkelijke stad. Deze suggesties worden meegenomen in de verdere ruimtelijke uitwerking, waarbij we zoeken naar mogelijkheden voor het versterken van ecologische verbindingen. Vervanging en herplant van bomen: Het klopt dat op enkele plekken bomen moeten worden gekapt. Tegelijkertijd worden waar mogelijk bestaande bomen behouden of herplant. In het voorlopig ontwerp wordt zichtbaar welke bomen behouden blijven, welke verwijderd worden en welke soorten herplant zullen worden. Er wordt gestreefd naar een netto toename van het aantal bomen ten opzichte van de huidige situatie. Bomen tussen Hertog Jan I Laan en Palingstraat: Ook voor het gedeelte tussen de Hertog Jan I Laan en de Palingstraat wordt gekeken naar vergroening. Mogelijkheden voor het toevoegen of behouden van bomen in dit deel worden meegenomen in de uitwerking van het ontwerp. Grondwaterstand Genderdal: De grondwaterstand wordt beperkt beinvloed door het aantal bomen. De verwachting is dat dit geen noemenswaardige verhoging van de grondwaterstand zal veroorzaken, mede omdat op verschillende locaties herplant plaatsvindt en wadi's (https://www.eindhovenduurzaam.nl/klimaatregelen/wadis) worden aangelegd.
48	Bewoners hebben zorgen over de oversteekplekken, denk hierbij aan de Julianastraat, de Anna van Egmondstraat en het Wilhelminaplein.	Voorlopig ontwerp	Maurits-straat	Verkeer ontwerp	Zie vraag 22
49	Overzichtelijkheid van de oversteekplaatsen.	Voorlopig ontwerp	Maurits-straat	Verkeer ontwerp	Zie vraag 22
50	De onduidelijkheid van de route naar de Mauritsstraat (met de auto).	Voorlopig ontwerp	Maurits-straat	Sluipverkeer	Zie vraag 24

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
51	Toegankelijkheid fietspad voor fietsers vanuit het Vonderkwartier. Bewoners geven aan dat hier veel kinderen fietsen.	Voorlopig ontwerp	Maurits-straat	Verkeer ontwerp	Zie vraag 22
52	Drukte tijdens spitsuren. Een suggestie van een bewoner: “Zou het een idee zijn om tijdens de spits de busbaan voor 2-richtingen te gebruiken?”	Voorlopig ontwerp	Maurits-straat	Verkeer ontwerp	We begrijpen de gedachte, maar in principe is dit niet mogelijk. De infrastructuur, verkeersveiligheid en dienstregeling van het openbaar vervoer zijn ingericht op gescheiden rijrichtingen. Wisselend gebruik per spitsrichting zou tot onveilige situaties en verstoring van de betrouwbaarheid van de dienst regeling. Ook vanwege de intensiteit van de bussen is het niet wenselijk om busverkeer met autoverkeer te combineren. Alleen in uiterste gevallen zou dit onderzocht kunnen worden.
53	Blijven alle woningen/kantoren bereikbaar voor leveringen en laden/lossen?	Voorlopig ontwerp	Maurits-straat	Verkeer ontwerp	Zie vraag 17
54	Zorgen omtrent in de straat parkeren bij De Bergen als vergunningshouder in de Mauritsstraat.	Voorlopig ontwerp	Maurits-straat	Parkeren	Zie vraag 14
55	Hoe zorgen we ervoor dat er genoeg parkeerplekken blijven voor omwonenden? Suggestie: vergunningen en parkeren verboden maken voor niet-omwonenden.	Voorlopig ontwerp	Maurits-straat	Parkeren	Zie vraag 14
56	Bewoners geven aan het belangrijk te vinden om een voldoende breed trottoir te hebben. De voorkeur gaat naar een trottoir dat breder is dan 1,50 meter.	Voorlopig ontwerp	Maurits-straat	Verkeer ontwerp	We begrijpen het belang van voldoende ruimte voor voetgangers. Waar mogelijk streven we naar een trottoir dat breder is dan 1,50 meter. Helaas is dat niet overal haalbaar vanwege de beschikbare ruimte en andere functies in de openbare ruimte.
57	Zorgen over dat de spiegels van de bussen te ver over de stoep komen, of dat de bus te dicht bij de woningen rijdt.	Voorlopig ontwerp	Maurits-straat	Verkeer ontwerp	De breedte van het profiel is voldoende om de veiligheid van alle weggebruikers te waarborgen.
58	Suggestie: voetgangers verkeerslicht toevoegen voor de oversteek van de Mauritsstraat	Voorlopig ontwerp	Maurits-straat	Verkeer ontwerp	Zie vraag 22
59	Zorgen over de aansluiting van het tweezijdig fietspad vanuit de Mauritsstraat naar de Edenstraat.	Voorlopig ontwerp	Maurits-straat	Verkeer ontwerp	Er zal een verkeersveilige aansluiting komen. Op termijn zal ook de Edenstraat worden heringericht waarbij de aansluiting optimaal gemaakt kan worden.
60	Suggestie: groene oversteekpunten maken van Vonderkwartier naar De Bergen. Groen van Wilhelminaplein naar Prinsenhof park verbinden.	Voorlopig ontwerp	Maurits-straat	Groen	Zie vraag 46
61	Aandacht gevraagd voor de kant waar de bomen staan, in verband met stadswarmte en zonnestand.	Voorlopig ontwerp	Maurits-straat	Groen	Zie vraag 46
62	Voor bewoners van Willem de Zwijgersstraat vergunning om rechtsaf de Mauritsstraat in te kunnen. Een bewoner geeft aan graag vanuit de Willem de Zwijgerstraat via de Mecklenburgstraat de stad uit te rijden. Suggestie: de paaltjes tussen Willem de Zwijgerstraat en Prinsenhof weghalen, om via die route de stad uit te kunnen rijden.	Voorlopig ontwerp	Maurits-straat	Verkeer ontwerp	Er wordt geen ontheffing verleend om rechtsaf de Mauritsstraat in te rijden. De Willem de Zwijgerstraat (tussen Mauritsstraat en Julianastraat) sluit straks niet meer aan op de Mauritsstraat. Om dit mogelijk te maken, wordt het paaltje tussen de Willem de Zwijgerstraat en Prinsenhof verwijderd, zodat bewoners via die route en de Hagenkampweg-Noord de stad uit kunnen rijden richting de ring. Hoe dit precies vorm gegeven gaat worden, wordt nog samen met het VCP en de buurt opgepakt.
63	Mogelijkheid bieden om Julianastraat en Willem de Zwijgersstraat af te sluiten van Mauritsstraat. En daarbij Prinsenhof weer toegankelijk te maken.	Voorlopig ontwerp	Maurits-straat	Verkeer ontwerp	Zie vraag 62

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
64	Overlast busbaan voor omwonenden. Suggestie van een bewoner: “Kan de busbaan gecentreerd worden? Zo ver mogelijk van de huizen af?”	Voorlopig ontwerp	Maurits-straat	Verkeer ontwerp	De inrichting van de busbaan is te vinden op de schetsontwerpen. De huidige inrichting is gekozen naar aanleiding van een eerder verlopen participatietraject en kaders zoals de aansluiting op de Mecklenburgstraat.
65	Er blijft toegang tot het Vonderkwartier, dat is fijn.	Voorlopig ontwerp	Mecklen-burgstraat	Verkeer ontwerp	Dank voor deze reactie.
66	Zorgen over mogelijk sluipverkeer in het Vonderkwartier door het omkeer-punt.	Voorlopig ontwerp	Mecklen-burgstraat	Sluipverkeer	Zie vraag 24
67	Zorgen over mogelijk sluipverkeer tussen Willemstraat/ Karel de Grotelaan via Vonderkwartier.	Voorlopig ontwerp	Mecklen-burgstraat	Sluipverkeer	Zie vraag 24
68	Zorgen omtrent drukte op de Hoogstraat richting centrum.	Voorlopig ontwerp	Mecklen-burgstraat	Sluipverkeer	Zie vraag 24
69	Zorgen omtrent mogelijk sluipverkeer in Hagenkampweg Noord en de Frederika van Pruisenweg.	Voorlopig ontwerp	Mecklen-burgstraat	Sluipverkeer	Zie vraag 24
70	Vrijhouden privé-ingangen, via bijvoorbeeld poorten of een achter-ingang van woningen.	Voorlopig ontwerp	Mecklen-burgstraat	Verkeer ontwerp	Zie vraag 17
71	Aangezien de bus een richting met het autoverkeer meerijdt, gaat dit niet alsnog ervoor zorgen dat de bus in een file staat?	Voorlopig ontwerp	Mecklen-burgstraat	Verkeer ontwerp	De bus rijdt op enkele plekken inderdaad mee met het autoverkeer. Om vertra-ging te voorkomen, krijgt de bus bij verkeerslichten een voorstart. Dit betekent dat de bus eerder groen licht krijgt dan het overige verkeer, zodat deze vlot en zonder file kan doorrijden.
