BIJLAGE 5

Participatieverslagen HOV4

EINDHOVEN

INHOUD

Dit document bevat de participatieverslagen van verschillende locaties binnen het HOV4-project. Elk verslag bevat de inbreng van belanghebbenden en de uitkomsten van de participatiesessies over de schetsontwerpen. Later volgen nog participatieverslagen over de voorkeursontwerpen.

Hieronder vindt u de inhoudsopgave met de startpaginas van de verschillende verslagen:
Ook tijdens de bijeenkomsten over de schetsontwerpen zijn vragen, zorgen, kansen en opmerkingen geuit en verwerkt in de reactienota.

Bijlage 5.1	Kastelenplein - Participatiesessie schetsontwerp	3
Bijlage 5.2	Mauritsstraat-Vonderweg - Participatiesessie schetsontwerp	26
Bijlage 5.3	Mecklenburgstraat - Participatiesessie schetsontwerp	50
Bijlage 5.4	Aftakking HTC - Participatiesessie schetsontwerp	72
Bijlage 5.5	Karel de Grotelaan - Participatiesessie schetsontwerp	75
Bijlage 5.6	Participatieverslag schetsontwerpen voorkeursvarianten HOV4 (3 februari 2025)	99
Bijlage 5.7	Participatieverslag schetsontwerpen voorkeursvarianten HOV4 (24 maart 2025)	116
Bijlage 5.8	Participatieverslag schetsontwerpen voorkeursvarianten HOV4 (24 april 2025)	130

BIJLAGE 5.1

Kastelenplein
Participatiesessie schetsontwerp

PARTICIPATIEVERSLAG SCHETSONTWERP HOV4 KASTELENPLEIN

Periode: juni – september 2024

EINDHOVEN



INHOUD

1. **Introductie** 2

2. **Proces** 3

3. **Samenvatting aanbevelingen** 5

4. **Input** 7
   - 4.1 Overlast 7
   - 4.2 Bereikbaarheid 8
   - 4.3 Veiligheid 11
   - 4.4 Groen, voorzieningen en leefbaarheid 12
   - 4.5 Proces 13
   - 4.6 Input op vraagstukken 14

5. **Opzet participatiemomenten** 17

Colofon

Uitgave: gemeente Eindhoven in samenwerking met Cocosmos
Foto's: gemeente Eindhoven
Onderwerp: participatie schetsontwerpen

Uitgave: Gemeente Eindhoven
Projectteam HOV4
Versie 1.0

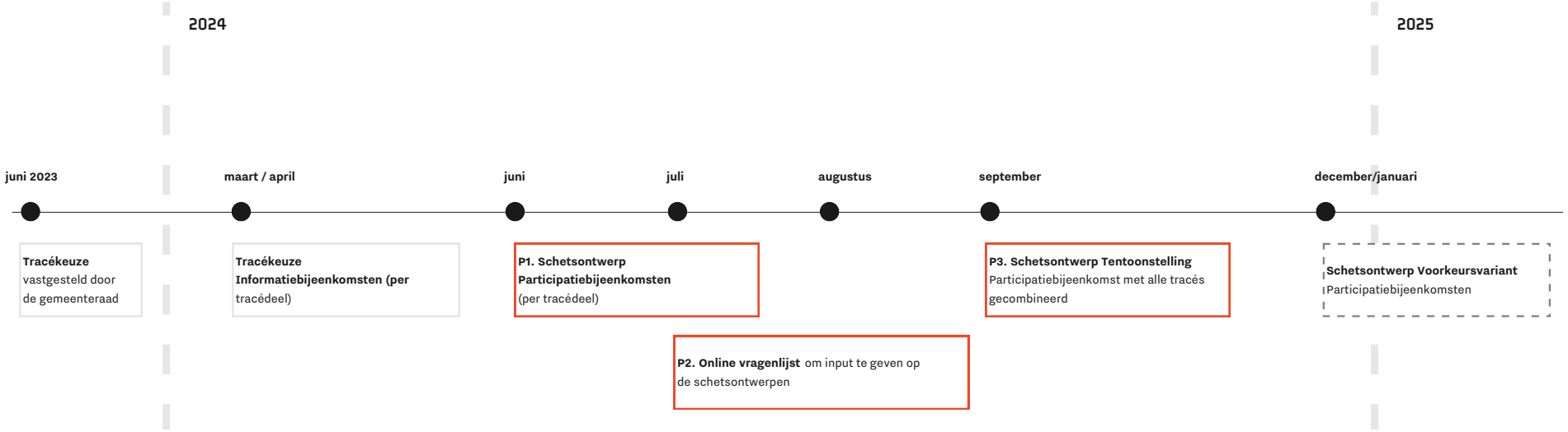
Uitgifte maand: November

1 INTRODUCTIE

Er komen steeds meer mensen naar Eindhoven om hier te wonen en te werken. Deze groei biedt kansen, maar brengt ook een aantal opgaves met zich mee. Hoe zorgen we ervoor dat iedereen zich makkelijk en snel kan blijven verplaatsen? We willen hiervoor verschillende maatregelen nemen. Eén daarvan is de aanleg van een HOV-netwerk. Zo komt er een nieuwe verbinding van Eindhoven Centrum naar Veldhoven De Run: de HOV4-lijn. Bewoners en werknemers van nu en straks kunnen hier gebruik van maken, zo maken we belangrijke woon- en werklocaties in de regio beter bereikbaar.

2 PROCES

TIJDLIJN HOV4 PARTICIPATIEBIJEENKOMSTEN 2024



Eerdere bijeenkomsten

We vinden het belangrijk dat bewoners, bedrijven en andere geïnteresseerden op de hoogte zijn van de plannen voor deze nieuwe verbinding. In het verleden hebben we daarom al verschillende informatieavonden en workshops georganiseerd. In 2023 en begin 2024 is het voorkeurstracé, de route die de bus op hoofdlijnen gaat rijden, tot stand gekomen. Op de website www.eindhoven.nl/hov4 vind je de verslagen van die bijeenkomsten.

Nu: Participatiebijeenkomsten schetsontwerpen

Hieronder vind je een overzicht van de participatiebijeenkomsten rondom de schetsontwerpen van de HOV4-buslijn:

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten
In de maand juni en juli 2024 organiseerden we participatiebijeenkomsten over het schetsontwerp. Ben je omwonende van het tracé? Dan ontving je van ons een uitnodiging.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen
In de periode van 10 juli tot en met 8 september 2025 een online vragenlijst op de website, waar bewoners input konden geven op de schetsontwerpen.

P3: Schetsontwerp Tentoonstelling
Op 5 september organiseerden we een overkoepelende bijeenkomst voor alle tracés van de HOV4 schetsontwerpen, om de opgehaalde input terug te koppelen en aanvullingen op te halen.

Conclusie en vervolg

Voor het totale tracé wordt op grond van de opgehaalde input een voorkeursontwerp opgesteld. Dit is mede afhankelijk van aanliggende tracédelen.
De genoemde punten tijdens de participatiebijeenkomsten rond het schetsontwerp zijn dusdanig concreet dat ze meegenomen worden in het ontwerpproces. In de uitwerking en presentatie van het nieuwe ontwerp wordt op een visuele manier uitgewerkt en getoond hoe de input is verwerkt, zodat het overzichtelijk en navolgbaar is.

In het najaar van 2024 of begin 2025 volgen nieuwe participatiebijeenkomsten, waarin onderstaande wordt besproken:

- Toelichting voorkeursontwerp
- Bespreken aandachtspunten en optimalisaties
- Bespreken (in)directe gevolgen van voorkeursontwerp

Voorafgaand aan deze volgende participatiebijeenkomst, wordt de FAQ pagina op de website aangevuld op basis van de meest gestelde vragen die in dit verslag staan.

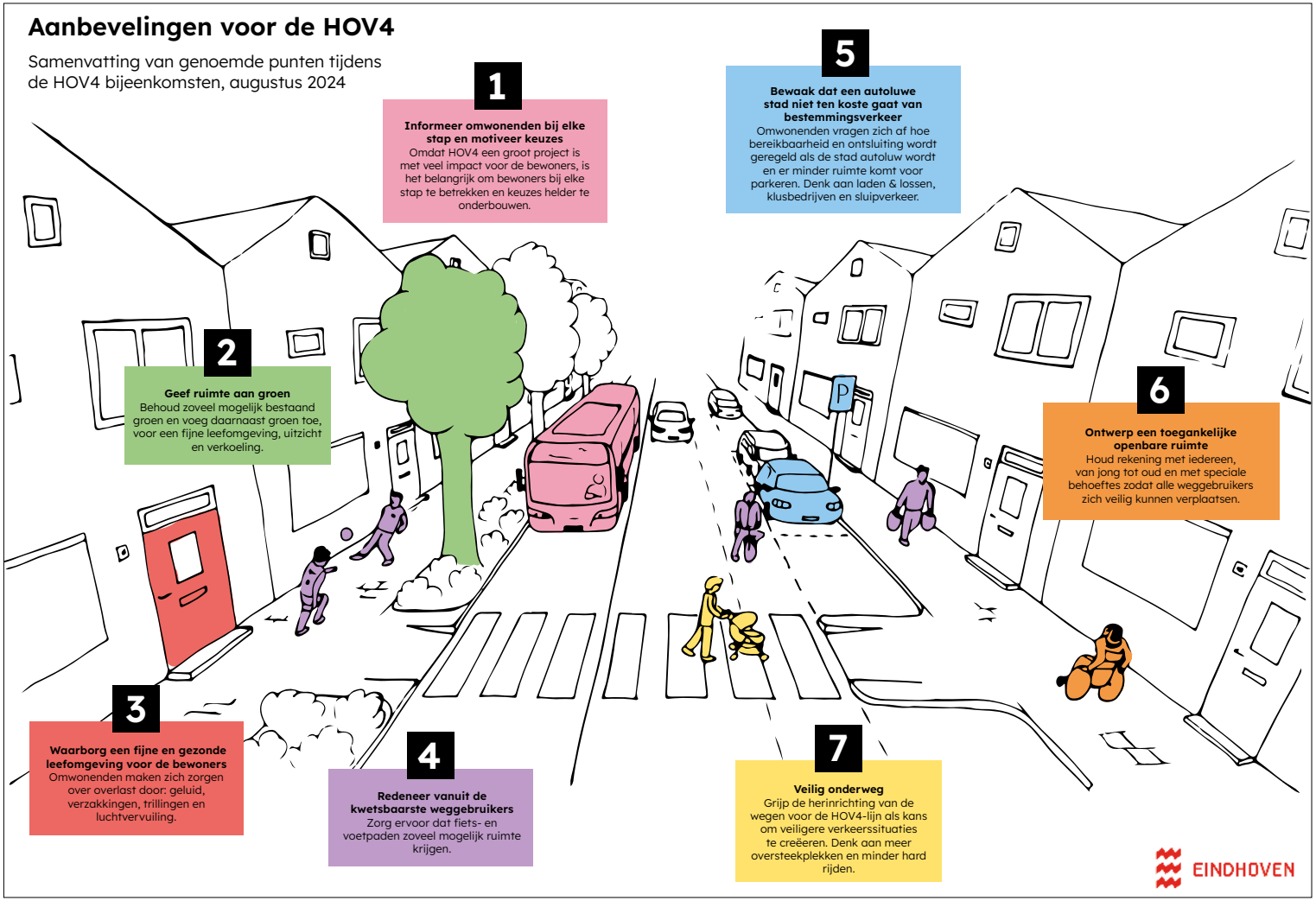
Overzicht vervolg processtappen HOV4

- Q4 2024: Voorlopig ontwerp (incl. participatie) + kostenraming gereed en richting raad
- Q1 2025: Voorbereidingskrediet HOV4 in de raad
- 2025/2026: Uitvoeringsontwerp, planologische procedures, fasering en aanbesteding
- 2027– ...: Gefaseerde uitvoering

3 SAMENVATTING AANBEVELINGEN

Overkoepelende samenvatting van de opgehaalde aanbevelingen voor de HOV4-buslijn

Uit participatiemomenten rondom de Schetsontwerpen.



Samenvatting aandachtspunten voor Kastelenplein

Overlast

Zorgen om parkeerdruk, sluipverkeer, files en geluidsoverlast bij woningen. Bewoners geven ook aan zorgen te hebben over toename van overlast van trillingen wegens de toename van het verkeer.

Bereikbaarheid en toegankelijkheid

Bereikbaarheid van bus verhogen voor mensen die slecht ter been zijn of last hebben van een handicap, door bijvoorbeeld extra opstapplaatsen te maken en meer ruimte in de bus. Ook een verbinding vanuit Hanevoet naar de HOV4 opstapplaats zou hiervoor helpen. Het kost meer om met de bus te gaan dan om met de auto te gaan, waardoor de bus minder toegankelijk is voor mensen die minder te besteden hebben.

Veiligheid

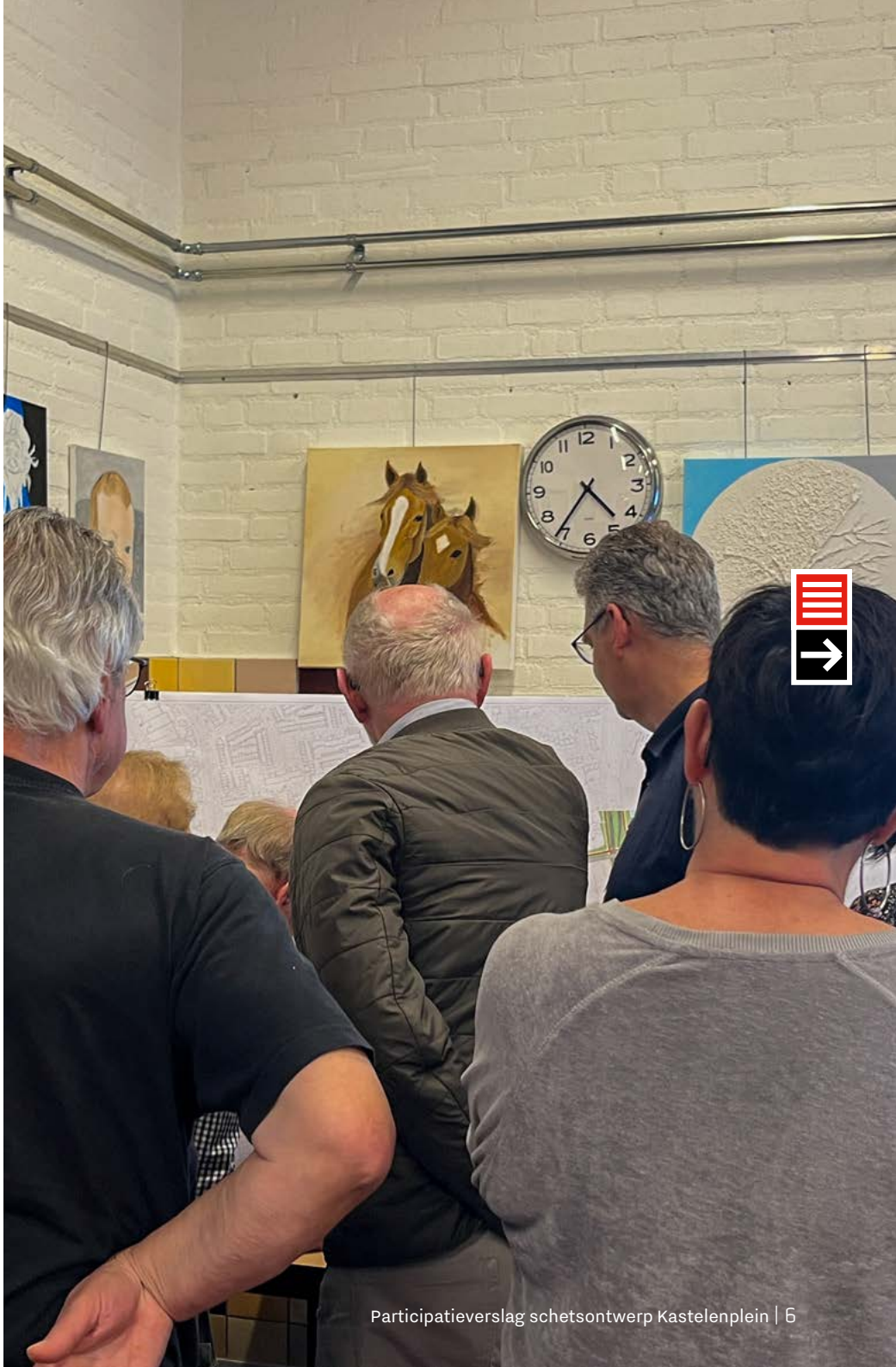
Bewoners maken zich zorgen dat er ongelukken gaan gebeuren bij de scholen en de sporthal door snelheid autoverkeer. Daarnaast zijn er zorgen omtrent verkeersveiligheid voor het bereiken van het Kastelenplein en gebrek aan ruimte voor fietsers op het fietspad op de zuidzijde. Verder wordt opgeroepen om te waarborgen dat hulpdiensten en fietsers veilig over de wegen kunnen gaan.

Groen, voorzieningen en leefbaarheid

Bewoners geven aan zorgen te hebben over uitstraling van de busbaan en dat de ontwikkelingen ten koste gaan van het groen. Ook zijn er zorgen om de gezondheid, de luchtkwaliteit, fijnstof en of het nog mogelijk om als oudere lang thuis te kunnen blijven wonen.

Proces

Bewoners geven aan vragen te hebben over het proces rondom de tracékeuze van het Kastelenplein. Bewoners roepen op om in te gaan op de zorgen en suggesties die zijn gegeven rondom de tracékeuze. Ook vragen bewoners aandacht voor het combineren van de ontwikkelingen van het Kastelenplein en de HOV4 buslijn rond het Kastelenplein.



4 INPUT

De analyse van de input heeft geleid tot vijf categorieën waarover opmerkingen zijn gemaakt:

1. **Overlast**
2. **Bereikbaarheid**
3. **Veiligheid**
4. **Groen, voorzieningen en leefbaarheid**
5. **Proces**

Binnen elke categorie zijn de vragen, suggesties, ideeën, pluspunten en zorgen onder elkaar gezet.

4.1 Overlast

Vragen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Welke maatregelen gaan er genomen worden tegen geluidsoverlast?
- Het huidige geluidsscherm (schutting) aan de Meerveldhovenseweg is in slechte staat, kan dit meegenomen worden in het plan?
- Stil asfalt, is dat een optie?
- Het lijkt alsof er een verdubbeling van het verkeer gaat komen over de Meerveldhovenseweg. Klopt dit en hoe kan dit opgelost worden?

Suggesties en ideeën

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Naast de A2 en N2 geluidswallen plaatsen om geluidsoverlast te verminderen.
- Ontmoedigen van autoverkeer vanuit de N2 om over de Meerveldhovenseweg te rijden naar het centrum. In plaats hiervan de N2 richting de Beemdstraat sturen.
- Voldoende afvalbakken plaatsen om hondenpoep opruimen aan te moedigen.
- Focus op rijden op de Beemdstraat ontmoedigen - of zo snel mogelijk Mecklenburgstraat éénrichtingsverkeer maken.
- Oversteek auto's extra bij Hoogenweert, en niet te veel auto's richting kruispunt bij Keverberg.
- Geluidswal bij voorkeur van hout. Geluidswal Meerveldhovenseweg met éénduidige uitstraling (behouden en/of verbeteren) of groene schutting maken, die geluids-absorberend is.
- Kunnen de bussen niet bovenlangs? De bussen zelf maken geen opstopping en dan is er ook geen last van bussen met voorrang.
- P&R net als in Velhoven, ASML medewerkers kunnen dan doorrijden.
- Eerste rij bomen aan de zuidzijde van het Kastelenplein aangrenzend aan de woningen mag eruit ivm overlast van wortels en schaduw.
- Aan de zuidzijde van het Kastelenplein flitspalen neerzetten om overlast van te hard rijdende auto's te verminderen.
- Fluisterasfalt gebruiken om overlast te verminderen.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Probeer sluipverkeer vanuit Locatellistraat naar Meerveldhovenseweg via de scholen te vermijden.
- Test of de verkeersdrukte in de spits mindert d.m.v het verhogen van het aantal bussen op traject in de huidige situatie.

P3: Schetsontwerp Tentoonstelling

- Meerveldhovenseweg kruising, Ulenpas/ Croy (Ridderzaal); verdiept aanleggen of andere maatregelen aanbrengen voor het voorkomen van geluidsoverlast.

Pluspunten

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Overlast van geluid calamiteitsdiensten zal minder worden doordat deze de busbaan nemen.

Zorgen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Welk verkeer gaat niet meer over de straten rond het Kastelenplein als ze nog steeds via de ring naar hun bestemming gaan? Dit lijkt niet minder te worden.
- Autobanen worden wellicht te druk waardoor mensen in de wijk ook vaak in de file moeten staan.
- Als er een P+R komt op het Kastelenplein, zorgt dat dan voor minder drukte? Want dan moeten de mensen met hun auto nog steeds wel over deze wegen.
- Zorgen om parkeerdruk bij activiteiten/ evenementen op het Kastelenplein of bij sporthal.
- P&R op Kastelenplein, dat betekent veel drukte vanaf A2/N2 naar het Kastelenplein, terwijl er uit gegaan wordt van vermindering van verkeer rond het Kastelenplein. Hoe zit dit?
- Geluidsoverlast van het verkeer bij woningen.
- Zorgen om sluipverkeer bij Sterkenburg en Bouvigne bij drukte Meerveldhovenseweg.
- Ongeval op de Meerveldhovenseweg zou zorgen voor een opstopping op de A2 maar ook voor een opstopping vanuit de wijk, omdat het één rijstrook is.
- Voorkeur voor geen pakeerhub op Kastelenplein.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Zorgen omtrent trillingen wegens toename van het verkeer.
- Zorgen om veel verkeersdrukte van auto's op het Kastelenplein zelf.
- Zorgen dat er bij kruising met Ulepas/ Bouvigne en bij de kruising Kastelenplein/ Keverberg files gaan ontstaan.
- Zorgen om filevorming van en naar Veldhoven via de snelweg.

4.2 Bereikbaarheid

Vragen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Moet ik straks naar de andere kant lopen voor de bus? Hoe doe je dat als je slecht ter been bent? Geldt dit ook voor de lijnbus?
- In het scenario dat de Keverberg en Hoogenweert worden afgesloten, hoe zou het Kastelenplein dan bereikbaar zijn met de auto?
- Hoe komen wij met zoveel mensen bij gevaar veilig de wijk uit?
- Hoe komt de ambulance vanaf de busbaan de Ridderzaal in?
- Is de Meerveldhovenseweg bereikbaar voor hulpdiensten?
- Meckelenburgstraat is nu enkel een straat waarbij je de stad uit kunt rijden. Hierdoor lijkt het alsof al het verkeer wat de stad in moet rijden, via het Kastelenplein rijdt. Klopt dit en kan dit niet beter andersom, dat je via het Kastelenplein de stad uit rijdt?

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Indien kruising Hoogenweert-Karel de Grotelaan-Kastelenplein verdwijnt, hoe moeten de bewoners van de Genderbeemd dan naar het Kastelenplein met (1) de auto, (2) de fiets. (3) te voet?
- P3: Schetsontwerp Tentoonstelling.
- Is het mogelijk de betaalbaarheid van de bus te verbeteren?
- Een tankstation vervalt in het schetsontwerp. Wordt de bereikbaarheid van het andere tankstation verbeterd of wordt het tankstation vervangen/ verplaatst?

Suggesties en ideeën

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- De bus moet meer plekken krijgen voor mensen met een handicap. Mensen met een scootmobiel of voorzetstuk mogen nu niet mee. Ook mensen met kinderwagen zetten deze op rolstoelplaatsen.
- De rotonde tussen Beemdstraat en de Kasteellaan kan verbeterd worden, voor betere doorstroming.

- Keverberg kruising uit elkaar trekken; deels naar de fietstunnel en deels richting parkeerplaats Aldi.
- Groene golf voor fietsers.
- Opstapplaatsen bus toegankelijker maken; een verhoging en blindengeleidelijnen.
- Afsluiten Meckelenburgstraat.
- Bij Bouvigne liggen 3 rijbanen, 2 rijbanen zou voldoende kunnen zijn want afslag naar snelweg vervalt.
- Ongelijkvloerse kruisingen maken voor de busbaan en auto (bv bus ondergrond).
- Winkelcentrum bereikbaar maken vanuit fietstunnel; oude trap in ere herstellen.
- Fietspad rechtdoor laten lopen als het tankstation vervalt.
- Voetgangersbrug maken om toegankelijkheid Kastelenplein te vergroten.
- Einde Kasteellaan rotonde maken.
- Oversteek fietsers en voetgangers tussen Keverberg en winkelcentrum verdiept aanleggen.
- Toegankelijkheid van de huisarts op het Kastelenplein behouden, bijvoorbeeld door een extra oversteekplek.
- Trottoir graag minimaal 1,50 meter breed maken. 1.00 meter is nodig voor uitstap mindervaliden.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Kruising Karel de Grotelaan met Hoogenweert behouden, zodat bewoners Ridderzaal meerdere manieren hebben om in en uit hun straat te gaan.
- Gebruik tunnels om oversteekgebieden een betere doorstroming te bieden (zoals in Strijp-S).
- Lijn 16 heeft geen bushalte meer op de Roffart, kan deze weer terugkomen? Het kan zelfs aan twee zijden (Roffart/ Kastelenplein).
- Een extra oversteekplaats voor voetgangers (en eventueel fietsers) om vanuit Genderbeemd naar het Kastelenplein te komen. Wellicht met een waarschuwingssignaal als er een bus aan komt. Het kan ter hoogte van het huidige tankstation, bij de Hoogenweert en andere plekken waar je te voet de wijk uit kan.
- Extra oversteekplaats Meerveldhovenseweg bij parkeerplaats westzijde.
- Een oversteekplaats voor fietsers en voetgangers zodat bewoners van de wijk Hanevoet gemakkelijk naar het Kastelenplein kunnen gaan.

P3: Schetsontwerp Tentoonstelling

- Bushalte HOV4 Kastelenplein combineren met bushalte lijn 15 en lijn 16; dus verplaatsen richting Swing.
- Sluit de HUB aan op De Hurk en niet alleen op de HTC.
- Waar blijven OV-radialen tussen de stadsdelen? Het zou veel verkeersbewegingen minderen.
- Om bereikbaarheid voor bewoners Ooievaarsnest en Hanvoet te verbeteren, zou het mogelijk zijn om twee haltes te plaatsen? Één op de Karel de Grotelaan ter hoogte van het uitgegeven perceel? En een extra halte op minder afstand van de Ulenpas?
- Vanuit Croy/Genderbeemd rechtsaf naar de N2 een rijstrook naast de nieuwe busbaan zal het kruispunt Meerveldhovenseweg – Bouvigne – Ulenpas ontlasten en kan 2 stoplichten schelen.
- Het verlengen van de voorsoorteerstrook linksaf kan de filevorming rechtdoor ontlasten, alsmede een verkorting van de rijtijd richting Croy/Genderbeemd.
- Fiets/ voetgangers brug over de busbaan.
- Met de realisatie van nieuwe woningen is er een kans om (meerdere lagen) ondergrondse parkeergelegenheden te realiseren die in verbinding staan met de fietstunnel, waardoor de fietsverbinding minder geïsoleerd komt te liggen.
- HTC aansluiten via Bayeuxlaan/ Prof. Holstlaan, brede stadsboulevard met reeds 3 ingangen naar HTC.
- Verplaats de fietsroute van het tunneltje enkele tientallen meters naar het westen. Dus vanaf oversteekplaats Sterkenburg rechtsaf naar de Hoogenweert, vandaar de Karel de Grotelaan oversteken en langs de achterkant van de huizen van de Ridderzaal, rechtdoor (over parkeerterrein Aldi) naar nieuw te vormen oversteekplaats over de Meerveldhovenseweg. Het zou ook westelijk van het appartementsgebouw “’t Quadrant” kunnen beginnen in plaats van de huidige oostelijke route.

- Overweeg minder/ geen extra banen om naar links/rechts af te slaan – mensen moeten dan wachten tot degene voor hen is afgeslagen. Zo verhoog je de kans dat mensen de bus of OV kiezen in plaats van de auto.
- Bushalte bij appartementen van Localettistraat behouden.
- Meerveldhovenseweg: breed fietspad in verband met aansluiten Hoogstraat en Veldhoven.

Pluspunten

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Voetpad van Ulenpas naar Bouvigne zorgt voor een verbinding tussen beide wijken.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Er zal een toename zijn in het gebruik van het OV.
- Automobilisten gaan wellicht zoeken naar alternatieve routes, zodat alleen bestemmingsverkeer over blijft.
- Betere bereikbaarheid van het Kastelenplein en Genderbeemd voor OV, fietsers en voetgangers.
- Beter OV-voorziening. Betrouwbaar, hoogfrequente busverbindingen.

P3: Schetsontwerp Tentoonstelling

- Mogelijkheid tot herstel van de kwaliteit van de busverbinding voor bewoners in Hanevoet en Ooievaarsnet.

Zorgen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Bereikbaarheid tijdens verbouwing is belangrijk, inclusief bereikbaarheid van de winkels, zodat deze blijven bestaan.
- Halte ligging is nadelig voor bewoners van Hanevoet.
- Oversteekbaarheid/bereikbaarheid van fietsers en voetgangers vanuit het noorden naar Kastelenplein. Er is geen oversteekplaats ingetekend.
- Bereikbaarheid Kastelenplein vanuit de Genderbeemd; met de auto en te voet. Is het straks mogelijk om de busbaan over te steken als voetganger?
- Zorgen over dat de winkels en de huisarts minder goed bereikbaar worden met de auto.
- Zorgen over of het nog mogelijk blijft om de auto's te kunnen parkeren voor bewoners die wonen op en rond het Kastelenplein.
- Er is de zorg dat bij een ongeluk de hele weg gelijk dicht is. Oversteek Hoogenweert belangrijk voor politie, brandweer, ambulance en fietsers. Deze oversteek moet goed toegankelijk blijven.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Geen bushaltes op de Meerveldhovenseweg.

P3: Schetsontwerp Tentoonstelling

- Reizen met het OV kost veel tijd.
- Bereikbaarheid voor bewoners Kastelenplein, gezien deze moeten omrijden over Kastelenplein naar kruising Keverberg om richting Veldhoven/snelweg te komen.
- Bereikbaarheid van de huizen van bewoners, in combinatie met zorgen om files en drukte op de weg.
- Extra rijkilometers voor bewoners Genderbeemd.
- Wachttijden bij stoplichten vanuit wijken Hagenkamp, Genderdal en Genderbeemd. Ook richting de N2.
- Eilandvorming Kastelenplein voor voetgangers en automobilisten.
- Sluipverkeer over Oldengaarde (waar ook een basisschool is) Keverberg, Ehrenstein en Lichtberg.
- Bereikbaarheid bedrijventerrein Croy: het verkeer (auto's en vrachtwagens) kruist de busbaan om via Bouvigne en Croy het bedrijventerrein en de woonwijk Genderbeemd te ontsluiten.

4.3 Veiligheid

Vragen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Voor fijnstof zijn er geen grenswaarden voor de normen die moeten worden aangehouden, hoe wordt daar mee omgegaan?
- Hoeveel zit het met de oversteekmogelijkheden vanuit Hanevoet naar het Kastelenplein?

Suggesties en ideeën

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- De snelheid van 50 naar 30 km/u.
- Parkeren op Kastelenplein blijven faciliteren en met een goede en veilige oversteek.
- Groen in het park goed onderhouden, zodat het netjes is en uitnodigt voor verblijven. Ook omdat dit de sociale veiligheid verhoogt.
- Handhaven van ongelijkvloerse kruising voor fietsers en wandelaars.
- Fietspad breder maken, want nu is in de spits inhalen met kinderen gevaarlijk door de drukte.
- Veilige oversteek mogelijkheid tussen Bouvigne en de Keverberg richting Ridderzaal/ Kastelenplein.
- Ecoduct/kap over Meerveldhovenseweg; neemt geluid weg, fijnstof kan afgezogen worden, en het geeft een groene uitstraling.
- Goede sociaal veilige langzaam verkeersroute tussen halten en winkels Kastelenplein en wijken ten zuiden van het Kastelenplein.
- Verlichting bij fietspaden en bushalte maken voor een veilig gevoel, want anders heb je sneller een onveilig gevoel als er geen auto's meer rijden.
- Fietspad kruising Uilenpas-Meerveldhovenseweg bij de stoplichten: zebrapad wenselijk.

P3: Schetsontwerp Tentoonstelling

- Implementeer een veilige verkeerssituatie op de Keverberg, het liefst met een fietsstraat, een smaller wegprofiel en meer groen/openbare ruimte.
- Behoud de snelheid op 50 km per uur, of verhoog deze naar 70 km per uur, zoals in Veldhoven. Dit omdat mensen dan misschien beter uitkijken dan wanneer de snelheid 30 km per uur is. Zoals het nu in Veldhoven is gerealiseerd doortrekken naar Eindhoven centrum.
- Bij het inrichten van 30 km per uur zones meer rekening houden met voetgangers en fietsers.

Pluspunten

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- De nieuwe situatie kan er voor zorgen dat er minder hard wordt gereden op de Meerveldhovensweg.

Zorgen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Zorgen om meer verkeersdrukte en onveilige situaties in de wijk. Ook zijn er zorgen om de veiligheid van kinderen, ook bij de scholen en sporthal.
- Ontsluiting Ridderzaal en de calamiteiten ontsluiting voor deze wijk.
- Verkeersveiligheid komt in het geding door veel elektrische snelle fietsen.
- Zorgen over opstelstrook Ulenpas: bewoners aan de Ridderzaal krijgen meer uitlaatgassen.
- Gagelbosch; onveilige kruising, veel ongelukken.
- Fijnstof en luchtkwaliteit (in verband met kinderdagverblijf, school, etc).
- Algemene zorg voor mensen die slecht ter been zijn, zeker gezien mensen langer thuis blijven wonen. Het moet veilig blijven voor hen.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Zorgen omtrent verkeersveiligheid als je het Kastelenplein gaat.
- Zorg voor verkeersveiligheid fietsers op fietspad zuidzijde, door gebrek aan ruimte.

P3: Schetsontwerp Tentoonstelling

- Zorgen omtrent in- en uitstappen vlak bij een winkelgebied.
- Drukte knooppunt Meerveldhovenseweg – Bouvigne – Ulenpas.

4.4 Groen, voorzieningen en leefbaarheid

Vragen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Welk groen wordt er gekapt en waar komen er nieuwe bomen?

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Hoe worden de te verwijderen 66 bomen (zie schetsontwerp) gecompenseerd?

Suggesties en ideeën

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Tankstation is nu een openbare wc. Graag ergens anders ook een openbare toiletvoorziening die van vroeg tot laat toegankelijk is.
- Goede parkeergelegenheden voor de fiets maken op het Kastelenplein.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Groen zoveel mogelijk behouden (plantsoen en bomen aan de kant waar auto's komen te rijden heen en terug).

P3: Schetsontwerp Tentoonstelling

- Voeg oplaadpunten voor elektrische fietsen toe en misschien ook leenpunten voor elektrische fietsen.
- Onderzoek de mogelijkheden voor een progressief ruimtelijk ontwerp ten noorden van het Kastelenplein, om hier de verbinding met de wijk te realiseren.
- Huidige fietstunnel opknappen en minder steil maken.
- Bouwen appartementen met parkeerruimte voor auto's.
- De bomen ten noorden en vooral bij de fietstunnel worden door de buurt Eimerick gewaardeerd, door de schaduw en privacy van de hoogbouw die dit creëert. Blijven deze bomen behouden?

Pluspunten

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Vernieuwing van de buurt.
- Mogelijkheid tot het bouwen van een hoge geluidswerende schutting, die milieubestendig is en tegen vandalisme beschermd is.

P3: Schetsontwerp Tentoonstelling

- Er ontstaat een kans om meer woningen langs de HOV4 lijn te bouwen.
- Kans om de wijk beter te verbinden met het Kastelenplein.
- Het is positief om te zien dat er gekozen wordt voor de aanleg van een HOV-lijn in plaats van een extra rijbaan voor autoverkeer.

Zorgen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Uitstraling van de busbaan: busbanen zijn nu vaak grote betonvlakken.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Zorgen over dat het groen verdwijnt.
- Zorgen over dat het lang kan duren voordat nieuwe aanplanting opnieuw goed begroeid is.
- Gaat het tracé een harde grens vormen in de toekomstige ontwikkelingen tot een hoogwaardig centrum van de wijk/ van het stadsdeel?

P3: Schetsontwerp Tentoonstelling

- Bomen zuidkant Meerveldhovenseweg tussen Ulenpas en Keverberg zijn zo groot dat tuinen en schuttingen erdoor kapotgaan.

4.5 Proces

Vragen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Wordt er een omgevingsplan ingediend?
- Als het uiteindelijk niet werkt, krijgen we dan alsnog 4 rijbanen in onze achtertuin? Kan er dan op den duur 2x2 (autowegen) komen en leidt dat mogelijk tot onteigening? Is het mogelijk om in het besluit te zetten dat er geen 2x2 baanse weg aan de Zuidzijde komt in de toekomst?
- Is er onderzoek gedaan naar het gebruik van HOV1/2/3 in gebruikstoename?
- Kan er planschade worden verhaald? (Krijgen de bewoners kostenvergoeding?)
- Van welk jaar zijn de verkeerstellingen die worden gebruikt in de berekeningen?

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Kan het terugvalscenario ook worden uitgewerkt? Dan kan de Eindhovense gemeenteraad hierop gebaseerd een goede keuze maken.
- Hoe groot is de behoefte voor een HOV4 buslijn?