72	Oversteekpunt vanuit de stad de Mecklenburgsstraat in.	Voorlopig ontwerp	Mecklen-burgstraat	Verkeer ontwerp	Zie vraag 22. Deze is opgenomen in het ontwerp. Wordt nader uitgewerkt in het DO
73	Oversteekpunt Maria Stuartstraat, of elders in de straat.	Voorlopig ontwerp	Mecklen-burgstraat	Verkeer ontwerp	Zie vraag 22. Deze is opgenomen in het ontwerp. Wordt nader uitgewerkt in het DO
74	Een deel van de bewoners geeft aan liever meer parkeerplekken te behou-den.	Voorlopig ontwerp	Mecklen-burgstraat	Parkeren	Zie vraag 14
75	Een suggestie: eventueel uitbreiden van vergunningsgebied, zodat er minder parkeerproblemen zullen ontstaan in de zijstraten. Is het mogelijk om parkeren alleen toe te staan voor vergunningshouders?	Voorlopig ontwerp	Mecklen-burgstraat	Parkeren	Zie vraag 14
76	Welke alternatieve parkeerplekken zijn er voor de omwonenden?	Voorlopig ontwerp	Mecklen-burgstraat	Parkeren	Zie vraag 14
77	Ruimte voor kliko’s is nog niet voldoende meegenomen.	Voorlopig ontwerp	Mecklen-burgstraat	Overig	**Ruimte voor kliko’s:** De aandacht voor de ruimte voor kliko’s (afvalcontainers) wordt meegenomen in de uitwerking van het voorlopig ontwerp. Op dit moment onderzoeken we samen met Cure Afvalbeheer welke mogelijkheden er zijn voor het inpassen van de kliko’s in de openbare ruimte, met oog voor bereikbaarheid, gebruiksgemak en voldoende loopruimte op de stoep. **Participatie bij plaatsing van kliko’s:** Als uit dit onderzoek blijkt dat er meerdere geschikte locaties mogelijk zijn voor het plaatsen van de kliko’s, zullen we deze opties tijdens een participatie-moment aan bewoners voorleggen.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
78	Bewoners geven aan dat ze graag betrokken willen worden in het participatieproces voor hoe de kliko's worden geplaatst.	Voorlopig ontwerp	Mecklenburgstraat	Overig	Zie vraag 77
79	De keerlus is lastig te overzien als je deze wilt oversteken vanuit Hagenkamp Noord naar de Palingstraat.	Voorlopig ontwerp	Mecklenburgstraat	Verkeer ontwerp	Zie vraag 22
80	Veiligheid van kinderen.	Voorlopig ontwerp	Mecklenburgstraat	Verkeer ontwerp	Zie vraag 22
81	Duidelijke markeringen invoegen bij Sint Martinusstraat. Gevaar is dat je het fietspad op moet voor zichtveld.	Voorlopig ontwerp	Mecklenburgstraat	Verkeer ontwerp	Zie vraag 22
82	Over het fietspad bij de keerlus: "Hoe groot is het middenstuk waar fietsers moeten wachten om over te steken? Is er geen gevaar i.v.m. voorbijrijdende bus?"	Voorlopig ontwerp	Mecklenburgstraat	Verkeer ontwerp	Het middenstuk is voldoende breed om daar veilig met een fiets te kunnen wachten. Daarnaast wordt in de volgende fase een verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd. Hierbij wordt ook specifiek gekeken naar dit soort situaties en mogelijke risico's met voorbijrijdende bussen.
83	Handhaving 30 km/uur in de Mecklenburgstraat.	Voorlopig ontwerp	Mecklenburgstraat	Verkeer ontwerp	Alles binnen de ring wordt 30km/h. Dus de Mecklenburgstraat blijft 30km/h
84	Een visual van het fietspad bij de keerlus is fijn.	Voorlopig ontwerp	Mecklenburgstraat	Verkeer ontwerp	Dank voor de opmerking.
85	De busbaan ligt erg dicht tegen de gevels, aan de zijde van het Vonderkwartier.	Voorlopig ontwerp	Mecklenburgstraat	Verkeer ontwerp	Het klopt dat de busbaan aan de zijde van het Vonderkwartier relatief dicht bij de gevels ligt. Er is echter voldoende ruimte aangehouden tussen de busbaan en de bebouwing. Volgens de huidige normen levert dit geen veiligheidsrisico's op.
86	Houd ruimte voor kinderen en andere voetgangers tussen huizen en dubbelzijdig fietspad.	Voorlopig ontwerp	Mecklenburgstraat	Verkeer ontwerp	Er blijft een trottoir tussen de fietspad en de huizen voor voetgangers en kinderen om overheen te wandelen.
87	De draai vanaf Mauritsstraat naar Mecklenburgstraat is erg scherp voor een bus.	Voorlopig ontwerp	Mecklenburgstraat	Verkeer ontwerp	De bocht vanaf de Mauritsstraat naar de Mecklenburgstraat is inderdaad scherp, maar de draai kan door bussen worden gemaakt. Hier is in het ontwerp nadrukkelijk rekening mee gehouden.
88	Bewoners geven aan positief te zijn over de keerlus.	Voorlopig ontwerp	Karel de Grotelaan binnen de ring	Verkeer ontwerp	Dank voor de opmerking.
89	Verbinding vanaf de Ring over de Karel de Grotelaan met de Hagenkampweg Noord.	Voorlopig ontwerp	Karel de Grotelaan binnen de ring	Verkeer ontwerp	De verbinding vanaf de Ring via de Karel de Grotelaan naar de Hagenkampweg Noord blijft mogelijk. Verkeer kan straks vanaf de Ring de Karel de Grotelaan oprijden. De keerlus in het ontwerp zorgt ervoor dat ook de Hagenkampweg Noord goed bereikbaar blijft.
90	Zorgen over dat het druk wordt in de Anna van Engelandstraat, als de HOV4 als eerste wordt uitgevoerd en er geen gelijktijdige maatregelen worden getroffen.	Voorlopig ontwerp	Karel de Grotelaan binnen de ring	Sluipverkeer	Zie vraag 24
91	Zorgen over dat er een verkeersstroom blijft van auto's die vastlopen in de lus en weer rechtsomkeert moeten maken, en dat er veel sluipverkeer gaat komen, bijvoorbeeld via de Hertog Jan I Laan.	Voorlopig ontwerp	Karel de Grotelaan binnen de ring	Sluipverkeer	Zie vraag 24

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
92	Veiligheid oversteek voor voetgangers bij oversteek Hagenkampweg Noord naar Palingstraat.	Voorlopig ontwerp	Karel de Grotelaan binnen de ring	Verkeer ontwerp	Zie vraag 22
93	Veiligheid oversteek van Anna van Engelandstraat en Hagenkampweg Noord <???>.	Voorlopig ontwerp	Karel de Grotelaan binnen de ring	Verkeer ontwerp	Zie vraag 22
94	Veiligheid oversteken voor kinderen.	Voorlopig ontwerp	Karel de Grotelaan binnen de ring	Verkeer ontwerp	Zie vraag 22
95	Oversteek om naar de Hoogstraat te komen.	Voorlopig ontwerp	Karel de Grotelaan binnen de ring	Verkeer ontwerp	Zie vraag 22
96	Veiligheid fietsers i.v.m. sluipverkeer. “Fietsende kinderen/ ouders zowel naar Troubadour als de Trinoom worden door sluipverkeer van de sokken gereden.”	Voorlopig ontwerp	Karel de Grotelaan binnen de ring	Verkeer ontwerp	Zie vraag 22. Door het instellen van het VCP wordt sluipverkeer zoveel mogelijk voorkomen.
97	Is het wel veilig als je je auto in het midden parkeert om over te steken? Kun je door de berm lopen naar het oversteekpunt?	Voorlopig ontwerp	Karel de Grotelaan binnen de ring	Parkeren	Ja, er wordt rekening gehouden met de veiligheid van mensen die hun auto in het midden van de weg parkeren. Er komen uitstapstroken langs de parkeervakken, zodat men veilig kan in- en uitstappen. Daarnaast worden er doorsteekjes richting de wijk aangelegd, zodat voetgangers op een veilige en logische manier kunnen oversteken naar het trottoir of de woonomgeving.
98	Fijn dat het groen behouden blijft.	Voorlopig ontwerp	Karel de Grotelaan binnen de ring	Groen	Dank voor de opmerking.
99	Een aantal bomen wordt gekapt en niet herplant. Zorgt dit niet voor hogere grondwaterstanden in het Genderdal?	Voorlopig ontwerp	Karel de Grotelaan binnen de ring	Groen	Zie vraag 46
100	Bomen op het gedeelte tussen Hertog Jan I Laan en Palingstraat.	Voorlopig ontwerp	Karel de Grotelaan binnen de ring	Groen	Zie vraag 46
101	Er zijn vragen over de relevantie van de ventweg. Er zijn nu fietspaden in plaats van de fietsstraat. “Waarom is de ventweg dan nog nodig?”	Voorlopig ontwerp	Karel de Grotelaan binnen de ring	Verkeer ontwerp	In het huidige ontwerp is de ventweg komen te vervallen. In plaats daarvan komt er een fietspad met daarnaast een trottoir.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
102	Zorgen omtrent sluipverkeer bewoners Palingstraat.	Voorlopig ontwerp	Karel de Grotelaan binnen de ring	Sluipverkeer	Zie vraag 24. Samen met de bewoners van de Palingstraat wordt gekeken naar mogelijke knelpunten en oplossingen.
103	Blijft het mogelijk om via de achterzijde van de Anna van Engelandstraat de achterdeur van mijn woning te bereiken?	Voorlopig ontwerp	Karel de Grotelaan binnen de ring	Sluipverkeer	Zie vraag 24. Dit ligt eraan waar u woont. De achterdeur blijft altijd bereikbaar maar wellicht via andere routes.
104	Fijn dat er een tunnel komt. Bewoners geven aan dat dit veiliger is.	Voorlopig ontwerp	Ring	Verkeer ontwerp	Dank voor de opmerking.
105	Sluipverkeer Palingstraat.	Voorlopig ontwerp	Ring	Sluipverkeer	Zie vraag 24
106	Drukte op de weg doordat er nu één rijbaan is. Zorgen over doorstroming. Hoe wordt rekening gehouden met rechtdoorgaand verkeer over de rondweg?	Voorlopig ontwerp	Ring	Verkeer ontwerp	Zie vraag 126
107	Behoud van groen.	Voorlopig ontwerp	Ring	Groen	Zie vraag 46
108	Om gebruik te maken van HOV4 zullen er volgens sommigen extra parkeerplaatsen moeten komen. Waar zouden die komen?	Voorlopig ontwerp		Parkeren	Er is een P&R locatie voorzien op het Kastelenplein
109	In Eindhoven gaan buslijnen altijd via het station. Misschien is een soort “ring” ook mogelijk?	Voorlopig ontwerp	Centrum	Overig	Zie vraag 34
110	Te weinig zekerheid over bomen die behouden of herplant kunnen worden. Er moeten meer bomen komen dan er eerst waren.	Voorlopig ontwerp		Groen	Zie vraag 46
111	Let op voldoende lengte van de afslagstroken.	Voorlopig ontwerp	Ring	Verkeer ontwerp	Uit de verkeersberekeningen blijkt dat op sommige plekken langere opstel-stroken noodzakelijk zijn. Deze zijn bij het voorlopig ontwerp juist ingetekend.
112	Let op de veiligheid van kruisingen en oversteekplaatsen.	Voorlopig ontwerp	Ring	Verkeer ontwerp	Zie vraag 22
113	Blijft de ventweg bestaan?	Voorlopig ontwerp	Ring	Verkeer ontwerp	Zie vraag 101
114	Is er aandacht voor de school die er is? De vele kinderen zorgen voor een gevaarlijke situatie.	Voorlopig ontwerp	Ring	Verkeer ontwerp	Zie vraag 22
115	Is een parallelbaan rechtdoor vanaf Keizer Karel V Singel richting de Limburglaan mogelijk? Voor foutief genavigeerd (niet tunnelbak genomen).	Voorlopig ontwerp	Ring	Verkeer ontwerp	Bij foutieve navigatie, bijvoorbeeld wanneer de tunnelbak niet is genomen, is het mogelijk om vanaf de ring rechtdoor weer de ring op te rijden.
116	Waarom zou je niet de Hoogstraat en Keizer Karel V Singel volledig loskoppelen van de rondweg?	Voorlopig ontwerp	Ring	Verkeer ontwerp	De Hoogstraat en Keizer Karel V Singel blijven aangesloten op de Ring zodat verkeer dat richting de stad moet, deze routes kan blijven gebruiken. Dit voorkomt onnodige omrijbewegingen en spreidt het verkeer over meerdere toegangswegen.
117	Denk aan de juiste bushaltes voor iedereen; zeker voor ouderen.	Voorlopig ontwerp	Ring	Overig	De bushaltes zullen goed toegankelijk gemaakt worden, ook voor ouderen. Het worden dezelfde bushaltes als langs de HOV2 en HOV3 staan. Alleen op het Kastelenplein komt een andere bushalte. Deze wordt vergelijkbaar met de bushalte nabij het winkel centrum Woensel.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
118	Van de ring naar de Karel de Grotelaan: veilige manier om over te steken met de auto als je je vergist hebt.	Voorlopig ontwerp	Ring	Verkeer ontwerp	Zie vraag 115
119	Snelheid op de rondweg verlagen: 70km/h is veel te hard qua uitstoot, lawaai, veiligheid	Voorlopig ontwerp	Ring	Overig	Met het Masterplan Mobiliteit 2050 gaan we Eindhoven leefbaarder, veiliger, gezonder en aantrekkelijker maken. En ook goed bereikbaar houden. Twee uitwerkingen van dit masterplan zijn het Verkeerscirculatieplan voor het gebied binnen de Ring en het Verbeterplan voor de Ring zelf. Ook HOV4 is een uitwerking van het Masterplan Mobiliteit. Het verkeerscirculatieplan en HOV4 zijn nauw met elkaar verbonden. De sectorindeling van het verkeerscirculatieplan is afgestemd met het project HOV4, zodat we de wijken bereikbaar en leefbaar houden. Meer informatie over het VCP is te vinden op de pagina Mobiliteit in balans: https://www.eindhoven.nl/projecten/masterplan-mobiliteit/mobiliteit-in-balans-verkeers-circulatieplan-en-verbeterplan-ring. Eén van de uitwerkingen van het masterplan mobiliteit is de snelheid op de ring verlagen naar 50km/h.Bij de kruising van de Karel de Grotelaan met de ring houden we al rekening met de ontwerpsnelheid van 50km/h. Bij de uitwerking van mobiliteit in balans wordt een fasering van deze maatregel voor de rest van de ring verder uitgewerkt. Indien er aanleiding is om de verkeerssituatie bij de fasering van de aanleg van diverse maartegelen uit het Masterplan mobiliteit tussentijds te evalueren, zal dit plaatsvinden.
120	Wellicht ruimte plannen voor een uniek kunstwerk zoals de andere kruisingen.	Voorlopig ontwerp	Ring	Verkeer ontwerp	Zie vraag 115
121	Fijn dat er ondertunneling komt: het is een goede oplossing. Bewoners geven aan dat dit veiliger is.	Voorlopig ontwerp	Ring	Verkeer ontwerp	Dank voor de opmerking.
122	Goede doorstroming.	Voorlopig ontwerp	Ring	Verkeer ontwerp	Zie vraag 126
123	Blij met meer groen rondom het kruispunt.	Voorlopig ontwerp	Ring	Verkeer ontwerp	Dank voor de opmerking.
124	Er lijkt overal aan gedacht!	Voorlopig ontwerp	Ring	Verkeer ontwerp	Dank voor de opmerking.
125	Zorgen over sluipverkeer Palingstraat.	Voorlopig ontwerp	Ring	Sluipverkeer	Zie vraag 24

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
126	**Drukte op de weg doordat er nu één rijbaan iedere kant op is. Kan dit het verkeer wel aan of belemmert het doorstroming?**	Voorlopig ontwerp	Ring	Verkeer ontwerp	**Doorstroming kruising Karel de Grotelaan – Ring:** De kruising van de Karel de Grotelaan met de Ring wordt in de nieuwe situatie ingericht als ongelijkvloerse kruising, waarbij de Ring als onderdoorgang functioneert en het kruispunt volledig conflictvrij wordt gemaakt. Hoewel het aantal rijstroken wordt teruggebracht naar één rijstrook per richting (2x1), wordt de doorstroming juist verbeterd doordat het verkeer niet langer hoeft te wachten op verkeerslichten. Uit verkeersmodellen blijkt dat deze oplossing zorgt voor een vlottere afwikkeling van het verkeer, met minder wachttijden dan in de huidige situatie met 2x2 rijstroken en verkeerslichten. **Verkeersdruk bij Meerveldhovenseweg / Kastelenplein:** Er leven zorgen over de capaciteit van de Meerveldhovenseweg in twee richtingen, met name rondom het Kastelenplein. De verkeersmodellen die zijn opgesteld in het kader van het Masterplan Mobiliteit laten zien dat de verkeersdrukte hier afneemt: waar nu 11.000 voertuigen per rijrichting rijden, wordt dit straks circa 11.000 in totaal voor beide richtingen. Dat betekent een aanzienlijke afname van de verkeersintensiteit. Bovendien worden er maatregelen getroffen om de doorstroming te waarborgen, waaronder lange opstelstroken en een bypass bij de Croy. **Verkeersverdeling en Hanevoet:** De vrees dat alle verkeersdruk zich zal verplaatsen naar de wijk Hanevoet wordt serieus genomen. De verkeersmodellen geven aan dat de verkeersstromen zich verspreiden over meerdere routes binnen het netwerk. Juist door het aanpassen van de infrastructuur op strategische plekken (zoals bij Kastelenplein en de Ring) ontstaat een betere spreiding van het verkeer. Monitoring van verkeersdruk in de wijk wordt meegenomen in de uitwerking, en waar nodig worden aanvullende maatregelen bekeken. **Vertrouwen in verkeersmodellen:** We begrijpen dat er scepsis bestaat over verkeersmodellen. Verkeersprognoses zijn gebaseerd op actuele tellingen, gebiedsontwikkelingen, mobiliteitstrends én het gedrag van weggebruikers. De modellen zijn opgesteld door onafhankelijke verkeerskundigen en getoetst op realiteitsgehalte. Daarbij blijft monitoring na uitvoering essentieel: bij afwijkingen wordt bijgestuurd.
127	**Behoud van groen. Groen, groen, groen!**	Voorlopig ontwerp	Ring	Groen	Zie vraag 47

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
128	Is de afsluiting Blaarthemseweg nodig?	Voorlopig ontwerp	Karel de Grotelaan buiten de ring	Overig	**Afsluiting Blaarthemseweg:** In het ontwerp wordt alleen het eerste deel van de Blaarthemseweg ter hoogte van de Karel de Grotelaan meegenomen. De rest van de Blaarthemseweg blijft ongewijzigd. De Blaarthemseweg wordt ter hoogte van de Karel de Grotelaan afgesloten voor doorgaand autoverkeer. Deze maatregel wordt genomen om de verkeers-afwikkeling te optimaliseren. Daarmee wordt het kruispunt overzichtelijker, verkeersveiliger voor alle weggebruikers, met name voetgangers en fietsers. **Verkeersdruk Tinelstraat:** Uit verkeerskundige berekeningen blijkt dat de Tinelstraat de verwachte verkeersstroom als gevolg van deze afsluiting kan verwerken. De capaciteit is toereikend en valt binnen de geldende normen. Desondanks wordt de situatie gemonitord, en indien nodig worden aanvullende verkeersmaatregelen overwogen om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te waarborgen. **Groenvoorziening Blaarthemseweg:** De suggestie voor meer groen langs de Blaarthemseweg nemen we mee in de verdere planvorming. Binnen de herinrichting wordt nadrukkelijk gekeken naar vergroening en het versterken van de ruimtelijke kwaliteit van de straat. Dit wel binnen de plangrenzen van HOV4.