Algemene feedback

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Bewoner geeft aan dat hij liever eerder had geweten dat er plannen zouden zijn om een vierbaans weg te maken aan de zuid-zijde. Dan was hij namelijk verhuisd in plaats van zijn woning te renoveren.
- Toegankelijkheid naar de Ridderzaal niet duidelijk leesbaar in de tekening.
- Route van HOV4 naar HTC is niet nodig, afstand is nu 300-400m en dat is makkelijk te lopen.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Op welke manier worden de meningen van de burgers verwerkt in het proces?
- Zolang het nog niet duidelijk is hoe het Kastelenplein eruit komt te zien, hoe je daar moet komen met de auto en hoe de inwoners van de Ridderzaal hun wijk kunnen verlaten richting Eindhoven en Veldhoven, is het moeilijk een goede voorstelling te kunnen maken van hoe het gaat zijn. In de schetsen is bijvoorbeeld de oversteek met de Hoogenweert afgesloten.
- De openheid en communicatie met de bewoners is fijn.
- Test een week hoe het is om de noordzijde van het Kastelenplein te sluiten voor auto's en daar alleen busverkeer over te laten rijden, om te zien wat het effect is.

P3: Schetsontwerp Tentoonstelling

- Het optimum zou zijn dat de fiets en de voetganger voorrang krijgen vanuit de wijk, in de vorm van een autotunnel. Als daar nu geld aan uitgegeven wordt zijn mensen daar nog jaren blij mee.
- De rijbaan tussen de Ulenpas en de A2/N2 is net vernieuwd en gaat hiervoor weer op de schop. Dit lijkt geldverspilling.
- De meetresultaten van de huidige situatie omtrent luchtkwaliteit en geluid ontbreken.

Feedback op de tracékeuze

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Waarom is verdeling Zuid-Noord zo ongelijk qua verkeersdrukte in de nieuwe situatie?
- In dit plan zijn de auto's geconcentreerd aan een zijde: dit zorgt voor meer geluidsoverlast voor bewoners aan de Meerveldhovenseweg. Aan de andere zijde zijn er elektrische bussen en is er minimaal geluidsoverlast, hier zijn alleen minder woningen. Met welke redenen is deze overweging gemaakt? Aan beide kanten één strook voor de bus en één strook voor de auto zou beter zijn; dit zorgt voor betere bereikbaarheid wijken en minder sluipverkeer.
- Meerdere bewoners gaven aan niet te begrijpen waarom er voor deze variant is gekozen in het proces van de tracékeuze, en dat ze zich niet kunnen vinden in de keuze.

4.6 Input op vraagstukken

In de visualisatie op de volgende pagina's zijn de genoemde plus- en minpunten woordelijk uitgewerkt. Ook staan hier het totaal aantal stemmen per optie.

Vanwege de interesse in de vele grote posterborden met het schetsontwerp, zijn er weinig deelnemers geweest die input hebben achtergelaten op onderstaande vraagstukken.

Gezien de vraagstukken bij de verschillende participatiemomenten terug zijn gekomen, kan het zijn dat sommige deelnemers dubbel hebben gestemd. Het aantal stemmen geeft dus een impressie van hoe deelnemers reageerden op deze vraagstukken.



Vraagstuk 1: Fietsen naar / op het Kastelenplein via Meerveldhovense weg

Liever de fiets boven, onder of op de weg? Wat heeft de voorkeur als het gaat om fietsen en wandelen rond het Kastelenplein?
Voor dit vraagstuk zijn drie opties voorgelegd: 1A) Fietsen boven de weg, denkrichting fietsbrug, 1B) Fietsen onder de weg, denkrichting fietstunnel, en 1C) Fietsen op hetzelfde niveau als de weg (gelijkvloers/op het maaiveld). Hieronder zijn de reacties per optie en het aantal stemmen per optie te zien.

1A: Fietsen boven de weg, denkrichting fietsbrug

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

Pluspunten:
- Sneller, omdat er geen stoplichten zijn om naar de andere kant van de weg te komen.
- Geen kruisingen, veiliger voor kinderen.

Minpunten:
- Te stijl.
- Voelt eng.
- Aandachtspunt: rolstoeltoegankelijkheid van het Kastelenplein vanuit de kruispunten.
- Gaat ten koste van waardevolle bomen.
- Vergroot blokkade tussen Hanevoet en Kastelenplein door klimmen en dalen.

Aanvulling uit P2. Online vragenlijst
- Tast het straatbeeld aan.

Totaal aantal stemmen: 10

1B: Fietsen onder de weg, denkrichting fietstunnel

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

Pluspunten:
- Sneller, omdat er geen stoplichten zijn om naar de andere kant van de weg te komen.
- Fijner voor doorgaand verkeer.
- Geen oponthoud.
- Geen kruisingen, veiliger voor kinderen.
- Ouderen + chronisch zieken + mensen met beperking gebruiken deze tunnel en het is handig voor mensen die slecht ter been zijn.

Minpunten:
- Voelt niet veilig.
- Niet fijn ivm sociale veiligheid. Voorkeur voor verdiepen van de rijbaan voor autoverkeer.
- De hoeken in de tunnel zorgen voor een minder veilig gevoel.

Vraag:
Sommige mensen kunnen niet met de trap, hoe zit het dan met de toegankelijkheid van de winkels op het Kastelenplein in het geval dat er een fietstunnel komt?

Totaal aantal stemmen: 11

1C: Fietsen op hetzelfde niveau als de weg (gelijkvloers/op het maaiveld)

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

Pluspunten:
- Veilig voor kinderen en ouderen.
- Betere ervaring met de buitenwereld.

Minpunten:
- Er kunnen gevaarlijke situaties ontstaan met fietsers.
- Mindere doorstroming.
- Vergoot de blokkade tussen Hanevoet en Kastelenplein door klimmen en dalen.

Aanvulling uit P2. Online vragenlijst
- Angst dat ruimte anders wordt gebruikt om later weg te verbreden.
- Hoe lang wordt de wachttijd voor het stoplicht?

Totaal aantal stemmen: 36

Vraagstuk 2: Middenafsluiting Kastelenplein - Keverberg

Liever de Keverberg wel of niet open voor auto's?
Voor dit vraagstuk zijn drie opties voorgelegd: 2A: De Keverberg afsluiten voor auto's, 2B: De Keverberg toegankelijk houden voor auto's en 2C: éénrichtingsverkeer voor de Keverberg (in of uit de wijk). Hieronder zijn de reacties per optie en het aantal stemmen per optie te zien.

Feedback op de vraagstelling vanuit de participatiemomenten is dat de keuze afhangt van waar de parkeerplaats op het Kastelenplein komt.

2A: De Keverberg afsluiten voor auto's

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

Pluspunten:
- Beter voor doorstroming van auto's.
- Ruimte voor veilige oversteekplaatsen voor fietsers (voor ouderen en kinderen).

Minpunten:
- Niet fijn voor de bewoners.
- Aandachtspunt: toegankelijkheid van de winkels op het Kastelenplein voor mensen die slecht ter been zijn of die met de auto komen.
- Auto's rijden sneller en dat geeft meer geluid
- Meer verkeer over Ehrenstein.

Suggestie:
- Een oprit voor het bereiken van de school Het Startblok vanaf de Meerveldhovenseweg.

Totaal aantal stemmen: 7

2B: De Keverberg toegankelijk houden voor auto's

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

Pluspunten:
- Toegankelijk voor bewoners.
- "Fijne weg om over te steken. Het is ook sneller, met de fiets gebruik ik deze weg ook".

Minpunten:
- Geen genoemd.

Suggestie:
- Maak er een fietsstraat van zodat men nog wel kinderen naar school kan brengen.

Totaal aantal stemmen: 25

2C: éénrichtingsverkeer voor de Keverberg (in of uit de wijk)

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

Pluspunten:
- Er zit een school, ouders brengen hun kind met de auto.
- Eenrichtingsverkeer helpt met de doorstroming.

Minpunten:
- Niet fijn, want dan moeten omwonenden omrijden.

Totaal aantal stemmen: 11

5 OPZET PARTICIPATIEMOMENTEN

P1. Schetsontwerp bijeenkomst Kastelenplein

19 juni 2024

Doel

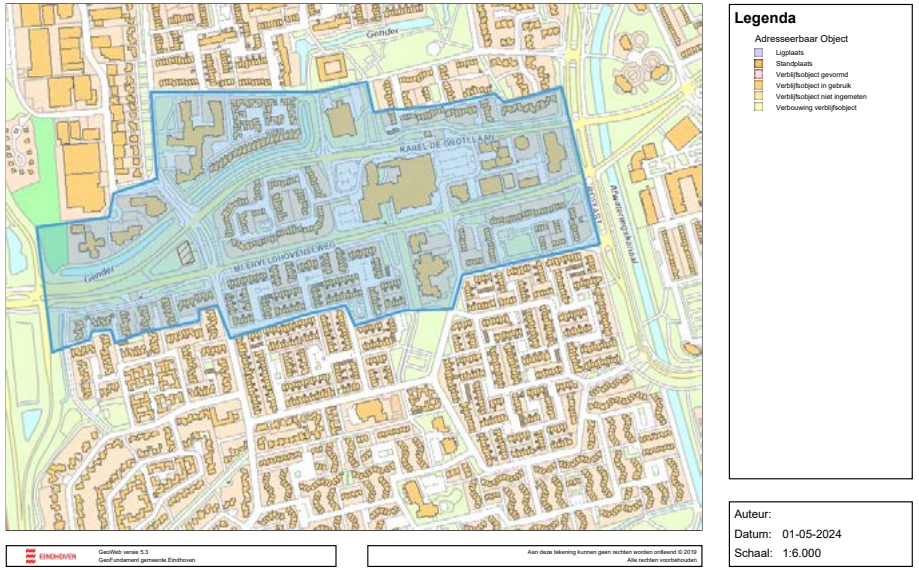
- Tonen eerste schetsontwerp van mogelijke inpassing van HOV4. Dit betekent dat dit niet een blauwdruk is.
- Informeren over de gemaakte afwegingen bij schetsontwerp. (groen/parkeren/ verkeersveiligheid/water etc.)
- Beantwoorden van vragen over getoonde schetsontwerp.
- Ophalen pluspunten en minpunten en ophalen input rondom voorgelegde vraagstukken.

Deelnemers

In totaal zijn er 890 bewoners rondom het Kastelenplein uitgenodigd via een brief. Direct aanwonenden hebben een uitnodiging ontvangen om input te geven op het schetsontwerp. De aanwonenden zijn uitgenodigd voor deze bijeenkomst, aangezien de afwegingen voor het schetsontwerp grote impact hebben op hen.

In totaal waren er 59 aanwezigen bij deze bijeenkomst.

Verpreidingsgebied Kastelenplein



Programma
Locatie: Wijkcentrum ‘t Slot
Tijdens de bijeenkomst waren er drie tijdsloten. Hieronder is het programma te vinden.

PROGRAMMA SESSIE 1	TIJD
Inloop	15:45 - 16:00
Presentatie projectleider	16:00 - 16:20
Infomarkt	16:20 - 17:30

PROGRAMMA SESSIE 2	TIJD
Inloop	17:45 - 18:00
Presentatie projectleider	18:00 - 18:20
Infomarkt	18:20 - 19:30
Parallel: Infomarkt voor bewoners aan de Ridderzaal	18:20 - 19:30

PROGRAMMA SESSIE 3	TIJD
Inloop	19:45 - 20:00
Presentatie projectleider	20:00 - 20:20
Infomarkt	20:20 - 21:30

Hoe zag de bijeenkomst eruit?

In wijkcentrum ‘t Slot waren drie ruimtes voorbereid voor deze bijeenkomst. Tijdens de presentatie werd toegelicht waar we nu staan in het proces, wat het doel is van de bijeenkomst en wat de volgende stappen zijn. In de presentatie is aangegeven dat er in tegenstelling tot de andere tracédelen maar één basis schetsontwerp is opgesteld voor de inpassing van de busbaan op de Karel de Grotelaan en de herinrichting van de Meerveldhovenseweg voor het overige verkeer. Nadrukkelijke vraag aan de omwonenden is om aan te geven welke voor-en nadelen zij zien in deze inpassing en waar mogelijke oplossingsrichtingen en optimalisatie liggen voor verbetering van het basisontwerp. Daarbij is aangegeven dat een tunnel tussen de Bouvgne en de Kasteellaan niet haalbaar is vanwege hoge kosten. Wel kan worden gedacht aan verbetering van bestaande of realiseren van nieuwe ongelijkvloerse kruisingen voor het langzaam verkeer en optimaliseren van de routes voor parkeer- en logistiek verkeer. De infomarkt vond in twee parallelle ruimtes plaats, zodat er voldoende gelegenheid was om vragen te stellen. In elke ruimte stond het schetsontwerp op meerdere posters, en een poster met twee vraagstukken. In de bijlage en op de website zijn de materialen en de presentatie terug te vinden.

Schetsontwerp
Deelnemers konden het schetsontwerp bekijken en vragen stellen aan leden van het projectteam HOV4 van de gemeente Eindhoven. Ook konden deelnemers post-its achterlaten met hun input, vragen en zorgen op het schetsontwerp. Deelnemers konden ook input meegeven aan leden van het projectteam HOV4, die meeschreven op hun eigen aantekeningenformulier.



Vraagstukken
De volgende twee vraagstukken werden voorgelegd:
Vraagstuk 1: Fietsen naar / op het Kastelenplein via Meerveldhovenseweg.
Vraagstuk 2: Middenafsluiting Kastelenplein - Keverberg.

Deelnemers konden stickers achterlaten op de optie die hun voorkeur had, en konden hun toelichting achterlaten op een invulformulier, of mondeling doorgeven aan een van de leden van het projectteam HOV4, die meeschreef.

Facts en figures
158 post-its geplakt met zorgen, aandachtspunten en plus- en minpunten

P2 Online vragenlijst

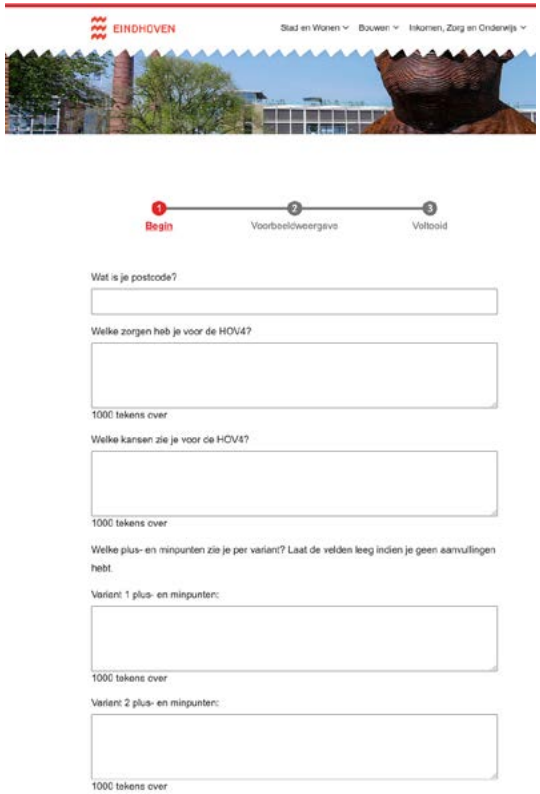
Doel
- Tonen eerste schetsontwerp(en) van mogelijke inpassing van HOV4. Dit betekent dat dit niet een blauwdruk is.
- Ophalen plus- en minpunten van de varianten van de schetsontwerpen.

Deelnemers
De online vragenlijst is op dezelfde manier gedeeld als de uitnodiging voor de Schetsontwerp bijeenkomst (P1), via de wijkinformatiebrief. Aanvullend is er via social media, via een mail naar de mailing lijst en via een bericht in Groot Eindhoven een oproep gedaan om mee te denken via de online vragenlijst.

Opzet online vragenlijst
Via de website konden bewoners tussen 10 juli en 7 september reageren op de online vragenlijst. Hier werden de volgende vragen gesteld, per tracédeel:
- Welke zorgen heb je voor de HOV4?
- Welke kansen zie je voor de HOV4?
- Welke plus- en minpunten zie je per variant?
- Heb je een suggestie voor een optimalisatie op een variant of voor een nieuwe variant?
- Tot slot: wil je nog iets anders meegeven?

De reacties op deze vragenlijst zijn als aanvullingen toegevoegd in dit verslag, onder de desbetreffende variant/tracé.

In totaal zijn er 48 reacties geweest op de vragenlijst voor Kastelenplein, waarvan 11 zijn ingevuld op 5 september tijdens de Schetsontwerp Tentoonstelling (P3).



P3 Schetsontwerp Tentoonstelling

5 september 2024



Doel

- Terugkoppeling van input die tot nu toe is gegeven op de schetsontwerpen en ophalen van aanvullingen.
- Tonen eerste schetsontwerp(en) van mogelijke inpassing van HOV4, voor de tracédelen gecombineerd. Dit betekent dat dit niet een blauwdruk is.
- Informeren over afwegingen bij schetsontwerpen. (groen/parkeren/ verkeersveiligheid/water etc.)
- Beantwoorden van vragen over getoonde schetsontwerpen.

Deelnemers

De uitnodiging voor de Schetsontwerp Tentoonstelling is op dezelfde manier gedeeld als voorgaande participatie; via een wijkinformatiebrief naar omwonenden, via de nieuwsbrief, via social media en via een bericht in Groot Eindhoven.

Programma

Locatie: Hal van Honderd, Stadhuis

Tijdens de bijeenkomst waren er vier tijdsloten. Hieronder is het programma te vinden.

Tijdslot 1: 16:00-17:00
Tijdslot 2: 17:00-18:00
Tijdslot 3: 18:30-19:30
Tijdslot 4: 19:30-20:30

WAT?	TIJD
Presentatie projectleider	10 min
Tentoonstelling Schetsontwerpen	50 min

Hoe zag de bijeenkomst eruit?



Net zoals bij de schetsontwerp bijeenkomsten per tracédeel (P1) was er eerst een introducerende presentatie.

Tentoonstelling
Bij de HOV4 Tentoonstelling van de schetsontwerpen zijn de schetsontwerpen van alle tracédelen getoond. Ook is hier de samenvatting van de overkoepelende aanbevelingen tot dan toe, en de specifieke aanbevelingen per tracédeel getoond. Bij de entree kreeg elke deelnemer een flyer met de samenvatting van de overkoepelende aanbevelingen tot dan toe.

Deelnemers konden langs de schetsontwerpen lopen en vragen stellen aan collega's van de gemeente Eindhoven. Ook konden deelnemers aanvullingen geven via de online vragenlijst, via hun eigen mobiel of via de laptops die klaar stonden bij de tentoonstelling. Op de flyer die elke deelnemer had gekregen, stond een QR-code voor de vragenlijst.

De reacties zijn als aanvullingen toegevoegd in dit verslag, onder de desbetreffende variant.

HOV4 toolkit


HOV4 Toolkit (door Cocosmos)

De HOV4 toolkit is een "puzzel" die deelnemers konden gebruiken om zelf te experimenteren met wat voor opties er zijn binnen de schetsontwerpen voor de HOV4-lijn. Net zoals bij de schetsontwerp bijeenkomsten (P1) was de HOV4 toolkit aanwezig tijdens deze participatiebijeenkomst.

Facts en figures

Hieronder het overzicht van het aantal deelnemers per sessie:

Tijdslot 1: 62 personen
Tijdslot 2: 17 personen
Tijdslot 3: 25 personen
Tijdslot 4: 38 personen

Totaal: 142 deelnemers

In totaal waren er 183 aanmeldingen, waarvan 161 nog niet eerder bij een HOV4 participatiebijeenkomst waren geweest.

EINDHOVEN

BIJLAGE 5.2

Mauritsstraat-Vonderweg
Participatiesessie schetsontwerp

PARTICIPATIEVERSLAG SCHETSONTWERP HOV4 MAURITSSTRAAT & VONDERWEG

Periode: juni – september 2024

EINDHOVEN



INHOUD

1. **Introductie** **2**
2. **Proces** **3**
3. **Samenvatting aanbevelingen** **5**
4. **Algemene input** **7**
5. **Input voor de Maurtitsstraat** **9**
   - Variant 1 10
   - Variant 2 10
   - Variant 3 11
   - Variant 4 11
   - Variant 5 12
   - Nieuw voorgestelde varianten 12
6. **Input voor de Vonderweg** **14**
   - Variant 1 14
   - Variant 2 15
   - Variant 3 15
   - Variant 4 15
   - Variant 5 16
7. **Opzet participatiemomenten** **17**
8. **Bijlages** **22**

Colofon

Uitgave: gemeente Eindhoven in samenwerking met Cocosmos
Foto's: gemeente Eindhoven
Onderwerp: participatie schetsontwerpen

Uitgave: Gemeente Eindhoven
Projectteam HOV4
Versie 1.0

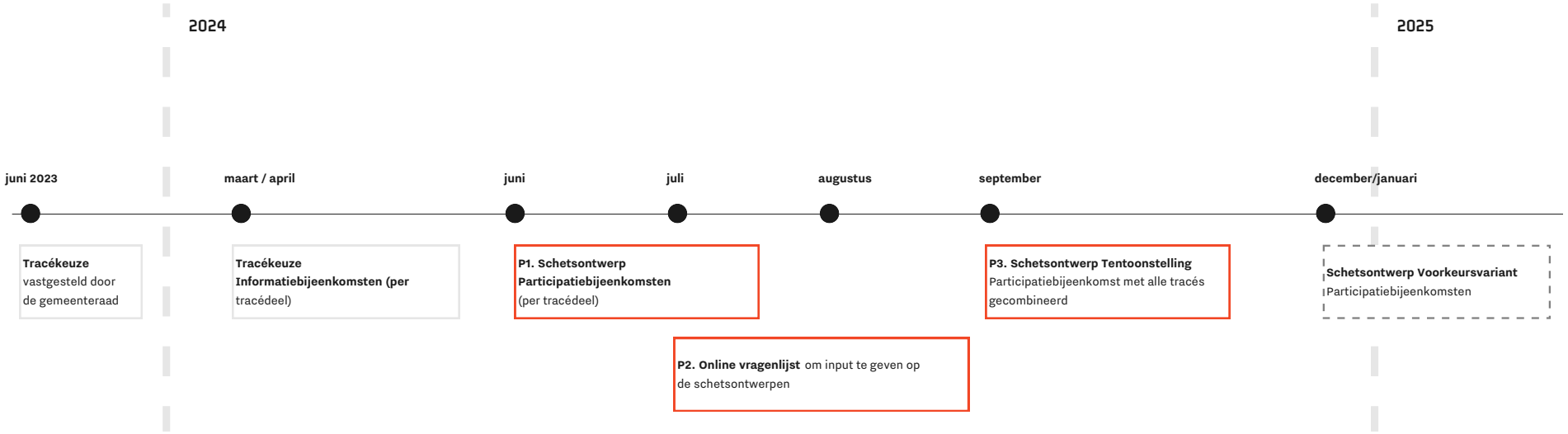
Uitgifte maand: November

1 INTRODUCTIE

Er komen steeds meer mensen naar Eindhoven om hier te wonen en te werken. Deze groei biedt kansen, maar brengt ook een aantal opgaves met zich mee. Hoe zorgen we ervoor dat iedereen zich makkelijk en snel kan blijven verplaatsen? We willen hiervoor verschillende maatregelen nemen. Eén daarvan is de aanleg van een HOV-netwerk. Zo komt er een nieuwe verbinding van Eindhoven Centrum naar Veldhoven De Run: de HOV4-lijn. Bewoners en werknemers van nu en straks kunnen hier gebruik van maken, zo maken we belangrijke woon- en werklocaties in de regio beter bereikbaar.

2 PROCES

TIJDLIJN HOV4 PARTICIPATIEBIJEENKOMSTEN 2024



Eerdere bijeenkomsten

We vinden het belangrijk dat bewoners, bedrijven en andere geïnteresseerden op de hoogte zijn van de plannen voor deze nieuwe verbinding. In het verleden hebben we daarom al verschillende informatieavonden en workshops georganiseerd. In 2023 en begin 2024 is het voorkeurstracé, de route die de bus op hoofdlijnen gaat rijden, tot stand gekomen. Op de website www.eindhoven.nl/hov4 vind je de verslagen van die bijeenkomsten.

Nu: Participatiebijeenkomsten schetsontwerpen

Hieronder vind je een overzicht van de participatiebijeenkomsten rondom de schetsontwerpen van de HOV4-buslijn:

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten
In de maand juni en juli 2024 organiseerden we participatiebijeenkomsten over het schetsontwerp. Ben je omwonende van het tracé? Dan ontving je van ons een uitnodiging.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen
In de periode van 10 juli tot en met 8 september 2025 een online vragenlijst op de website, waar bewoners input konden geven op de schetsontwerpen.

P3: Schetsontwerp Tentoonstelling
Op 5 september organiseerden we een overkoepelende bijeenkomst voor alle tracés van de HOV4 schetsontwerpen, om de opgehaalde input terug te koppelen en aanvullingen op te halen.

Conclusie en vervolg

Voor het totale tracé wordt op grond van de opgehaalde input een voorkeursontwerp opgesteld. Dit is mede afhankelijk van aanliggende tracédelen.
De genoemde punten tijdens de participatiebijeenkomsten rond het schetsontwerp zijn dusdanig concreet dat ze meegenomen worden in het ontwerpproces. In de uitwerking en presentatie van het nieuwe ontwerp wordt op een visuele manier uitgewerkt en getoond hoe de input is verwerkt, zodat het overzichtelijk en navolgbaar is.

In het najaar van 2024 of begin 2025 volgen nieuwe participatiebijeenkomsten, waarin onderstaande wordt besproken:

- Toelichting voorkeursontwerp
- Bespreken aandachtspunten en optimalisaties
- Bespreken (in)directe gevolgen van voorkeursontwerp

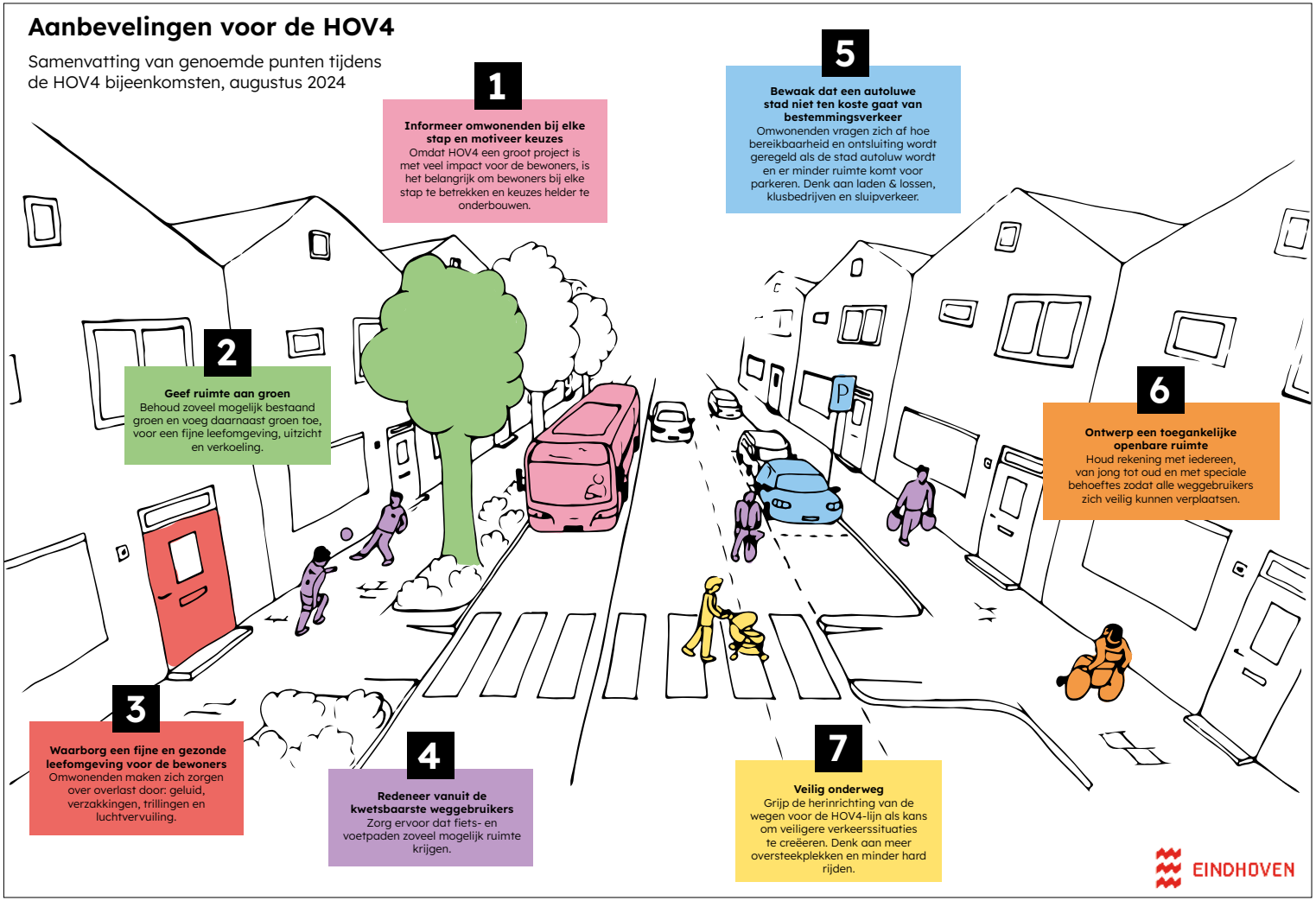
Overzicht vervolg processtappen HOV4

- Q4 2024: Voorlopig ontwerp (incl. participatie) + kostenraming gereed en richting raad
- Q1 2025: Voorbereidingskrediet HOV4 in de raad
- 2025/2026: Uitvoeringsontwerp, planologische procedures, fasering en aanbesteding
- 2027– ...: Gefaseerde uitvoering

3 SAMENVATTING AANBEVELINGEN

Overkoepelende samenvatting van de opgehaalde aanbevelingen voor de HOV4-buslijn

Uit participatiemomenten rondom de Schetsontwerpen.



Samenvatting aandachtspunten voor Mauritsstraat

Leefbaarheid in de wijk:
Bewoners geven aan zorgen te hebben over de sociale cohesie in de stad, die onder druk kan komen te staat door het gebrek aan parkeerplekken. Ook is de wens dat er groen blijft en dat de fysiotherapeut (Mauritsstraat nr 35) een parkeerplaats in de buurt heeft voor de cliënten.

Parkeren en laden/lossen:
Wanneer er te weinig parkeerruimte is, is de zorg dat de parkeerplaatsen in De Bergen overvol gaan raken. Bewoners vragen aandacht voor speciale plekken voor laden/lossen en beschikbaarheid van een parkeergarage in de buurt voor parkeren voor bewoners.

Anna van Egmondstraat:
Bewoners geven aan zorgen te hebben over geluidsoverlast vanuit de Anna van Egmondstraat en vinden het belangrijk dat er een veilige oversteek is voor zowel de voetgangers, de fietsers en de auto richting de Mauritsstraat.

Veiligheid langzaam verkeer:
Door de beperkte ruimte in de straat roepen bewoners op om te letten op de veiligheid voor het langzame verkeer. Ook wordt opgeroepen voldoende oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers in te regelen, om veilig over te kunnen steken over de auto- en busbanen heen.

Eigendomsgrens:
Bewoners vinden het belangrijk dat de eigendomsgrens niet wordt overschreden, omdat deze voortuinen een groene corridor zijn tussen de woningen en de weg.

Samenvatting aandachtspunten voor Vonderweg

Verbinding De Bergen, centrum en Philipsstadion:
Bewoners geven aan zorgen te hebben omtrent de toegankelijkheid van de Bergen, zeker bij evenementen, want met evenementen is het Wilhelminaplein afgesloten. Daarnaast ook zorgen om bereikbaarheid stadion vanuit het centrum.

Ligging fietspad:
Voor het PSV-stadion zou het ideaal zijn om geen fietspad aan de zijde van de weg te hebben waar het stadion is. Echter kan dit leiden tot sluipverkeer. Ook zijn er zorgen over de veiligheid op de kruising voor fietsers.

Sluipverkeer:
Zorgen omtrent sluipverkeer in het Vonderkwartier, en op de Willemstraat en Mathildalaan.

Verkeersdoorstroming:
Bewoners vinden het verkeer met als rijrichting naar het PSV-stadion fijn, zodat er geen verkeer vanaf de Elizabeth tunnel op de Vonderweg kan komen met de auto en het centrum bereikbaar blijft.

Groen:
Bewoners zijn positief over de toevoeging van groen en stellen voor dat het met het Victoriapark kan worden verbonden.

4 ALGEMENE INPUT

Hieronder is de algemene input te lezen die is gegeven bij de participatiemomenten voor de tracés Mauritsstraat en Vonderweg.

Vragen

Kan je van de Edisonstraat richting het PSV-stadion langs het centrum blijven rijden in de toekomst?

- Hoe zit het met de trillingen, gaat dat minder worden?
- Is er data beschikbaar over hoeveel minder de overlast gaat worden bij bepaalde aantallen auto's?
- Wordt aandacht besteedt aan dat er een ontwerp wordt gemaakt vanuit het perspectief van de minst mobiele persoon?
- Hebben jullie ook contact met de provincie over mobiliteitsbeperkingen en hoe de bus zelf toegankelijk kan worden gemaakt?
- In het verslag stond de vraag: is de Vonderweg afgesloten tijdens PSV-wedstrijden? Het antwoord was nee. Maar dit is wel zo, namelijk tijdens het leeglopen van het stadion. Moet de bus dan wachten?
- Hoe is de relatie tot het VCP? Wie gaat toetsen dat de HOV4 voldoet aan het VCP (verkeerscirculatieplan)?
- Hoe werkt het sectorenmodel en wat is het sectorenmodel?
- Hoe kan het dat er straks, uitgaande van het masterplan mobiliteit, veel minder verkeer komt?
- Hoe gaat de route naar de A50 eruitzien?
- Wordt er getest/uitgeprobeerd hoe de nieuwe routes gaan lopen?

Suggesties en ideeën

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Afsluiten Julianastraat en Willem de Zwijgerstraat en ingang van het Vonderkwartier aan de kant van Hagenkamp Noord maken.
- Tunnelbak Mauritsstraat + Vonderweg, met daarboven een fietsstraat voor bestemmingsverkeer.
- Denk in andere vervoersoplossingen, zoals high tech oplossingen: hyperloop, gondel, monorail, ondertunneling etc.
- Stil asfalt gebruiken voor alle wegen.
- Verzamelpunt voor Cure containers.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Brede fietspaden realiseren om de belasting in het centrum te kunnen verdelen.

Zorgen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Uitstapstrook 60cm is te krap voor mensen in een rolstoel.
- Zorgen om sluipverkeer. Vooral in de Willemstraat, Wilheminaplein, Hagenkamp en de Catharinastraat. Mogelijke oplossing: Catharinastraat éénrichting van zuid naar noord.
- Zo snel mogelijk op de ring komen is belangrijk.
- Parkeren voor mindervaliden moet 3,5 m breed zijn.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Veiligheid van fietsers en voetgangers, ook bij een 'fietsstraat'.
- Laat voldoende ruimte over voor toekomstige vervoersmiddelen zoals een tram, metro, of iets anders.

Feedback op het proces

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- De schetsontwerpen zijn voor een leek lastig te begrijpen en het is lastig om snel de verschillen te vinden.
- Er was te weinig tijd tijdens deze bijeenkomst voor het begrijpen van de schetsontwerpen en het geven van input op alle schetsontwerpen.

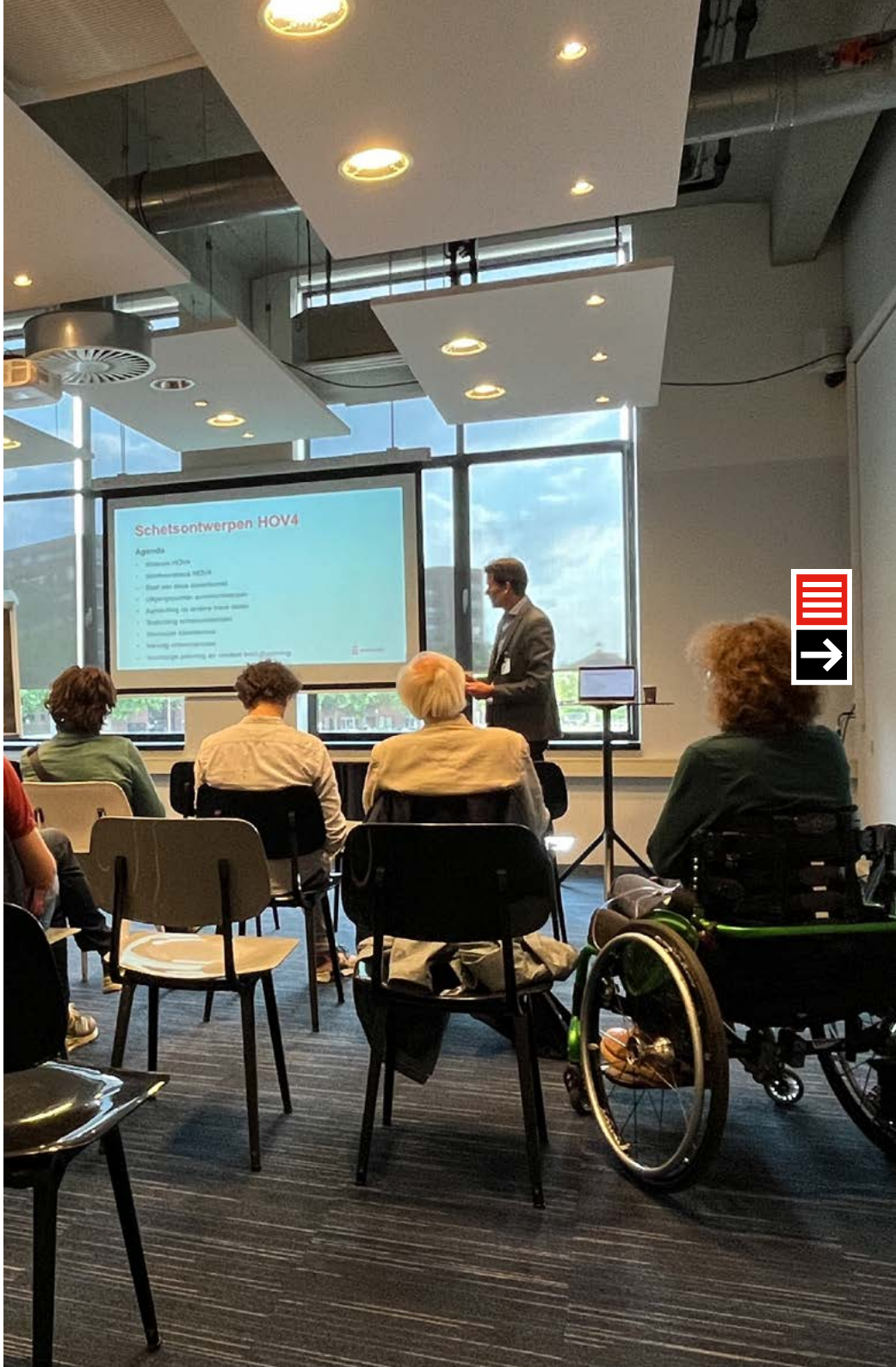
P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Deze schetsontwerpen kunnen niet altijd op de andere schetsontwerpen aansluiten. Een compleet beeld mist hierdoor.