129	Geef op de tekening ook buslijnen aan die door de wijken gaan.	Voorlopig ontwerp	Karel de Grotelaan buiten de ring	Overig	Zie vraag 25
130	Eventueel oog voor meer groen aan Blaarthemseweg.	Voorlopig ontwerp	Karel de Grotelaan buiten de ring	Groen	Zie vraag 128
131	Overzichtelijke, duidelijke tekening	Voorlopig ontwerp	Karel de Grotelaan buiten de ring	Verkeer ontwerp	Dank voor de opmerking.
132	Mooie gescheiden busbaan met bushaltes, veel groen en vrij liggende fietspaden. Perfect! Goed voor de verkeersveiligheid.	Voorlopig ontwerp	Karel de Grotelaan buiten de ring	Verkeer ontwerp	Dank voor de opmerking.
133	Goed dat de Blaarthemseweg en parallelweg K. de Grotelaan doodlopend worden voor autoverkeer.	Voorlopig ontwerp	Karel de Grotelaan buiten de ring	Verkeer ontwerp	Dank voor de opmerking.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
134	**Het is belangrijk dat de huidige reguliere haltes (bij Gagelbosch en Kastelenplein) blijven bestaan. Veel ouderen zijn hiervan afhankelijk voor toegang tot het o.v.**	Voorlopig ontwerp	Karel de Grotelaan buiten de ring	Verkeer ontwerp	De halte bij het Gagelbosch en Roffart is in ons voorkeursontwerp terug-geplaatst en zal behouden blijven voor buslijnen 15 en 16. Deze lijnen blijven dus op deze locatie stoppen. Wat betreft uw vraag over de busbaan: lijnen 15 en 16 zullen geen gebruik maken van de busbaan op de Karel de Grotelaan. Deze lijnen bedienen de wijk en rijden mee met het reguliere autoverkeer. Daarom zal ook de bushalte Gagelbosch aan de autoweg komen te liggen. De HOV4-lijn maakt geen stop bij deze halte.
135	**Houd rekening met overstekende fietsers.**	Voorlopig ontwerp	Karel de Grotelaan buiten de ring	Verkeer ontwerp	Op de Karel de Grotelaan zijn meerdere oversteekplaatsen voorzien, ook specifiek voor fietsers. Bij het ontwerp is nadrukkelijk rekening gehouden met de verkeersveiligheid. Alle oversteekpunten voldoen aan de geldende richtlijnen en veiligheidseisen, en zijn zorgvuldig afgestemd op de verkeersstromen in het gebied.
136	**De bocht bij Gagelbosch (Tinelstraat) is erg krap. Bussen kunnen elkaar niet passeren en het staat er vaak vast. Zorg ervoor dat deze bocht ruim genoeg wordt.**	Voorlopig ontwerp	Karel de Grotelaan buiten de ring	Verkeer ontwerp	In het onderhoudsproject van de Tinelstraat wordt de bocht bij Gagelbosch ruimer gemaakt. Meer informatie hierover volgt later.
137	**Het verkeer dat nu met moeite over 4 banen kan moet straks over 2 banen. Alle verkeersdruk komt bij Hanevoet te liggen, deze druk moet je meer verdelen.**	Voorlopig ontwerp	Karel de Grotelaan buiten de ring	Verkeer ontwerp	Zie vraag 126
138	**Geluidsoverlast**	Voorlopig ontwerp	Karel de Grotelaan buiten de ring	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	**Geluidsoverlast:** Er lopen op dit moment akoestische onderzoeken om de geluidseffecten van de nieuwe verkeerssituatie in beeld te brengen. Hierbij wordt getoetst aan de wettelijke normen voor geluid. Mocht uit deze onderzoeken blijken dat de geluidsbelasting op woningen of gevoelige functies te hoog is, dan worden maatregelen getroffen om aan de normen te voldoen. Denk hierbij aan stiller asfalt, snelheidsbeperkende maatregelen of geluidswerende voorzieningen. **Luchtkwaliteit:** Ook de effecten op de luchtkwaliteit worden onderzocht. De verwachting is dat de maatregelen uit het Masterplan Mobiliteit leiden tot een betere doorstroming van het verkeer, wat over het algemeen een positief effect heeft op de luchtkwaliteit. Mocht uit de onderzoeken blijken dat er sprake is van overschrijding van de grenswaarden, dan worden aanvullende maatregelen overwogen om aan de wettelijke eisen te blijven voldoen.
139	**Presentatie begint bij 'HOV4 naar de Run', maar eindigt met High Tech Campus?**	Voorlopig ontwerp	HTC	Overig	Het klopt dat de aftakking in de introductie van het filmpje niet wordt genoemd. Helaas kunnen we dit niet meer aanpassen. De aftakking maakt wel onderdeel uit van het project.
140	**HTC is na 20:30 in het weekend afgesloten terrein, op de tekening blijft het terrein nu open. Is dat juist?**	Voorlopig ontwerp	HTC	Overig	We zijn hierover met de HTC in gesprek. Zodra hier meer over bekend is, zullen we dit laten weten.
141	**Enkele bus brug goed idee (waarom is het 2-baans in het filmpje?)**	Voorlopig ontwerp	HTC	Verkeer ontwerp	Het klopt dat in het filmpje een tweebaanse weg wordt getoond. Op het moment van maken was dat het toenmalige ontwerp. Op basis van nieuwe inzichten is later besloten om in de definitieve plannen een enkele rijbaan aan te leggen. Helaas kan het filmpje hier niet meer op worden aangepast.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
142	Fantastische korte oplossing van de bus naar HTC	Voorlopig ontwerp	HTC	Verkeer ontwerp	Dank voor de opmerking.
143	Onveilige situatie met veel fietsverkeer op fietspad langs de Dommel. Hier kruist de busbaan een druk fietspad. Zorg daar voor veilige kruisingen tussen fietsverkeer en busbaan.	Voorlopig ontwerp	HTC	Overig	Dank voor uw vele signalen en zorgen rondom de veiligheid bij de HTC. In de verdere uitwerking van het ontwerp wordt een verkeersveiligheidstoets uitgevoerd. Daarbij worden alle oversteeklocaties beoordeeld op overzichtelijkheid, drukte, verkeersstromen en gebruik door o.a. wandelaars, leerlingen en rolstoelgebruikers. Eventuele aandachtspunten nemen we mee om te zorgen voor een veilige en duidelijke situatie. De oversteekplaatsen worden in het voorlopig ontwerp verder uitgewerkt. Ook de wens voor bijvoorbeeld zebrapaden, voetgangerslichten of duidelijke markeringen wordt hierin meegenomen.
144	De aansluiting op HTC is nu al risico-kruispunt met ongelukken.	Voorlopig ontwerp	HTC	Overig	Zie vraag 143
145	Zorg eventueel oversteekbeveiliging voor leerlingen en sporters.	Voorlopig ontwerp	HTC	Overig	Zie vraag 143
146	Bereikbaarheid vv Gestel en TV Volley.	Voorlopig ontwerp	HTC	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	In het ontwerp hebben wij gezorgd dat de parkeerplaatsen van de sportvelden van VV Gestel en TV Volley, evenals van Yuverta en de omliggende sportvelden bereikbaar zijn via een nieuwe aansluiting op de Locatellistraat. **Fasering en bereikbaarheid tijdens werkzaamheden:** Bij de uitwerking van de planning wordt rekening gehouden met fasering van de werkzaamheden, zodat de bereikbaarheid van sportaccommodaties, scholen en andere functies zo veel mogelijk gewaarborgd blijft. Waar mogelijk worden alternatieve routes of tijdelijke ontsluitingen ingericht. Doel is om overlast te beperken en de toegang — ook voor hulpdiensten en leveranciers — te allen tijde te borgen.
147	De aftakking Locatellistraat ligt veel te lang open. Yuverta en de sportvelden moeten bereikbaar blijven, ook voor leveranciers en hulpdiensten.	Voorlopig ontwerp	HTC	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Zie vraag 146
148	Het is belangrijk dat de buslijn in de Reinkenstraat blijft voor Lijn 15-16.	Voorlopig ontwerp	HTC	Overig	De routes van buslijnen 15 en 16 blijven vooralsnog ongewijzigd. De provincie gaat over de lijnvoering en frequenties. Deze lijnen blijven ook in de toekomst via de Reinkenstraat rijden. De komst van de HOV4 heeft geen invloed op deze bestaande busroutes.
149	Fietsverbinding Meerveldhovenseweg met Blaarthemseweg ontbreekt. Het is een veelgebruikte fietsverbinding naar centrum (via Hoogstraat).	Voorlopig ontwerp	HTC	Verkeer ontwerp	De Meerveldhovenseweg blijft toegankelijk voor tweerichtingsfietsverkeer. Aan de Blaarthemseweg worden geen wijzigingen aangebracht. De bestaande fietsverbinding tussen beide wegen blijft daarmee behouden zoals die nu is.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
150	Door een aantal belanghebbenden wordt genoemd dat de aftakking naar de HTC onnodig is, duur is en negatief is voor de Dommel. De afstand van Kastelenplein naar HTC is minder dan 500m.	Voorlopig ontwerp	HTC	Verkeer ontwerp	Op 1 juli 2025 heeft de gemeenteraad een besluit genomen om de aftakking van HOV4 naar de HTC via de directe route over de Dommel te laten lopen. De afweging van dit besluit is opgenomen in het raadsdossier: https://raadsinformatie.eindhoven.nl/modules/19/Raadsvoorstellen/1047369. De afstand tussen de voorziene haltes van het Kastelenplein en de HTC is circa 1,8km. Daarom is ook nog een halte voorzien op de Locatellistraat ter hoogte van Yuverta.