Kansen HOV4

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Minder vervuilend en minder geluidsoverlast van het verkeer.
- Mogelijkheid tot veiligere wegen en kruisingen inbouwen.
- Verbetering leefklimaat en leefbaarheid in de stad door middel van minder drukte en verbeterde luchtkwaliteit.
- Meer ov-lijnen die verder door rijden dan Eindhoven Centraal.
- Meer ruimte voor fietsers en voetgangers.



5 INPUT VOOR DE MAURITSSTRAAT

Vragen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Gebiedsontsluitingsweg van 30 km/u: Hoe wordt dit gereguleerd? Komt er handhaving zodat er geen auto's over de busbaan rijden en er geen Flixbussen over de busbaan rijden?
- Wordt er een laad- en los zone ingepast voor de schilder/ dakdekker?
- Kunnen parkeerplaatsen Mauritsstraat in vergunningsgebied van De Bergen komen?
- Kan er voor Mauritsstraat een nulmeting komen om te zorgen dat eventuele verzakkingen worden gemeten?
- Hoe rijdt het verkeer de wijk in?
- Kan er nu ook al iets worden gedaan aan de verkeersoverlast op de Mauritsstraat?
- Hoeveel parkeerplekken zijn er nu? Antwoord: 18.
- Hoe gaan de auto's rijden? Hoe zit het met de ontsluiting van de parkeergarages?
- Kan er een snelheidsmeting plaatsvinden om te meten hoe hard er nu wordt gereden op de Mauritsstraat?
- Waar komen de overige lijnbussen?

P3: Schetsontwerp Tentoonstelling

- Hoe wordt er omgegaan met ophalen van het vuilnis bij deze varianten?

Suggesties en ideeën

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Heroverweeg een tunnel met een breed fietspad, boven met auto's en veel groen. Tunnel met busbaan en 1 of 2 autobanen, met het begin bij Mauritsstraat 85 en het einde voor de tunnel voor PSV.
- Fietstunnel maken onder de kruising tussen de Willem de Zwijgerstraat en Mauritsstraat.
- Autovrij maken van de Mauritsstraat. Waarom kiezen we niet voor alleen busbaan & fietsbaan & groen? Dan is er geen doorgaand verkeer meer. In dit scenario graag ervoor zorgen dat bewoners van de Mauritsstraat ook in de Bergen kunnen parkeren.
- Is het mogelijk om voor bezoekers van de binnenstad te zorgen dat ze niet meer kunnen parkeren in de Mauritsstraat? En is het mogelijk om de 2e parkeervergunning af te schaffen om auto's te verminderen?

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Paaltjes die wegzakken of sluizen die opengaan bij naderende bussen en auto's van bewoners.
- Parkeerplaatsen bestemmen voor vergunningshouders.
- Creëer een aantal P&R plekken, zoals bij het Kastelenplein zodat mensen niet meer met de auto de stad in hoeven en sluipverkeer voorkomen kan worden.

Zorgen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Julianastraat en Mauritsstraat heeft veel verkeer, dit kruispunt is heel gevaarlijk.
- Houd rekening met laden en lossen + parkeren voor bezorgers.
- De HOV4 heeft grote impact op de sociale cohesie in Eindhoven. Er zijn zorgen over dat het autovrij maken van Eindhoven ook de sfeer in de buurten aantast, omdat er meer irritaties komen over het gebrek aan parkeerplaatsen.
- Nr 35 is een fysiotherapeut. Waar kan men hier parkeren en oversteken als je slecht ter been bent?
- Hoeveel verkeer gaat er komen in de toekomst en is dit passend voor dit ontwerp? De bewoners geven aan zorgen te hebben over de verkeersdrukte in de toekomst.
- Toegankelijkheid van garagepoort voor parkeren voertuig/caravan van bewoners.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Door de busbaan is er minder ruimte voor fietsstroken en groen.
- Bereikbaarheid als bewoner om de stad in en uit te gaan.
- Combinatie met plannen op het Wilhelmina plein. Hoe wordt dit gecombineerd?
- Kunnen hulpdiensten de wijk in?
- Extra reistijd naar huis voor bewoners door éénrichtingsverkeer.

P3: Schetsontwerp Tentoonstelling

- Behoud groen voor het verminderen van fijnstof.
- Bewoners geven aan zorgen te hebben omtrent trillingen. Suggestie: stil asfalt.

Feedback op het proces

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Een randvoorwaarde die wordt genoemd door de deelnemers voor deze ontwikkeling is dat er minder auto's in de Mauritsstraat moeten komen.
- Er werd altijd gesproken over geen auto's meer in de Mauritsstraat. Deelnemers geven aan dat dit de voorkeur had, maar in de huidige ontwerpen is dit niet meer terug te vinden.
- Het is onduidelijk wat precies de verschillen zijn per variant, het was fijner geweest als de varianten makkelijker naast elkaar te vergelijken waren.

Variant 1

Vragen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Dit is zoals de huidige situatie, behalve dat in de huidige situatie ook 18 parkeerplekken & 5 bomen zijn. Waarom wordt er in deze variant meer ruimte gegeven voor het verkeer en de busbaan? Waarom zijn er hier 2 schrikstroken?
- Waar is hier ruimte om te laden/lossen en om te parkeren?
- Waar afvalcontainers plaatsen voor de vuilophaaldienst?

Zorgen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Deze variant is nog nadeliger dan hoe het nu is. Gezien er geen groen is en geen parkeerplaatsen.
- Groen ontbreekt, erg versteend.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Bereikbaarheid plekken voor mensen die slecht ter been zijn (geen parkeerplaatsen).
- Veiligheid fietsers met auto's en voetgangers en veiligheid oversteek Anna van Egmondstraat.
- Geen parkeerplekken. Specifiek voor de bereikbaarheid van de fysiotherapeut is dit een zorg.
- Geluidsoverlast aan Anna van Egmondstraat.

Variant 2

Vragen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Waarom moeten de bomen weg?
- Waarvoor is er een middenberm van 1,2 meter nodig?
- Waar de afvalcontainers plaatsen?
- Vervalt in deze variant de busbaan bij de Willem de Zwijgerstraat en Grote Berg?

Suggesties en ideeën

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Voorkeur voor meer groen en een smaller fietspad.
- Maak de Julianastraat dicht voor autoverkeer en maak dan de Willem de Zwijgerstraat toegankelijk via Prinsenhof.
- Maak de Willem de Zwijgerstraat aan zijde Mauritsstraat dicht bij het parkje.

Zorgen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Geen ruimte om te parkeren voor bewoners en klanten van bedrijven aan de Mauritsstraat.
- Groen ontbreekt.
- Sluipverkeer aan de zijde waar geen fietspad is. De zorg is dat fietsers op de stoep gaan fietsen aan deze zijde.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Veiligheid voor voetgangers.
- Bereikbaarheid plekken voor mensen die slecht ter been zijn (geen parkeerplaatsen).
- Geluidsoverlast Anna van Egmondstraat.
- Toevoegen oversteek bij het kruispunt met Anna van Egmondstraat.
- Suggestie: middenberm links van het fietspad groen maken.

Variant 3

Suggesties en ideeën

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- “Er is hier een smalle stoep maar dat heb ik graag over voor extra groen.” In dit geval, voorkeur voor geen lantaarnpalen op de stoep plaatsen.
- Zebrapaden maken om over te steken.

Pluspunten

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Het verkeer wordt op een natuurlijke manier geweerd.
- Ruimte voor laden en lossen.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Veiligheid fietsers.
- Groen.
- Vermindering geluidsoverlast Anna van Egmondstraat door groen en geparkeerde auto’s.

Zorgen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Er is alleen groen aan een zijde van de weg, hierdoor is er geen groene scheiding tussen het verkeer en de huizen aan die zijde.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Veiligheid voetgangers omdat de busbaan ernaast zit.

Variant 4

Suggesties en ideeën

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Eenrichtingsverkeer maken in de Anna van Egmondstraat en Oranjestraat.
- Lantaarnpalen niet op het trottoir plaatsen.

Pluspunten

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- “Fijn dat groen! Geef ik graag wat parkeerplaatsen voor op!”
- Prettig dat er ruimte is voor laden/lossen en parkeren.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Veiligheid voetgangers door scheiding van bus.
- Parkeren is mogelijk.
- Veiligheid fietsers.

Zorgen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Kruisen fiets met busbaan en autobaan. Is dat veilig?
- Waar kunnen verhuizers, tuinman, schilder hun busje neer zetten voor de bewoners op nummer 9-15?
- De eigendomsgrenzen worden hier overschreden, dit is negatief. Deze voortuinen zijn de groene corridor tegen het verkeer.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Vraag: klopt het dat er geen mogelijkheid is om de Anna van Egmondstraat in te rijden?

Variant 5

Vragen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Waarom is de busbaan 3,40m en de auto+busbaan 3,20m?
- Is er hier mogelijkheid voor laden en lossen?
- Waar kunnen vergunningshouders op de Mauritsstraat parkeren?

Suggesties en ideeën

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Suggestie: lindebomen planten.

Pluspunten

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Overlast aan centrumzijde van de Mauritsstraat minimaal.
- Veiligheid fietsers.

Zorgen

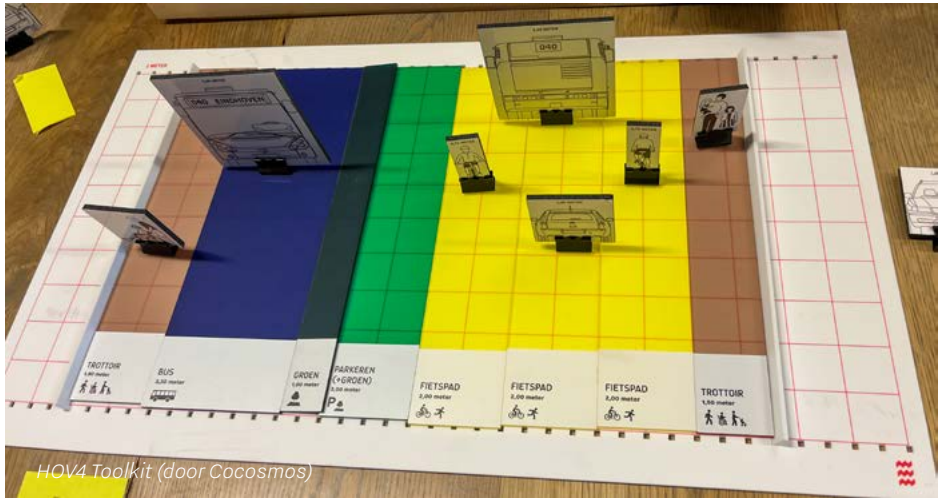
P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- De eigendomsgrenzen worden hier overschreden, dit is negatief. Deze voortuinen zijn de groene corridor tegen het verkeer.
- Geen ruimte voor parkeren.

Nieuw voorgestelde varianten

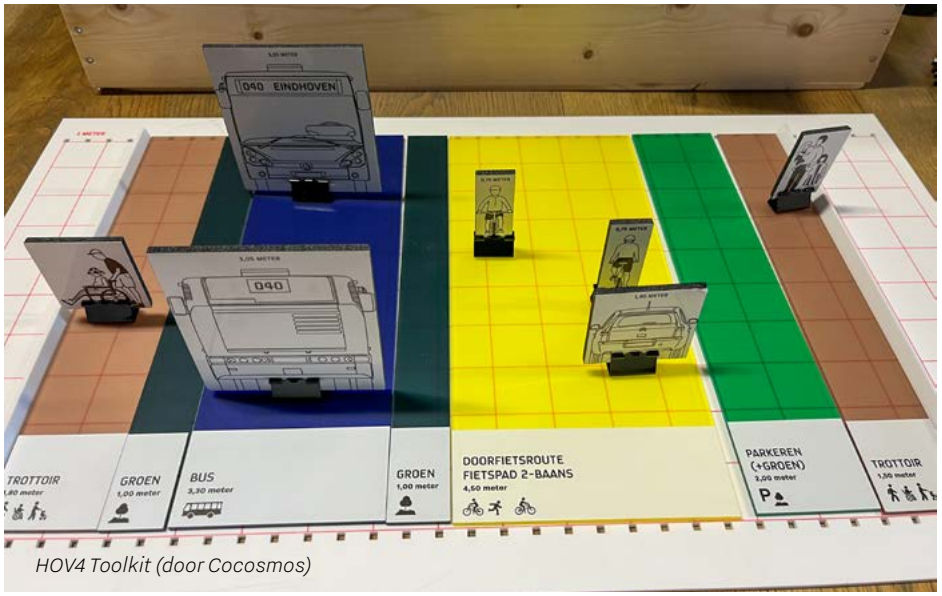
Tijdens de bijeenkomst zijn onderstaande nieuwe varianten voorgesteld door deelnemers. Deze worden onderzocht door het ontwerpteam.

a. In de eerste variant is er een fietsstraat met de bus en de auto. Dit is een brede fietsstraat. Er is ook ruimte voor groen.



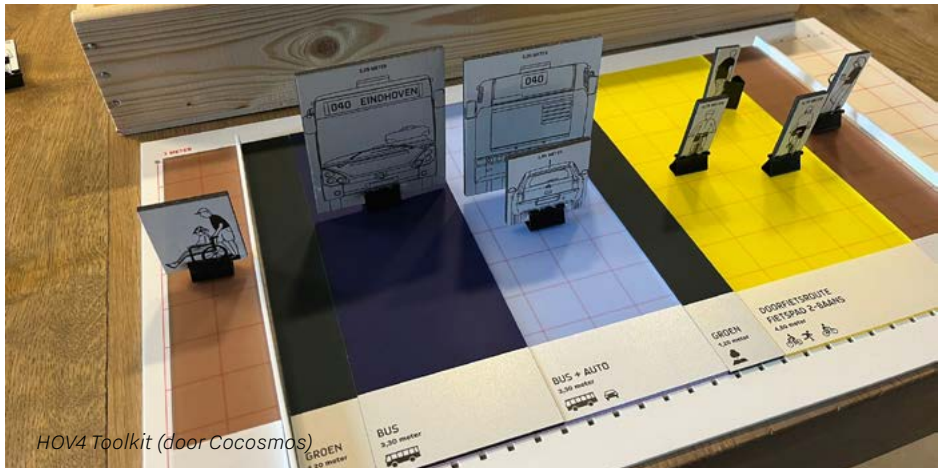
Figuur: nieuwe variant 1, voorgesteld door een deelnemer bij de HOV4 schetsontwerp bijeenkomst.

b. In de tweede variant is er een busbaan waar de bus twee richtingen op rijdt, en er is een fietsstraat. Dit zorgt voor meer ruimte voor groen en een brede fietsstraat.



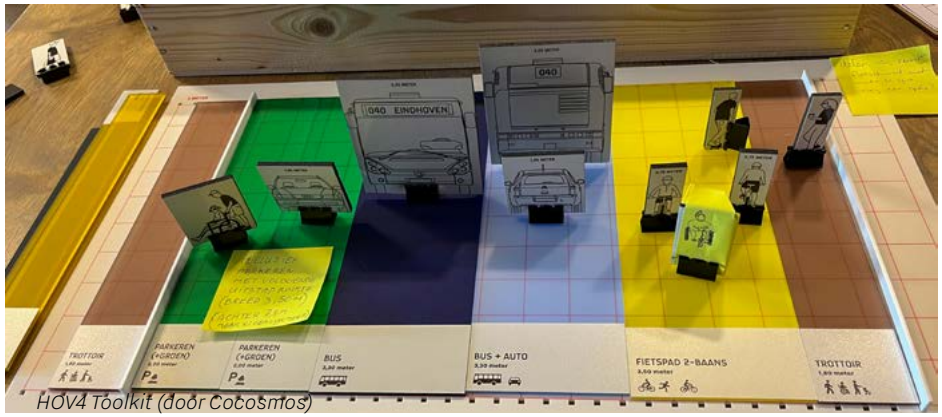
Figuur: nieuwe variant 2, voorgesteld door een deelnemer bij de HOV4 schetsontwerp bijeenkomst.

c. In de derde variant is er een variatie gemaakt op variant twee, waar er een busbaan en een auto+busbaan is, waardoor de fietsstraat met auto's een fietspad kan worden met alleen fietsers. Dit scenario gaat echter wel over de eigendomsgrens heen.



Figuur: nieuwe variant 3, voorgesteld door een deelnemer bij de HOV4 schetsontwerp bijeenkomst.

d. In de vierde variant is er genoeg ruimte voor mindervaliden om uit te stappen bij de parkeerplaats. Ook is er een twee-richtingen fietspad. Dit scenario gaat echter wel over de eigendomsgrens heen.



Figuur: nieuwe variant 4, voorgesteld door een deelnemer bij de HOV4 schetsontwerp bijeenkomst.

6 INPUT VOOR DE VONDERWEG

Het is te zien dat er voor de Vonderweg minder input is dan voor de Mauritsstraat. Dit komt omdat er vanuit de deelnemers vooral interesse was voor de Mauritsstraat.

Vragen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Is het definitief dat er geen lijnbussen meer op de Grote Berg en Willem de Zwijgerstraat komen?
- Is het mogelijk om nulmetingen te doen in de woningen, voor het geval dat het nodig is om scheuren te meten die door de werkzaamheden ontstaan?
- Hoe zit het met de herontwikkeling van het Wilhelminaplein in relatie tot het VCP (verkeerscirculatieplan) en de HOV4?
- Twee HOV bussen kruisen elkaar op de kruising Vonderweg en Mathildelaan, is dat veilig?

Suggesties en ideeën

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Is een fietsstraat met auto te gast nog een optie?
- Schuine stoepranden maken, want dit oogt veel vriendelijker.
- “Ik ben fan van parkway: dus graag!”

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Meer ruimte voor groen.

Zorgen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Toegankelijkheid de Bergen in relatie tot het VCP (verkeerscirculatieplan). Ook in relatie tot evenementen, want dan is het Wilhelminaplein afgesloten.
- Twee-richtingen fietspad geeft gevaarlijke kruispunten, bij de aan Anna van Egmondstraat en het kruispunt met de Julianastraat. De zorg is dat de kruispunten nog gevaarlijker worden dan dat ze nu al zijn.
- Aandachtspunt: inclusieve parkeerplekken met voldoende uitstapruimte (breedte 3,50 m) (achter de auto 7,5 m ruimte nodig).

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Bereikbaarheid met de auto, voorkeur is er voor twee richtingsverkeer.
- Het is nodig om de bereikbaarheid om de stad in te komen met de fiets te behouden en te verbeteren.

Variant 1

Pluspunten

P3: Schetsontwerp Tentoonstelling

- Deze variant is het fijnste om bij woning te komen (Frederika van Pruisenweg).
- Vanuit de Genderbeemd is het nog mogelijk om in de stad te komen.

Zorgen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Fietspad met een richtingsverkeer aan beide zijden zou minder gevaarlijk zijn.
- Geen voorkeur voor een twee-richtingsweg in verband met de drukte. Met een twee-richtingsweg wordt ook autoverkeer in de stad meer aangemoedigd.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Voorkeur voor deze variant in verband met goede bereikbaarheid.
- Minpunt: te weinig ruimte voor de fietsers.

Variant 2

Suggesties en ideeën

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Fietspad ook aan de zuidzijde maken.

Pluspunten

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Breed fietspad.

Zorgen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Veiligheid van de kruispunten voor langzaam verkeer.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Toename in verkeersdrukte op Mathildelaan en Willemstraat.

Variant 3

Suggesties en ideeën

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Verkeer met de rijrichting naar het PSV-stadion maken heeft de voorkeur. Dan is de Mathildelaan bereikbaar en gaat het busverkeer richting de Willemstraat eraf. In dit scenario zou het centrum alleen nog bereikbaar zijn via de Mathildelaan en via de Grote Berg.
- Parkeren in het groen is positief.

Pluspunten

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Eenrichtingsverkeer.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Geen fietspad naast het stadion.

Zorgen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Deze variant geeft nog veel mogelijkheden voor sluipverkeer het Vonderkwartier in.
- Zorgen over sluipverkeer en veiligheid bij oversteken, tijdens wedstrijden van PSV.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Sluipverkeer op Willemstraat en Mathildelaan.

Variant 4

Suggesties en ideeën

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Verkeer tunnelen voor het grote plein voor het PSV stadion.
- Het fietspad aan de centrumzijde twee richtingen maken.
- Doortrekken groenstrook vanaf het Victoriapark.

Pluspunten

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Dit ontwerp belast het Vonderkwartier niet met extra auto's. Het lijkt sluipverkeer weg te houden.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Meer ruimte voor PSV; het plein, de terrasruimte, en doorstroming van de massa's supporters.
- Stimuleert het doorgaand verkeer om een andere route te nemen.

Zorgen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- De bocht/aansluiting van de Vonderweg naar de Gagelstraat (voor de auto) kan gevaarlijk zijn.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Minpunt: fietspad gaat langs het stadion.

Variant 5

Pluspunten

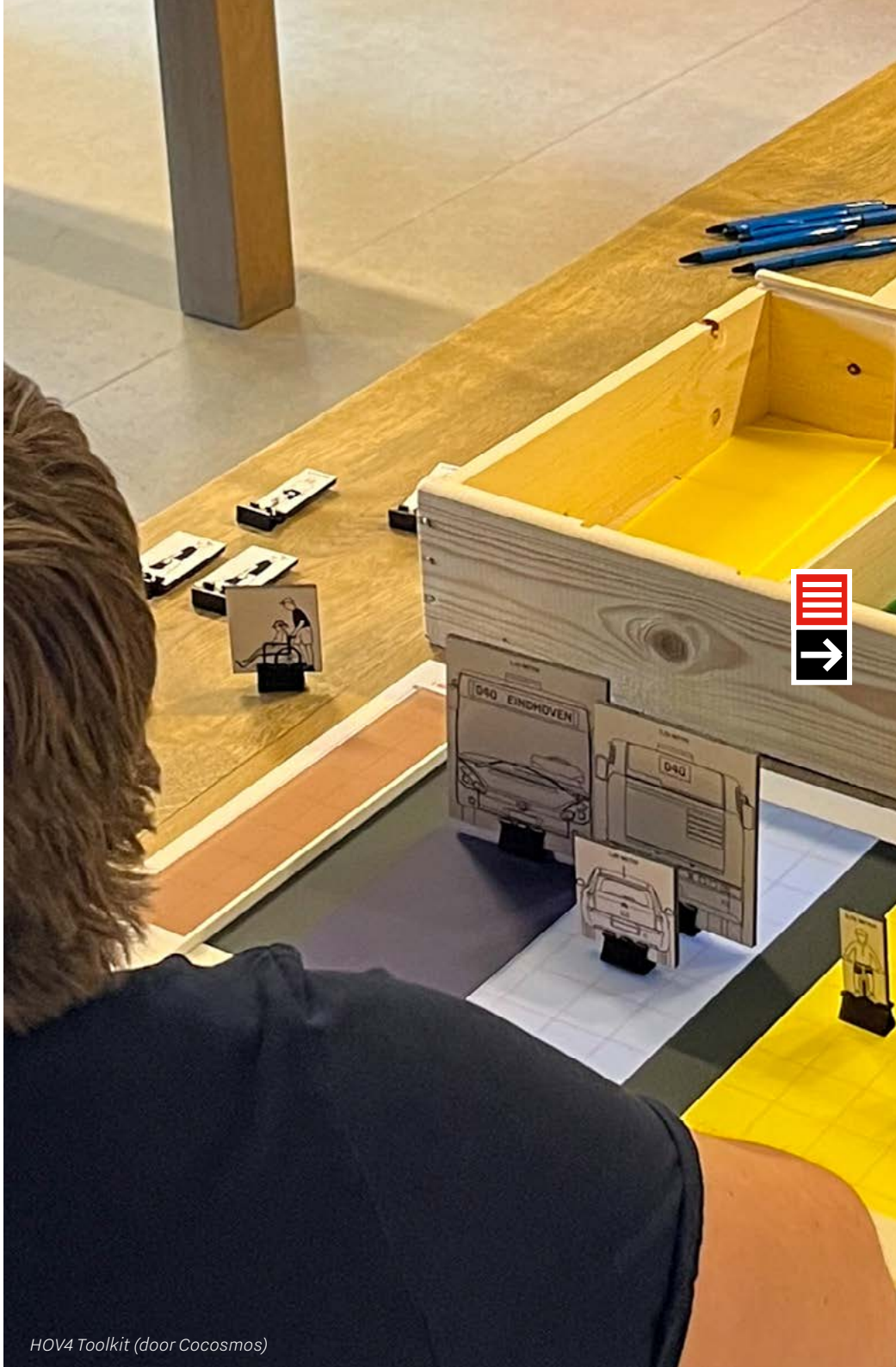
P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Deelnemers noemden meermaals dat de voorkeur uitgaat naar deze variant. Onder andere omdat je niet meer vanaf de Elizabeth tunnel op de Vonderweg kan komen met de auto.

Zorgen

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Minpunt: fietspad langs het stadion.
- Minpunt: doorbreken verbinding met centrum en Philipsstadion/Strijp-S.



HOV4 Toolkit (door Cocosmos)

7 OPZET PARTICIPATIEMOMENTEN

P1. Schetsontwerp bijeenkomst Mauritsstraat en Vonderweg

4 juli 2024

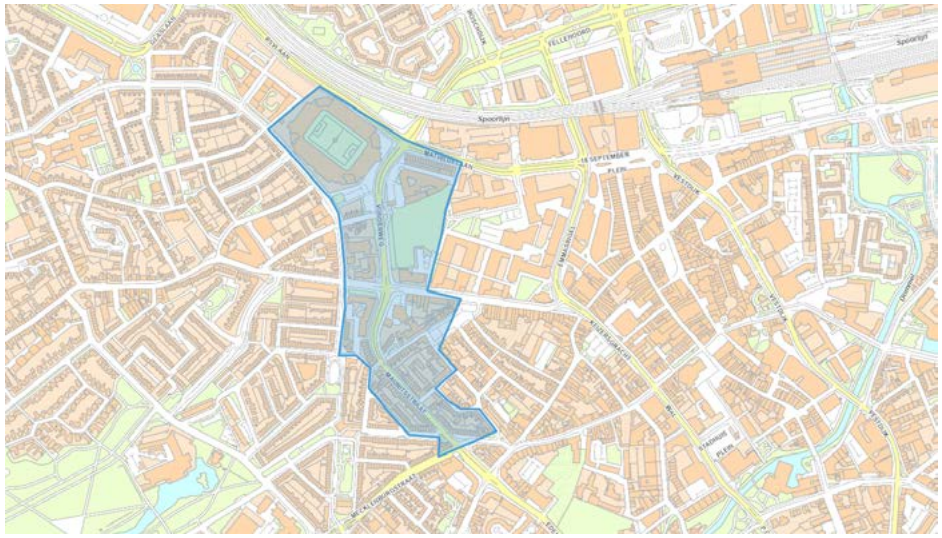
Doel

- Tonen eerste schetsontwerp(en) van mogelijke inpassing van HOV4. Dit betekent dat dit niet een blauwdruk is.
- Informeren over afwegingen bij schetsontwerpen (groen/parkeren/ verkeersveiligheid/water etc.).
- Beantwoorden van vragen over getoonde schetsontwerpen.
- Bespreken zorg- en aandachtspunten van de varianten van de schetsontwerpen.
- Ophalen voorkeuren en nadelen van de varianten van de schetsontwerpen.

Deelnemers

In totaal zijn er 929 bewoners rondom de Mauritsstraat en Vonderweg uitgenodigd via een brief. Direct aanwonenden ontvingen een uitnodiging om input te geven op de schetsontwerpen. De aanwonenden zijn uitgenodigd voor deze bijeenkomst, aangezien de afwegingen voor het schetsontwerp grote impact hebben op hen.

In totaal waren er 39 aanwezigen bij deze bijeenkomst.



Programma

Locatie: IGLUU

Tijdens de bijeenkomst waren er twee tijdsloten. Hieronder is het programma te vinden.

PROGRAMMA SESSIE 1	TIJD
Inloop	17:45 - 18:00
Presentatie projectleider	18:00 - 18:15
Infomarkt	18:15 - 19:15

PROGRAMMA SESSIE 2	TIJD
Inloop	19:15 - 19:30
Presentatie projectleider	19:30 - 19:45
Infomarkt	19:45 - 20:45

Hoe zag de bijeenkomst eruit?

In IGLUU waren twee ruimtes voorbereidt voor deze bijeenkomst. Tijdens de presentatie werd toegelicht waar we nu staan in het proces, wat het doel is van de bijeenkomst en wat de volgende stappen zijn. Bij de infomarkt konden deelnemers naar twee ruimtes toe. In één ruimte stonden de schetsontwerpen voor de varianten voor de Mauritsstraat. In de andere ruimte stonden de schetsontwerpen voor de varianten voor de Vonderweg. Er was ook een tafel met de HOV4 toolkit. Op de website www.eindhoven.nl/hov4 zijn de schetsontwerpen en de presentatie terug te vinden.

Schetsontwerp

Deelnemers konden het schetsontwerp bekijken en vragen stellen aan leden van het projectteam HOV4 van de gemeente Eindhoven. Ook konden deelnemers post-its achterlaten met hun input, vragen en zorgen op het schetsontwerp. Deelnemers konden ook input meegeven aan leden van het projectteam HOV4, die meeschreven op hun eigen aantekeningenformulier.



HOV4 toolkit

De HOV4 toolkit is een “puzzel” die deelnemers konden gebruiken om zelf te experimenteren met wat voor opties er zijn binnen de schetsontwerpen voor de HOV4-lijn voor het tracé van de Mauritsstraat. Op een tafel op de infomarkt lagen twee HOV4 toolkits. De ideeën zijn gedocumenteerd en verderop in dit verslag te lezen.



HOV4 Toolkit (door Cocosmos)

Facts en figures

25 stickers geplakt met plus en minpunten.
33 post-its geplakt met zorgen, aandachtspunten en plus en minpunten.
In totaal 90 aandachtspunten en plus- en minpunten meegegeven via de invulformulieren en notitiebladen.
2 nieuwe varianten voorgesteld die onderzocht worden door het ontwerpteam.

P2 Online vragenlijst

Doel

- Tonen eerste schetsontwerp(en) van mogelijke inpassing van HOV4. Dit betekent dat dit niet een blauwdruk is.
- Ophalen plus- en minpunten van de varianten van de schetsontwerpen.

Deelnemers

De online vragenlijst is op dezelfde manier gedeeld als de uitnodiging voor de Schetsontwerp bijeenkomst (P1), via de wijkinformatiebrief. Aanvullend is er via social media, via een mail naar de mailing lijst en via een bericht in Groot Eindhoven een oproep gedaan om mee te denken via de online vragenlijst.

Opzet online vragenlijst

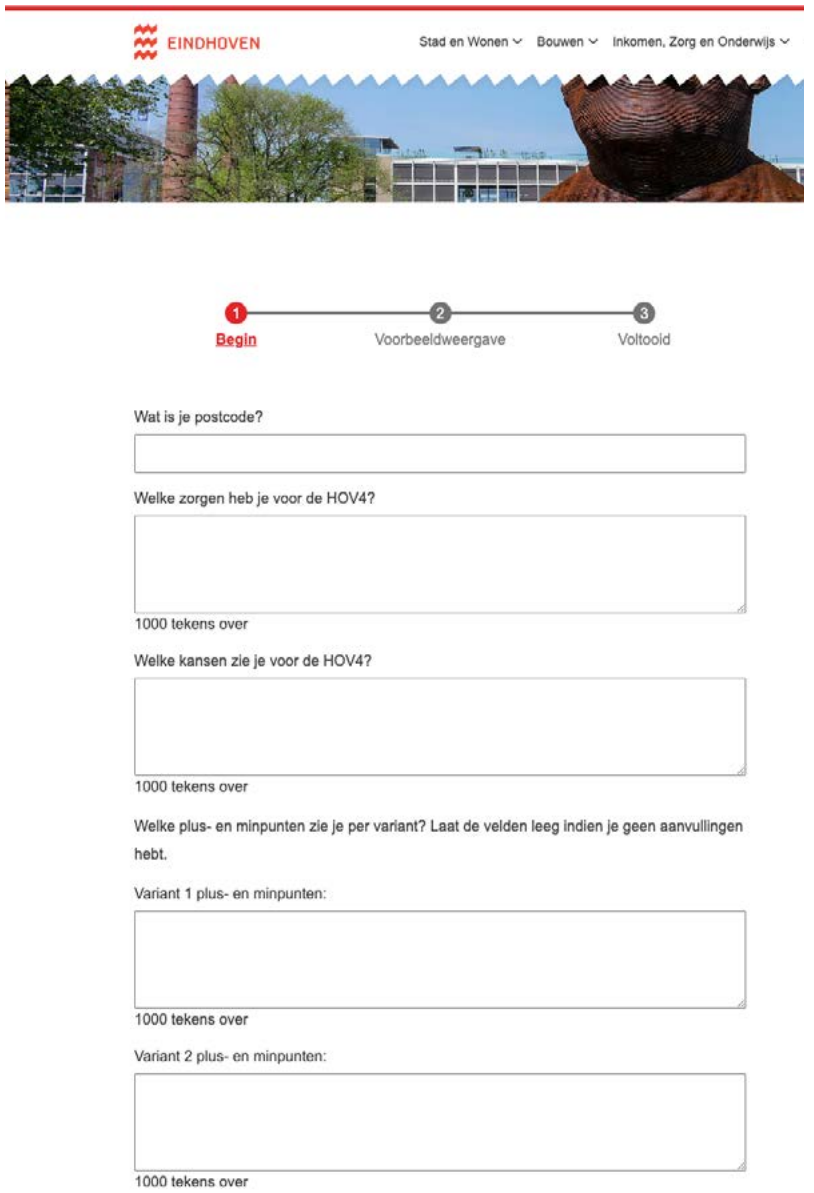
Via de website konden bewoners tussen 10 juli en 7 september reageren op de online vragenlijst. Hier werden de volgende vragen gesteld, per tracédeel:

- Welke zorgen heb je voor de HOV4?
- Welke kansen zie je voor de HOV4?
- Welke plus- en minpunten zie je per variant?
- Heb je een suggestie voor een optimalisatie op een variant of voor een nieuwe variant?
- Tot slot: wil je nog iets anders meegeven?

De reacties op deze vragenlijst zijn als aanvullingen toegevoegd in dit verslag, onder de desbetreffende variant/tracé.

In totaal zijn er 23 reacties geweest op de vragenlijst voor de Mauritstraat, waarvan 5 zijn ingevuld op 5 september tijdens de Schetsontwerp Tentoonstelling (P3).

In totaal zijn er 18 reacties geweest op de vragenlijst voor de Vonderweg, waarvan 3 zijn ingevuld op 5 september tijdens de Schetsontwerp Tentoonstelling (P3).



P3 Schetsontwerp Tentoonstelling

5 september 2024



Doel

- Terugkoppeling van input die tot nu toe is gegeven op de schetsontwerpen en ophalen van aanvullingen.
- Tonen eerste schetsontwerp(en) van mogelijke inpassing van HOV4, voor de tracédelen gecombineerd. Dit betekent dat dit niet een blauwdruk is.
- Informeren over afwegingen bij schetsontwerpen. (groen/parkeren/ verkeersveiligheid/water etc.)
- Beantwoorden van vragen over getoonde schetsontwerpen.

Deelnemers

De uitnodiging voor de Schetsontwerp Tentoonstelling is op dezelfde manier gedeeld als voorgaande participatie; via een wijkinformatiebrief naar omwonenden, via de nieuwsbrief, via social media en via een bericht in Groot Eindhoven.

Programma

Locatie: Hal van Honderd, Stadhuis

Tijdens de bijeenkomst waren er vier tijdsloten. Hieronder is het programma te vinden.

Tijdslot 1: 16:00-17:00
Tijdslot 2: 17:00-18:00
Tijdslot 3: 18:30-19:30
Tijdslot 4: 19:30-20:30

WAT?	TIJD
Presentatie projectleider	10 min
Tentoonstelling Schetsontwerpen	50 min

Hoe zag de bijeenkomst eruit?



Net zoals bij de schetsontwerp bijeenkomsten per tracédeel (P1) was er eerst een introducerende presentatie.

Tentoonstelling
Bij de HOV4 Tentoonstelling van de schetsontwerpen zijn de schetsontwerpen van alle tracédelen getoond. Ook is hier de samenvatting van de overkoepelende aanbevelingen tot dan toe, en de specifieke aanbevelingen per tracédeel getoond. Bij de entree kreeg elke deelnemer een flyer met de samenvatting van de overkoepelende aanbevelingen tot dan toe.