151	De buslijn naar HTC via de Bayeuxlaan is overdag zo goed als leeg.	Voorlopig ontwerp	HTC	Overig	Het klopt dat het openbaar vervoer op dit moment nog niet optimaal wordt benut. De gemeente werkt daarom aan het verbeteren van het openbaar vervoer door het sneller, comfortabeler en betrouwbaarder te maken. Dit sluit aan bij de ambities uit het Mobiliteitsplan 2050, waarin wordt ingezet op een mobiliteitstransitie. Het doel is om meer bewoners te stimuleren om te kiezen voor duurzame vervoerswijzen, zoals het openbaar vervoer of de fiets. We verwachten door de route van HOV4 te optimaliseren, er meer gebruik van deze route gemaakt gaat worden.
152	De Bayeuxlaan een afslag laten nemen via de Locatellistraat is goedkoper.	Voorlopig ontwerp	HTC	Verkeer ontwerp	Zie vraag 150
153	Suggestie: Laat een elektrisch pendelbusje vanaf het kruispunt naar de HTC rijden.	Voorlopig ontwerp	HTC	Verkeer ontwerp	Zie vraag 150
154	Zorg: de bus gaat hier kruisen met een wandel en recreatiegebied.	Voorlopig ontwerp	HTC	Overig	Zie vraag 143
155	Het afsluiten van de Blaarthemseweg zal een toename van autoverkeer tot gevolg hebben in de Tinelstraat. Deze Tinelstraat is nu al gevaarlijk smal en ook druk voor verkeer dat richting Bennekel gaat.	Voorlopig ontwerp	HTC	Sluipverkeer	Zie vraag 128
156	Ontsluiting bij Roffart minder gewenst.	Voorlopig ontwerp	HTC	Verkeer ontwerp	Onduidelijk wat hier bedoeld wordt. Graag verduidelijking mailen naar HOV4@eindhoven.nl
157	Zorgen over het hoogteverschil i.v.m. waterstand voor poort van ETV Volley.	Voorlopig ontwerp	HTC	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Dit werken we in het ontwerp verder uit en stemmen we met ETV Volley verder af.
158	Er wordt getwijfeld over of het verkeer echt kan/zal halveren van 11.000 naar 5.500 auto's; op basis waarvan is deze prognose gemaakt?	Voorlopig ontwerp	Kastelenplein	Sluipverkeer	Vanuit het verkeerscirculatieplan bekijken we hoe het verkeer door het centrum en de omliggende wijken rijdt. Uit de huidige cijfers blijkt dat er nu ongeveer 11.000 voertuigen per dag over de Meerveldhovenseweg en 11.000 over de Karel de Grotelaan rijden. Met de maatregelen uit het verkeerscirculatieplan, het Masterplan Mobiliteit en nieuwe ontwerpen, zoals een simpelere kruising bij de Keverberg en een bypass, verwachten we dat er in 2040 ongeveer 5.500 voertuigen per richting op de Meerveldhovenseweg rijden. De situatie zal gemonitord worden en bij eventuele grote afwijkingen, kunnen maatregelen getroffen worden.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
159	Hoe kan ik het Kastelenplein op komen met de auto vanaf de verschillende kanten?	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Met de auto kunt u straks vanuit beide richtingen van de Meerveldhovenseweg op het Kastelenplein komen. Hiervoor wordt een aparte in en uitgang gerealiseerd. Vanuit de Keverberg is het Kastelenplein straks niet bereikbaar met de auto. Het ontwerp is terug te vinden op onze website: https://www.eindhoven.nl/projecten/eindhoven-zuidwest/hov4-eindhoven-centrum-veldhoven-de-run/voorkeursvarianten-hov4. Zodra de herontwikkeling van het Kastelenplein in een verder gevorderd stadium is, krijgt u hier passende ontwerpen van te zien.
160	Ik geloof persoonlijk niet in de reductie van 11.000 naar 5500 auto's over 5 jaar. Op zich vind ik dit ontwerp wel een goed idee. Ik ben alleen niet blij met de vele busbewegingen voor mijn deur, maar wel blij met de vermindering van de autobewegingen.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Sluipverkeer	Zie vraag 158
161	Er wordt gevreesd voor meer filevorming door 2-richtingsverkeer Meerveldhovenseweg.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Zie vraag 126
162	Oproep om N2 te verruimen en doorstroming te verbeteren (minder trechterwerking).	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	De N2 valt onder beheer van de Rijksoverheid en niet onder de verantwoordelijkheid van de gemeente. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat voert momenteel een verkenning uit naar mogelijke verbreding van de N2 om de doorstroming te verbeteren. Meer informatie hierover is te vinden op de website van het ministerie: https://www.platformparticipatie.nl/a2n2-randweg-eindhoven/default.aspx#question=3046855,3046858,3046862
163	Vrees dat ongelukken en autopech leiden tot volledig stilstaand verkeer.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Zie vraag 126
164	Er is kritiek op het sectoren-model (VCP): er is een risico op 'waterbed'-effect naar andere stadsdelen.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Sluipverkeer	Zie vraag 24
165	Verzoek om langere groenfases in te stellen bij verkeerslichten voor betere doorstroming.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Zie vraag 126
166	Fietspad aan het water twee zijdes maken.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein		Onduidelijk wat hier bedoeld wordt. Graag verduidelijking mailen naar HOV4@eindhoven.nl
167	Er zijn zorgen over toename van sluipverkeer via woonstraten (o.a. Keverberg, Ehrenstein, Hoogstraat, Kasteellaan, Sterkenburg) die ontstaat door de nieuwe wegindeling met dit schetsontwerp. Hoe gaat dit voorkomen worden?	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Sluipverkeer	Vanuit het VCP (verkeerscirculatieplan) bekijken wij de routes van het verkeer in het centrum en de omliggende wijken. Daarbij stellen we de zogeheten sectorgrenzen vanuit het VCP zo in dat sluipverkeer wordt tegengegaan. Ook bij de aanleg van HOV4 buiten de Ring bekijken wij de risico's op sluipverkeer en treffen eventueel maatregelen om dit te beperken. Uit eerste modelberekeningen blijkt dat het in sommige straten iets drukker zal worden, maar dat dit niet tot gevaarlijke situaties leidt. Na aanleg monitoren we de situatie, zodat we onvoorziene negatieve effecten kunnen aanpakken.
168	De Tinelstraat wordt zo een racebaan.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Sluipverkeer	Zie vraag 167
169	Zorgen over sluip (loop)verkeer via brandgangen op privaat terrein (bijv. Eimerick).	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Sluipverkeer	Zie vraag 167
170	Belang van goede auto-ontsluiting naar Kastelenplein, zodat verkeer niet door woonwijken rijdt.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Sluipverkeer	Zie vraag 167

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
171	Wordt er iets gedaan aan de drukte op de Tinelstraat?	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Sluipverkeer	Zie vraag 167
172	Blijft het gratis parkeren bij het Kastelenplein?	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Parkeren	**Gratis parkeren bij het Kastelenplein:** Er zijn op dit moment geen plannen om het gratis parkeren bij het Kastelenplein op korte termijn aan te passen. In de toekomst kan dit eventueel veranderen, afhankelijk van bredere mobiliteitsontwikkelingen en beleidskeuzes. **Parkeerhinder in de omliggende wijken:** We begrijpen de zorgen over mogelijke parkeerdruk in de omliggende woon-wijken. Er wordt bij de herontwikkeling van het Kastelenplein gezorgd voor voldoende parkeermogelijkheden voor bezoekers van het winkelcentrum. Daarnaast komt er een P+R-locatie op het Kastelenplein, nabij de bushalte van de HOV4, waarmee forenzen of bezoekers aan de stad hun auto kunnen parkeren en met het OV kunnen doorreizen. **Suggesties voor extra parkeerruimte:** Er zijn suggesties gedaan om het openliggende perceel nabij het Kastelenplein of de locatie bij het tuincentrum te gebruiken voor extra parkeerruimte. Het openliggende perceel valt echter buiten de projectgrenzen en is geen eigendom van de gemeente. Bovendien ligt deze locatie op te grote afstand van de voorzie-ne bushalte. Voor de P+R wordt ingezet op een locatie op het Kastelenplein zelf, passend binnen het ruimtelijk plan. **Scheiding tussen winkelcentrumparkeren en P+R:** In de verdere uitwerking van het plan wordt onderzocht wat de beste oplossing is voor de organisatie van het parkeren, waarbij dubbelgebruik uitgangspunt is. **Gebruik parkeerplaatsen door P+R-verkeer:** Het aantal benodigde parkeerplekken voor P&R richting het centrum zal worden afgestemd met het aantal gebruikers. Daarbij willen we zorgen dat er geen beperking is voor het winkelend publiek en bewoners van het Kastelenplein. Uitgangspunt is dat het parkeren voor ASML/Veldhoven de Run wordt niet op het Kastelenplein gefaciliteerd.
173	Zorgen over parkeerhinder in de wijken.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Parkeren	Zie vraag 172
174	Ideeën voor extra parkeerplaatsen: P&R terrein maken op openliggend perceel, parkeergarage bij tuincentrum.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Parkeren	Zie vraag 172
175	Parkeren winkelcentrum scheiden van P&R verkeer.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Parkeren	Zie vraag 172
176	Parkeerplaatsen Kastelenplein niet als P&R voor centrum/ASML gebruiken.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Parkeren	Zie vraag 172
177	Mensen erkennen en waarderen dat er nagedacht is over de kwetsbare weggebruikers.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Dank voor de opmerking.
179	Zorg voor voldoende, veilige oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Zie vraag 22

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
180	Oversteekplaatsen nodig bij Sterkenburg en aan autozijde.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Zie vraag 22. Bij Bouvigne, Keverberg en Kasteellaan komt een oversteek op maaiveld. De fietstunnel wordt verbeterd en maakt de verbinding tussen de wijken. Over de busbaan komen oversteekplekken om op het Kastelenplein te komen.
181	Verzoek om veilige fietstunnels en ongelijkvloerse kruisingen (bij busbaan/Meerveldhovenseweg).	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Zie vraag 22. Er komt een ongelijksvloerse kruising voor fiets- en voetgangers-verkeer op de Meerveldhovenseweg. De fietstunnel van nu zal veiliger worden gemaakt. De precieze vormgeving wordt in samenspraak met het project herontwikkeling Kastelenplein vormgegeven.
182	Brede fietspaden gewenst.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Bij het ontwerp is gekeken naar een optimale inrichting van de openbare ruimte, waarbij ook is gekeken naar de breedte van fietspaden. Daarbij is een zorg-vuldige afweging gemaakt tussen verschillende ruimtelijke belangen, zoals verkeersveiligheid, doorstroming en behoud van groen. Waar mogelijk zijn de fietspaden geoptimaliseerd binnen de beschikbare ruimte en de mogelijkheden binnen het project HOV4.
183	Fietsers die nu over de autoweg fietsen bij Glasunouwlaan/Karel de Grotelaan. Kan dit meegenomen worden?	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Het kruispunt wordt heringericht waarbij een verkeersveiligheidaudit wordt uitgevoerd.
184	Vrees voor toename verkeersgeluid bij woningen langs Meerveldhovense-weg.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	In het kader van het omgevingsplan zijn verkeerskundige en akoestische onderzoeken uitgevoerd. Verkeersanalyses en tellingen geven aan dat het aantal voertuigen op de Meerveldhovenseweg naar verwachting niet toeneemt. De verkeersintensiteit blijft vergelijkbaar met de huidige situatie, waardoor de verwachting is dat ook het geluidsniveau nagenoeg gelijk blijft of in de tijd zal afnemen door de komst van meer elektrische voertuigen.
185	Plaatsen van geluidsschermen, vooral ter hoogte van Shell.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer hin-der (trillin-gen, geluid, luchtkwali-teit)	Het plaatsen van geluidsschermen is op dit moment nog niet opgenomen in het ontwerp. Eerst wordt een uitgebreid geluidsonderzoek uitgevoerd. Indien uit dit onderzoek blijkt dat geluidsschermen of andere geluidsmaatregelen nood-zakelijk zijn, zullen deze in het vervolgtraject worden meegenomen en passend worden ingepast.
186	Complimenten voor duidelijke info en website, maar ook zorgen over onvolledige terugkoppeling participatie.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Overig	Dank voor de opmerkingen en de betrokkenheid bij het project. We waarderen zowel de complimenten als de kritische kanttekeningen. In het vervolgtraject zullen we nadrukkelijker laten zien wat er is aangepast ten opzichte van eerdere participatiemomenten én ten opzichte van de huidige situatie. We begrijpen het belang van duidelijke visualisaties. Zodra er meer duidelijkheid is over de herontwikkeling van het Kastelenplein, bekijken we of het mogelijk is om aanvullende visualisaties of maquettes te maken. Daarnaast zullen we de verkeerslichten in het nadere ontwerp opnemen en kijken hoe we tekeningen beter toegankelijk kunnen maken voor bewoners.
187	Kritiek dat bezwaren onvoldoende zijn teruggekoppeld.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Overig	Zie vraag 186
188	Wens voor maquettes en betere visualisaties.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Overig	Zie vraag 186
189	Verzoek om tekeningen beschikbaar te stellen voor bewoners.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Overig	Zie vraag 186

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
190	De veranderingen in de schetsontwerpen verduidelijken, bijv. door de huidige situatie ernaast te leggen.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Overig	Zie vraag 186
191	Verkeerslichten duidelijker markeren (in de schetsontwerpen), niet alleen strepen.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Overig	Zie vraag 186
192	Vragen over alternatieve tracés HOV (bijv. aansluiting op bestaande lijnen, noord/zuid keuze).	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Overig	Er is gekozen om een busbaan in twee richtingen aan te leggen op de Karel de Grotelaan. Daarbij is een integrale afweging gemaakt en naar verschillende onderdelen gekeken. De gemeenteraad heeft hierover op 1 juli 2025 een besluit genomen. Zie raadsdossier: https://raadsinformatie.eindhoven.nl/modules/19/Raadsvoorstellen/1047369 De drie belangrijkste redenen zijn: ▪ Voor reizigers is het overzichtelijk om op één locatie te kunnen in- en uitstappen. Ook bijvoorbeeld deelmobiliteit en een fietsenstalling kunnen we dan op één plek realiseren. ▪ Er is meer ruimte voor de herontwikkeling van het Kastelenplein. Doordat er maar op één locatie een autowegenstructuur nodig is, blijft er meer ruimte voor woningen en voorzieningen aan de andere kant van het Kastelenplein ▪ De bereikbaarheid van het Kastelenplein verbetert. Vanaf de Karel de Grotelaan kun je de busbaan makkelijker oversteken, omdat het aantal voertuigen beperkt is. Op de Meerveldhovenseweg zorgen we voor een verbetering van de fietstunnel en goede oversteekplekken voor fietsers en voetgangers. Ook op de Kasteellaan wordt een dubbelzijdig fietspad gerealiseerd aan de zijde van het Kastelenplein. Kijk in het raadsdossier voor meer informatie over de afwegingen. Op het Kastelenplein kan een bushalte komen waar er meerdere buslijnen vanaf zullen vertrekken. Dit moet nog onderzocht worden.
193	Waar komen alle bushaltes?	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Op de schetsontwerpen zijn de bushaltes ingetekend. Grofweg komen de bushaltes: Vonderweg, Mecklenburgstraat, Karel de Grotelaan direct na de kruising met de ring, ter hoogte van het Brucknerplein, Kastelenplein en op de aftakking richting de HTC op de Roffart bij Yuverta. Zie hiervoor afbeelding 3 op de pagina: https://raadsinformatie.eindhoven.nl/document/15580026/2?connection_type=17&connection_id=11897656. Voor bushaltes op Veldhovens grondgebied zijn de bushaltes hier te vinden: https://www.veldhoven.nl/projecten/hov4
194	Hoeveel sneller gaat de HOV4 zometeen zijn? Vergeleken met nu (qua reisafstand van Kastelenplein naar het station Eindhoven Centraal, bijvoorbeeld).	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Overig	De reistijd tussen het Kastelenplein en Eindhoven Centraal wordt met HOV4 naar verwachting ongeveer 4 minuten korter. De exacte tijdswinst hangt af van het moment van de dag: tijdens de spits is de winst groter dan rond het middaguur. Hoewel 4 minuten misschien weinig lijkt, is dit in het openbaar vervoer een aanzienlijk verschil. In combinatie met een hogere frequentie, betrouwbaardere rijtijden en comfortabeler vervoer via vrijliggende busbanen, maakt dit het OV aantrekkelijker voor meer reizigers.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
195	Kritiek dat bussen alleen niet de verkeersproblemen oplossen.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Overig	Met het Masterplan Mobiliteit 2050 gaan we Eindhoven leefbaarder, veiliger, gezonder en aantrekkelijker maken. En ook goed bereikbaar houden. Twee uitwerkingen van dit masterplan zijn het Verkeerscirculatieplan voor het gebied binnen de Ring en het Verbeterplan voor de Ring zelf. Ook HOV4 is een uitwerking van het Masterplan Mobiliteit. Het verkeerscirculatieplan en HOV4 zijn nauw met elkaar verbonden. De sectorindeling van het verkeerscirculatieplan is afgestemd met het project HOV4, zodat we de wijken bereikbaar en leefbaar houden. Meer informatie over het VCP is te vinden op de pagina Mobiliteit in balans: Verkeers-circulatieplan en Verbeterplan Ring.
196	Behoud bushaltes Gagelbosch en Roffart is belangrijk.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Zie vraag 134
197	Mensen zijn sceptisch over of mensen daadwerkelijk meer met de bus zullen gaan.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Overig	Zie vraag 195
198	Gratis of goedkoper OV voor buurtbewoners.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Overig	De wens voor gratis of goedkoper openbaar vervoer is een politieke afweging die niet binnen het project HOV4 genomen kan worden. Deze keuze ligt bij de gemeenteraad en/of de provincie in samenwerking met de vervoers-maatschappijen.
199	Suggesties voor sneltram/metro-opties.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Overig	Er hebben studies plaatsgevonden naar lightrail, monorail, metro's, trams en treinstations. Vanwege budget, vervoerwaarde en slechte inpassing in het centrum zijn deze vervoersvormen eerder in het proces afgevallen.
200	Het is fijn dat de bushaltes aan een kant zijn bij het Kastelenplein. Maar als je aan de andere kant woont, is het verder lopen.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Het klopt dat de ligging van beide bushaltes aan één zijde van de weg voordelen biedt voor de reiziger, zoals meer overzicht en een efficiëntere overstap. Tegelijkertijd realiseren we ons dat dit voor sommige bewoners betekent dat de loopafstand iets toeneemt. Daarom wordt bij het ontwerp van het Kastelenplein ingezet op een directe en logische route vanaf de Meerveldhovenseweg, zodat de extra afstand zo klein en prettig mogelijk wordt.