Deelnemers konden langs de schetsontwerpen lopen en vragen stellen aan collega's van de gemeente Eindhoven. Ook konden deelnemers aanvullingen geven via de online vragenlijst, via hun eigen mobiel of via de laptops die klaar stonden bij de tentoonstelling. Op de flyer die elke deelnemer had gekregen, stond een QR-code voor de vragenlijst.

De reacties zijn als aanvullingen toegevoegd in dit verslag, onder de desbetreffende variant.

HOV4 toolkit



HOV4 Toolkit (door Cocosmos)

De HOV4 toolkit is een "puzzel" die deelnemers konden gebruiken om zelf te experimenteren met wat voor opties er zijn binnen de schetsontwerpen voor de HOV4-lijn. Net zoals bij de schetsontwerp bijeenkomsten (P1) was de HOV4 toolkit aanwezig tijdens deze participatiebijeenkomst.

Facts en figures

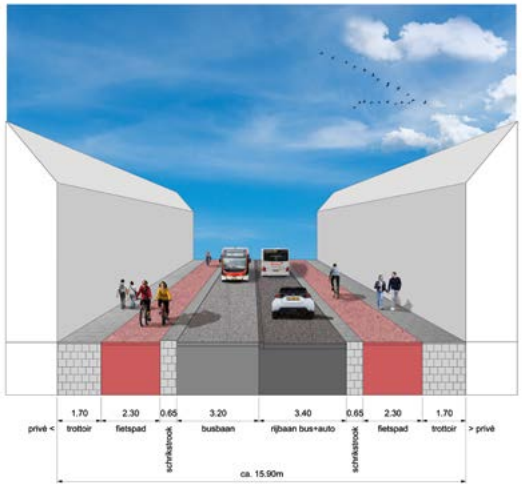
Hieronder het overzicht van het aantal deelnemers per sessie:
Tijdslot 1: 62 personen
Tijdslot 2: 17 personen
Tijdslot 3: 25 personen
Tijdslot 4: 38 personen

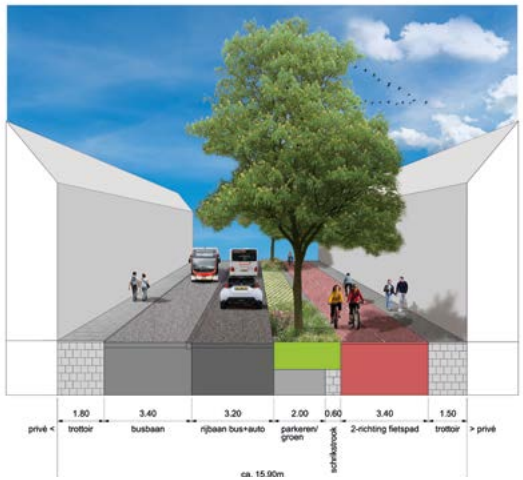
Totaal: 142 deelnemers

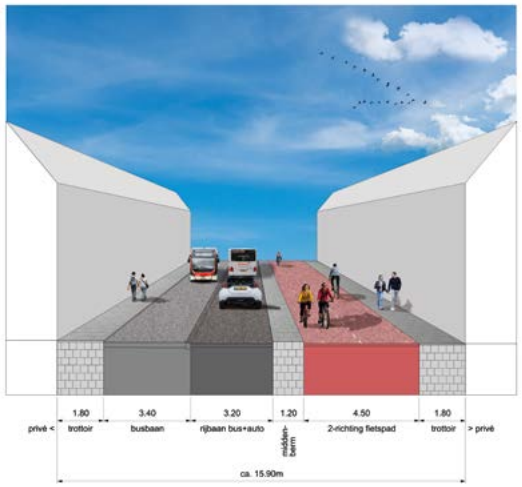
In totaal waren er 183 aanmeldingen, waarvan 161 nog niet eerder bij een HOV4 participatiebijeenkomst waren geweest.

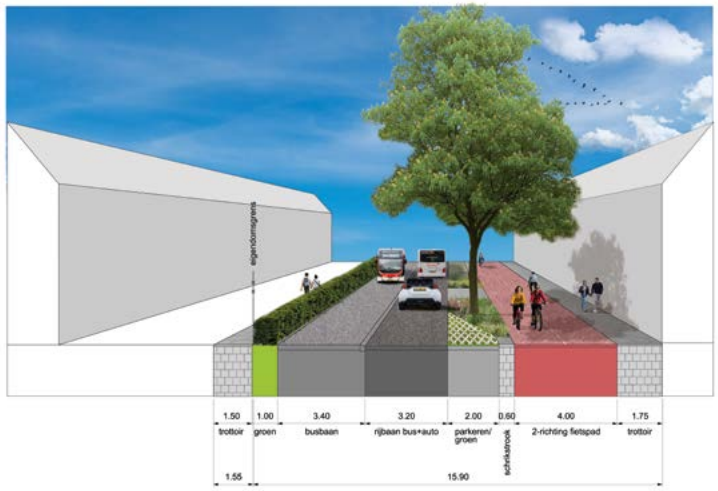
8 BIJLAGEN

Schetsontwerpen en flyer 5 september















EINDHOVEN

BIJLAGE 5.3

Mecklenburgstraat
Participatiesessie schetsontwerp

PARTICIPATIEVERSLAG SCHETSONTWERP HOV4 MECKLENBURGSTRAAT

Periode: juni – september 2024

EINDHOVEN



INHOUD

1.	**Introductie**	**2**
2.	**Proces**	**3**
3.	**Samenvatting aanbevelingen**	**5**
4.	**Algemene input**	**7**
5.	**Input voor de Mecklenburgstraat**	**10**
	Variant 1	10
	Variant 2	10
	Variant 3	11
	Variant 4	12
	Variant 5	12
	Nieuw voorgestelde varianten	13
6.	**Opzet participatiemomenten**	**14**
7.	**Bijlagen**	**19**

Colofon

Uitgave: gemeente Eindhoven in samenwerking met Cocosmos
Foto's: gemeente Eindhoven
Onderwerp: participatie schetsontwerpen

Uitgave: Gemeente Eindhoven
Projectteam HOV4
Versie 1.0

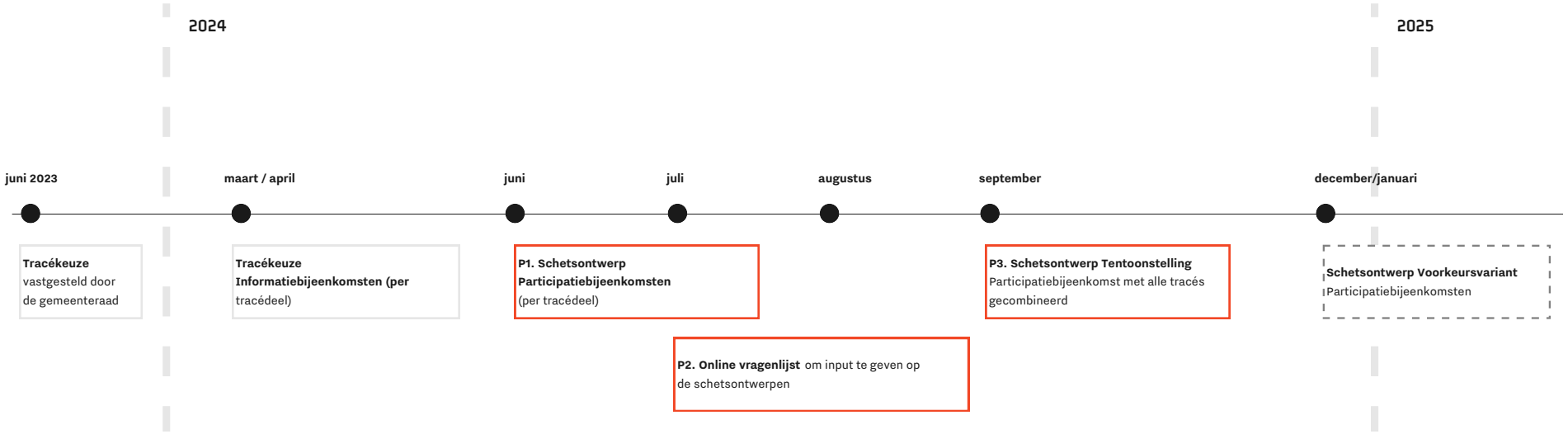
Uitgifte maand: November

1 INTRODUCTIE

Er komen steeds meer mensen naar Eindhoven om hier te wonen en te werken. Deze groei biedt kansen, maar brengt ook een aantal opgaves met zich mee. Hoe zorgen we ervoor dat iedereen zich makkelijk en snel kan blijven verplaatsen? We willen hiervoor verschillende maatregelen nemen. Eén daarvan is de aanleg van een HOV-netwerk. Zo komt er een nieuwe verbinding van Eindhoven Centrum naar Veldhoven De Run: de HOV4-lijn. Bewoners en werknemers van nu en straks kunnen hier gebruik van maken, zo maken we belangrijke woon- en werklocaties in de regio beter bereikbaar.

2 PROCES

TIJDLIJN HOV4 PARTICIPATIEBIJEENKOMSTEN 2024



Eerdere bijeenkomsten

We vinden het belangrijk dat bewoners, bedrijven en andere geïnteresseerden op de hoogte zijn van de plannen voor deze nieuwe verbinding. In het verleden hebben we daarom al verschillende informatieavonden en workshops georganiseerd. In 2023 en begin 2024 is het voorkeurstracé, de route die de bus op hoofdlijnen gaat rijden, tot stand gekomen. Op de website www.eindhoven.nl/hov4 vind je de verslagen van die bijeenkomsten.

Nu: Participatiebijeenkomsten schetsontwerpen

Hieronder vind je een overzicht van de participatiebijeenkomsten rondom de schetsontwerpen van de HOV4-buslijn:

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten
In de maand juni en juli 2024 organiseerden we participatiebijeenkomsten over het schetsontwerp. Ben je omwonende van het tracé? Dan ontving je van ons een uitnodiging.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen
In de periode van 10 juli tot en met 8 september 2025 een online vragenlijst op de website, waar bewoners input konden geven op de schetsontwerpen.

P3: Schetsontwerp Tentoonstelling
Op 5 september organiseerden we een overkoepelende bijeenkomst voor alle tracés van de HOV4 schetsontwerpen, om de opgehaalde input terug te koppelen en aanvullingen op te halen.

Conclusie en vervolg

Voor het totale tracé wordt op grond van de opgehaalde input een voorkeursontwerp opgesteld. Dit is mede afhankelijk van aanliggende tracédelen.
De genoemde punten tijdens de participatiebijeenkomsten rond het schetsontwerp zijn dusdanig concreet dat ze meegenomen worden in het ontwerpproces. In de uitwerking en presentatie van het nieuwe ontwerp wordt op een visuele manier uitgewerkt en getoond hoe de input is verwerkt, zodat het overzichtelijk en navolgbaar is.

In het najaar van 2024 of begin 2025 volgen nieuwe participatiebijeenkomsten, waarin onderstaande wordt besproken:

- Toelichting voorkeursontwerp
- Bespreken aandachtspunten en optimalisaties
- Bespreken (in)directe gevolgen van voorkeursontwerp

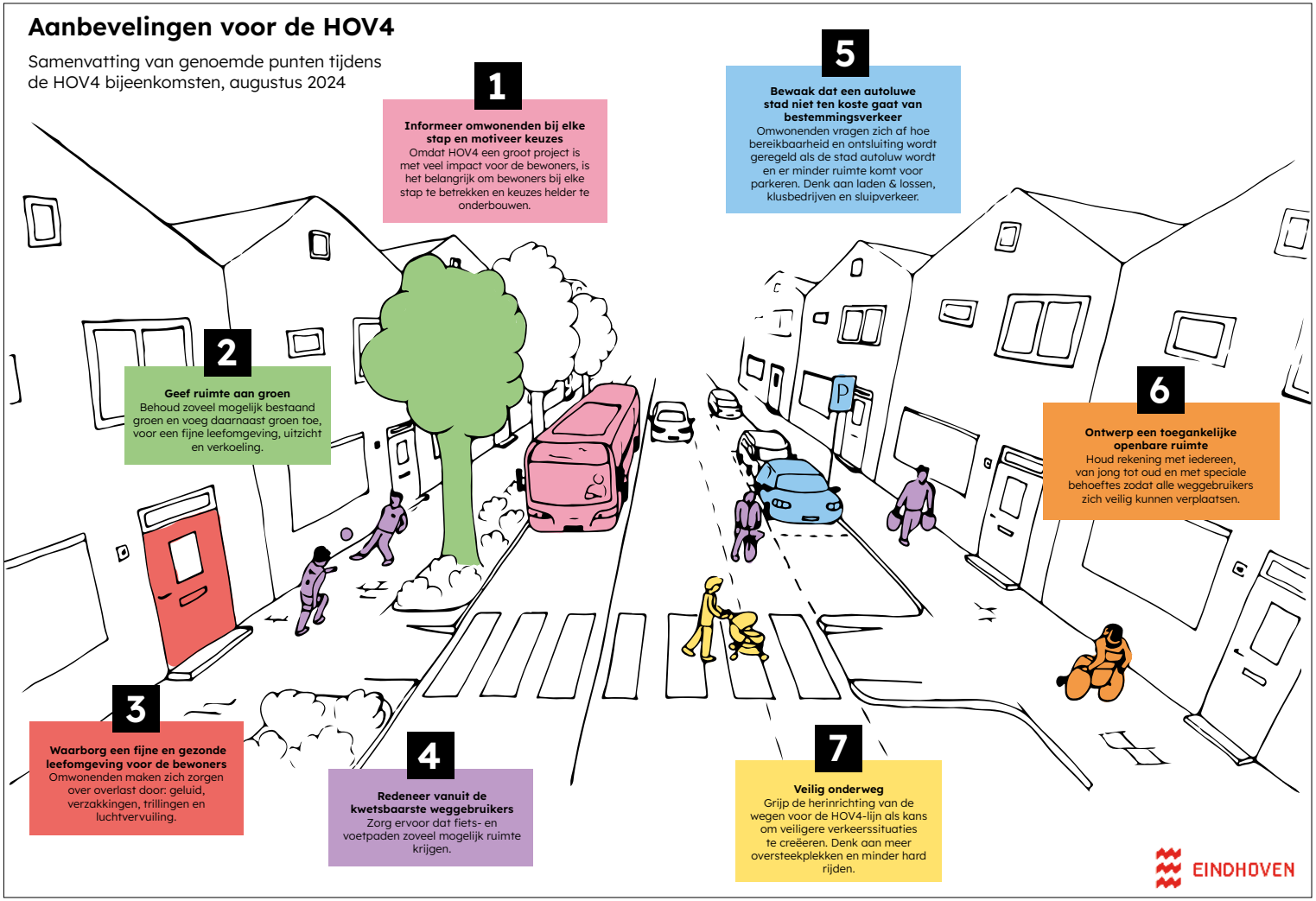
Overzicht vervolg processtappen HOV4

- Q4 2024: Voorlopig ontwerp (incl. participatie) + kostenraming gereed en richting raad
- Q1 2025: Voorbereidingskrediet HOV4 in de raad
- 2025/2026: Uitvoeringsontwerp, planologische procedures, fasering en aanbesteding
- 2027– ...: Gefaseerde uitvoering

3 SAMENVATTING AANBEVELINGEN

Overkoepelende samenvatting van de opgehaalde aanbevelingen voor de HOV4-buslijn

Uit participatiemomenten rondom de Schetsontwerpen.



Samenvatting aandachtspunten voor Mecklenburgstraat

Verbeter het groen:
Verwijder Lindebomen, deze zorgen voor overlast. Houd daarbij rekening met eventuele verzakking. Andere grote bomen terugplaatsen is wenselijk, voor hitte stress, CO_2-opslag en waterberging.

Verkeersveiligheid:
Voorkeur voor gescheiden fietspaden, maar met veilige oversteekplaatsen als fietser. Daarbij veilige punten om de fietspaden over te steken, zoals op het kruispunt Edenstraat en Mecklenburg.
Echter de fietspaden wel aanleggen op een veilige afstand van het trottoir.

Parkeerplaatsen:
Houd rekening met bewoners die willen parkeren en bezorgers, werkbussen en ander laad/los verkeer. Door gebrek aan/ weinig parkeerplaatsen ook zorgen om de bereikbaarheid voor mensen die slecht ter been zijn. Voor verkeersveiligheid ook rekening houden met afstand van voetganger en fietser tot het parkeervak.

Ruimte in de straat:
Weinig ruimte in de straat waardoor de veilligheid in spel komt, bijvoorbeeld met geparkeerde auto's, en de smalle voetpaden. Daarbij zorgen dat verkeer stil komt te staan door de bezorgers, of bij calamiteiten.

Vergunning parkeren:
Met bewoners Maria Stuartsstraat is er bedacht dat de parkeerplekken voor vergunningshouders kunnen worden en dat deze 1 vergunning per huishouden ontvangen.



4 ALGEMENE INPUT

Vragen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Hoe is de relatie tot het VCP? Komt er ook participatie rondom het VCP?
- Aantal parkeerplaatsen wordt minder in de toekomst. Welke impact heeft dat voor huidige bewoners die een auto hebben?
- Kunnen de bussen deze bocht wel nemen?
- Hoe ziet het vervolgproces rondom participatie eruit voor de HOV4?
- Wat is de grens voor de parkeerzones?
- Waarom niet alleen een busbaan maken in deze straat? Waarom kunnen auto's niet op de busbaan?
- Hoe zorg je ervoor dat de auto 30 km/u rijdt?
- Wat zijn de plannen voor verlichting? Waar komen de lantaarnpalen? Kunnen bewoners een visualisatie van de nachtsituatie ontvangen?
- Komt de Flixbus ook over de busbaan?

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Hoe komen hulpdiensten bij mijn huis?

P3: Schetsontwerp Tentoonstelling

- Kan de data gedeeld worden met de verkeersstromen nu en wat er verwacht wordt in de toekomst?
- Er wonen meerdere mensen in de straat die gebruik maken van een bakfiets. Zij kunnen niet door de brandgang, hoe moeten zij dit doen?
- Hoe voorkom je veel geparkeerde fietsen op het trottoir?
- Wanneer er geen parkeerplekken komen, kan er dan wel een laad/los zone komen?
- Waar kunnen bezoekers parkeren?
- Wordt het mogelijk om de busbaan te oversteken bij de Maria Stuartstraat (als je linksaf moet fietsen richting centrum)?

Suggesties en ideeën

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Plaatsen van grote bomen: dit is ook goed tegen hitte stress, voor CO2-opslag en waterberging.
- Snel verkeer centreren in het midden zodat er aan de woningzijdes zoveel mogelijk groen en ruimte blijft.
- Fietsstraat met parkeren aan beiden zijden (i.p.v. busbaan in 2 richtingen).
- Parkeervakken maken, met een duidelijk hoogteverschil tussen parkeren en trottoir.
- Meer oversteekplaatsen maken om snelheid te verlagen en veiligheid te vergroten.
- Van 1e Willem de Zwijgerstraat een hofje maken door het planten van een rij bomen. Dit zou het een veiliger kruispunt maken.
- Afsluiten van deel Willem de Zwijgerstraat vanaf Catharinastraat/ Mauritsstraat.
- Kruising Willem de Zwijgerstraat terug zoals 15 jaar geleden.
- Fietsoversteek maken bij de St Lambertusstraat.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Er is in afstemming met bewoners Maria Stuartsstraat een waardevolle inbreng geweest om de parkeerproblematiek op te lossen:
  1. Weerszijden van de Mecklenburgstraat dus inclusief zijstraten alleen parkeren voor bewoners maken. Dus geen parkeren voor stadsbezoekers en dergelijke.
  2. Zoals met de gemeente afgesproken is bij de invoering bewoners parkeren: slechts één vergunning afgeven per woning.
- Fietsers op de Mauritsstraat die rechtdoor gaan richting de Edenstraat zitten in de dode hoek van afslaande bussen/vrachtwagens die naar de Mecklenburgstraat gaan. Dit is nu al gevaarlijk en zal bij meer bussen vaker kunnen voorkomen. Hier is ook afstemming met de verkeerslichten nodig: het zou bijvoorbeeld al helpen als dit deelconflict eruit wordt gehaald.

- Sta parkeren toe op de Karel de Grotelaan om een niet te groot parkeerprobleem te krijgen, hier is de straat een stuk breder.
- Autoverkeer Mecklenburgstraat verbieden, uitgezonderd HOV4, hulpdiensten en bestemmingsverkeer.
- Bomen aan beide zijdes van de straat.
- Verzamelpunt containers Cure.
- De Mecklenburgstraat tot aan de ringweg een 30 km per uur zone maken.
- Een groene corridor maken van Veldhoven naar Eindhoven centrum. Alleen inheemse klimaat bestendige bomen, hagen en wilde bloemen stroken (waard-, dracht- en voedsel flora). Tevens Genderpark verbinden met ander groen. Niet inheemse platanen vervangen door inheemse soorten.
- Vanaf Willemstraat richting spoor de weg en busbaan ondergronds aanleggen. Vrijkomende grond gebruiken om het nieuwe park nog ruimer te realiseren. Er ontstaat hierdoor meer uitbreidings ruimte voor het PSV-stadion en de kans om hier een mooi (groen) plein te realiseren.

P3: Schetsontwerp Tentoonstelling

- Probeer de wijk voor bewoners bereikbaar te laten, maar voor doorgaand verkeer te minimaliseren. Bijvoorbeeld door het Genderpark door te trekken naar Fredika van Pruisenweg of het afsluiten van de Willem de Rijkelaan ter hoogte van het Summa College.
- Zebra ter hoogte van Lambertusstraat (doorgang naar winkels Hoogstraat).
- Hekjes op stoep om te voorkomen dat fietsers op het voetpad gaan fietsen.
- Onder het nieuw te bouwen project aan de Mecklenburgstraat komt een parkeergarages. Hierin komen meer huishoudens dan parkeerplaatsen, zou het niet mogelijk zijn om deze te vergroten, zodat ook bewoners uit de buurt hier kunnen parkeren?
- Neem bij het verkeerscirculatieplan alles mee, dus ook de evenementen (bijvoorbeeld Dutch Design Week, Glow, PSV, wedstrijden, concerten in het Muziekgebouw, etc.) in de stad en al het extra verkeer wat daarbij komt kijken.
- Meer elektrische laadpunten op de Mecklenburgstraat.
- Maak het laatste stukje Palingstraat eenrichtingsverkeer richting de Mecklenburgstraat, om sluipverkeer te verminderen (en ook de daarbij horende veiligheidsrisico's). Of binnenkomend verkeer voor centrum vanaf de rotonde richting Karel de Grotelaan niet richting Mecklenburgstraat leiden, enkel voor lokaalverkeer openstellen.
- Variant maken voor de Mecklenburgstraat waarin de bestaande bomenstructuur behouden blijft, alleen er geen parkeren meer is. Er is namelijk geen last van de lindes als er niet geparkeerd mag worden.

Zorgen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Autoverkeer in de straat zorgt voor te veel overlast en luchtvervuiling.
- Leefbaarheid Vonderkwartier/ Eliasterrein gaat achteruit. Er zijn grote zorgen over minder parkeerplekken. Bewoners Maria Stuartstraat dienen door de stad te gaan rijden om thuis te komen (eenrichtingsstraat).
- Bereikbaarheid Maria Stuartstraat slecht door 2 richtingen-straat voor fietsers
- Grote zorgen over minder parkeerplekken.
- Grote zorgen om trillingen/ verzakkingen huis.
- Bij calamiteiten stagneert het hele verkeer.
- Bezorgers stagneren de rijbaan en taxi, en ook voor zorgverleners.
- Zorgen over sociale samenhang verliezen als je moet "vechten" om een parkeerplek.
- Fietsers die fietsen over de stoep (met deze reden een voorkeur voor een gesplitst fietspad).

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Oversteekbaarheid (bijvoorbeeld voor bewoners die naar de Albert Heijn lopen en ouders met kinderen in een bakfiets of op de fiets).
- Sluipverkeer.
- Veiligheid algemeen, en specifiek in de wijken voor buurtbewoners en van fietsers en voetgangers, ook bij een 'fietsstraat'.
- Achteruitgang woningwaarde.
- Bereikbaarheid zijstraten en eigen woningen.
- Drukte in Hoogstraat en Hastelweg als inrichting aangepast wordt.

P3: Schetsontwerp Tentoonstelling

- Wanneer aantal parkeerplaatsen op de Mecklenburgstraat vermindert, zijn er zorgen om de impact die dit heeft omtrent de parkeersituatie in Palingstraat/ Snoekstraat.
- Toegankelijk voor rolstoelgangers.

Kansen HOV4

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Leefbaarheid verbeteren (denkende aan de drukte, hittestress en luchtkwaliteit).
- Herinrichten wegen waardoor meer vergroening mogelijk is.
- Voorkomen dat de binnenstad dichtslibt en dat het OV door kan rijden.
- Betere afwatering (nu veel grondwater en op veengrond).

P3: Schetsontwerp Tentoonstelling

- Verminderen van verkeersbewegingen.
- Verminderen van gemotoriseerd verkeer. Onder andere een auto-luwe stad.
- Lindebomen weghalen.
- Verbeterde veiligheid fietser en voetganger.



5 INPUT VOOR DE VARIANTEN

Variant 1

Pluspunten

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Breedte trottoir is goed aan een kant (2,25 m).
- Goed dat de auto/busbaan en fietspad gescheiden zijn.
- Fietspad aan een kant van de weg is hier wenselijk
- Er zijn grote bomen in deze varianten ingepland.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Meer ruimte voor groen, en het behouden van de bestaande boomstructuur. Dit is gewenst voor de leefbaarheid in de wijk (denkende aan schaduw, afkoeling, betere afvoer van regen, etc.)
- Meer ruimte voor voetgangers.
- Minder motorisch verkeer.
- Scheiding trottoir en fietspad middels een groenstrook.

P3: Schetsontwerp Tentoonstelling

- Parkeren blijft mogelijk.

Zorgen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Te weinig parkeerplekken: voorkeur voor geen groen plaatsen ten koste van parkeren.
- Zorg dat het fietspad bereikbaar blijft voor bewoners van het Vonderkwartier.
- Zebrapad/ oversteekplaats voor fietsers en voetgangers is nu heel gevaarlijk.
- Aansluiting fietspad is ingewikkeld
- Aandacht voor in- en uitrit auto's nieuwbouw (die daar op eigen terrein parkeren)

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Minder veilig door te weinig ruimte voor geparkeerde auto's op Mecklenburgstraat.

P3: Schetsontwerp Tentoonstelling

- Voorkeur van fietspad aan beide zijdes van de weg, om minder kruisingen van fietsers onderling te hebben.
- Wordt het mogelijk om de busbaan te oversteken bij Maria Stuartstraat?

Variant 2

Pluspunten

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Fijn dat de auto/busbaan en fiets een gescheiden rijbaan hebben.
- Geen parkeerplekken meer is een goede ontwikkeling. Alleen vraagtekens bij of hier breed draagvlak voor is.
- Brede fietspaden.
- Er zijn grote bomen in deze varianten ingepland.
- Rijbaan heeft een goede afstand van huizen.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Gescheiden fietspaden.
- Verkeersveiligheid, ook omdat hier geen fietsstraat is.
- Verkeersdoorstroming.

Zorgen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Als er bomen worden gekapt moet er wel iets voor terugkomen, bij voorkeur grote bomen.
- Geen parkeerplekken.
- Bomenkap zorgt voor verzakking.
- Bezorgers en werkbussen komen in dit scenario op het fietspad. Is het mogelijk om laad/losstroken te maken op enkele plekken?

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Bereikbaarheid voor mensen die slecht ter been zijn.
- Parkeerdruk in de zijstraten verhoogt.
- Suggestie: veilige oversteekplaatsen toevoegen.

Variant 3

Vragen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Hoe kan ik hier parkeerruimte gaan vinden?

Suggesties en ideeën

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Wens: parkeervakken aanleggen.
- Auto naar de busbaan, met behoud brede fietspad.

Pluspunten

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Wat groen betreft is dit beste oplossing. Er zijn grote bomen in deze variant.
- Auto's rijden langzamer door de fietsstraat.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Rustiger straatbeeld.
- Deze variant lijkt het meest toekomstbestendig voor toekomstige mobiliteitsvormen.
- Makkelijkst om te bouwen naar een trambaan indien lightrail onderzoek positief uitvalt.

P3: Schetsontwerp Tentoonstelling

- Wegindeling is hier ideaal, alleen graag met een autoweg en een weg voor de bus los van elkaar.

Zorgen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Veiligheid fietsers.
- Aansluiting fietspaden is ingewikkeld.
- Fietsstraat is gevaarlijk en het is te dicht bij de huizen.
- Gevaarlijke situaties voor fietsers bij auto's die daar willen parkeren.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Veiligheid kruising met Anna van Engelandstraat door fietsstraat voor autoverkeer de stad uit. Als de busbaan naar de noordzijde van de weg moet en het fietspad weer gesplitst moet worden naar beide zijden van de weg.

P3: Schetsontwerp Tentoonstelling

- Minpunt: twee volledige banen voor de HOV bus.
- Voorkeur om fietspaden aan beide zijden van de weg te hebben, voor een kleiner aantal kruisingen van fietsers onderling.

Variant 4

Pluspunten

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Brede fietspaden.
- Goed dat parkeren meer opschuift richting auto/busbaan: dit is veiliger voor fietsers.
- Er zijn grote bomen in deze variant.
- Rijbaan heeft een goede afstand van huizen.

Zorgen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Vanuit de woning het fietspad oversteken naar de auto is minder veilig.
- Smal trottoir.
- Groen voorzieningen verwijderen om vervolgens terug te plaatsen. Met gevolgschade voor woningen.
- Te weinig parkeerplekken.
- Blijven de inritten bereikbaar in deze variant?

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Minder veilig door te weinig ruimte voor geparkeerde auto's op Mecklenburgstraat.
- Fietspad grenzend aan trottoir.
- Minder ruimte voor groen en bestaande bomen gaan verloren.

P3: Schetsontwerp Tentoonstelling

- Minpunt: ruimte wordt gebruikt voor afscheiding tussen autobaan en busbaan, waardoor er minder ruimte is voor een stoep.

Variant 5

Pluspunten

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Parkeerplekken

Zorgen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Cure opstopping.
- Te weinig groen.
- Te veel parkeervlakken.
- Fiets (elektrische fietsen) is te dicht op de gevel, dit zorgt voor minder veiligheid voor bewoners.
- Smal trottoir.
- Fietspad: te onveilig bij oversteken naar parkeerplaats (auto) of om over te steken.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Minpunt: fietspad grenzend aan trottoir. Zorg: minder veilig door te weinig ruimte voor geparkeerde auto's op Mecklenburgstraat.
- Minpunt: ruimte wordt gebruikt voor afscheiding tussen autobaan en busbaan, waardoor er minder ruimte is voor een stoep.
- Zorg: veiligheid bij parkeren tussen twee rijstroken, zowel bij in- en uitstappen als voor het overzicht van het rijdende verkeer. Ook bij het inparkeren en wegrijden is dit een zorg.

Nieuw voorgestelde varianten

Tijdens de bijeenkomst zijn twee nieuwe varianten voorgesteld door deelnemers. Deze worden onderzocht door het ontwerpteam.

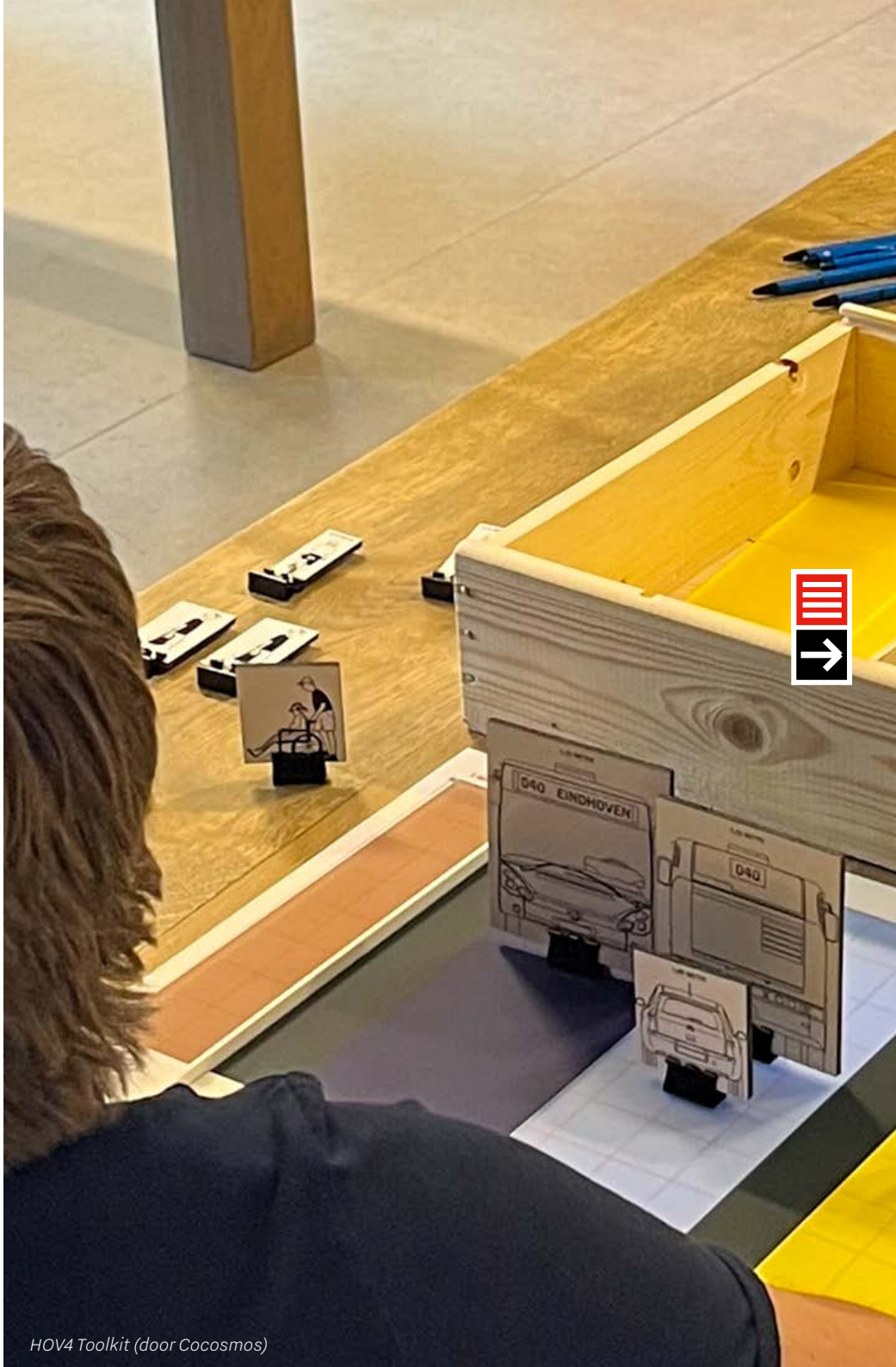
1. Een variant maken op variant 3: trottoir/parkeren + groen/ fiets/ auto+bus/ fiets/ groen/ trottoir. + het bestaande groen behouden. Oftewel variant 2, maar dan met parkeren tussen de bomen.

2. De onderstaande tweede variant is voorgesteld door een deelnemer met de reden dat in deze variant het rijdende verkeer verder van de huizen af zit. Ook is hier een gesplitst fietspad.



HOV4 Toolkit (door Cocosmos)

Figuur: Nieuwe variant voor de Mecklenburgstraat, voorgesteld door een deelnemer bij de HOV4 schetsontwerp bijeenkomst.



HOV4 Toolkit (door Cocosmos)

6 OPZET PARTICIPATIEMOMENTEN

P1. Schetsontwerp bijeenkomst Mecklenburgstraat

24 juni 2024

Doel

- Tonen eerste schetsontwerp(en) van mogelijke inpassing van HOV4. Dit betekent dat dit niet een blauwdruk is.
- Informeren over afwegingen bij schetsontwerpen (groen/parkeren/ verkeersveiligheid/water etc.).
- Beantwoorden van vragen over getoonde schetsontwerpen.
- Bespreken zorg- en aandachtspunten van de varianten van de schetsontwerpen.
- Ophalen voorkeuren en nadelen van de varianten van de schetsontwerpen.

Deelnemers

In totaal zijn er 620 bewoners rondom de Mecklenburgstraat uitgenodigd via een brief. Direct aanwonenden ontvingen een uitnodiging om input te geven op de schetsontwerpen. De aanwonenden zijn uitgenodigd voor deze bijeenkomst, aangezien de afwegingen voor het schetsontwerp grote impact hebben op hen.

In totaal waren er 32 aanwezigen bij deze bijeenkomst.

Programma

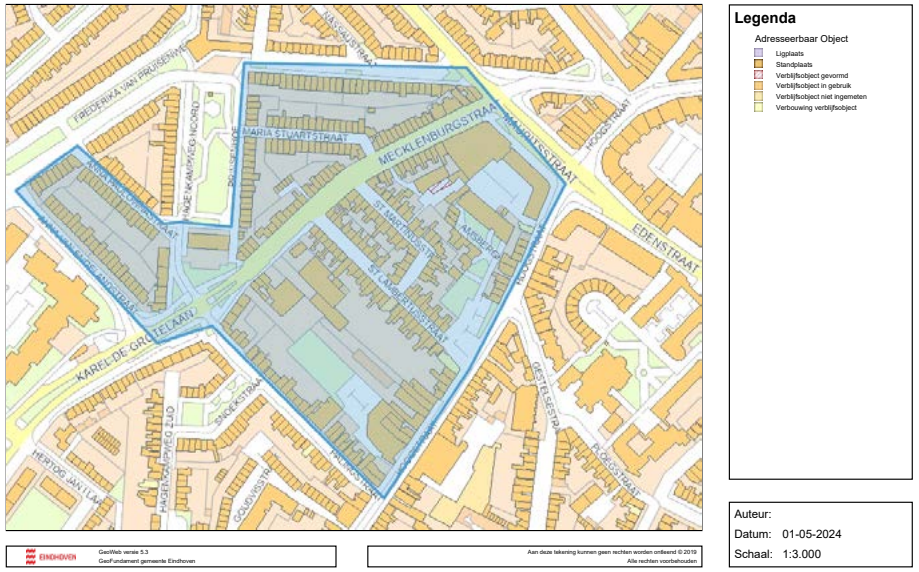
Locatie: IGLUU

Tijdens de bijeenkomst waren er twee tijdsloten. Hieronder is het programma te vinden.

PROGRAMMA SESSIE 1	TIJD
Inloop	17:45 - 18:00
Presentatie projectleider	18:00 - 18:15
Infomarkt	18:15 - 19:15

PROGRAMMA SESSIE 2	TIJD
Inloop	19:15 - 19:30
Presentatie projectleider	19:30 - 19:45
Infomarkt	19:45 - 20:45

Mecklenburgstraat verspreidingsgebied



Hoe zag de bijeenkomst eruit?



Tijdens de presentatie werd toegelicht waar we nu staan in het proces, wat het doel is van de bijeenkomst en wat de volgende stappen zijn. Bij de infomarkt stonden de schetsontwerpen voor de varianten voor de Mecklenburgstraat op meerdere posters en er was een tafel met de HOV4 toolkit. Op de website www.eindhoven.nl/hov4 zijn de schetsontwerpen en de presentatie terug te vinden.

Schetsontwerp

Deelnemers konden langs de schetsontwerpen lopen en vragen stellen aan collega's van de gemeente Eindhoven. Ook konden deelnemers stickers plakken: groene stickers voor de pluspunten, en rode stickers voor de minpunten binnen deze variant. De deelnemers konden een toelichting achterlaten via het invulformulier of mondeling aan een collega van de gemeente Eindhoven. De collega's schreven mee op hun eigen aantekeningenformulier.

HOV4 toolkit

De HOV4 toolkit is een "puzzel" die deelnemers konden gebruiken om zelf te experimenteren met wat voor opties er zijn binnen de schetsontwerpen voor de HOV4-lijn voor het tracé van de Mauritsstraat. Op een tafel op de infomarkt lagen twee HOV4 toolkits. De ideeën zijn gedocumenteerd en verderop in dit verslag te lezen.



HOV4 Toolkit (door Cocosmos)

Facts en figures

In totaal 84 aandachtspunten en plus- en minpunten meegegeven

P2 Online vragenlijst

Doel

- Tonen eerste schetsontwerp(en) van mogelijke inpassing van HOV4. Dit betekent dat dit niet een blauwdruk is.
- Ophalen plus- en minpunten van de varianten van de schetsontwerpen.

Deelnemers

De online vragenlijst is op dezelfde manier gedeeld als de uitnodiging voor de Schetsontwerp bijeenkomst (P1), via de wijkinformatiebrief. Aanvullend is er via social media, via een mail naar de mailing lijst en via een bericht in Groot Eindhoven een oproep gedaan om mee te denken via de online vragenlijst.

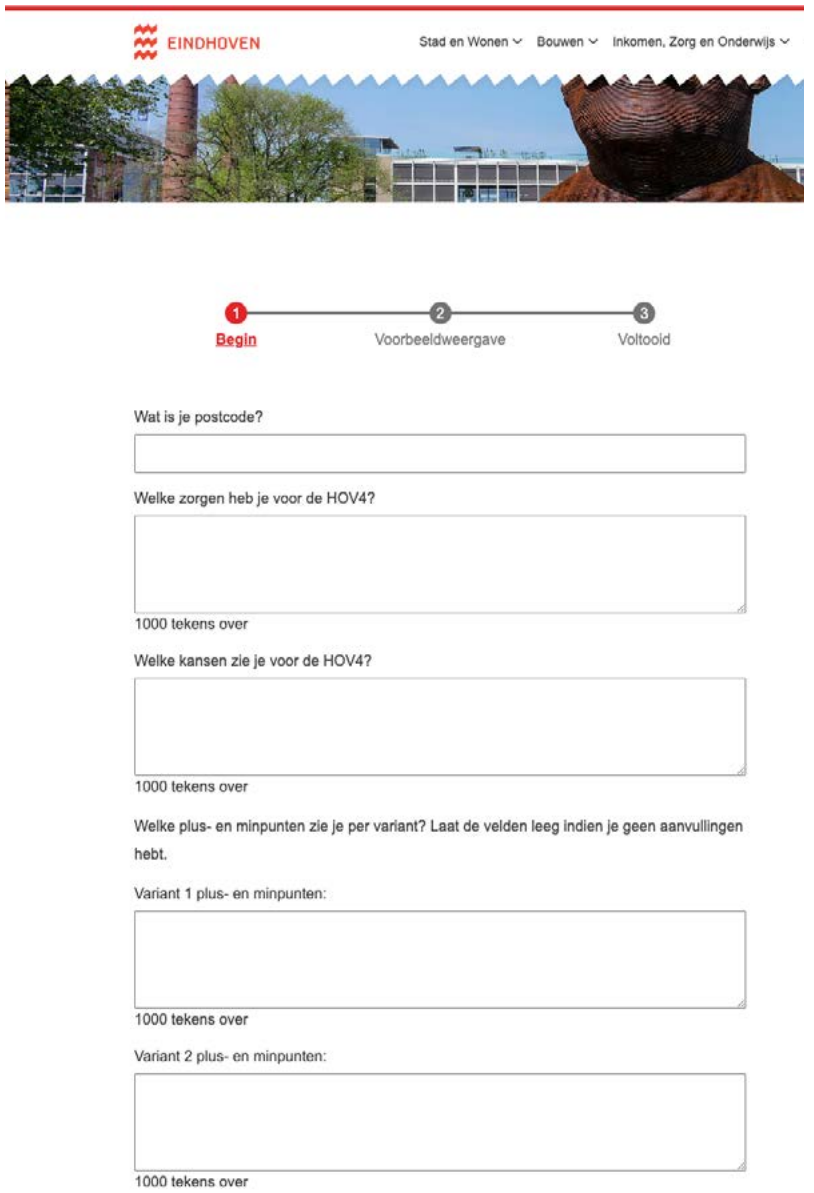
Opzet online vragenlijst

Via de website konden bewoners tussen 10 juli en 7 september reageren op de online vragenlijst. Hier werden de volgende vragen gesteld, per tracédeel:

- Welke zorgen heb je voor de HOV4?
- Welke kansen zie je voor de HOV4?
- Welke plus- en minpunten zie je per variant?
- Heb je een suggestie voor een optimalisatie op een variant of voor een nieuwe variant?
- Tot slot: wil je nog iets anders meegeven?

De reacties op deze vragenlijst zijn als aanvullingen toegevoegd in dit verslag, onder de desbetreffende variant/tracé.

In totaal zijn er 25 reacties geweest op de vragenlijst voor de Mecklenburgstraat, waarvan 5 zijn ingevuld op 5 september tijdens de Schetsontwerp Tentoonstelling (P3).



P3 Schetsontwerp Tentoonstelling

5 september 2024



Doel

- Terugkoppeling van input die tot nu toe is gegeven op de schetsontwerpen en ophalen van aanvullingen.
- Tonen eerste schetsontwerp(en) van mogelijke inpassing van HOV4, voor de tracédelen gecombineerd. Dit betekent dat dit niet een blauwdruk is.
- Informeren over afwegingen bij schetsontwerpen. (groen/parkeren/ verkeersveiligheid/water etc.)
- Beantwoorden van vragen over getoonde schetsontwerpen.

Deelnemers

De uitnodiging voor de Schetsontwerp Tentoonstelling is op dezelfde manier gedeeld als voorgaande participatie; via een wijkinformatiebrief naar omwonenden, via de nieuwsbrief, via social media en via een bericht in Groot Eindhoven.

Programma

Locatie: Hal van Honderd, Stadhuis

Tijdens de bijeenkomst waren er vier tijdsloten. Hieronder is het programma te vinden.

Tijdslot 1: 16:00-17:00
Tijdslot 2: 17:00-18:00
Tijdslot 3: 18:30-19:30
Tijdslot 4: 19:30-20:30

WAT?	TIJD
Presentatie projectleider	10 min
Tentoonstelling Schetsontwerpen	50 min

Hoe zag de bijeenkomst eruit?



Net zoals bij de schetsontwerp bijeenkomsten per tracédeel (P1) was er eerst een introducerende presentatie.

Tentoonstelling
Bij de HOV4 Tentoonstelling van de schetsontwerpen zijn de schetsontwerpen van alle tracédelen getoond. Ook is hier de samenvatting van de overkoepelende aanbevelingen tot dan toe, en de specifieke aanbevelingen per tracédeel getoond. Bij de entree kreeg elke deelnemer een flyer met de samenvatting van de overkoepelende aanbevelingen tot dan toe.

Deelnemers konden langs de schetsontwerpen lopen en vragen stellen aan collega's van de gemeente Eindhoven. Ook konden deelnemers aanvullingen geven via de online vragenlijst, via hun eigen mobiel of via de laptops die klaar stonden bij de tentoonstelling. Op de flyer die elke deelnemer had gekregen, stond een QR-code voor de vragenlijst.

De reacties zijn als aanvullingen toegevoegd in dit verslag, onder de desbetreffende variant.

HOV4 toolkit



HOV4 Toolkit (door Cocosmos)

De HOV4 toolkit is een "puzzel" die deelnemers konden gebruiken om zelf te experimenteren met wat voor opties er zijn binnen de schetsontwerpen voor de HOV4-lijn. Net zoals bij de schetsontwerp bijeenkomsten (P1) was de HOV4 toolkit aanwezig tijdens deze participatiebijeenkomst.

Facts en figures

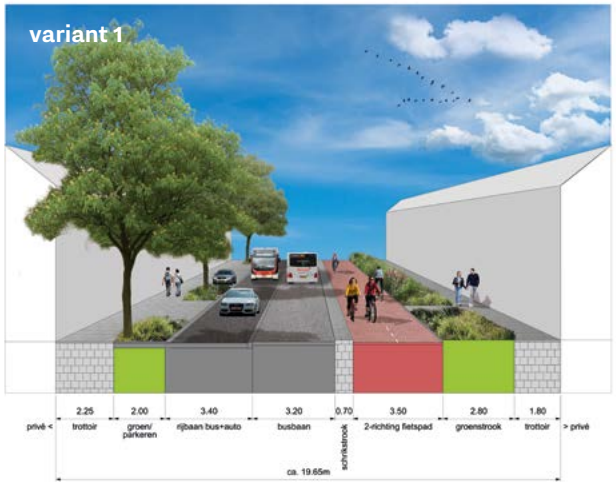
Hieronder het overzicht van het aantal deelnemers per sessie:
Tijdslot 1: 62 personen
Tijdslot 2: 17 personen
Tijdslot 3: 25 personen
Tijdslot 4: 38 personen

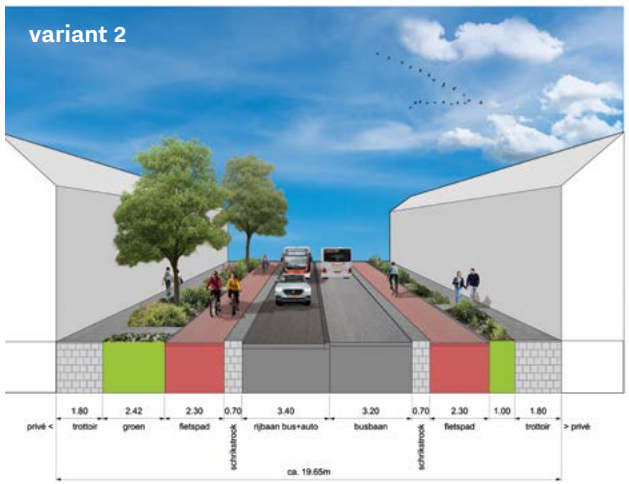
Totaal: 142 deelnemers

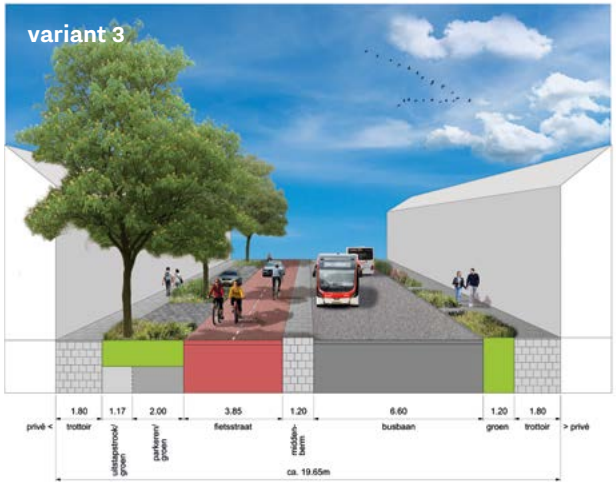
In totaal waren er 183 aanmeldingen, waarvan 161 nog niet eerder bij een HOV4 participatiebijeenkomst waren geweest.

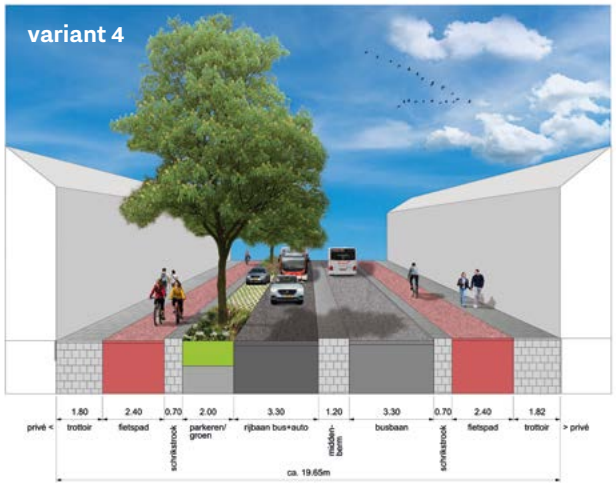
7 BIJLAGEN

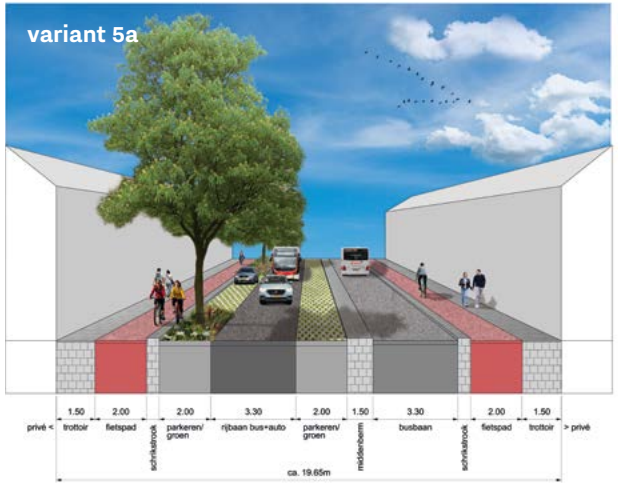
Schetsontwerpen

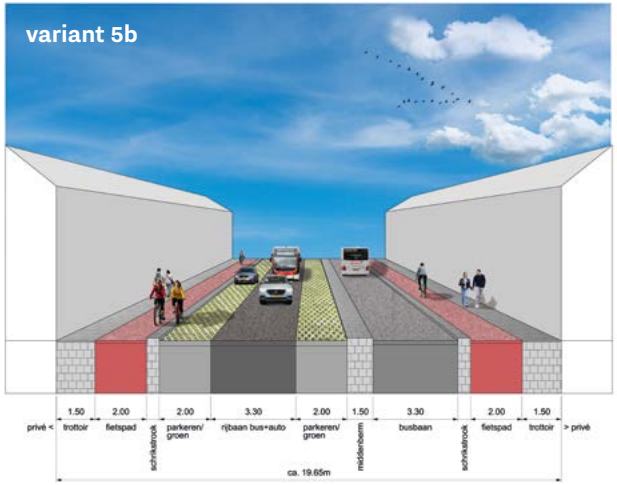












Flyer 5 september



TENTOONSTELLING HOV4 SCHETSONTWERPEN

Welkom bij de tentoonstelling van de HOV4 schetsontwerpen.

Wat houdt de tentoonstelling in?

- ➔ Dit is de tentoonstelling van de varianten van de schetsontwerpen voor de HOV4-buslijn
- ➔ Ook kan je de samenvatting van de wensen en zorgen die tot nu toe zijn verzameld bekijken en aanvullen.

Wij nodigen je uit om in gesprek te gaan met het ontwerpteam om deze samenvatting aan te vullen. Ook kun je via het online formulier laten weten wat je wilt toevoegen, per tracé deel.

Scan de QR code om het online formulier in te vullen

EINDHOVEN

EINDHOVEN

BIJLAGE 5.4

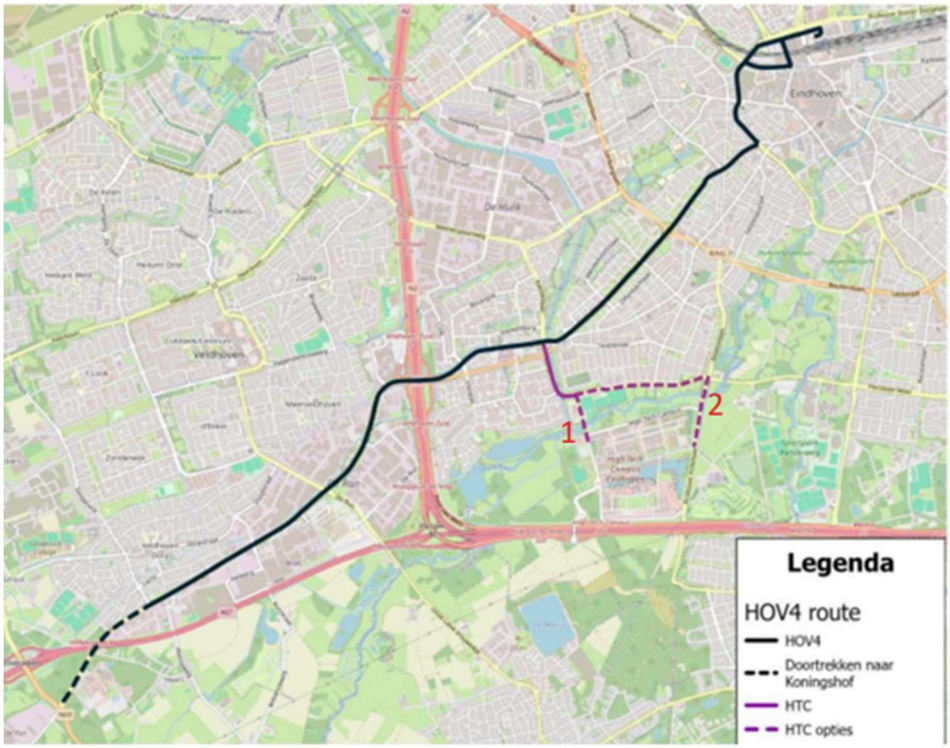
Aftakking HTC
Participatiesessie schetsontwerp

Participatieverslag aftakking HTC

Inleiding:
Tijdens de participatieavond over de aftakking richting de HTC van de HOV4 is er samen opgetrokken met de participatie voor de herinrichting van de Locatellistraat. De avond vond plaats van 1900 tot 2030 uur in de kantine van VV Gestel op 6 november 2024. Er werd gestart met een gezamenlijke presentatie. Hierna werd er uiteen gegaan in groepen en werd onderstaande toegelicht.

Op deze overzichtskaart staat het eerste gedeelte van de aftakking richting de High Tech Campus. Vanaf de Karel de Grotelaan heeft de bus een vrij liggende busbaan tot net voorbij de Ehrenstein. Hierna krijgt de bus voorrang doormiddel van verkeerslichten en rijd die verder met het overige gemotoriseerde verkeer mee.

Er zijn nog twee varianten voor de route richting de HTC. Deze zijn op onderstaande kaart weergegeven:



Variant 1:
Rechtstreekse verbinden met de HTC doormiddel van een extra brug voor de bus over de Dommel.
Deze variant heeft een grote ecologische impact maar is wel directer en dus sneller dan de andere variant. De tijdswinst scheelt uiteindelijk in de kosten.

Variant 2:
De bus maakt hier gebruik van de heringerichte Locatellistraat. Meer over de herinrichting van de Locatellistraat is te vinden op: Herinrichting Locatellistraat | Gemeente Eindhoven. Bij de kruising met de Professor Holstlaan kan de bus een extra opstelstrook krijgen indien dit nodig is.
Deze variant heeft minder impact op de ecologie, is in aanleg even duur, maar de reistijd is langer.

Input tijdens bijeenkomst
Tijdens de bijeenkomst is naar voren gekomen dat bewoners veilige oversteekplaatsen belangrijk vinden. Ook het niet verdwijnen van overige lijnbussen is een aandachtspunt. Een bushalte op de Locatellistraat wordt als erg fijn ervaren doordat bewoners van de wijken zo sneller gebruik kunnen maken van de nieuwe buslijn. De voorkeur van bewoners gaat uit naar variant 2. De impact op de ecologie in combinatie met het snel fietspad en wandelroutes die er lopen door het park, wordt variant 1 als niet fijn ervaren. Dit door de verkeersveiligheid en de verstoorde rust in het fiets en wandel park.
Bij variant 1 geven bewoners wel aan dat de oversteekplaatsen goed ingericht moeten worden voor fiets en wandelverkeer. Het is nu lastig om veilig over te steken.

Vragen tijdens bijeenkomst:
- Is er onderzoek gedaan naar de impact van de nieuwe busbaan op de gebouwen van Yuverta? Meer verkeer op het kleine weggetje, aantasting Dommelgebied. Waarom niet lopen vanaf de halte op de hoofdweg naar de HTC?
- Verspreidingsgebied bijeenkomsten ruimer. Voornamelijk voor Kastelenplein.
- Komen er bushaltes bij?
- Is het niet beter de HOV naar de HTC vanaf de vanaf de Aalsterweg via Antoon Coolenlaan naar de Prof. Holslaan te leiden?

BIJLAGE 5.5

Karel de Grotelaan
Participatiesessie schetsontwerp

PARTICIPATIEVERSLAG SCHETSONTWERP HOV4 KAREL DE GROTELAAN

Periode: juni – september 2024

EINDHOVEN



INHOUD

1. **Introductie** **2**
2. **Proces** **3**
3. **Samenvatting aanbevelingen** **5**
4. **Input** **7**
   - 4.1 Algemene input 10
   - 4.2 Varianten Karel de Grotelaan buiten de Ring 10
   - 4.3 Varianten Karel de Grotelaan binnen de Ring 11
   - 4.4 Varianten kruising Ring en Karel de Grotelaan 12
5. **Opzet participatiemomenten** **14**
6. **Bijlagen** **19**

Colofon

Uitgave: gemeente Eindhoven in samenwerking met Cocosmos
Foto's: gemeente Eindhoven
Onderwerp: participatie schetsontwerpen

Uitgave: Gemeente Eindhoven
Projectteam HOV4
Versie 1.0

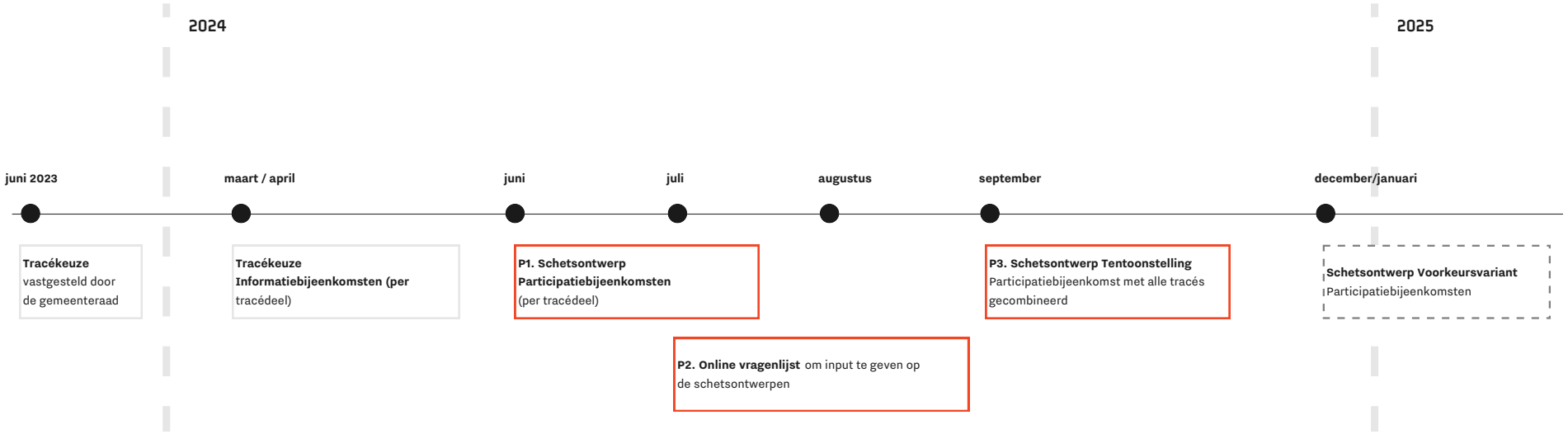
Uitgifte maand: November

1 INTRODUCTIE

Er komen steeds meer mensen naar Eindhoven om hier te wonen en te werken. Deze groei biedt kansen, maar brengt ook een aantal opgaves met zich mee. Hoe zorgen we ervoor dat iedereen zich makkelijk en snel kan blijven verplaatsen? We willen hiervoor verschillende maatregelen nemen. Eén daarvan is de aanleg van een HOV-netwerk. Zo komt er een nieuwe verbinding van Eindhoven Centrum naar Veldhoven De Run: de HOV4-lijn. Bewoners en werknemers van nu en straks kunnen hier gebruik van maken, zo maken we belangrijke woon- en werklocaties in de regio beter bereikbaar.

2 PROCES

TIJDLIJN HOV4 PARTICIPATIEBIJEENKOMSTEN 2024



Eerdere bijeenkomsten

We vinden het belangrijk dat bewoners, bedrijven en andere geïnteresseerden op de hoogte zijn van de plannen voor deze nieuwe verbinding. In het verleden hebben we daarom al verschillende informatieavonden en workshops georganiseerd. In 2023 en begin 2024 is het voorkeurstracé, de route die de bus op hoofdlijnen gaat rijden, tot stand gekomen. Op de website www.eindhoven.nl/hov4 vind je de verslagen van die bijeenkomsten.

Nu: Participatiebijeenkomsten schetsontwerpen

Hieronder vind je een overzicht van de participatiebijeenkomsten rondom de schetsontwerpen van de HOV4-buslijn:

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten
In de maand juni en juli 2024 organiseerden we participatiebijeenkomsten over het schetsontwerp. Ben je omwonende van het tracé? Dan ontving je van ons een uitnodiging.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen
In de periode van 10 juli tot en met 8 september 2025 een online vragenlijst op de website, waar bewoners input konden geven op de schetsontwerpen.

P3: Schetsontwerp Tentoonstelling
Op 5 september organiseerden we een overkoepelende bijeenkomst voor alle tracés van de HOV4 schetsontwerpen, om de opgehaalde input terug te koppelen en aanvullingen op te halen.

Conclusie en vervolg

Voor het totale tracé wordt op grond van de opgehaalde input een voorkeursontwerp opgesteld. Dit is mede afhankelijk van aanliggende tracédelen.
De genoemde punten tijdens de participatiebijeenkomsten rond het schetsontwerp zijn dusdanig concreet dat ze meegenomen worden in het ontwerpproces. In de uitwerking en presentatie van het nieuwe ontwerp wordt op een visuele manier uitgewerkt en getoond hoe de input is verwerkt, zodat het overzichtelijk en navolgbaar is.

In het najaar van 2024 of begin 2025 volgen nieuwe participatiebijeenkomsten, waarin onderstaande wordt besproken:

- Toelichting voorkeursontwerp
- Bespreken aandachtspunten en optimalisaties
- Bespreken (in)directe gevolgen van voorkeursontwerp

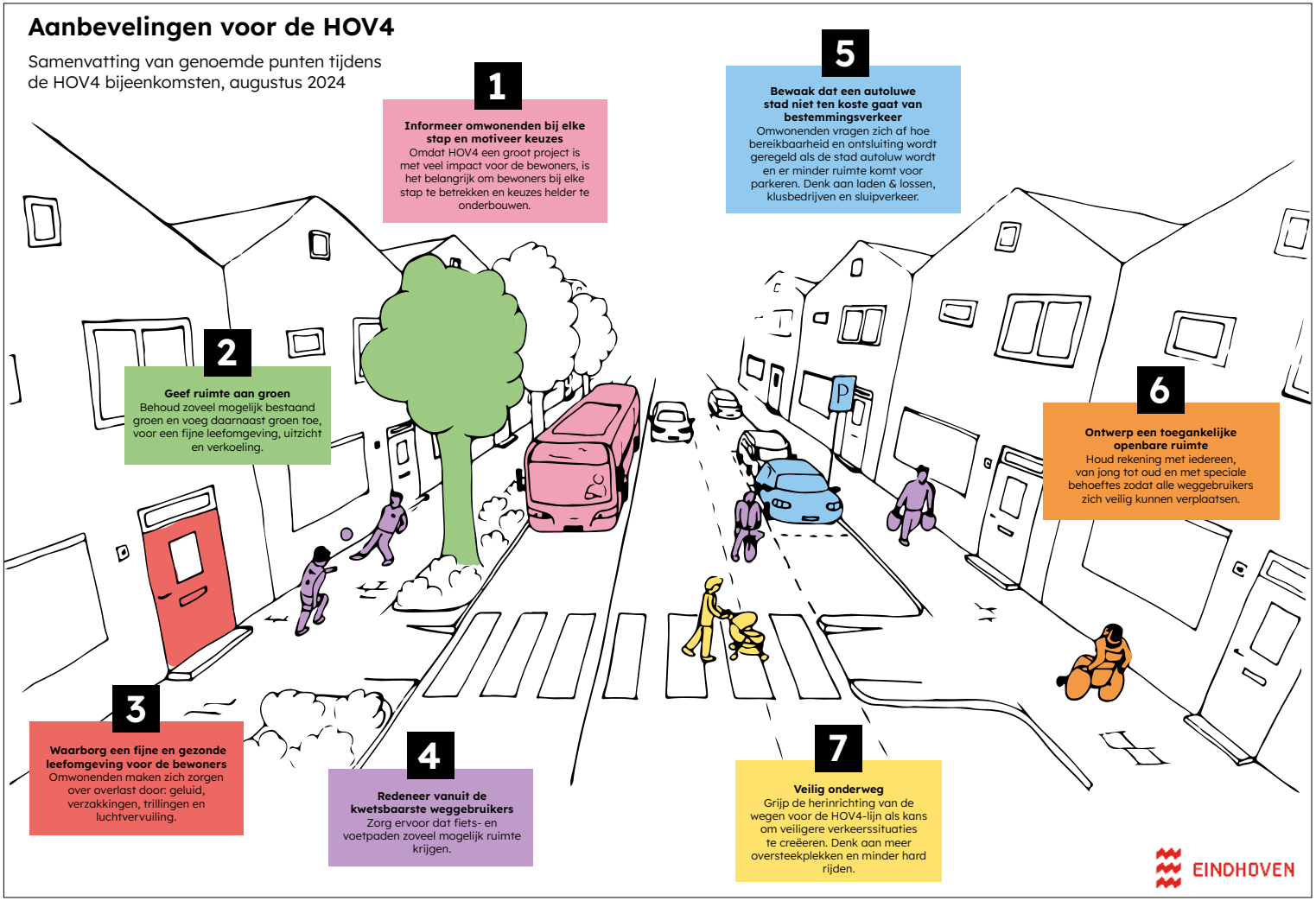
Overzicht vervolg processtappen HOV4

- Q4 2024: Voorlopig ontwerp (incl. participatie) + kostenraming gereed en richting raad
- Q1 2025: Voorbereidingskrediet HOV4 in de raad
- 2025/2026: Uitvoeringsontwerp, planologische procedures, fasering en aanbesteding
- 2027– ...: Gefaseerde uitvoering

3 SAMENVATTING AANBEVELINGEN

Overkoepelende samenvatting van de opgehaalde aanbevelingen voor de HOV4-buslijn

Uit participatiemomenten rondom de Schetsontwerpen.



Samenvatting aandachtspunten voor Karel de Grotelaan binnen de ring

Geef ruimte aan groen:
Behoud het bestaande groen en plant waar mogelijk groen voor de huizen zodat bewoners het verkeer zo min mogelijk zien en horen. Dit voor een gezonde en leefbare omgeving in de stad.

Scheid woongebied van weg:
Behoud een weg tussen de Karel de Grotelaan en de appartementencomplexen voor een scheiding. Hierdoor is er ook minder overlast van geluid, fijnstof, etc.

Doorstroming:
Bewoners geven aan zorgen te hebben dat het druk wordt op de weg, waardoor de doorstroming negatief wordt beïnvloed door bijvoorbeeld de parkeerplekken, waar fileparkeren nodig is. In variant C moeten de bewoners via zijwegen over de fietsstraat. Een zijweg richting de ring is wenselijk (zoals in variant D en E).

Voorkeur busbaan ligging:
Bewoners geven aan de voorkeur te hebben dat de busbaan op de noordzijde ligt.

Verkeersveiligheid:
Zorg voor zo min mogelijk kruisend verkeer. Er zijn zorgen over de verkeersveiligheid op de Hertog Jan I Laan. En een fietspad stimuleert fietsers om door de wijken heen te fietsen. Bewoners geven aan zorgen te hebben dat een fietsstraat erg verkeersonveilig is doordat fietsers en voetgangers van alle kanten komen.

Samenvatting aandachtspunten voor Karel de Grotelaan buiten de ring

Verkeersaansluiting:
Zorg voor meer opstelstroken naar de Humperdincklaan.

Verkeersveiligheid:
Zorgen over verkeersongelukken door autobanen zonder tussenscheiding en ongelukken door kruising met Glasounowlaan. Hiernaast zijn er zorgen over te hard rijdende auto's.

Ligging busbaan:
Houd rekening met de bewoners aan de Karel de Grotelaan. De voorkeur gaat naar ligging van de busbaan op de noordzijde.

Geef ruimte aan groen:
Behoud het groen waar mogelijk, onder andere de grote bomen.

Fietsverkeer:
Dubbel fietspad aan beide zijden van de weg is fijn.

Samenvatting aandachtspunten voor Karel de Grotelaan kruising met de ring

Doorstroming:
Voor een goede doorstroming is de rondweg ondergronds voor de auto het beste. Eventueel zelfs de rondweg nog voorbij de Hoogstraat naar boven laten komen, zodat bestemmingsverkeer minder last heeft van sluipverkeer (deze kunnen via de Bottstraat of Christinastraat terug de ring op).

Monumentale rotonde:
Behoud de monumentale rotonde en zoveel mogelijk van het groen daarop. Indien dat niet mogelijk is, zet er een nieuw kunstwerk op, bij voorkeur iets wat te maken heeft met Karel de Grote.

Samenhang tussen Masterplan Mobiliteit en HOV4:
Volgens het Masterplan Mobiliteit wordt de ring in de toekomst 50 km per uur. De vraagt leeft onder bewoners: Hoe beïnvloedt dit de varianten?

Oversteekpunten op rotonde:
Minimaliseer het aantal oversteekpunten op de rotonde waar mogelijk, om te voorkomen dat deze de verkeersveiligheid negatief beïnvloeden. Bewoners vragen aandacht voor tegengaan van sluipverkeer op de rotonde en willen dat het nemen van snellere routes op de rotonde wordt ontmoedigd.

Houd rekening met de bewoner:
Sluit het plein van/naar de woonwijk af voor vrachtverkeer. En voorkom trillingen en scheuren in de huizen. Behoud het groen waar mogelijk, onder andere voor de luchtkwaliteit. Zo ook een voorkeur voor de snelheid naar 50 km per uur terug te brengen, voor de mensen en het milieu.



4 INPUT

4.1 Algemene input

Vragen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Blijft de busbaan toegankelijk voor calamiteiten vervoer?
- Wat is de huidige bezettingsgraad van de bussen (hoeveel personen?) van de HOV1,2,3 in vergelijking met de lijnbussen?
- Hoe wordt er omgegaan met het (bodem) water?
- Geldt de huidige snelheid voor heel de HOV4 lijn?

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Op welke manier kunnen bewoners invloed uitoefenen op de plannen?
- Is het Reizigersoverleg Brabant betrokken bij dit project?
- Wat is het effect van trillingen en van deze hoeveelheden zwaar verkeer (extra bussen)?
- Misschien een optie om de balkons aan de Karel de Grotelaan met glas dicht te maken? Dit zou veel overlast schelen, van fijnstof.
- Waarom moeten alle bomen die langs het fietspad staan verwijderd worden? Kunnen we niet de fietsers iets dichter op de busbaan laten fietsen zodat het groen behouden kan worden?
- Kan ik nog met het OV van de Donizettilaan naar MMC Veldhoven of naar het centrum zoals dat nu het geval is?
- Gaat de normale stadsbus ook over de HOV-baan of komt die niet meer over de Karel de Grotelaan?
- Wat gebeurt er met de bussen die nu door de woonwijken rijden? Is er met de bouw van 11.400 woningen aan de HOV4 lijn de mogelijkheid om een samenhang te creëren?