201	Wens voor behoud groen in driehoek Stam & De Koning (evt. waterpartij).	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Groen	De betreffende locatie is geen eigendom van de gemeente, maar is in beheer van een private partij. De gemeente heeft daarom geen directe zeggenschap over de inrichting van dit terrein.
202	Aanpakken afvalprobleem langs Karel de Grotelaan.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Overig	Het HOV4 project gaat het eventuele afvalprobleem niet oplossen. Voor vragen en meldingen kunt u terecht op: https://www.eindhoven.nl/stad-en-wonen/wonen/afval
203	Geen hoogbouw (max 4 lagen) bij Kastelenplein.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Overig	Het bouwen van woningen valt niet binnen het project HOV4. We hebben deze opmerking gedeelt met onze collega's Voor vragen kunt u contact opnemen met fijnkastelenplein@eindhoven.nl
205	Wat wordt er aan de “chill”-plekken van de jeugd gedaan?	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Overig	De fietstunnel bij het Kastelenplein, die regelmatig door jongeren wordt gebruikt als ontmoetingsplek, wordt in het kader van HOV4 aangepakt. De tunnel wordt verbreed, groener ingericht en komt sneller op ooghoogte. Hierdoor zal de omgeving prettiger en socialer aanvoelen, en neemt het gevoel van veiligheid toe.
206	Verzoek om een flitspaal te plaatsen bij Shell.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Overig	Het plaatsen van flitspalen valt buiten de scope van het project HOV4. Handhaving van snelheid en plaatsing van flitspalen is een verantwoordelijkheid van het Openbaar Ministerie en de politie, in samenwerking met het Rijk. Wel kunt u een snelheidsdisplay aanvragen via: https://www.eindhoven.nl/stad-en-wonen/verkeer/verkeersveiligheid/wat-kan-ik-als-inwoner-zelf-doen

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
207	Behoud goede bereikbaarheid Hanevoet en Genderbeemd.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Sluipverkeer	Zie vraag 167
208	Zijn de dubbele rijstroken voor rechtdoor onder het viaduct van de A2 nodig? Het voordeel hiervan kan zijn dat het viaduct niet aangepast hoeft te worden.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Uit de verkeersberekeningen blijkt dat dubbele rijstroken voor het doorgaande autoverkeer noodzakelijk zijn om de doorstroming op dit deel van het tracé te waarborgen. Om de veiligheid en doorstroming voor langzaam verkeer te verbeteren, komt er een aparte onderdoorgang voor fietsers en voetgangers.
209	Waar moeten de mensen tanken die niet meer het huidige tankstation kunnen gebruiken?	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Het tankstation aan de Karel de Grotelaan verdwijnt in verband met de herinrichting van het gebied. In de directe omgeving blijven alternatieven beschikbaar. Zo bevinden zich op de Meerveldhovenseweg en iets verderop richting de Mecklenburgstraat nog twee tankstations waar automobilisten terecht kunnen.
210	Wat gaat er gebeuren met het ‘uitgegeven perceel?	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Overig	Zie vraag 201.
216	Veel lof voor aandacht voor langzaam verkeer, groen en veiligheid. Blij met de toevoeging van de bypass bij de Croy.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Dank voor de opmerking.
217	Complimenten voor duidelijke animatiefilms en informatiesessies.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Dank voor de opmerking.
218	Sommige bewoners vinden dat goed geluisterd is naar input.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Dank voor de opmerking.
219	Er lijkt aan ‘alles’ gedacht te zijn.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Dank voor de opmerking.
222	Scepsis over realistische verkeersmodellen.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Overig	Zie vraag 126
223	Teleurstelling over (gebrek aan) participatie-opvolging toen door een deel van de buurt is aangegeven dat de voorkeur uit gaat naar een andere route voor de bus, zodat niet de autoweg in twee richtingen aan de zuidzijde is.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Zie vraag 192
224	Zorgen over slechtere bereikbaarheid en toename luchtvervuiling.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer hinder (trillingen, geluid, luchtkwaliteit)	Zie vraag 138
226	Gevoel dat besluiten al vaststonden en participatie weinig invloed had.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Overig	We begrijpen dat dit gevoel kan ontstaan en nemen deze feedback serieus. Participatie is bedoeld om bewoners te betrekken en hun inbreng mee te nemen in het ontwerpproces. Hoewel niet alle suggesties altijd direct in het ontwerp kunnen worden verwerkt vanwege technische, financiële of beleidsmatige kaders, streven we ernaar om transparant te zijn over de keuzes en de afwegingen die daarbij worden gemaakt. We blijven ons inzetten voor een open dialoog en proberen in toekomstige fases nog beter terug te koppelen hoe input is verwerkt.
227	Aandacht voor Engelstalige informatie en participatie-mogelijkheid	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Overig	Dank voor deze waardevolle suggestie. We zullen bekijken hoe we bij toekomstige participatiemomenten meer informatie ook in het Engels beschikbaar kunnen stellen, zodat ook Engelstalige bewoners beter kunnen worden betrokken.
228	Wanneer is de HOV4 af?	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Overig	De uitvoering van HOV4 start naar verwachting in 2027. Het volledige tracé zal naar verwachting rond 2033 gereed zijn. De exacte fasering en planning worden op een later moment gecommuniceerd, zodra deze definitief zijn vastgesteld.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
229	Kan het gehele plan op de website komen?	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Overig	Het gehele plan is te vinden op: https://www.eindhoven.nl/projecten/eindhoven-zuidwest/hov4-eindhoven-centrum-veldhoven-de-run/voorkeursvarianten-hov4
230	Wat zijn de rijrichtingen op de technische tekeningen?	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Op de Meerveldhovenseweg bij het Kastelenplein zullen de auto's in twee richtingen gaan rijden. Op de Karel de Grotelaan zal de bus in twee richtingen gaan rijden.
231	Hoe gaat geëvalueerd worden of de maatregelen van het Masterplan Mobiliteit werken?	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Overig	Zie vraag 119
232	Hoe hangt het samen met het VCP?	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Sluipverkeer	Zie vraag 24
233	Ik ben benieuwd hoeveel mensen met de bus zullen gaan in de toekomst.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Overig	Dank voor de opmerking.
234	Ik heb een goede uitleg gehad.	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Overig	Dank voor de opmerking.
235	Beste gemeente, HOV4 zit in de pijplijn. En nu kwam mij deze foto ter ogen. Aangezien de Mauritsstraat flink onder handen wordt genomen zou ik willen vragen of jullie wat extra aandacht kunnen stoppen in deze foto en te kijken of hier niet een voorbeeld uit kan worden genomen om zo deze straat weer in de rust en regelmaat die de foto uitstraalt terug te brengen. Een groot verschil zal zitten in de nieuwe bomen maar ook de voortuinen van de huidige eigenaren. Maar vooral de vele soorten kozijnen die de afgelopen decennia zijn geplaatst terug te brengen naar de originele maten en vormen. Nu begrijp ik dat daar geen wet voor bestaat om eigenaren hiertoe te zetten maar is er wellicht een door committee die hier wellicht de eigenaren hier op kan motiveren? Ik besef mij dat mbt de tuinen en kozijnen dit niet jullie afdeling is, wellicht kan dit onderwerp worden doorgezet naar de juiste afdeling. Wat wel binnen jullie bereik ligt zou ik ernstig waarderen om hier aandacht aan te besteden.	Algemeen	Centrum	Stedenbouwkundig	Hartelijk dank voor uw bericht en het onder de aandacht brengen van de foto en uw gedachten over de uitstraling van de Mauritsstraat. Het is mooi om te merken dat u met zoveel betrokkenheid naar uw omgeving kijkt en nadenkt over de ruimtelijke kwaliteit van uw straat. Zoals u terecht opmerkt, bevinden zich in de Mauritsstraat diverse elementen die in de loop van de jaren zijn veranderd, zoals kozijnen en voortuinen. De Mauritsstraat ligt binnen het gebied 'de Bergen', een cultuurhistorisch waardevol gebied, maar zonder beschermde status. Dit betekent dat de gemeente geen juridische middelen heeft om bewoners te verplichten bepaalde keuzes te maken op het gebied van bijvoorbeeld kozijnvormen of voortuininrichting. Er geldt hier wel een welstandsnota. Binnen die kaders beoordeelt de Adviescommissie Omgevingskwaliteit Eindhoven (AOKE) plannen op hun ruimtelijke en esthetische kwaliteit. Voor rijks- en gemeentelijke monumenten in dit gebied wordt beoordeeld of het beeld behouden blijft of verbeterd wordt, maar voor reguliere woningen is er geen actief beleid of programma gericht op reconstructie van een historisch straatbeeld. De gemeente doet dan ook geen oproep aan bewoners om hun kozijnen terug te brengen naar een oorspronkelijk beeld. Toch waarderen we het zeer dat u hier aandacht voor vraagt. Dergelijke betrokkenheid draagt bij aan het gesprek over kwaliteit in de leefomgeving. Nogmaals dank voor uw oplettendheid en betrokkenheid. We nemen uw signaal ter harte in het verdere traject rond HOV4 en bij de werkzaamheden in de Mauritsstraat.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
236	Hier lijkt het alsof de halte Gagelbosch komt te vervallen, waarom wordt dit gedaan. Deze halte biedt mensen de mogelijkheid om over te stappen van lijnen naar ASML, naar lijn 15 & 16. Dit verhoogt de aantrekkelijkheid van het busvervoer voor mensen die langs deze lijnen wonen. Ook vroeg ik mij af of lijn 15 en 16 de busbaan uberhaupt zullen opgaan na halte palestrinastraat. Omdat op de tekening ik een busbaan zie waar lijn 16 op dit moment rijdt. Als het zo is dat ze niet de busbaan opgaan, waarom niet? Dan zullen die bussen toch nutteloos in de file gaan staan?	Voorlopig ontwerp	Karel de Grotelaan buiten de ring	Overig	De halte bij het Gagelbosch is in ons voorkeursontwerp teruggeplaatst en zal behouden blijven voor buslijnen 15 en 16. Deze lijnen blijven dus op deze locatie stoppen. Wat betreft uw vraag over de busbaan: lijnen 15 en 16 zullen geen gebruik maken van de busbaan op de Karel de Grotelaan. Deze lijnen bedienen de wijk en rijden mee met het reguliere autoverkeer. Daarom zal ook de bushalte Gagelbosch aan de autoweg komen te liggen. De HOV4-lijn maakt geen stop bij deze halte.