Suggesties

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Leestekens in het verkeer moeten duidelijk zijn, inclusief duidelijke tekens op het wegdek.
- Geen fietsstraat als dit nog meer asfalt betekent.
- Voorkeur voor tweerichtingsverkeer fietspad, in verband met veiligheid en fietsers comfort.
- Zo min mogelijk stoplichten. Als er alleen bestemmingsverkeer is zijn stoplichten toch niet nodig?
- Graag rekening houden met mensen met beperkingen, en veilige oversteekplekken maken.
- Maak een risicoanalyse voor de uiteindelijke voorkeursvariant, met de plus en minpunten voor de verschillende ‘mobiliteitspartijen’.
- Busplatform zoals bij Woensel XL is fijn, zoiets zou fijn zijn.
- Graag een 3D animatie, tekeningen zijn voor een leek niet zo duidelijk.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Meer plekken maken (op kleinere afstanden) om de bus op te stappen zodat de inwoners gemakkelijker de bus kunnen pakken.
- Het dienstrooster aanpassen op tijden van ploegdiensten.
- Creëer een hub richting het industriegebied de Hurk.
- Pas de stoplichten aan op de rotonde. Momenteel zijn er door rood rijdende auto’s om verkeerslicht op Karel V Singel te halen. Controleer ook of mensen zich hieraan houden.
- Snelheids-remmende maatregelen op de Hoogstraat buiten de rondweg.
- De buurten aan de zuid- en oostkant van de Karel de Grotelaan moeten een betere langzaam verkeersverbinding krijgen met het Genderdal. Het is namelijk één van de twee groene verbindingen naar de stad.

Kansen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Fietsstraat voelt niet veilig omdat er geen structuur is, er komen fietsers en voetgangers van alle kanten namelijk.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Kosten van de bus zijn hoger dan de auto, dus mensen kiezen de auto boven de bus.
- De bussen moeten voldoende ruimte hebben om in te stappen.
- Enorme parkeerdruk in wijken die net buiten de ring liggen, dus vlak voor de kruising.
- Verkeersdrukte en invloed op verkeersveiligheid.
- Overlast van de werkzaamheden.
- Wateroverlast en uitstoot door gebrek aan groen.
- Geluidsoverlast.

Feedback proces

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Het verkeercirculatieplan is nu nog niet bekend en hierom is het maken van beslissingen rondom de schetsontwerpen lastig.
- Prettig dat er een goede uitleg is tijdens de bijeenkomsten op de individuele vragen.
- Moeilijk om op basis van tekeningen een goed beeld te vormen en daaruit een keuze te maken.

4.2 Varianten Karel de Grotelaan buiten de ring

Algemene opmerkingen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Graag dubbele fietspaden aan beide zijden van de weg.
- Bomen, zeker de grotere, moeten behouden blijven
- Verkeersafwikkeling naar de Humperdincklaan heeft te weinig opstelstroken.
- Graag ook een dubbel fietspad aan beide zijdes, in verband met de veiligheid.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Zorg: angst voor verhoging reistijden door drukte om bij huis te komen.
- Zorg: verkeersveiligheid s ‘nachts door misbruik snelheid van bestuurders.
- Zorg: ligging van de busbaan.
- Aansluiting op Blaarthemseweg: de verplaatsing van de rijbaan naar de voorgestelde locatie van de busbaan maakt de kruising (Karel de Grotelaan – Glasnoulaan-Tinelstraat – Blaarthemseweg) overzichtelijker en duidelijker doordat de afstanden groter worden.
- Zorgen omtrent luchtvervuiling door fijnstof. Vraag of er dan glas om de balkons geplaats kan worden, zodat dit niet in de huizen komt.
- Kruising Karel de Grotelaan – Tinelstraat en Blaarthemseweg is ruimtelijk verwrongen met meerdere oversteken dicht op elkaar. Kruising busbaan maakt dit nog complexer.

Vragen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Hoe zit het met sluipverkeer? Verkeersveiligheid en snelheid?
- Hoe gaat de aansluiting met de Action en Humperdinkclaan eruitzien?

Variant A - Busbaan in het midden van de Karel de Grotelaan

Pluspunten

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Gescheiden wegen voor auto’s, dus minder kans op ongelukken.

Minpunten

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Deze kruising is lastig voor het verkeer.
- Glasounowlaan is gevaarlijk, veel ongelukken.

Variant B - Busbaan aan de noordzijde op de Karel de Grotelaan

Pluspunten

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Betere doorstroming omdat je de busbaan niet hoeft over te steken.
- Veilig.
- Groen.
- Fijn dat de busbaan aan die kant ligt voor de bewoners aan die straat.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Duidelijke scheiding rijbanen.

Minpunten

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Sluipverkeer wijken in voorkomen.
- Twee autobanen naast elkaar zonder tussenscheiding zorgt voor grotere kans op ongelukken.

4.3 Varianten Karel de Grotelaan binnen de ring

Algemene opmerkingen

- Achtergrondinformatie: op dit moment zijn er 79 parkeerplekken aan/bij de Karel de Grotelaan binnen de ring.

Suggesties en ideeën

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Parkeerplaatsen graag met open tegels zodat gras en groen erdoorheen kan groeien.
- Graag wel een fietsstraat in plaats van de Ventweg, en niet een fietspad in plaats van de Ventweg.
- Voorkeur voor behoud van bomen en gebruiken van bestaande verharding.
- Inrijden Anna van Engelandstraat moet ontoegankelijk worden voor niet-bestemmingsverkeer.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Waarom deze varianten en niet van de twee huidige rijstroken een busbaan maken?
- Als de snelheidslimiet 30 km per uur wordt, is mijn advies om e-bikes/ fat bikes/ brommers op de rijbaan te laten rijden. Of is het mogelijk om e-bikes/ fat bikes/ brommers het noord-fietspad te laten gebruiken, heen en terug, en de gewone fietsen het zuid-fietspad?
- Maak parkeren in het centrum duurder of maak minder parkeerplekken, zodat mensen niet de hele dag kunnen parkeren voor €5. Dit moedigt mensen aan om de P+R te gebruiken en met de bus te gaan.
- Behoud huidige structuur: groen in het midden, beide kanten 2 baans. Richting het oosten bus+auto en richting het westen bus+auto.
- Parkeerplaatsen aan noordzijde zijn niet nodig, alleen zuidelijk zijn er bewoners die aan de Karel de Grotelaan wonen. Bomen kunnen hierdoor behouden blijven en het geeft meer overzicht.
- Een rotonde bij de Solmsweg.

Pluspunten

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Fijn dat de bomen blijven, ze helpen tegen zicht verontreiniging, doordat je het verkeer niet ziet. Dit is fijn als je op de 3e verdieping woont.

Zorgen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Veel bomen gaan weg, herplanting langs de Karel de Grotelaan graag zo dicht mogelijk bij de verdwijnende bomen. Zodat de bewoners aan die weg evenveel groen in het zicht hebben.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Behoud het huidige groen om leefbaarheid in stad te behouden (gezonde omgeving, d.m.v voorkomen van wateroverlast, hitte, verkeerslawaai minderen, stank verminderen en filteren tegen fijnstof).

- Rotonde in de rondweg is nu al gevaarlijk, laat staan als er nog weer een bus overheen moet.
- Effecten op gezondheid en milieu door verkeer.
- Aantal bushaltes mag niet verminderen.
- Extra drukte op de Karel de Grotelaan
- Zorgen over dat parkeerproblemen (auto en fiets) gaan toenemen, ook in de straten en wijken om de HOV4-lijn heen.
- Overlast door sluipverkeer op andere wegen.
- Doorstroming verkeer in en uit de wijken.
- Verkeersveiligheid op fietsstraten.
- Op welke manier heeft de HOV4 meerwaarde voor wijken binnen de ring?
- Bereikbaarheid parkeerplaatsen en garages bewoners.
- Spookrijders op de Mecklenburgstraat richting de Palingstraat om naar de Hoogstraat te rijden.
- Verhogen van verkeersdrukte Hoogstraat zal negatieve invloed hebben op de sfeer in de straat.
- Geluidsoverlast.
- Oprit Anna van Engelandstraat 45 verdwenen in schetsontwerpen.
- Verkeersveiligheid omliggende straten voor kinderen.
- Geluidsoverlast van waarschuwingsbelletjes voor bussen, want de monumentale flats zijn niet te isoleren en daarvoor moeten de ramen altijd open in verband met ventileren/ vocht.
- Trillingen door de zwaardere bussen.
- Zorgen over dat de busverbinding handig is voor ASML-medewerkers, maar een negatieve invloed heeft op hoe ver de bewoners van de omliggende wijken van de HOV4-lijn moeten lopen van en naar een bushalte.
- Zorgen over te hoge snelheden van het verkeer en dat het verkeer zich niet gaat houden aan de snelheidslimieten.
- Verkeersveiligheid op de Mecklenburgstraat en Karel de Grotelaan, door een complexe overgang van verkeerssituaties ter hoogte van de Palingstraat.
- Invloed van bouwwerkzaamheden.
- Bij sommige varianten is er geen afslag naar de Hertog Jan straat, waardoor bewoners via de wijk, naar de Christinastraat moeten rijden om de garages te bereiken.
- Bewoners in de stad moeten genoeg parkeerruimte over houden na aanleg van de HOV-lijn.

Variant A - Busbaan noord, 50km/u, vrij liggende fietspaden

Deze variant kenmerkt zich door de busbaan aan de noordzijde. De Karel de Grotelaan blijft een 50km/u weg. Ook is er een vrij liggend fietspad. In deze variant zijn er 34 parkeerplekken.

Pluspunten

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Het blijft 50 km/u.
- Vrij liggende fietspaden.
- Busbaan noordzijde heeft de voorkeur.
- Fijn dat er minder parkeergelegenheden zijn.
- Rechte busbaan maar bochten in autotraject (wat auto's in snelheid vermindert).

Minpunten

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Fietsers kruispunt: dit is een onveilig kruispunt want fietsers gaan het verkeerslicht en de voorrangsregels negeren. Als fietser ben je lang aan het wachten namelijk.
- Parkeergelegenheid neemt af door ontbreken parkeerplaatsen, mensen gaan in de wijk parkeren. Dit is niet fijn voor de bewoners.
- Veel infrastructuur (wegen), minder groen en bomen.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Verwijderen van groen voor huizen en in de middenberm.
- Veel verkeer door Oude Spoorbaan.

- Ligging busbaan en fietspaden/parkeren, bij voorkeur andersom.
- Onoverzichtelijk.
- 50 km per uur is te hard.

Variant B - Busbaan Noord 30km/u, parkeren langs hoofdrijbaan

Deze variant kenmerkt zich door de busbaan aan de noordzijde. De Karel de Grotelaan wordt een 30km/u weg. Parkeermogelijkheden langs de hoofdrijbaan. Gedeeltelijke fietsstraat. In deze variant zijn er 94 parkeerplekken.

Pluspunten

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Bestaande infrastructuur en groenstructuur kan behouden blijven.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Ongeveer evenveel parkeerplaatsen als nu.
- Rustige uitstraling, heldere structuur.
- Busbaan noordkant heeft de voorkeur.
- 30 km/u als snelheid. Ook fijn voor vermindering geluidsoverlast.
- Bus heeft genoeg ruimte en kan eenvoudig van de Zuidkant (Mecklenburgstraat variant 3) wisselen naar de Noordkant en zo aansluiten op de Karel de Grotelaan buiten de rondweg.

Minpunten

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Risico voor fileparkeren op deze “drukke weg”, kan voor opstopping/belemmering zorgen.
- Potentieel gevaarlijke oversteek bij oversteken busbaan of “drukke weg”.
- Deze parkeervakken geven een rommelige uitstraling. Die aan de Ventweg werken prima en geven meer plek voor flatbewoners.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Verwijderen van groen voor huizen en in de middenberm.
- Verlagen van de snelheid naar 30 km/u. Waardoor er veel geluid is bij het vertragen en optrekken.
- Veel verkeer door Oude Spoorbaan.
- Veel parkeervakken.

Variant C - Bus zuid 30km/u fietsstraat met parkeren

Deze variant kenmerkt zich door de busbaan aan de zuidzijde. De Karel de Grotelaan wordt een 30km/u weg en er is een fietsstraat met parkeermogelijkheden voor de auto. In deze variant zijn er 101 parkeerplekken.

Pluspunten

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Behoud Ventweg of fietsstraat op de Karel de Grotelaan is een heel groot voordeel voor de bewoners in de appartementencomplexen, anders zit je direct aan de weg.
- Scheiding busbaan en weg is een groot voordeel, dit zorgt voor een scheiding van de verkeersvormen, minder complex met afslagen etc.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Mogelijkheid om het groen opnieuw aan te planten.
- Ongeveer evenveel parkeerplekken als nu.

Minpunten

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Nu vanuit de Solmsweg geen mogelijkheid voor rijden richting de ring. Suggestie: een zijweg richting de ring doen, zoals bij variant D en E.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Geen bomen in de middenberm is een minpunt.
- Geen groen tussen huis en straat.
- Alle zijwegen sluiten aan op fietsstraat.
- Circulatie wijk verandert.
- Veel verkeer door Oude Spoorbaan.
- Busbaan zuidzijde.
- Te veel parkeerplaatsen.
- Flats aan de kant van de bus staan dicht op de Karel de Grotelaan.
- Lange rechte weg voor auto's geeft hun de mogelijkheid om te hard te rijden.
- Langs geparkeerde auto's fietsen zorgt ervoor dat er veel openslaande deuren zijn en dat is gevaarlijk.

Variant D - Bus noord 50km/u keerlus Palingstraat en fietsstraat

Deze variant kenmerkt zich door de busbaan aan de noordzijde. Er is een keerlus wat het eenvoudiger maakt om te draaien. Ook is er een fietsstraat met parkeermogelijkheden voor de auto. Karel de Grotelaan blijft een 50km/u weg. In deze variant zijn er 78 parkeerplekken.

Pluspunten

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Fietspad of fietsstraat is een goed idee.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- De bomen in de middenberm (die luchtzuiverend zijn) blijven staan tussen nrs. 23 en 47.
- Minder kruisend verkeer.
- Stimuleert fietsen tussen wijken.
- Busbaan op noordkant.
- Behoud groen.
- Ongeveer evenveel parkeerplaatsen als nu.

Minpunten

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Er zijn zorgen over de bomen die hier worden gekapt. De compensatiebomen moeten wel lokaal worden geplaatst.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Geen bomen voor huizen.
- Zorgen om verkeersveiligheid op Hertog Jan I Laan.
- Te veel parkeerplekken.
- 50 km per uur als snelheid voor de auto's.
- Niet overzichtelijk.

Variant E - Bus midden 50km/u Keerlus Palingstraat fietsstraat

Deze variant kenmerkt zich door de busbaan in het midden van het tracé. Er is een keerlus wat het eenvoudiger maakt om te draaien. Ook is er een fietsstraat met parkeermogelijkheden voor de auto. Karel de Grotelaan blijft een 50km/u weg. In deze variant zijn er 76 parkeerplekken.

Pluspunten

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- De bomen in de middenberm (die luchtzuiverend zijn) blijven staan tussen nrs. 23 en 47.
- Parkeerplaats hoeveelheid blijft nagenoeg gelijk.
- Minder kruisend verkeer.
- Stimuleert fietsen tussen wijken.

Minpunten

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Bomenstructuur wordt verwijderd (waar in deze variant de busbaan komt).

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Geen bomen voor huizen.
- Zorgen om verkeersveiligheid op Hertog Jan I Laan.
- Onoverzichtelijk.
- Snelheid auto's blijft 50 km per uur.
- Ruimte voor auto's om te hard te rijden langs brede busbaan en over lange rechte weg.

4.4 Varianten kruising ring Karel de Grotelaan

Vragen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Volgens Masterplan Mobiliteit wordt de ring in de toekomst toch 50 km/u? Reden om variant C niet te kiezen. Graag duidelijk communiceren.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Vraag: Hoe wordt het gebruik van de Blaarthemseweg – Hoogstraat tot de Boutenslaan ontmoedigd?

Suggesties en ideeën

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Groen op de monumentale rotonde moet blijven.
- Bij de Action zijn voldoende parkeerplekken nodig om de wijk te ontlasten.
- Laden en lossen van Action moet door de wijk, dit is niet fijn voor de wijk.
- Voorkeur voor 50 km/u, aangezien het beter is voor mens en milieu.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Suggestie/ idee: Op de tekeningen zijn de Christinastraat en de Keizer Karel V-singel op de rondweg aangesloten. Kunnen deze worden opgeheven zodat alleen verkeer dat in Gestel moet zijn de afslag naar de kruising neemt? Als de rondweg verderop, bij de Hoogstraat, nog steeds verdiept ligt (zonder aansluiting op de rondweg) kan bestemmingsverkeer vanaf de kruising Hoogstraat naar de Christinastraat en vanaf de Keizer Karel V-singel naar de Botstraat. Hiernaast: Is het nodig dat de Von Weberstraat een aansluiting op de Rondweg behoudt?
- Suggestie/ idee: kan er een spraakmakend kunstwerk komen op de kruising? Wellicht iets met een verwijzing naar Karel de Grote?
- Suggestie/ idee: in variant A, B, en C is er de tunnel onder de ring. Zou deze tunnel doorgetrokken kunnen worden tot na de Hoogstraat?
- Om ervoor te zorgen dat het verkeer zoveel mogelijk gebruik maakt van de ring (en niet door het centrum) gaat, kan het helpen om deze weg 4-baans maken en 70 km/ uur te laten.

Pluspunten

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Pluspunten variant A, B, C: Voorkeur voor rondweg auto onder de grond, voor goede doorstroming.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Opties A en D hebben de voorkeur. Als optie D met busbaan aan de noordzijde zou zijn, zou dat nog beter zijn. Het behouden van de rotonde is fijn.

Zorgen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Minpunten varianten A, B, C, E: minder groen dan bij de huidige rotonde (D).
- Afsluiten van het plein van/naar de woonwijk is nodig, met name voor vrachtverkeer (Domino's, burgerzaak etc).
- Trillingen van meer verkeer en het feit dat de huizen op veengrond gebouwd zijn zorgt voor scheuren in de huizen. Er zijn veel vrachtwagens.
- Verkeersveiligheid bestuurders bij onderdoorgang van de ring.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Veiligheid kruisingen/ oversteken op rotonde voor fietsers en voetgangers.
- Zorgen over sluipverkeer.

Variant A - Ring in onderdoorgang 50km/u 2x1rijstrook - busbaan ligt op maaiveld aan de noordzijde

Deze variant kenmerkt zich doordat de ring een 50km/u weg wordt en door een tunnel gaat. De bus ligt op maaiveld en heeft een noordelijke ligging.

Pluspunten

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Busbaan aan de noordkant past beter, door verkeersdrukte bij nieuwbouw aan de Humperdincklaan.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Busbaan aan de noordzijde geeft het meest rustige beeld, omdat de busbaan verderop sowieso naar de noordzijde moet.
- De Rondweg door een tunnelbak (zoals bij Noord-Brabantlaan en Montgomerylaan) bevordert de doorstroming op de Rondweg en zorgt ervoor dat alleen bestemmingsverkeer hier de kruising op gaat.
- Het is het veiligste voor fietsers, want er is hier zo min mogelijk oversteken.
- Veilig kruispunt met goede doorstroming op de ring.
- Ongehinderd doorgaand rondwegverkeer.

Variant B - Ring in onderdoorgang 50km/u 2x1rijstrook - busbaan ligt op maaiveld in het midden van het tracé

Deze variant kenmerkt zich door de ring een 50km/u weg wordt en door een tunnel gaat. De ring wordt tijdelijk 1 baan per kant voor autoverkeer. De bus ligt op maaiveld en ligt in het midden van het tracé.

Pluspunten

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Busbaan in het midden, en het lijkt dat de doorstroming van verkeer op de kruising zo beter is dan in A.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Ongehinderd doorgaand rondwegerkeer.

Zorgen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Veel wegen, weinig ruimte voor groen.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Voorkeur voor busbaan op het noorden.

Variant C - Ring in onderdoorgang 70km/u 2x1rijstrook – busbaan op maaiveld midden ligging

Deze variant kenmerkt zich door de ring een 70km/u weg blijft, maar in een tunnel komt. De ring wordt in de onderdoorgang 1 rijstrook per richting voor autoverkeer. De bus op maaiveld komt in het midden van het tracé. Invoegen op de ring is minder verkeersveilig doordat er ingevoegd moet worden in een tunnel op een helling.

Zorgen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Veel groen verdwijnt in tegenstelling tot visie van parkway.
- Zoekverkeer ontstaat voor Action.
- Volgens Masterplan Mobiliteit wordt de ring in de toekomst toch 50 km/u? Reden om deze variant niet te kiezen.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Veiligheid en doorstroming.
- Zorgen over hard rijdend verkeer door optisch bredere weg vanwege rijstrook busbaan.

Variant D - Bus onderdoor en behoud rotonde

Deze variant kenmerkt zich door de rotonde die behouden blijft. De ring blijft een tweebaansweg voor beide kanten. De bus gaat onder de kruising door. Ook is het voor fietsers en voetgangers geen verbetering gezien er veel oversteekpunten blijven op de rotonde.

Pluspunten

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Veel ruimte voor groen.
- Het monumentale karakter van de Karel de Grotelaan (inclusief de rotonde en het groen) wordt aangetast door de rotonde anders in te richten. In deze variant met de bus onderdoor is dat het minst erg.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Behoud van de rotonde.

Zorgen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Bij de rotonde zijn de routes voor langzaam verkeer te lang. “Ik zou dan tegen de richting in gaan fietsen omdat het sneller is, maar dat is wel onveilig.”
- Fietsstructuur de wijk in naar de Humperdincklaan mist, dit is niet overzichtelijk.
- Veel groen verdwijnt in tegenstelling tot visie van parkway.

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Mogelijkheid voor auto’s om te hard te rijden.
- Lawaaierige rotonde en luchtvervuiling blijft.
- Geen mogelijkheid voor goede ontsluiting Karel de Groteplein.

Variant E - Bus onderdoor, compacte kruising

Deze variant kenmerkt zich door de busbaan die onder de kruising doorgaat. De ring krijgt aan beide kanten een kruispunt. Voor fietsers en voetgangers is het een verbetering gezien er minder oversteekpunten zijn t.o.v. de huidige situatie.

Zorgen

P1: Schetsontwerp Participatiebijeenkomsten

- Ik zou de ring doorgaande weg houden en niet de bus, dus voorkeur voor fly under van de ring. Daarnaast is dit een complex kruispunt, bij D is er meer capaciteit.
- Veel groen verdwijnt in tegenstelling tot visie van parkway. Verlies van groen leidt tot slechtere luchtkwaliteit. De ringweg wordt drukker en viezer ook.
- Momenteel staan er wel 30 of meer bomen in het midden van de Karel de Grotelaan (na de rotonde stad kant). Waarom deze niet behouden? Er liggen nu al 2 x 2 rijbanen, is het niet logischer de bestaande structuur te behouden?

P2: Online vragenlijst over de schetsontwerpen

- Zorgen om veiligheid en doorstroming.

5 OPZET PARTICIPATIEMOMENTEN

P1. Schetsontwerp bijeenkomst Karel de Grotelaan

18 juni 2024

Doel

- Tonen eerste schetsontwerp(en) van mogelijke inpassing van HOV4. Dit betekent dat dit niet een blauwdruk is.
- Informeren over de gemaakte afwegingen bij schetsontwerpen (groen/parkeren/verkeersveiligheid/water etc.).
- Beantwoorden van vragen over getoonde schetsontwerpen.
- Ophalen pluspunten en minpunten van de varianten van de schetsontwerpen.

Deelnemers

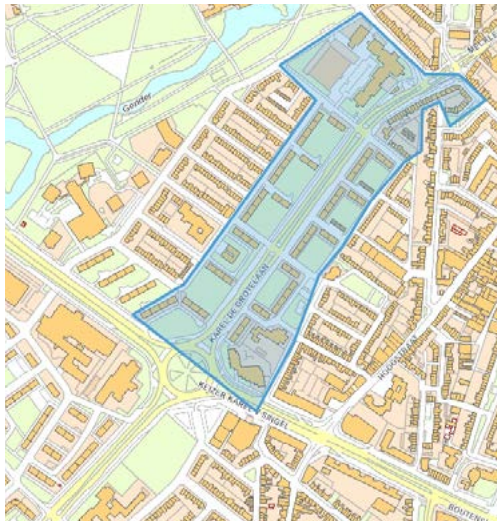
In totaal zijn er 1592 bewoners rondom de Karel de Grotelaan uitgenodigd via een brief. Direct aanwonenden hebben een uitnodiging ontvangen om input te geven op het schetsontwerp. Moet groen of parkeren prioriteit krijgen? Heeft het de voorkeur om de ring onderdoor te laten gaan of juist de busbaan? De aanwonenden zijn uitgenodigd voor deze bijeenkomst, aangezien dit allemaal afwegingen zijn die grote impact hebben op de direct aanwonenden.

In totaal waren er 35 aanwezigen bij deze bijeenkomst.

Programma

Locatie: Van Maerlant Lyceum

Tijdens de bijeenkomst waren er twee tijdsloten. Hiernaast is het programma te vinden.





PROGRAMMA SESSIE 1	TIJD
Inloop	17:45 - 18:00
Presentatie projectleider	18:00 - 18:15
Infomarkt	18:15 - 19:15

PROGRAMMA SESSIE 2	TIJD
Inloop	19:15 - 19:30
Presentatie projectleider	19:30 - 19:45
Infomarkt	19:45 - 20:45

Hoe zag de bijeenkomst eruit?



In het Van Maerlant Lyceum waren drie lokalen voorbereidt voor deze bijeenkomst. Tijdens de presentatie werd toegelicht waar we nu staan in het proces, wat het doel is van de bijeenkomst en wat de volgende stappen zijn. Bij de infomarkt konden deelnemers naar twee lokalen toe. In één lokaal stonden de schetsontwerpen voor de varianten voor Karel de Grotelaan binnen de ring en de kruising met de ring en de Karel de Grotelaan. In het andere lokaal stonden de schetsontwerpen voor de varianten voor Karel de Grotelaan buiten de ring. In de bijlage en op de website zijn de materialen en de presentatie terug te vinden.

Deelnemers konden langs de schetsontwerpen lopen en vragen stellen aan collega's van de gemeente Eindhoven. Ook konden deelnemers stickers plakken: groene stickers voor de pluspunten, en rode stickers voor de minpunten binnen deze variant. De deelnemers konden een toelichting achterlaten via het invulformulier of mondeling aan een collega van de gemeente Eindhoven. De collega's schreven mee op hun eigen aantekeningenformulier.

Facts en figures

59 stickers geplakt met plus en minpunten

In totaal 83 aandachtspunten en plus- en minpunten meegegeven

P2 Online vragenlijst

Doel

- Tonen eerste schetsontwerp(en) van mogelijke inpassing van HOV4. Dit betekent dat dit niet een blauwdruk is.
- Ophalen plus- en minpunten van de varianten van de schetsontwerpen.

Deelnemers

De online vragenlijst is op dezelfde manier gedeeld als de uitnodiging voor de Schetsontwerp bijeenkomst (P1), via de wijkinformatiebrief. Aanvullend is er via social media, via een mail naar de mailing lijst en via een bericht in Groot Eindhoven een oproep gedaan om mee te denken via de online vragenlijst.

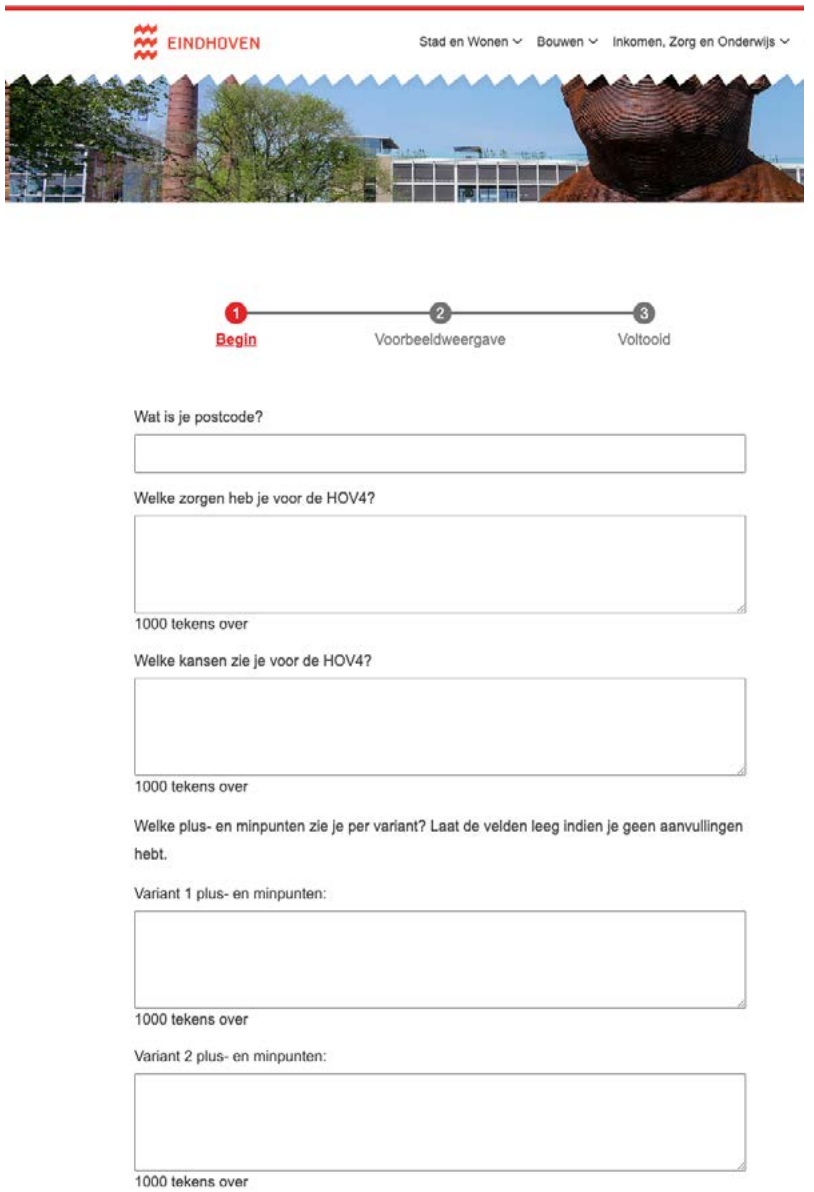
Opzet online vragenlijst

Via de website konden bewoners tussen 10 juli en 7 september reageren op de online vragenlijst. Hier werden de volgende vragen gesteld, per tracédeel:

- Welke zorgen heb je voor de HOV4?
- Welke kansen zie je voor de HOV4?
- Welke plus- en minpunten zie je per variant?
- Heb je een suggestie voor een optimalisatie op een variant of voor een nieuwe variant?
- Tot slot: wil je nog iets anders meegeven?

De reacties op deze vragenlijst zijn als aanvullingen toegevoegd in dit verslag, onder de desbetreffende variant/tracé.

In totaal zijn er 8 reacties geweest op de vragenlijst voor Karel de Grotelaan buiten de ring (waarvan 0 op 5 september (tijdens P3) zijn ingevuld), 7 reacties op de vragenlijst voor Karel de Grotelaan het kruispunt (waarvan 0 op 5 september (tijdens P3) zijn ingevuld) en 32 reacties geweest op de vragenlijst voor Karel de Grotelaan binnen de ring (waarvan 5 op 5 september (tijdens P3) zijn ingevuld).



P3 Schetsontwerp Tentoonstelling

5 september 2024



Doel

- Terugkoppeling van input die tot nu toe is gegeven op de schetsontwerpen en ophalen van aanvullingen.
- Tonen eerste schetsontwerp(en) van mogelijke inpassing van HOV4, voor de tracédelen gecombineerd. Dit betekent dat dit niet een blauwdruk is.
- Informeren over afwegingen bij schetsontwerpen. (groen/parkeren/ verkeersveiligheid/water etc.)
- Beantwoorden van vragen over getoonde schetsontwerpen.

Deelnemers

De uitnodiging voor de Schetsontwerp Tentoonstelling is op dezelfde manier gedeeld als voorgaande participatie; via een wijkinformatiebrief naar omwonenden, via de nieuwsbrief, via social media en via een bericht in Groot Eindhoven.

Programma

Locatie: Hal van Honderd, Stadhuis

Tijdens de bijeenkomst waren er vier tijdsloten. Hieronder is het programma te vinden.

Tijdslot 1: 16:00-17:00
Tijdslot 2: 17:00-18:00
Tijdslot 3: 18:30-19:30
Tijdslot 4: 19:30-20:30

WAT?	TIJD
Presentatie projectleider	10 min
Tentoonstelling Schetsontwerpen	50 min

Hoe zag de bijeenkomst eruit?



Net zoals bij de schetsontwerp bijeenkomsten per tracédeel (P1) was er eerst een introducerende presentatie.

Tentoonstelling
Bij de HOV4 Tentoonstelling van de schetsontwerpen zijn de schetsontwerpen van alle tracédelen getoond. Ook is hier de samenvatting van de overkoepelende aanbevelingen tot dan toe, en de specifieke aanbevelingen per tracédeel getoond. Bij de entree kreeg elke deelnemer een flyer met de samenvatting van de overkoepelende aanbevelingen tot dan toe.

Deelnemers konden langs de schetsontwerpen lopen en vragen stellen aan collega's van de gemeente Eindhoven. Ook konden deelnemers aanvullingen geven via de online vragenlijst, via hun eigen mobiel of via de laptops die klaar stonden bij de tentoonstelling. Op de flyer die elke deelnemer had gekregen, stond een QR-code voor de vragenlijst.

De reacties zijn als aanvullingen toegevoegd in dit verslag, onder de desbetreffende variant.

HOV4 toolkit


HOV4 Toolkit (door Cocosmos)

De HOV4 toolkit is een "puzzel" die deelnemers konden gebruiken om zelf te experimenteren met wat voor opties er zijn binnen de schetsontwerpen voor de HOV4-lijn. Net zoals bij de schetsontwerp bijeenkomsten (P1) was de HOV4 toolkit aanwezig tijdens deze participatiebijeenkomst.

Facts en figures

Hieronder het overzicht van het aantal deelnemers per sessie:
Tijdslot 1: 62 personen
Tijdslot 2: 17 personen
Tijdslot 3: 25 personen
Tijdslot 4: 38 personen

Totaal: 142 deelnemers

In totaal waren er 183 aanmeldingen, waarvan 161 nog niet eerder bij een HOV4 participatiebijeenkomst waren geweest.

6 BIJLAGEN

Flyer 5 september



TENTOONSTELLING HOV4 SCHETSONTWERPEN

Welkom bij de tentoonstelling van de HOV4 schetsontwerpen.

Wat houdt de tentoonstelling in?

- ➔ Dit is de tentoonstelling van de varianten van de schetsontwerpen voor de HOV4-buslijn
- ➔ Ook kan je de samenvatting van de wensen en zorgen die tot nu toe zijn verzameld bekijken en aanvullen.

Wij nodigen je uit om in gesprek te gaan met het ontwerpteam om deze samenvatting aan te vullen. Ook kun je via het online formulier laten weten wat je wilt toevoegen, per tracé deel.

Scan de QR code om het online formulier in te vullen

EINDHOVEN

EINDHOVEN

BIJLAGE 5.6

Participatieverslag schetsontwerpen voorkeursvarianten HOV4

3 februari 2025



PARTICIPATIEVERSLAG SCHETSONTWERPEN VOORKEURSVARIANTEN HOV4

3 februari 2025

Vonderweg, Mauritsstraat,
Mecklenburgstraat, Karel de Grotelaan
binnen de Ring en de kruising met de Ring

EINDHOVEN

INHOUD

Leeswijzer 2

1. **Introductie** **3**
2. **Proces** **4**
3. **Opzet bijeenkomst** **5**
4. **Samenvatting van de reacties** **7**
5. **Algemene input** **8**
6. **Specifieke input per tracédeel** **10**
   - Tracédeel Vonderweg 10
   - Tracédeel Mauritsstraat 11
   - Tracédeel Mecklenburgstraat 12
   - Tracédeel Karel de Grotelaan – binnen de Ring 14
   - Tracédeel Karel de Grotelaan – kruising met de Ring 15

Colofon

Uitgave: gemeente Eindhoven met ondersteuning van cocosmos
Foto's: gemeente Eindhoven
Onderwerp: participatie HOV4 schetsontwerpen voorkeursvariant
Uitgave: Gemeente Eindhoven Projectteam HOV4 Versie 1.0

Uitgifte maand: mei 2025

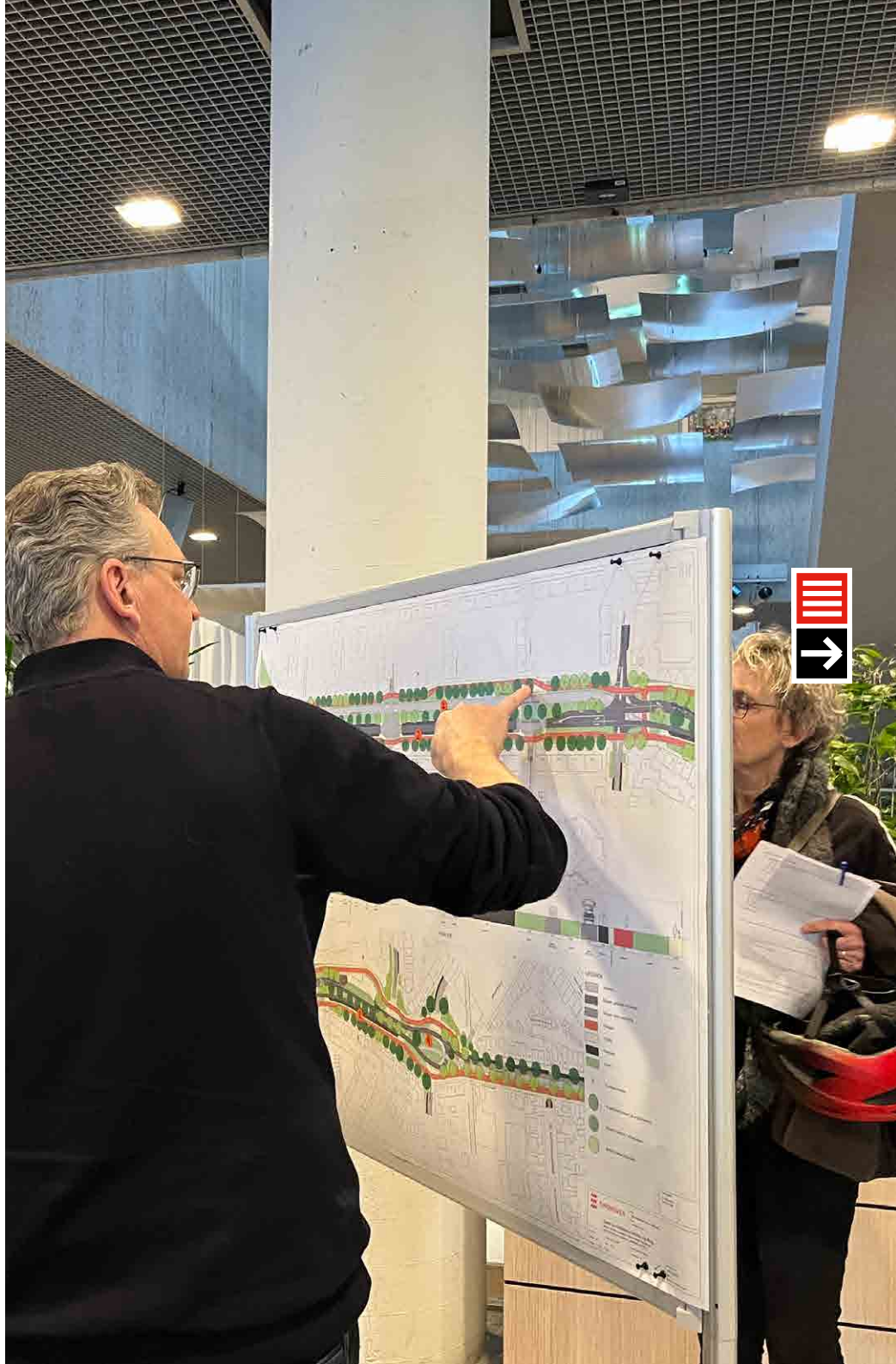
LEESWIJZER

Handige woorden:

- **HOV**: Hoogwaardig Openbaar Vervoer
- **Voorkeurstracé:** Het ontwerp voor de HOV4 dat de voorkeur heeft vanuit het HOV4 ontwerpteam.
- **VCP (Verkeerscirculatieplan):**Met het VCP gaan we het verkeer in de toekomst op een andere manier door de stad leiden. Doorgaand autoverkeer gaat niet meer dwars door de stad, maar wordt via de Ring en de Randweg (N2) geleid. Het VCP leidt tot minder autodrukte in het centrum en daarmee wordt het schoner en gezonder. Ook zetten we in op meer lopen, fietsen en goed openbaar vervoer. Daarnaast maken we met dit plan meer ruimte voor groen, pleinen en parken.
  Voor meer informatie, ga naar eindhoven.nl/vcpenring
- **Tracé:** Een deel uit de route van de HOV4
- **Langzaam verkeer:** Al het verkeer dat over de stoep of over het fietspad gaat, zoals wandelen of fietsen.
- **Trottoir:** Stoep
- **Schetsontwerp:** Dit is het ontwerp waarin globaal te zien is hoe de indeling van de straat gaat zijn.
- **Voorlopig Ontwerp:** Dit is het ontwerp wat na het schetsontwerp wordt gemaakt. Hier staat meer detail in.
- **Definitief Ontwerp:** Dit is het volledige, definitieve ontwerp. Dit is een technisch ontwerp, dat gebruikt gaat worden als start voor de herinrichting van de straten.

1 INTRODUCTIE

Er komen steeds meer mensen naar Eindhoven om hier te wonen en te werken. Deze groei biedt kansen, maar brengt ook een aantal opgaves met zich mee. Hoe zorgen we ervoor dat iedereen zich makkelijk en snel kan blijven verplaatsen? We willen hiervoor verschillende maatregelen nemen. Eén daarvan is de aanleg van een HOV-netwerk. Zo komt er een nieuwe verbinding van Eindhoven Centrum naar Veldhoven De Run: de HOV4-lijn. Bewoners en werknemers van nu en straks kunnen hier gebruik van maken, zo maken we belangrijke woon- en werklocaties in de regio beter bereikbaar.



2 PROCES



Op de website eindhoven.nl/hov4 vind je de verslagen van de afgelopen bijenkomsten.

3 OPZET BIJEENKOMST

Doel

- Tonen schetsontwerpen voorkeursvarianten.
- Informeren over de gemaakte afwegingen bij de voorkeursvarianten (groen/parkeren/verkeersveiligheid/water etc.).
- Beantwoorden van vragen.
- Ophalen aandachtspunten.

Deelnemers

- Tijdslot 1 16:00-17:00 | 61 aanmeldingen, 57 aanwezig
- Tijdslot 2 18:00-19:00 | 27 aanmeldingen, 20 aanwezig
- Tijdslot 3 19:00-20:00 | 71 aanmeldingen, 63 aanwezig

Hoe zag de bijeenkomst eruit?

Locatie: Hal van Honderd, stadhuis

Video en informatiefolder

Bij binnenkomst was er een video, waar de voorkeursvarianten werden toegelicht. Met een koptelefoon kon je de video bekijken en luisteren naar de toelichting van de projectleider. Ook kreeg iedereen bij binnenkomst een informatiefolder met een samenvatting van de schetsontwerpen.

Materialen

In de Hal van Honderd waren er stands voor elk tracédeel, met onderstaande materialen:

- Schetsontwerp voorkeursvariant.
- Foto van de huidige situatie.
- Sfeerbeeld van de toekomstige situatie.

Offline en online vragenlijst

Bij de bijeenkomst konden deelnemers feedback achterlaten via de clipboards met de vragenlijsten. Via laptops konden buurtbewoners de online vragenlijst invullen. Deze kon je ook thuis invullen, van 3 t/m 23 februari 2025. Via de online vragenlijst kon je kiezen over welk tracé je wilde meedenken. Om deze reden is er een verschillend aantal reacties per tracédeel.

Vraagstelling

Hieronder is de vraagstelling te lezen. Per tracédeel was dit dezelfde vraag.

- In de voorkeursvariant voor het schetsontwerp voor [tracédeel] zijn de aanbevelingen uit de participatie in 2024 voldoende meegenomen. (helemaal eens – helemaal oneens)
- Wil je je antwoord toelichten?
- Heb je aanvullingen of aandachtspunten op de voorkeursvariant voor het schetsontwerp van [tracédeel]?

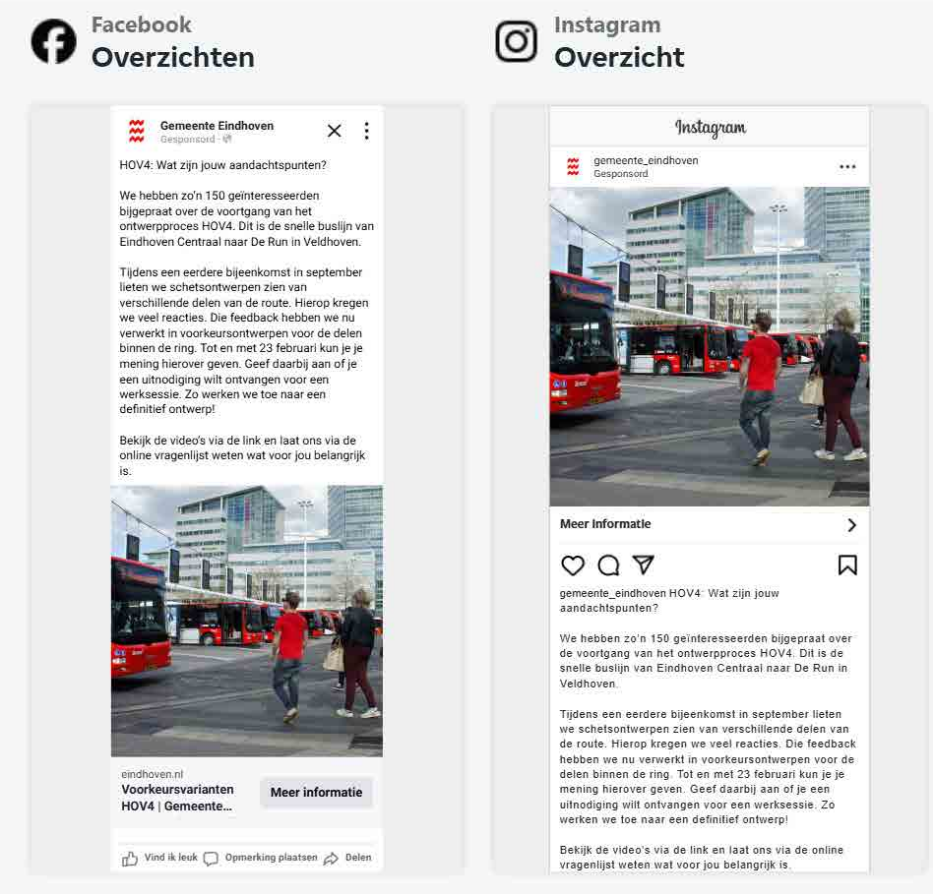
Toelichting VCP

Om de verbinding tussen HOV4 en het Verkeerscirculatieplan (VCP) toe te lichten, waren er ook collega's van het VCP bij de bijeenkomst. Bij de VCP-stand waren er borden met toelichting over het VCP. Parallel liep er ook een online vragenlijst voor het VCP, die ook op een laptop kon worden ingevuld.

Uitnodiging

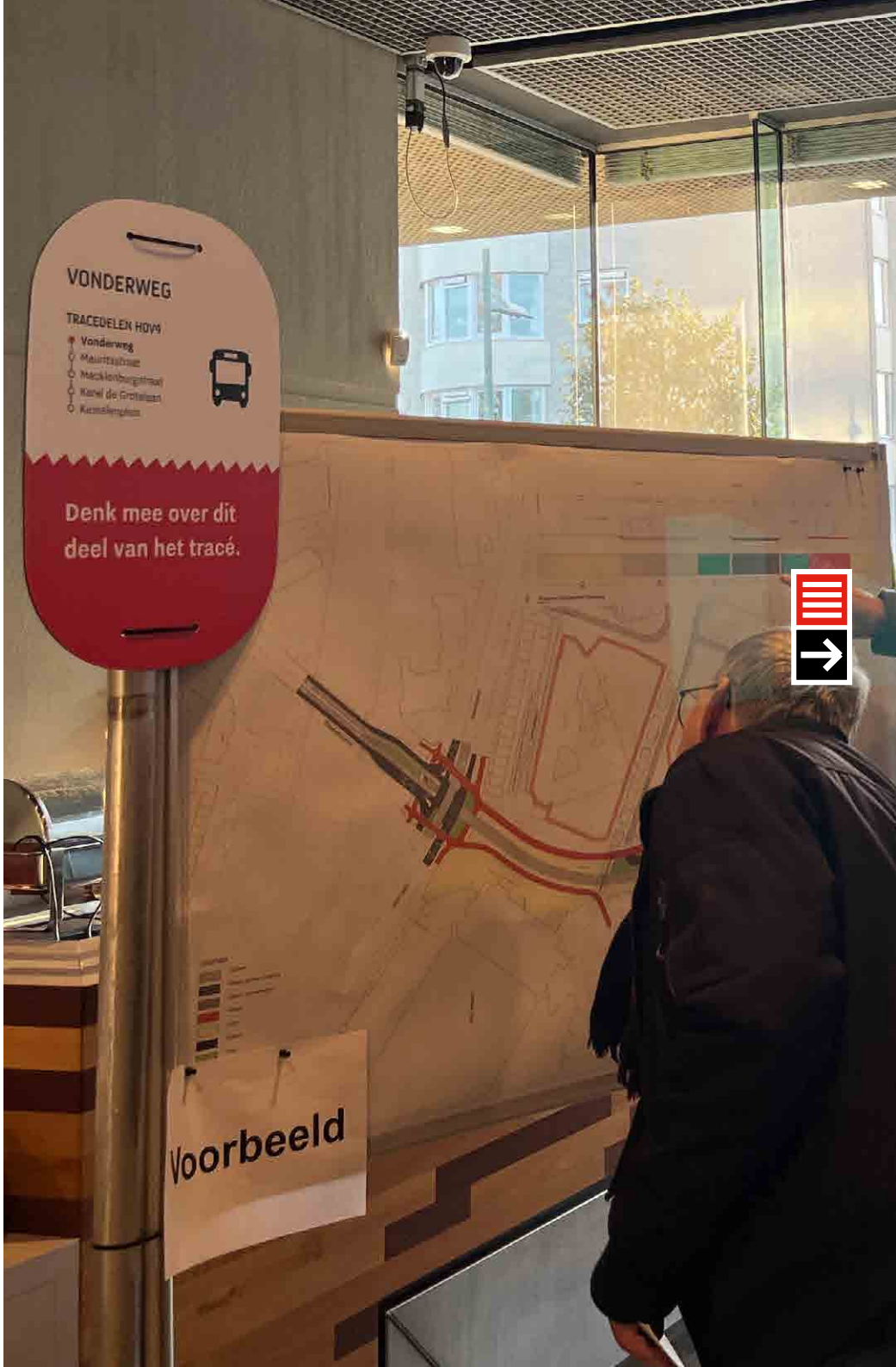
Voor deze bijeenkomst zijn alle omwonenden rond de tracédelen binnen de Ring uitgenodigd via een wijkinfo. Ook is er een uitnodiging gestuurd via mail naar de HOV4 mailing lijst.

Aanvullend is er een social media advertentie geplaatst met een link naar de online vragenlijst:



Conclusie en vervolg

De genoemde punten in dit verslag worden meegenomen voor de verdere uitwerking van de HOV4.



4 SAMENVATTING VAN DE REACTIES

De samenvatting van de input is opgebouwd uit verschillende categorieën (thema's) waarin de opmerkingen zijn onderverdeeld.

Allereerst is de algemene input weergegeven per categorie, waarna ook de opmerkingen per tracédeel worden getoond.

Facts & figures

- 63 ingevulde formulieren bij de bijeenkomst op 3 februari.
- 42 online vragenlijsten ingevuld.
- In totaal 105 reacties.

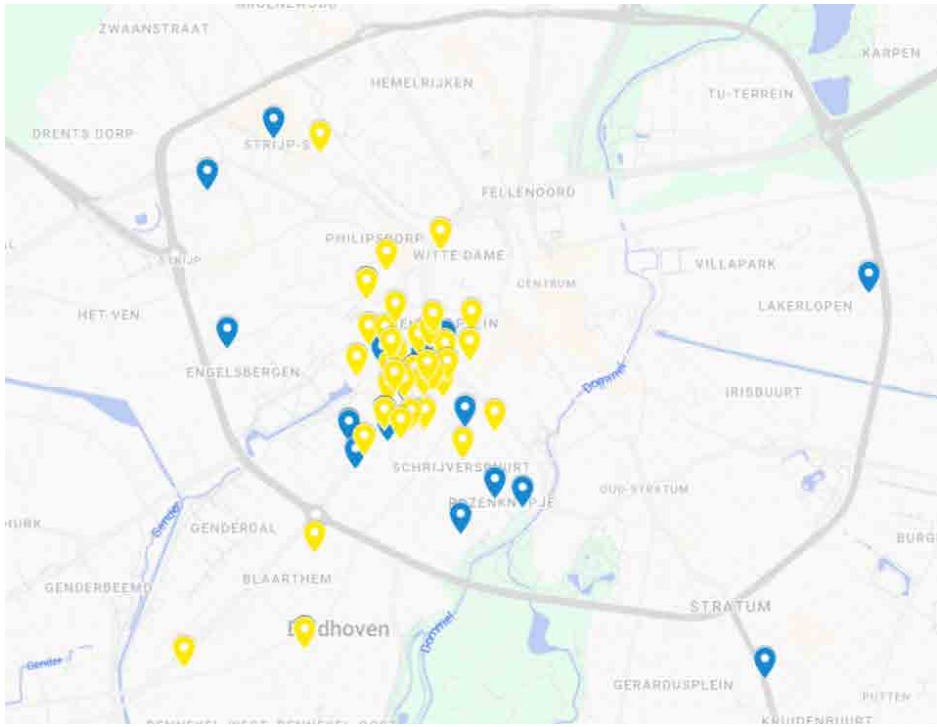
Deelnemers

In onderstaande kaart van Eindhoven zijn de postcodes van de deelnemers te zien.

Legenda

Geel: Deelnemers bijeenkomst 3 februari 2025

Blauw: Deelnemers online vragenlijst



5 ALGEMENE INPUT

1. Groen en hitte

De bewoners zijn positief over de toevoeging van groen, en zouden graag nog meer groen willen. Zij zien dit als bescherming tegen hitte.

Aandachtspunten

- Groencompensatie voor de aansluitende wijken/parken.
- Meer groen toevoegen; een groene verbinding maken van het centrum van Eindhoven, langs de HOV4.
- Voorkeur voor inheemse boomsoorten.

2. Drukte op de weg en bereikbaarheid

Met het Masterplan Mobiliteit, de HOV4 en het VCP, gaat er veel veranderen in Eindhoven als het gaat om verkeersroutes. Bewoners geven aan zorgen te hebben dat het hierdoor drukker wordt op de weg in bepaalde straten en dat de bereikbaarheid minder wordt.

Aandachtspunten

- 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.
- De effecten van het Verkeerscirculatieplan (VCP) op o.a. verkeersdrukte.
- De bereikbaarheid in Eindhoven, specifiek van De Bergen.

3. Parkeren

Parkeren blijkt een dilemma. Waar de ene bewoner liever meer parkeerplaatsen ziet, ziet de andere bewoner liever meer groen.

Aandachtspunten

- Een aantal bewoners geven aan de mogelijkheid te willen om binnen 200 meter van eigen woning een parkeerplaats te vinden.
- Bewoners geven aan behoefte te hebben aan vervangende parkeerplekken, als het aantal parkeerplekken minder wordt in hun straat.
- Veiligheid rondom parkeren naast de weg. “Parkeren naast de weg is gevaarlijk in verband met uitstappen rolstoelgebruikers wat meer tijd en ruimte inneemt”.
- Ruimte voor laden & lossen.
- Ruimte voor laadpalen.

4. Verkeersveiligheid

Bewoners geven aan te zien dat de fietspaden op een veiligere manier zijn verwerkt in de voorkeursvarianten, dan dat ze de huidige situatie ervaren. Er heersen wel nog zorgen bij de bewoners omtrent de veiligheid bij onderwerpen als parkeren en snelheid.

Aandachtspunten

- De bebording/signalering van de kruisingen ter hoogte van busbaan en ander verkeer.
- Toevoeging van drempels, zodat bestuurders zich houden aan de snelheidslimiet.
- Er zijn zorgen dat automobilisten over de busbaan gaan rijden, waar dit niet toegestaan is.
- Genoeg veilige oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers.
- Maatregelen die ervoor zorgen dat de Flixbus niet over de busbaan gaat rijden.

5. Visualisatie & informatie

Bewoners willen graag meer informatie over hoe de doorstroming van het verkeer gaat zijn in de toekomst en welke consequenties dit heeft voor het dagelijks leven van de bewoners in de verschillende buurten.

Aandachtspunten

- In de folder over HOV4 werd gesuggereerd dat er minder sluipverkeer door de wijken zou komen, maar het was onduidelijk welke straten hiermee werden bedoeld. Aanvulling: dit gaat om bijvoorbeeld de Anna van Engelandstraat.
- 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.”
- Het is lastig om aan te geven of de keuze goed is, omdat het is uitgewerkt op hoofdniveau en niet op detail.

- 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.
- 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.
- 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.

6. Overige suggesties en aandachtspunten

Aandachtspunten

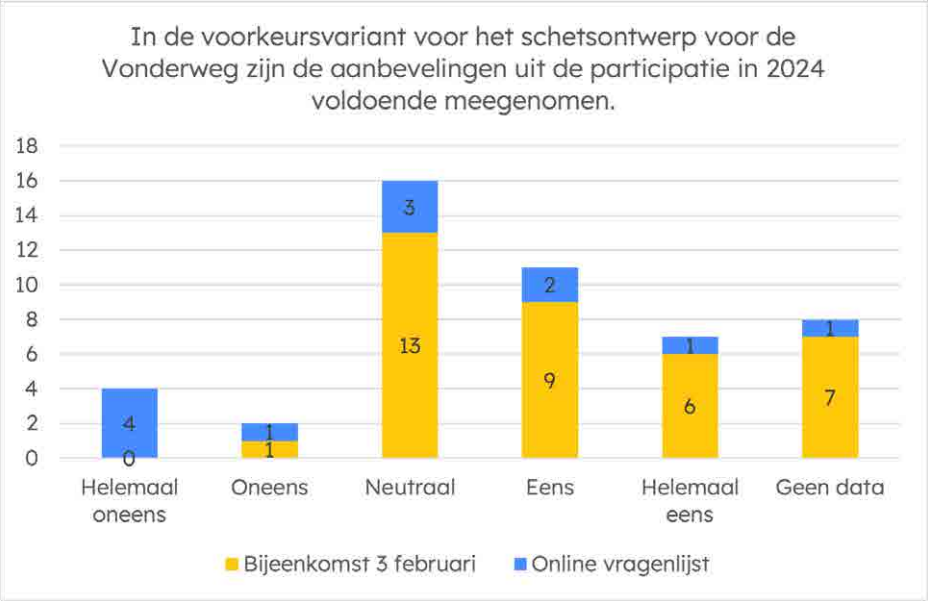
- Overlast van uitgaansverkeer dicht langs het huis.
- Veiligheid van oversteekplaatsen, “zonder lawaaiige stoplichten.”
- Snelheid van implementatie i.v.m. fijnstof en de gezondheid.

Suggesties

- Ideeën over een ringbuslijn op de Ring zodat niet alle busreizigers via het station moeten reizen.
- 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.

6 SPECIFIEKE INPUT PER TRACÉDEEL

Tracédeel Vonderweg



Deze staafdiagram laat de verdeling zien van hoeveel bewoners het eens of oneens zijn met de stelling: “De aanbevelingen zijn voldoende meegenomen”. De meeste bewoners zijn neutraal, zijn het eens of helemaal eens met de stelling.

Toelichting op de categorie ‘geen data’
Via de fysieke vragenlijsten zijn soms niet alle vragen beantwoord. Bewoners die wel een reactie hebben gegeven over dit tracédeel, maar niet hebben gereageerd op de stelling, hebben we onder ‘geen data’ gecategoriseerd.

1. Fietspad

Suggesties

- Een dubbelzijdig fietspad alleen aan de zuidzijde van de Mathildelaan/ PSV-laan plaatsen.
- Plaats het fietspad maar aan één zijde van de weg, niet aan de PSV-zijde.

2. Bereikbaarheid en drukte

Aandachtspunten

- Zeer beperkte bereikbaarheid Julianastraat.
- 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.
- Mogelijkheid om van Vonderkwartier naar de Palingstraat te rijden (auto) ontbreekt.
- Bereikbaarheid met zuidzijde van het spoor i.v.m. éénrichtingsverkeer Mauritsstraat.
- Hoe wordt omgegaan met het kruispunt Mathildelaan waar 2 HOV lijnen elkaar kruisen?
- Er zijn zorgen dat Oud-Philipsdorp gebruikt gaat worden als sluiproute.
- Wat gebeurt er met andere ontsluitingswegen? Er zijn zorgen dat de Willemstraat tot de Hastelweg een sluiproute zal worden.

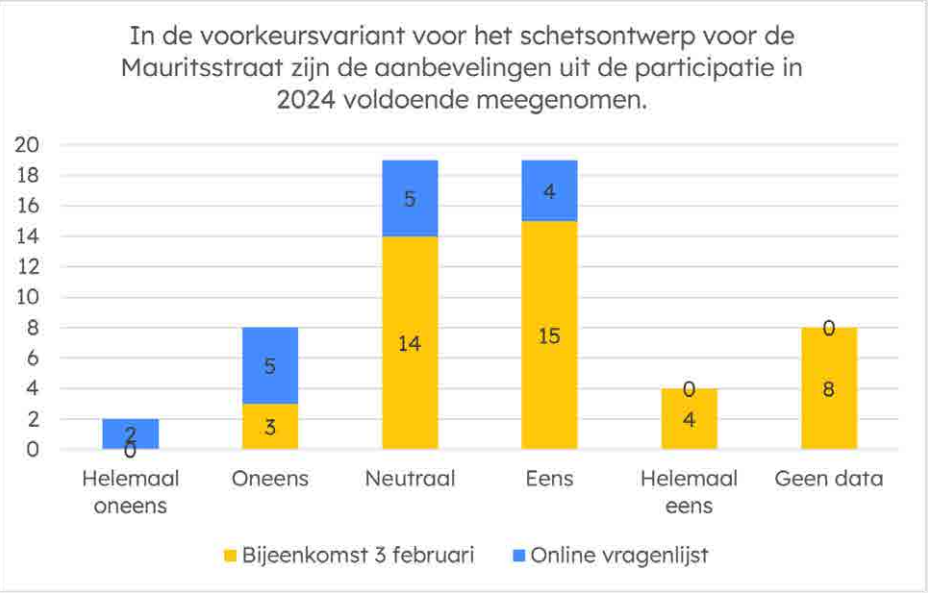
Suggesties

- Een zebrapad toevoegen bij oversteek Julianastraat.
- Een autovrij plein voor het PSV-stadion, maar belangrijk is ook om te kijken wat dit betekent voor het autoverkeer door de Mauritsstraat.

3. Overige suggesties

- Aan beide zijden van de weg bomen plaatsen, om hitte tegen te houden.

Tracédeel Mauritsstraat



Deze staafdiagram laat de verdeling zien van hoeveel bewoners het eens of oneens zijn met de stelling: “De aanbevelingen zijn voldoende meegenomen”. De meeste bewoners zijn het eens met de stelling of zijn er neutraal over.

Toelichting op de categorie ‘geen data’
Via de fysieke vragenlijsten zijn soms niet alle vragen beantwoord. Bewoners die wel een reactie hebben gegeven over dit tracédeel, maar niet hebben gereageerd op de stelling, hebben we onder ‘geen data’ gecategoriseerd.

1. Oversteken en bereikbaarheid

Bewoners hebben zorgen over de oversteekplekken, denk hierbij aan de Julianastraat, de Anna van Egmondstraat en het Wilhelminaplein.

Aandachtspunten

- Overzichtelijkheid van de oversteekplaatsen.
- De onduidelijkheid van de route naar de Mauritsstraat (met de auto).
- Toegankelijkheid fietspad voor fietsers vanuit het Vonderkwartier. Bewoners geven aan dat hier veel kinderen fietsen.
- Drukte tijdens spitsuren. Een suggestie van een bewoner: “Zou het een idee zijn om tijdens de spits de busbaan voor 2-richtingen te gebruiken?”
- Blijven alle woningen/kantoren bereikbaar voor leveringen en laden/lossen?

2. Parkeren

Bewoners maken zich zorgen om de impact op het parkeren. Bijvoorbeeld, hoe kan men verhuizen als er geen parkeerruimte is.

Aandachtspunten

- Zorgen omtrent in de straat parkeren bij De Bergen als vergunningshouder in de Mauritsstraat.
- Hoe zorgen we ervoor dat er genoeg parkeerplekken blijven voor omwonenden? Suggestie: vergunningen en parkeren verboden maken voor niet-omwonenden.

Opmerking over informatievoorziening

- Aantal parkeerplekken in de informatiefolder kwam niet overeen met daadwerkelijk aantal parkeerplaatsen. Het correct aantal parkeerplekken in de huidige situatie is: is voor de Mauritsstraat 18 en Mecklenburgstraat 51. In de nieuwe situatie wordt dit 11 in de Mauritsstraat en 32 in de Mecklenburgstraat.

3. Wandelen, fietsen en veiligheid

Aandachtspunten

- 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.
- Zorgen over dat de spiegels van de bussen te ver over de stoep komen, of dat de bus te dicht bij de woningen rijdt.

- Suggestie: voetgangers verkeerslicht toevoegen voor de oversteek van de Mauritsstraat
- Zorgen over de aansluiting van het tweezijdig fietspad vanuit de Mauritsstraat naar de Edenstraat.

4. Groen

Aandachtspunten

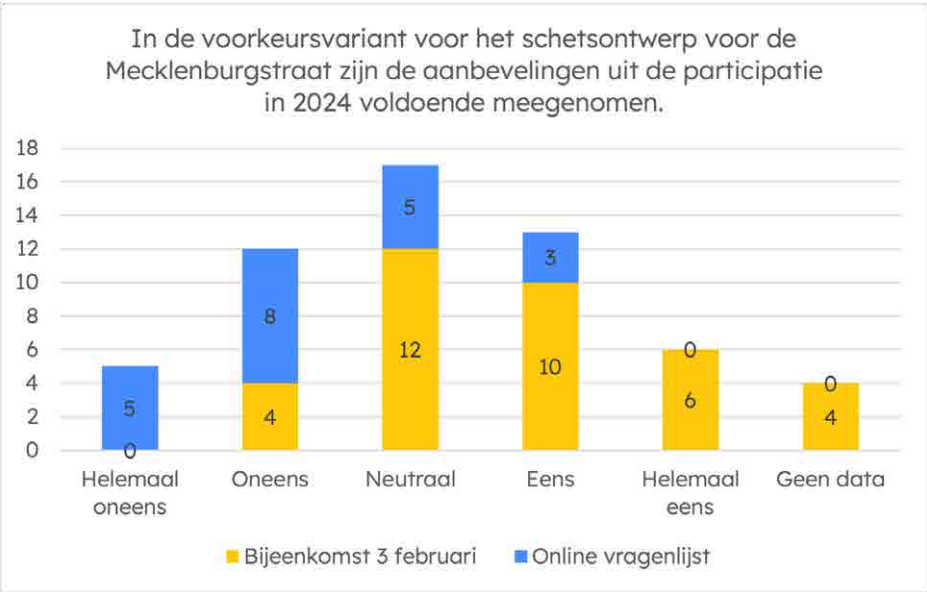
- Suggestie: groene oversteekpunten maken van Vonderkwartier naar De Bergen. Groen van Wilhelminaplein naar Prinsenhof park verbinden.
- Aandacht gevraagd voor de kant waar de bomen staan, in verband met stadswarmte en zonnestand.

5. Overig

Aandachtspunten

- 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.
- Mogelijkheid bieden om Julianastraat en Willem de Zwijgersstraat af te sluiten van Mauritsstraat. En daarbij Prinsenhof weer toegankelijk te maken.
- Overlast busbaan voor omwonenden. Suggestie van een bewoner: “Kan de busbaan gecentreerd worden? Zo ver mogelijk van de huizen af?”

Tracédeel Mecklenburgstraat



Deze staafdiagram laat de verdeling zien van hoeveel bewoners van de Mecklenburgstraat het eens of oneens zijn met de stelling: “De aanbevelingen zijn voldoende meegenomen”.

De meeste bewoners zijn neutraal of zijn het eens met de stelling. Er zijn echter ook een aantal bewoners die vinden dat de aanbevelingen niet voldoende zijn meegenomen.

Toelichting op de categorie ‘geen data’
Via de fysieke vragenlijsten zijn soms niet alle vragen beantwoord. Bewoners die wel een reactie hebben gegeven over dit tracédeel, maar niet hebben gereageerd op de stelling, hebben we onder ‘geen data’ gecategoriseerd.

1. Bereikbaarheid

Pluspunten

- Er blijft toegang tot het Vonderkwartier, dat is fijn.

Aandachtspunten

- Zorgen over mogelijk sluipverkeer in het Vonderkwartier door het omkeerpunt.
- Zorgen over mogelijk sluipverkeer tussen Willemstraat/ Karel de Grotelaan via Vonderkwartier.
- Zorgen omtrent drukte op de Hoogstraat richting centrum.
- Zorgen omtrent mogelijk sluipverkeer in Hagenkampweg Noord en de Frederika van Pruisenweg.
- Vrijhouden privé-ingangen, via bijvoorbeeld poorten of een achter-ingang van woningen.
- Aangezien de bus een richting met het autoverkeer meerijdt, gaat dit niet alsnog ervoor zorgen dat de bus in een file staat?

2. Oversteken

Aandachtspunten

- Oversteekpunt vanuit de stad de Mecklenburgsstraat in.
- Oversteekpunt Maria Stuartstraat, of elders in de straat.

3. Parkeren

De ene bewoner heeft graag meer groen, waar de andere bewoner liever meer parkeerplaatsen heeft.

Aandachtspunten

- Een deel van de bewoners geeft aan liever meer parkeerplekken te behouden.
- 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?
- Welke alternatieve parkeerplekken zijn er voor de omwonenden?

Opmerking over informatievoorziening

- Er zijn nu 51 parkeerplekken.

4. Kliko's

Aandachtspunten

- Ruimte voor kliko's is nog niet voldoende meegenomen.
- Bewoners geven aan dat ze graag betrokken willen worden in het participatieproces voor hoe de kliko's worden geplaatst.

5. Veiligheid

Aandachtspunten

- De keerlus is lastig te overzien als je deze wilt oversteken vanuit Hagenkamp Noord naar de Palingstraat.
- Veiligheid van kinderen.
- Duidelijke markeringen invoegen bij Sint Martinusstraat. Gevaar is dat je het fietspad op moet voor zichtveld.
- 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?"
- Handhaving 30 km/uur in de Mecklenburgstraat.

6. Overig

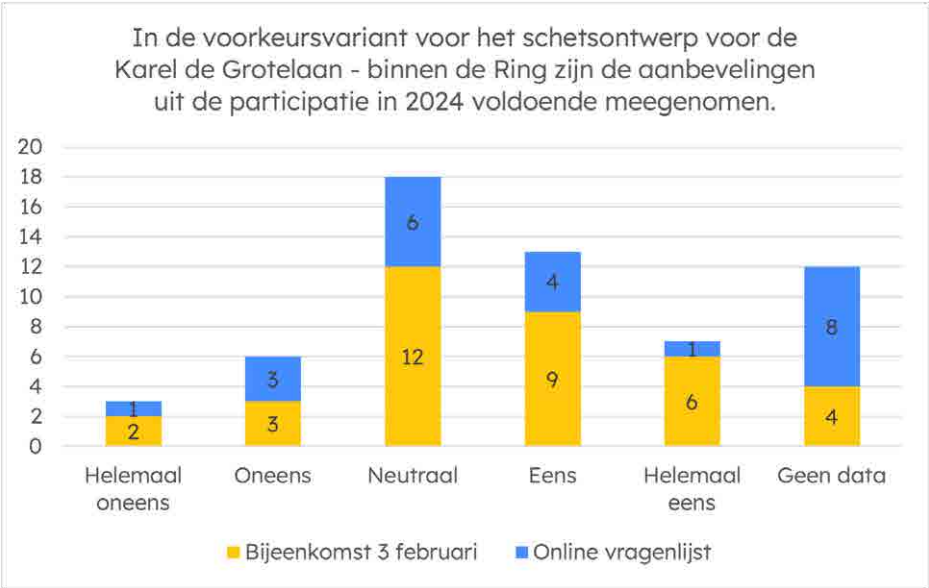
Pluspunten

- Een visual van het fietspad bij de keerlus is fijn.

Aandachtspunten

- De busbaan ligt erg dicht tegen de gevels, aan de zijde van het Vonderkwartier.
- Houd ruimte voor kinderen en andere voetgangers tussen huizen en dubbelzijdig fietspad.
- De draai vanaf Mauritsstraat naar Mecklenburgstraat is erg scherp voor een bus.

Tracédeel Karel de Grotelaan – binnen de Ring



Deze staafdiagram laat de verdeling zien van hoeveel bewoners van de Karel de Grotelaan binnen de Ring het eens of oneens zijn met de stelling: “De aanbevelingen zijn voldoende meegenomen”. Ook hier zijn de meeste bewoners neutraal of het eens met de stelling.

Toelichting op de categorie ‘geen data’
Via de fysieke vragenlijsten zijn soms niet alle vragen beantwoord. Bewoners die wel een reactie hebben gegeven over dit tracédeel, maar niet hebben gereageerd op de stelling, hebben we onder ‘geen data’ gecategoriseerd.

1. Keerlus

Bewoners geven aan positief te zijn over de keerlus.

Aandachtspunt

- Verbinding vanaf de Ring over de Karel de Grotelaan met de Hagenkampweg Noord.
- 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.
- 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.

2. Veiligheid en oversteken

Aandachtspunten

- Veiligheid oversteek voor voetgangers bij oversteek Hagenkampweg Noord naar Palingstraat.
- Veiligheid oversteek van Anna van Engelandstraat en Hagenkampweg Noord <???>.
- Veiligheid oversteken voor kinderen.
- Oversteek om naar de Hoogstraat te komen.
- Veiligheid fietsers i.v.m. sluipverkeer. “Fietsende kinderen/ ouders zowel naar Troubadour als de Trinoom worden door sluipverkeer van de sokken gereden.”
- 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?

3. Groen

Pluspunten

- Fijn dat het groen behouden blijft.