237	Ik heb de volgende vraag. Bij de nieuwe busbaan hov4 komt de bus halte helemaal bij kastelenplein. Maar bij gagelboschplein wonen heel veel bejaarden en zit ook archipel met zorg. De mensen maken echt veel gebruik van de bussen die hier stoppen , kastelenplein is voor mensen met rollators en die slechter ter been zijn te ver weg . Dus vraag ik u om bij gagelboschplein toch nog een bushalte te behouden	Voorlopig ontwerp	Karel de Grotelaan buiten de ring	Overig	De halte bij het Gagelbosch is in ons voorkeursontwerp teruggeplaatst en zal behouden blijven voor buslijnen 15 en 16. Deze lijnen blijven dus op deze locatie stoppen. Deze lijnen bedienen de wijk en rijden mee met het reguliere autoverkeer. Daarom zal ook de bushalte Gagelbosch aan de autoweg komen te liggen. De HOV4-lijn maakt geen stop bij deze halte.
238	Ik wil u het volgende meegeven: De huidige halte aan de Kasteellaan en Karel de Grotelaan worden ook gebruikt door de huidige lijn 15 en 16. Het lijkt me zinvol om aan de Kasteellaan op de busbaan deze halte te behouden. En mogelijk in de toekomst ook voor de HOV mocht dat nodig zijn. Ik wil u graag attenderen dat de ontwikkeling van de huidige opzet WoensXL ook is ontstaan na aan samenspel van Gemeenten en Reizigers overleggen. De eerste opzet was dramatisch en de huidige lijn 2 en 3 zouden een halte bij WoensXL aan de rijbaan krijgen... Gelukkig dat dat uiteindelijk van de baan is. Graag een heroverweging van specifiek deze halte. Het zou een doodzonde zijn om deze niet te behouden, c.q. zelfs te verbeteren. Ik ben overigens wel tevreden met het behoud van Grieglaan, ik heb hier 1 jaar geleden een opmerking over gemaakt. Het is wel ook treurig om te zien dat de huidige halten Solmsweg en Mecklenburgstraat worden gecombineerd met 1 halten (die komt te liggen tussen de huidige halten) Echter over de gehele Mecklenburgstaat tot aan de Willemstaat is geen halte te vinden. Een halte rondom de kruising Mecklenburgstraat en Mauritsstraat lijkt me zeer verstandig.	Voorlopig ontwerp	Karel de Grotelaan buiten de ring	Overig	De bushalte bij Gagelbosch is in ons voorkeursontwerp teruggeplaatst en zal blijven bestaan voor buslijnen 15 en 16. De HOV4 zal hier echter niet stoppen. Voor een HOV-buslijn hanteren we een richtlijn van circa 800 meter tussen haltes. Tussen de halte op de Vonderweg en de halte net na de Mecklenburgstraat is die afstand ongeveer 800 meter. Door op deze haltes goede voorzieningen te realiseren, zoals comfortabele wachtruimtes en voldoende fietsenstallingen, zorgen we ervoor dat deze afstand voor reizigers goed te overbruggen is.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
239	**Ik lees in groot Eindhoven dat er op 19 juni en meningsvormende vergadering gepland is met als een van de onderwerpen raadsvoorstel HOV4 ontwerp en kredietaanvraag. Mijn vraag is dat bij mijn weten nog geen definitief ontwerp (aan de betrokken inwoners) gepresenteerd is. Wat voor ontwerp wordt er dan vastgesteld?**	Voorlopig ontwerp	Centrum	Overig	Het gaat om de vaststelling van het krediet voor realisatie van HOV4, waarbij het getoonde ontwerp tijdens de bijeenkomsten en dat ook op de website staat www.eindhoven.nl/hov4 het uitgangspunt is. Dus nog geen definitief ontwerp. Dat gaan we komende maanden opstellen. Daarvoor gaan we ook na de zomervakantie nog met bewoners die zich hebben aangemeld voor de werksessies in gesprek.
240	**Vragen omtrent bezwaar beslissing**	Voorlopig ontwerp	Kastelen-plein	Verkeer ontwerp	Op dit moment is het niet mogelijk om bezwaar in te dienen tegen het besluit van de gemeenteraad om krediet toe te kennen en het ontwerp van HOV4 vast te stellen. Eind dit jaar wordt het maatvaste Voorontwerp (VO) gepresenteerd, waarop het omgevingsplan wordt gebaseerd. Het college legt het ontwerp van het wijzigen van het omgevingsplan vervolgens ter inzage. Tijdens deze inzagetermijn (6 weken) kunnen zienswijzen worden ingediend. Deze zienswijzen worden door de gemeente beoordeeld en kunnen leiden tot aanpassingen in het omgevings-plan. Daarna wordt het omgevingsplan (als alles goed is) door de gemeenteraad vast-gesteld. Vervolgens wordt het vastgestelde plan zes weken ter inzage gelegd en kan er beroep worden ingesteld bij de Raad van State. Het ontwerpplan en het vastgestelde plan zullen worden gepubliceerd op de website Regels op de kaart - Omgevingsloket. Als projectteam gaan wij graag met u in gesprek over eventuele bezwaren die u nu al heeft. U kunt uw bezwaren per e-mail bij ons kenbaar maken. Wij zullen dan bekijken of en hoe deze meegenomen kunnen worden in het voorontwerp en toelichten waarom bepaalde keuzes zijn gemaakt.
241	**Hebben jullie alle mogelijkheden bekeken om van het station naar ASML te gaan en het Koningshof? Is er al over naar gedacht om gebruik te maken van een skilift met gondels? Een skilift of gondelsysteem in een stad — ook wel een kabelbaan of stedelijke gondelbaan genoemd — is een innovatief vervoersmiddel dat in stedelijke gebieden wordt ingezet om mensen efficiënt te vervoeren, vooral in gebieden met moeilijk terrein of beperkte ruimte voor wegen of spoorlijnen. Waarom een gondelbaan in een stad? Voordelen: ▪ Ruimtelijk efficiënt: Neemt weinig grondoppervlak in beslag. ▪ Goedkoop in aanleg: Vaak goedkoper dan metro of tramlijnen. ▪ Snel en betrouwbaar: Niet afhankelijk van verkeer of stoplichten. ▪ Toeristische aantrekkingskracht: Geeft een uniek uitzicht over de stad. Nadelen: ▪ Beperkte flexibiliteit: Kan moeilijk uitgebreid of aangepast worden. ▪ Privacy- of esthetische zorgen: Bewoners kunnen bezwaar maken tegen gondels boven hun huizen.**	Trace keuze	Centrum	Overig	Dank voor de suggestie. Eerder in het proces heeft de gemeenteraad besloten dat er een busbaan aangelegd gaat worden. Op 1 juli 2025 heeft de gemeente-raad het budget beschikbaar gesteld voor de aanleg van de HOV4. Het idee van een gondelsysteem is interessant en innovatief. In specifieke situaties – zoals moeilijk terrein of beperkte ruimte – kan het zeker voordelen bieden, zoals u noemt. In de context van het traject tussen station Eindhoven, ASML en het Koningshof zijn echter ook voor een gondel uitdagingen. Er hebben studies plaatsgevonden naar lightrail, monorail, metro's, trams en treinstations. Vanwege budget, vervoerwaarde en slechte inpassing in het centrum zijn deze vervoersvormen eerder in het proces afgevallen.

NR	Opmerking of vraag	Fase	Tracédeel	Thema	Reactie
241 ver- volg	**Bekende voorbeelden van stedelijke gondelsystemen:** Stad - Naam van het systeem - Bijzonderheden ▪ Medellín (Colombia) - Metrocable - Voorbeeld van sociaal stedelijk vervoer. ▪ La Paz (Bolivia) - Mi Teleférico - Grootste stedelijke kabelbaannetwerk ter wereld. ▪ Londen (UK) - IFS Cloud Cable Car (voorheen Emirates Air Line) - Verbindt Greenwich met de Royal Docks. ▪ Koblenz (Duitsland) - Seilbahn Koblenz - Toeristische én functionele verbinding. ▪ Toulouse (Frankrijk) - Téléo - Moderne stadsverbinding over rivier en heuvels. **Zou dit werken in Nederland of België?** Ja, onder bepaalde omstandigheden wel. Bijvoorbeeld: ▪ In steden met veel water (zoals Amsterdam of Gent) of hoogteverschillen (zoals Luik). ▪ Als toeristische attractie, bv. tussen twee populaire locaties. ▪ Als aanvulling op bestaande OV-netwerken, bv. over drukke verkeers-assen of tussen campussen en stations. Denk er eens serieus over na.				zie vorige pagina