Aandachtspunten

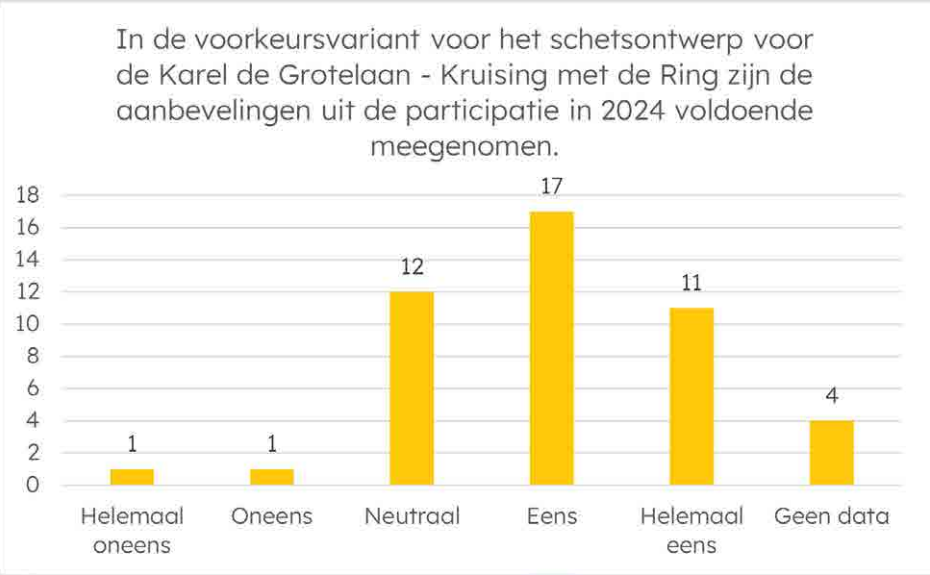
- Een aantal bomen wordt gekapt en niet herplant. Zorgt dit niet voor hogere grondwaterstanden in het Genderdal?
- Bomen op het gedeelte tussen Hertog Jan I Laan en Palingstraat.

4. Overig

Aandachtspunten

- 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?”
- Zorgen omtrent sluipverkeer bewoners Palingstraat.
- Blijft het mogelijk om via de achterzijde van de Anna van Engelandstraat de achterdeur van mijn woning te bereiken?

Tracédeel Karel de Grotelaan – kruising met de Ring



Deze staafdiagram laat de verdeling zien van hoeveel bewoners van de Karel de Grotelaan bij de kruising met de Ring het eens of oneens zijn met de stelling: “De aanbevelingen zijn voldoende meegenomen”.

De meeste bewoners zijn het eens met de stelling, zijn neutraal of zijn het helemaal eens.

Over het algemeen zijn bewoners tevreden met de toevoeging van een tunnel bij de ring voor het verbeteren van de doorstroming.

Pluspunten

- Fijn dat er een tunnel komt. Bewoners geven aan dat dit veiliger is.

Aandachtspunten

- Sluipverkeer Palingstraat.
- Drukte op de weg doordat er nu één rijbaan is. Zorgen over doorstroming. Hoe wordt rekening gehouden met rechtdoorgaand verkeer over de rondweg?
- Behoud van groen.

EINDHOVEN

BIJLAGE 5.7

Participatieverslag schetsontwerpen voorkeursvarianten HOV4

24 maart 2025



PARTICIPATIEVERSLAG SCHETSONTWERPEN VOORKEURSVARIANTEN HOV4

24 maart 2025

Karel de Grotelaan kruising met de ring en buiten de ring, Aftakking richting High Tech Campus

EINDHOVEN

INHOUD

Leeswijzer 2

1. **Introductie** 3
2. **Proces** 4
3. **Opzet bijeenkomst** 5
4. **Samenvatting van de reacties** 7
5. **Algemene input** 8
6. **Specifieke input per tracédeel** 8

Colofon

Uitgave: gemeente Eindhoven met
ondersteuning van cocosmos
Foto's: gemeente Eindhoven
Onderwerp: participatie HOV4
schetsontwerpen
voorkeursvariant
Uitgave: Gemeente Eindhoven
Projectteam HOV4
Versie 1.0

Uitgifte maand: mei 2025

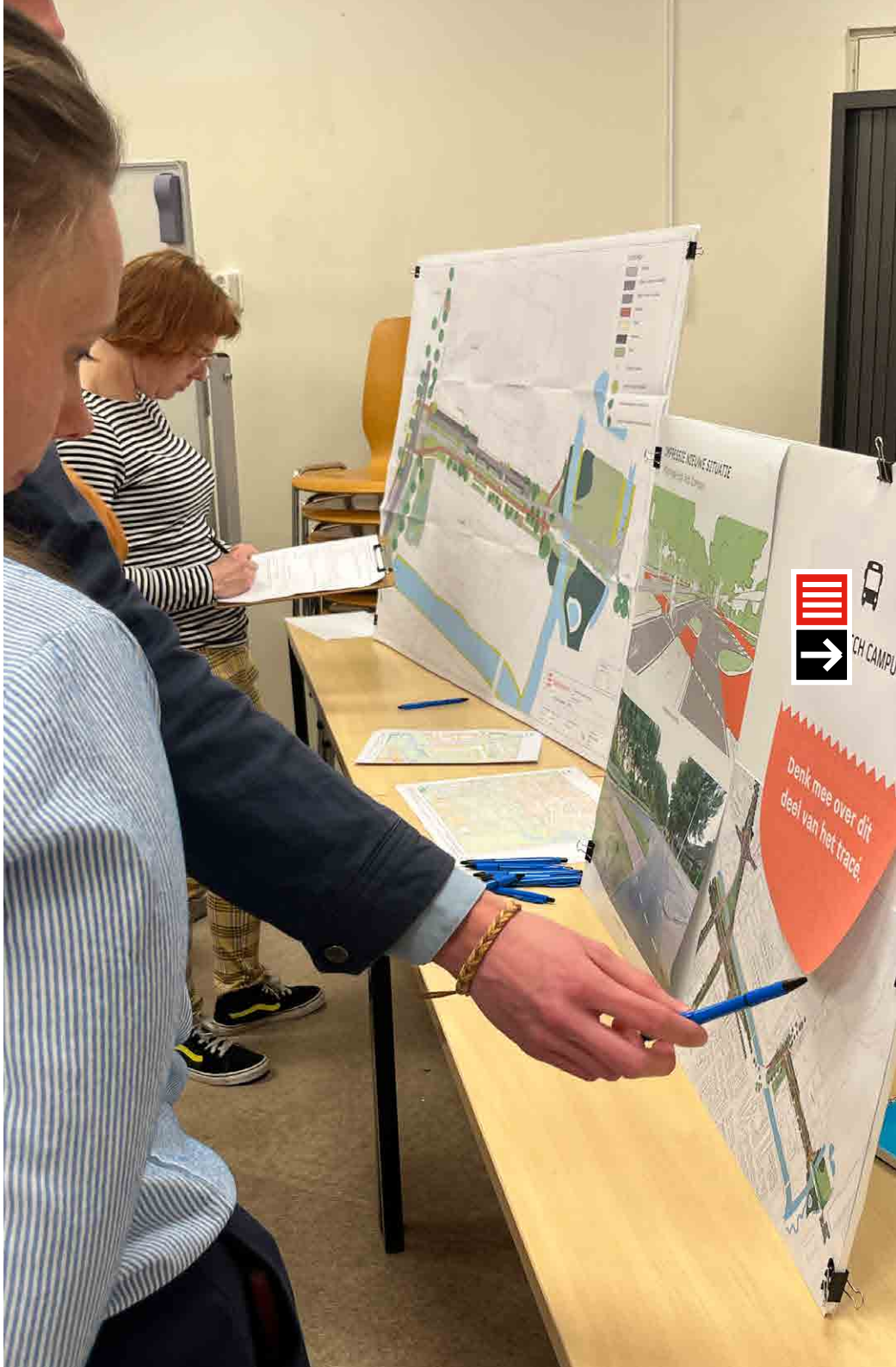
LEESWIJZER

Handige woorden:

- **HOV**: Hoogwaardig Openbaar Vervoer
- **Voorkeurstracé:** Het ontwerp voor de HOV4 dat de voorkeur heeft vanuit het HOV4 ontwerpteam.
- **VCP (Verkeerscirculatieplan):**Met het VCP gaan we het verkeer in de toekomst op een andere manier door de stad leiden. Doorgaand autoverkeer gaat niet meer dwars door de stad, maar wordt via de Ring en de Randweg (N2) geleid. Het VCP leidt tot minder autodrukte in het centrum en daarmee wordt het schoner en gezonder. Ook zetten we in op meer lopen, fietsen en goed openbaar vervoer. Daarnaast maken we met dit plan meer ruimte voor groen, pleinen en parken.
  Voor meer informatie, ga naar eindhoven.nl/vcpenring
- **Tracé:** Een deel uit de route van de HOV4
- **Langzaam verkeer:** Al het verkeer dat over de stoep of over het fietspad gaat, zoals wandelen of fietsen.
- **Trottoir:** Stoep
- **Schetsontwerp:** Dit is het ontwerp waarin globaal te zien is hoe de indeling van de straat gaat zijn.
- **Voorlopig Ontwerp:** Dit is het ontwerp wat na het schetsontwerp wordt gemaakt. Hier staat meer detail in.
- **Definitief Ontwerp:** Dit is het volledige, definitieve ontwerp. Dit is een technisch ontwerp, dat gebruikt gaat worden als start voor de herinrichting van de straten.

1 INTRODUCTIE

Er komen steeds meer mensen naar Eindhoven om hier te wonen en te werken. Deze groei biedt kansen, maar brengt ook een aantal opgaves met zich mee. Hoe zorgen we ervoor dat iedereen zich makkelijk en snel kan blijven verplaatsen? We willen hiervoor verschillende maatregelen nemen. Eén daarvan is de aanleg van een HOV-netwerk. Zo komt er een nieuwe verbinding van Eindhoven Centrum naar Veldhoven De Run: de HOV4-lijn. Bewoners en werknemers van nu en straks kunnen hier gebruik van maken, zo maken we belangrijke woon- en werklocaties in de regio beter bereikbaar.



2 PROCES



Op de website eindhoven.nl/hov4 vind je de verslagen van de afgelopen bijenkomsten.

3 OPZET BIJEENKOMST

Doel

- Tonen schetsontwerpen voorkeursvarianten.
- Informeren over de gemaakte afwegingen bij de voorkeursvarianten (groen/parkeren/verkeersveiligheid/water etc.).
- Beantwoorden van vragen.
- Ophalen aandachtspunten.

Deelnemers

- Tijdslot 1 16:15-17:15 | 48 aanmeldingen, 37 aanwezig
- Tijdslot 2 18:00-19:00 | 19 aanmeldingen, 16 aanwezig
- Tijdslot 3 19:00-20:00 | 37 aanmeldingen, 26 aanwezig

Hoe zag de bijeenkomst eruit?

Locatie: Wijkcentrum De Dommel
In het wijkcentrum waren er twee ruimtes voor de bijeenkomst: 1) een ruimte bij binnenkomst, waar de video met toelichting werd getoond, en 2) een ruimte met de schetsontwerpen.

Ruimte 1: Video
Bij binnenkomst was er een video, waar de voorkeursvarianten werden toegelicht door de projectleider.

Ruimte 2: Schetsontwerpen
In de tweede ruimte werden de voorkeursvarianten per tracédeel getoond, met onderstaande materialen:

- Schetsontwerp voorkeursvariant
- Foto van de huidige situatie
- Sfeerbeeld van de toekomstige situatie

Offline en online vragenlijst
Bij de bijeenkomst konden deelnemers feedback achterlaten via de clipboards met de vragenlijsten. Ook was er een online vragenlijst, die deelnemers thuis konden, van 24 maart t/m 6 april 2025. Via de online vragenlijst kon je kiezen met welk tracé je wilde meedenken. Met deze reden is er een verschillend aantal reacties per tracédeel.

Vraagstelling
In de voorkeursvariant voor het schetsontwerp voor de Karel de Grotelaan – kruising met de Ring zijn de aanbevelingen uit de participatie in 2024 voldoende meegenomen. (helemaal eens – helemaal oneens)

- Wil je je antwoord toelichten?
- Heb je aanvullingen of aandachtspunten op de voorkeursvariant voor het schetsontwerp van de Karel de Grotelaan – kruising met de Ring?

In de voorkeursvariant voor het schetsontwerp voor de Karel de Grotelaan – buiten de Ring zijn de aanbevelingen uit de participatie in 2024 voldoende meegenomen. (helemaal eens – helemaal oneens)

- Wil je je antwoord toelichten?
- Heb je aanvullingen of aandachtspunten op de voorkeursvariant voor het schetsontwerp van de Karel de Grotelaan – buiten de Ring?

In de voorkeursvariant voor het schetsontwerp voor de Aftakking richting de High Tech Campus zijn de aanbevelingen uit de participatie in 2024 voldoende meegenomen. (helemaal eens – helemaal oneens)

- Wil je je antwoord toelichten?
- Heb je aanvullingen of aandachtspunten op de voorkeursvariant voor het schetsontwerp van de Aftakking richting de High Tech Campus?

Toelichting VCP

Om de verbinding tussen HOV4 en het Verkeerscirculatieplan (VCP) toe te lichten, waren er ook collega's van het VCP bij de bijeenkomst. Bij de VCP-stand waren er borden met toelichting over het VCP. Parallel liep er ook een online vragenlijst voor het VCP, die ook op een laptop kon worden ingevuld.

Uitnodiging

Voor deze bijeenkomst zijn alle omwonenden rond de tracédelen binnen de Ring uitgenodigd via een wijkinfo. Ook is er een uitnodiging gestuurd via mail naar de HOV4 mailing lijst.

Conclusie en vervolg

De genoemde punten in dit verslag worden meegenomen voor de verdere uitwerking van de HOV4.



4 SAMENVATTING VAN DE REACTIES

De samenvatting van de input is opgebouwd uit verschillende categorieën (thema's) waarin de opmerkingen zijn onderverdeeld.

Allereerst is de algemene input weergegeven per categorie, waarna ook de opmerkingen per tracédeel worden getoond.

Facts & figures

- 52 ingevulde formulieren bij de bijeenkomst op 24 maart.

Deelnemers

In onderstaande kaart van Eindhoven zijn de postcodes van de deelnemers te zien.

Legenda

Geel: Deelnemers bijeenkomst 24 maart 2025



5 ALGEMENE INPUT

Vragen

- Om gebruik te maken van HOV4 zullen er volgens sommigen extra parkeerplaatsen moeten komen. Waar zouden die komen?

Suggesties

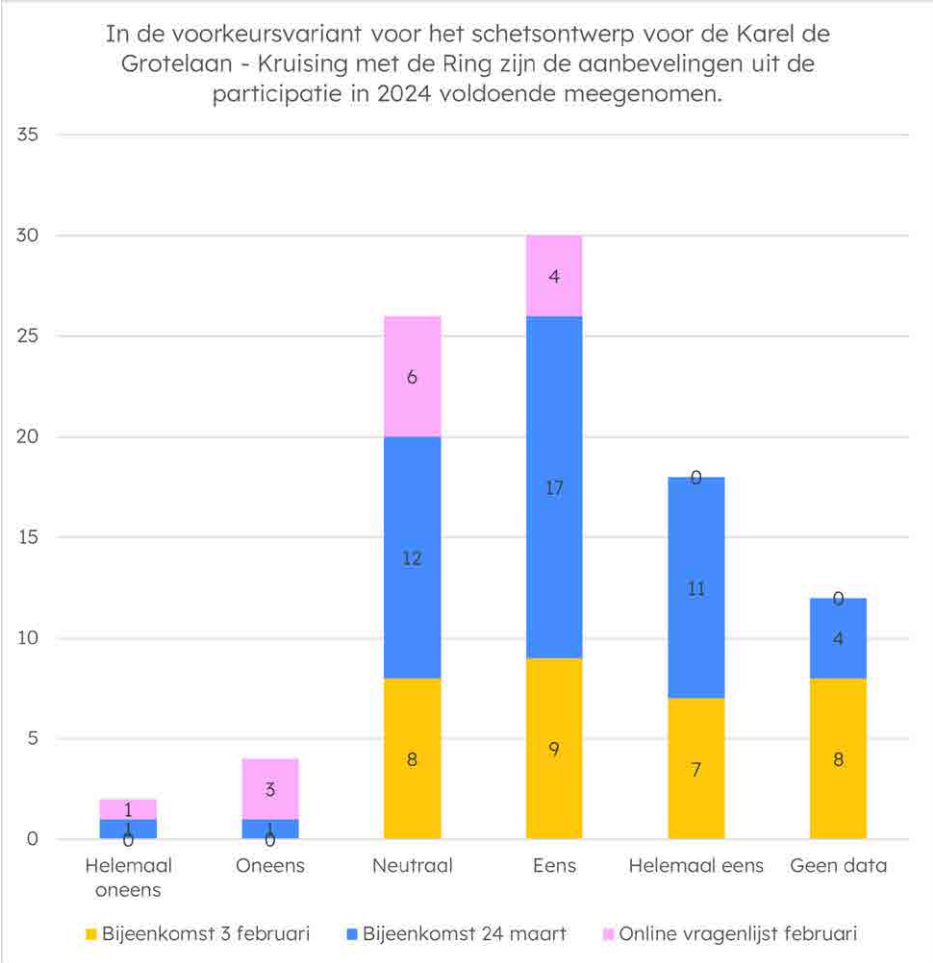
- In Eindhoven gaan buslijnen altijd via het station. Misschien is een soort “ring” ook mogelijk?

Zorgen

- Te weinig zekerheid over bomen die behouden of herplant kunnen worden. Er moeten meer bomen komen dan er eerst waren.
- Let op voldoende lengte van de afslagstroken.
- Let op de veiligheid van kruisingen en oversteekplaatsen.

6 SPECIFIEKE INPUT PER TRACÉDEEL

Tracédeel Karel de Grotelaan – kruising met de ring



Deze staafdiagram laat de verdeling zien van hoeveel bewoners van de Karel de Grotelaan bij de kruising met de ring het eens of oneens zijn met de stelling: “De aanbevelingen uit de participatie in 2024 zijn voldoende meegenomen”.

De meeste bewoners zijn het eens met de stelling, zijn neutraal of zijn het helemaal eens.

Toelichting op de categorie ‘geen data’
Via de fysieke vragenlijsten zijn soms niet alle vragen beantwoord. Bewoners die wel een reactie hebben gegeven over dit tracédeel, maar niet hebben gereageerd op de stelling, hebben we onder ‘geen data’ gecategoriseerd.

Vragen

- Blijft de ventweg bestaan?
- Is er aandacht voor de school die er is? De vele kinderen zorgen voor een gevaarlijke situatie.
- Is een parallelbaan rechtdoor vanaf Keizer Karel V Singel richting de Limburglaan mogelijk? Voor foutief genavigeerd (niet tunnelbak genomen).
- Waarom zou je niet de Hoogstraat en Keizer Karel V Singel volledig loskoppelen van de rondweg?

Suggesties

- Denk aan de juiste bushaltes voor iedereen; zeker voor ouderen.
- Van de ring naar de Karel de Grotelaan: veilige manier om over te steken met de auto als je je vergist hebt.
- Snelheid op de rondweg verlagen: 70km/h is veel te hard qua uitstoot, lawaai, veiligheid
- Wellicht ruimte plannen voor een uniek kunstwerk zoals de andere kruisingen.

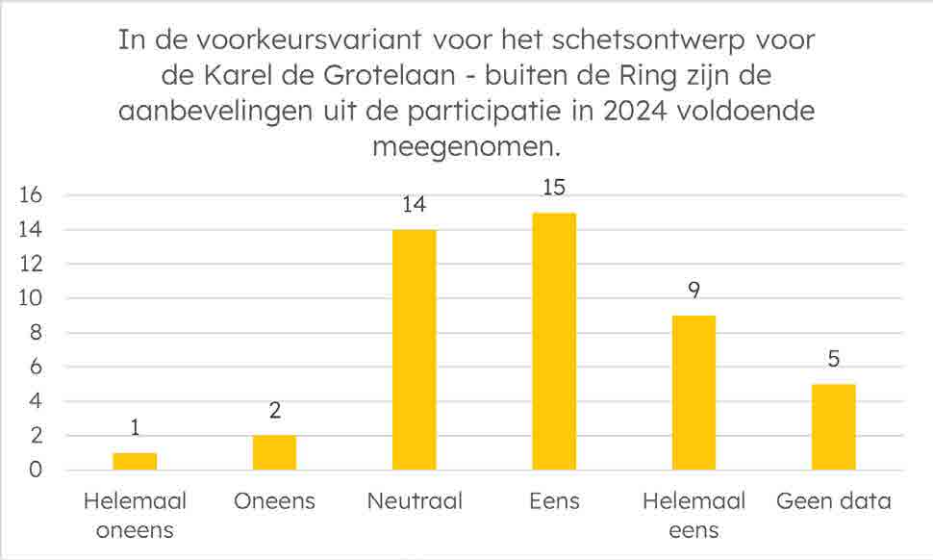
Pluspunten

- Fijn dat er ondertunneling komt: het is een goede oplossing. Bewoners geven aan dat dit veiliger is.
- Goede doorstroming.
- Blij met meer groen rondom het kruispunt.
- Er lijkt overal aan gedacht!

Zorgen

- Zorgen over sluipverkeer Palingstraat.
- Drukte op de weg doordat er nu één rijbaan iedere kant op is. Kan dit het verkeer wel aan of belemmert het doorstroming?
- Behoud van groen. Groen, groen, groen!

Tracédeel Karel de Grotelaan – buiten de ring



Deze staafdiagram laat de verdeling zien van hoeveel bewoners van de Karel de Grotelaan buiten de ring het eens of oneens zijn met de stelling: “De aanbevelingen uit de participatie in 2024 zijn voldoende meegenomen”.
De meeste bewoners zijn het eens met de stelling, zijn neutraal of zijn het helemaal eens.

Toelichting op de categorie ‘geen data’
Via de fysieke vragenlijsten zijn soms niet alle vragen beantwoord. Bewoners die wel een reactie hebben gegeven over dit tracédeel, maar niet hebben gereageerd op de stelling, hebben we onder ‘geen data’ gecategoriseerd.

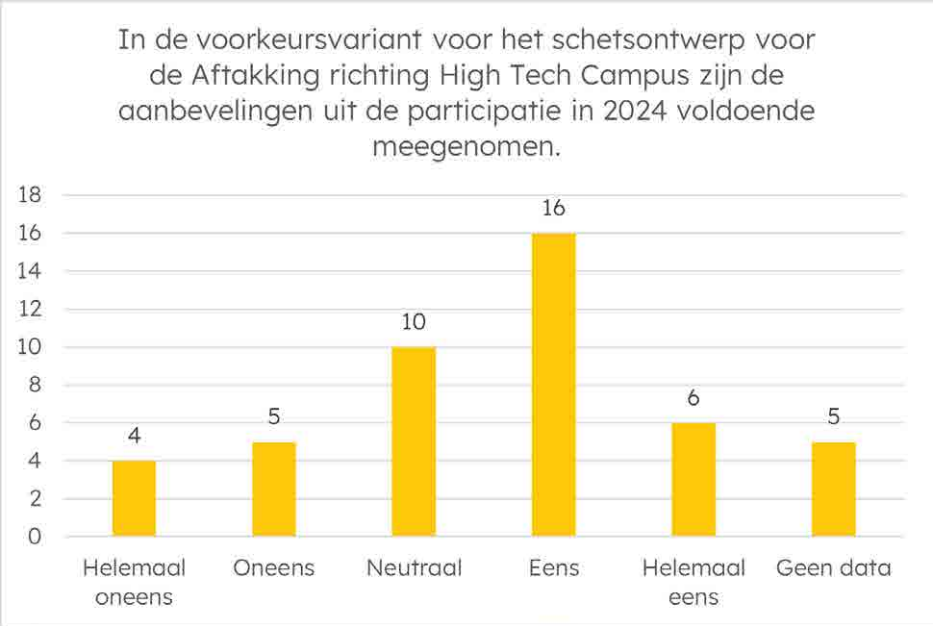
Vragen
- Is de afsluiting Blaarthemseweg nodig?

Suggesties
- Geef op de tekening ook buslijnen aan die door de wijken gaan.
- Eventueel oog voor meer groen aan Blaarthemseweg.

Pluspunten
- Overzichtelijke, duidelijke tekening.
- Mooie gescheiden busbaan met bushaltes, veel groen en vrij liggende fietspaden. Perfect! Goed voor de verkeersveiligheid.
- Goed dat de Blaarthemseweg en parallelweg K. de Grotelaan doodlopend worden voor autoverkeer.

Zorgen
- 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.
- Houd rekening met overstekende fietsers.
- 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.
- 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.
- Geluidsoverlast.

Tracédeel Aftakking richting High Tech Campus



Deze staafdiagram laat de verdeling zien van hoeveel bewoners het eens of oneens zijn met de stelling voor de aftakking richting High Tech Campus: “De aanbevelingen uit de participatie in 2024 zijn voldoende meegenomen”.

De meeste bewoners zijn het eens met de stelling, of zijn neutraal. Al is het wel te zien dat de meningen van de bewoners verdeeld zijn.

Belanghebbenden maken zich zorgen om de veiligheid van fietsers in combinatie met de bus. Daarnaast vragen de bewoners zich af of de halte bij de HTC genoeg gebruikt zal worden. Ook de bereikbaarheid van zowel woningen als sportverenigingen is een zorg.

Toelichting op de categorie ‘geen data’

Via de fysieke vragenlijsten zijn soms niet alle vragen beantwoord. Bewoners die wel een reactie hebben gegeven over dit tracédeel, maar niet hebben gereageerd op de stelling, hebben we onder ‘geen data’ gecategoriseerd

Vragen

- Presentatie begint bij ‘HOV4 naar de Run’, maar eindigt met High Tech Campus?
- HTC is na 20:30 in het weekend afgesloten terrein, op de tekening blijft het terrein nu open. Is dat juist?

Pluspunten

- Enkele bus brug goed idee (waarom is het 2-baans in het filmpje?)
- Fantastische korte oplossing van de bus naar HTC.

Zorgen

Veiligheid

- 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.
- De aansluiting op HTC is nu al risico-kruispunt met ongelukken.
- Zorg eventueel oversteekbeveiliging voor leerlingen en sporters.

Bereikbaarheid

- Bereikbaarheid vv Gestel en TV Volley.
- De aftakking Locatellistraat ligt veel te lang open. Yuverta en de sportvelden moeten bereikbaar blijven, ook voor leveranciers en hulpdiensten.
- Het is belangrijk dat de buslijn in de Reinkenstraat blijft voor Lijn 15-16.
- Fietsverbinding Meerveldhovenseweg met Blaarthemseweg ontbreekt. Het is een veelgebruikte fietsverbinding naar centrum (via Hoogstraat).

Duur en onnodig

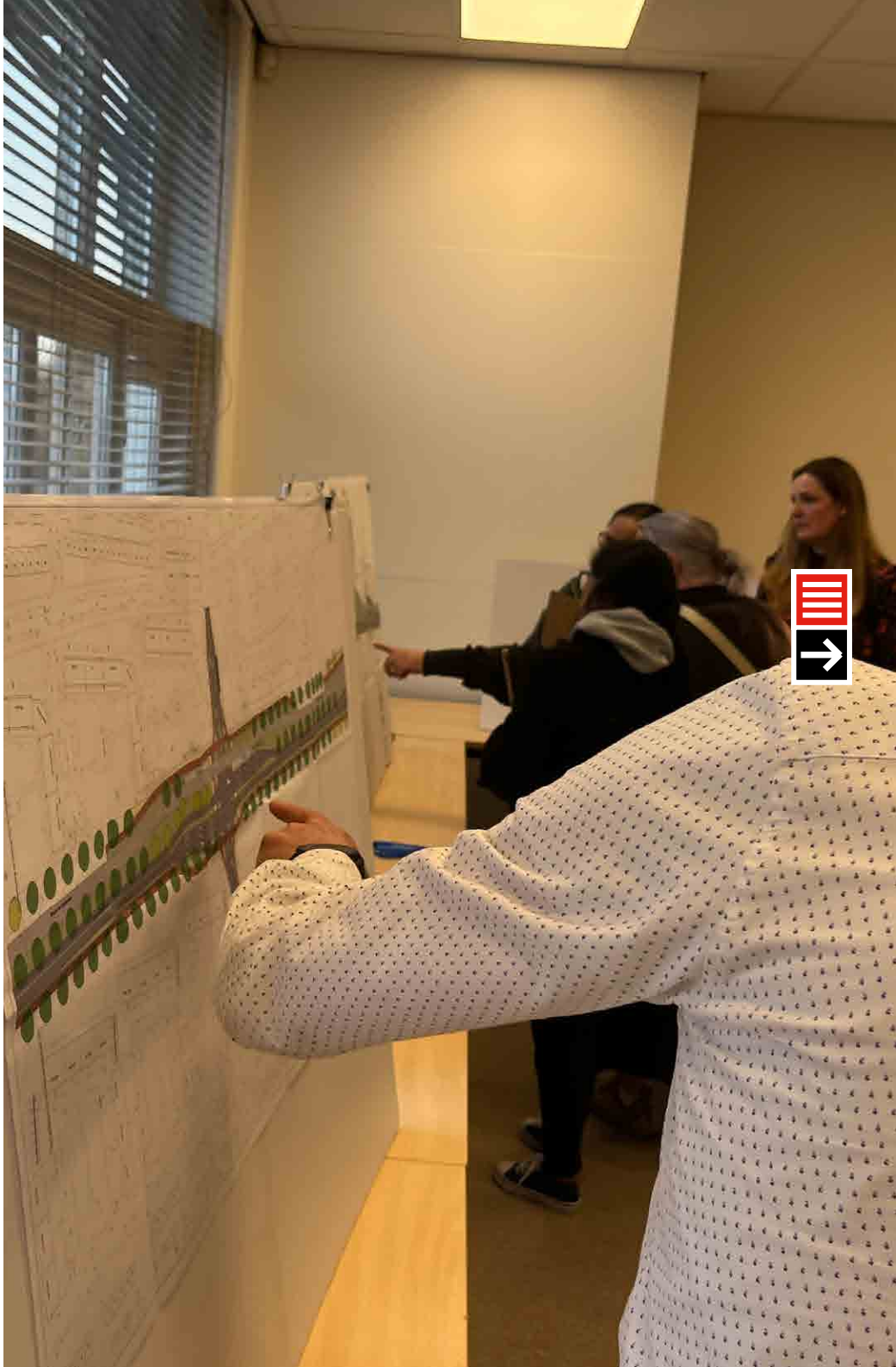
- Door een aantal belanghebbenden wordt genoemd dat de aftakking naar de HTC onnodig is, duur is en negatief is voor de Dommel. De afstand van Kastelenplein naar HTC is minder dan 500m.
- De buslijn naar HTC via de Bayeuxlaan is overdag zo goed als leeg.
- De Bayeuxlaan een afslag laten nemen via de Locatellistraat is goedkoper.
- Suggestie: Laat een elektrisch pendelbusje vanaf het kruispunt naar de HTC rijden.
- Zorg: de bus gaat hier kruisen met een wandel en recreatiegebied.

Drukte

- 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.
- Ontsluiting bij Roffart minder gewenst.

Water

- Zorgen over het hoogteverschil i.v.m. waterstand voor poort van ETV Volley.



EINDHOVEN

BIJLAGE 5.8

Participatieverslag schetsontwerpen voorkeursvarianten HOV4

24 april 2025



PARTICIPATIEVERSLAG SCHETSONTWERPEN VOORKEURSVARIANTEN HOV4

24 april 2025

Kastelenplein

EINDHOVEN

INHOUD

Leeswijzer 2

1. **Introductie** 3
2. **Proces** 4
3. **Opzet bijeenkomst** 5
4. **Samenvatting van de reacties** 7
5. **Verwerking participatie in het schetsontwerp** 8
6. **Overzicht van de feedback** 8
7. **Bijlage: online vragenlijst** 8

NB: input uit de online vragenlijst wordt nog toegevoegd na sluiting van de vragenljist, op 6 mei 2025.

Colofon

Uitgave: gemeente Eindhoven met ondersteuning van cocosmos
Foto's: gemeente Eindhoven
Onderwerp: participatie HOV4 schetsontwerpen voorkeursvariant
Uitgave: Gemeente Eindhoven Projectteam HOV4 Versie 1.0

Uitgifte maand: mei 2025

LEESWIJZER

Handige woorden:

- **HOV**: Hoogwaardig Openbaar Vervoer
- **Voorkeurstracé:** Het ontwerp voor de HOV4 dat de voorkeur heeft vanuit het HOV4 ontwerpteam.
- **VCP (Verkeerscirculatieplan):**Met het VCP gaan we het verkeer in de toekomst op een andere manier door de stad leiden. Doorgaand autoverkeer gaat niet meer dwars door de stad, maar wordt via de Ring en de Randweg (N2) geleid. Het VCP leidt tot minder autodrukte in het centrum en daarmee wordt het schoner en gezonder. Ook zetten we in op meer lopen, fietsen en goed openbaar vervoer. Daarnaast maken we met dit plan meer ruimte voor groen, pleinen en parken.
  Voor meer informatie, ga naar eindhoven.nl/vcpenring
- **Tracé:** Een deel uit de route van de HOV4
- **Langzaam verkeer:** Al het verkeer dat over de stoep of over het fietspad gaat, zoals wandelen of fietsen.
- **Trottoir:** Stoep
- **Schetsontwerp:** Dit is het ontwerp waarin globaal te zien is hoe de indeling van de straat gaat zijn.
- **Voorlopig Ontwerp:** Dit is het ontwerp wat na het schetsontwerp wordt gemaakt. Hier staat meer detail in.
- **Definitief Ontwerp:** Dit is het volledige, definitieve ontwerp. Dit is een technisch ontwerp, dat gebruikt gaat worden als start voor de herinrichting van de straten.

1 INTRODUCTIE

Er komen steeds meer mensen naar Eindhoven om hier te wonen en te werken. Deze groei biedt kansen, maar brengt ook een aantal opgaves met zich mee. Hoe zorgen we ervoor dat iedereen zich makkelijk en snel kan blijven verplaatsen? We willen hiervoor verschillende maatregelen nemen. Eén daarvan is de aanleg van een HOV-netwerk. Zo komt er een nieuwe verbinding van Eindhoven Centrum naar Veldhoven De Run: de HOV4-lijn. Bewoners en werknemers van nu en straks kunnen hier gebruik van maken, zo maken we belangrijke woon- en werklocaties in de regio beter bereikbaar.



2 PROCES



Op de website eindhoven.nl/hov4 vind je de verslagen van de afgelopen bijenkomsten.

3 OPZET BIJEENKOMST

Doel

- Tonen schetsontwerpen voorkeursvarianten.
- Informeren over de gemaakte afwegingen bij de voorkeursvarianten (groen/parkeren/verkeersveiligheid/water etc.).
- Beantwoorden van vragen.
- Ophalen aandachtspunten.

Hoe zag de bijeenkomst eruit?

Locatie: Wijkcentrum ‘t Slot

In het wijkcentrum waren er twee ruimtes voor de bijeenkomst: een ruimte bij binnenkomst, waar de video met toelichting werd getoond, en een ruimte met de schetsontwerpen.

Ruimte 1: Video

Bij binnenkomst was er een video, waarin de voorkeursvarianten werden toegelicht door de projectmanager.

Ruimte 2: HOV4 schetsontwerp

In de tweede ruimte werd de voorkeursvariant getoond. In de bijlage is een overzicht van alle posters te vinden.

Offline en online vragenlijst

Bij de bijeenkomst konden deelnemers feedback achterlaten via een vragenlijst. Ook was er een online vragenlijst, die deelnemers konden invullen t/m 5 mei 2025.

Vraagstelling

In de bijlage is de vragenlijst te vinden.

Toelichting Kastelenplein herontwikkeling

Er waren collega’s van het projectteam Herontwikkeling Kastelenplein om vragen te beantwoorden.

Uitnodiging

Voor deze bijeenkomst zijn alle omwonenden rond het Kastelenplein uitgenodigd via een wijkinformatiebrief.

4 REACTIES OP DE PARTICIPATIEBIJEENKOMST

De samenvatting van de input is opgebouwd uit verschillende categorieën (thema's) waarin de opmerkingen zijn onderverdeeld.

Facts & figures

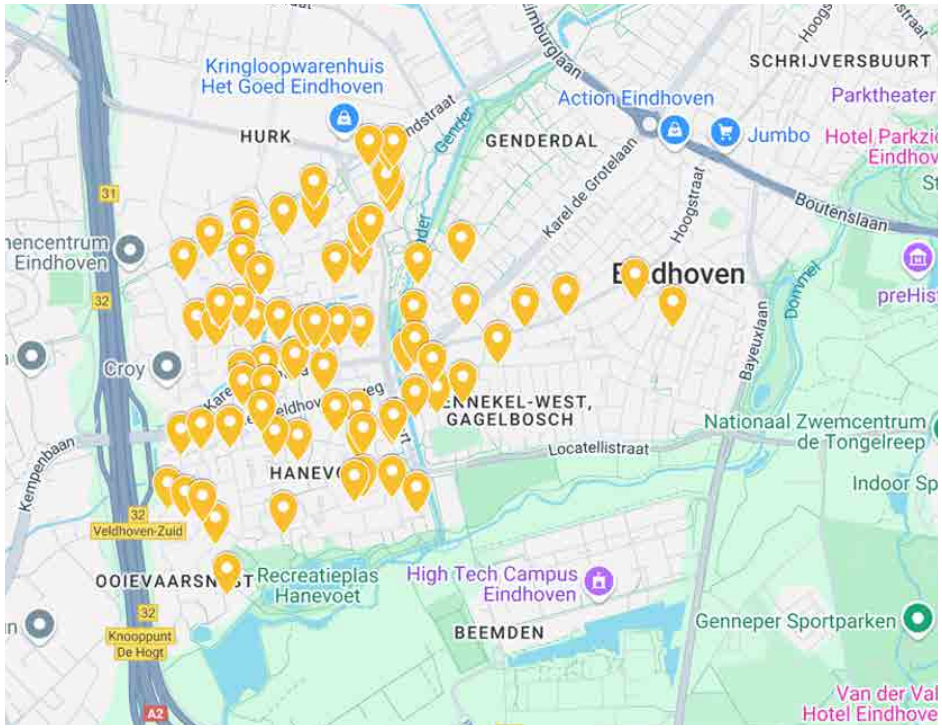
- 190 aanwezigen bij de bijeenkomst op 24 april:
  - Tijdslot 1: 65
  - Tijdslot 2: 43
  - Tijdlsot 3: 38
  - Tijdslot 4: 44
- 121 ingevulde formulieren

Deelnemers

In onderstaande kaart van Eindhoven zijn de postcodes van de deelnemers te zien.

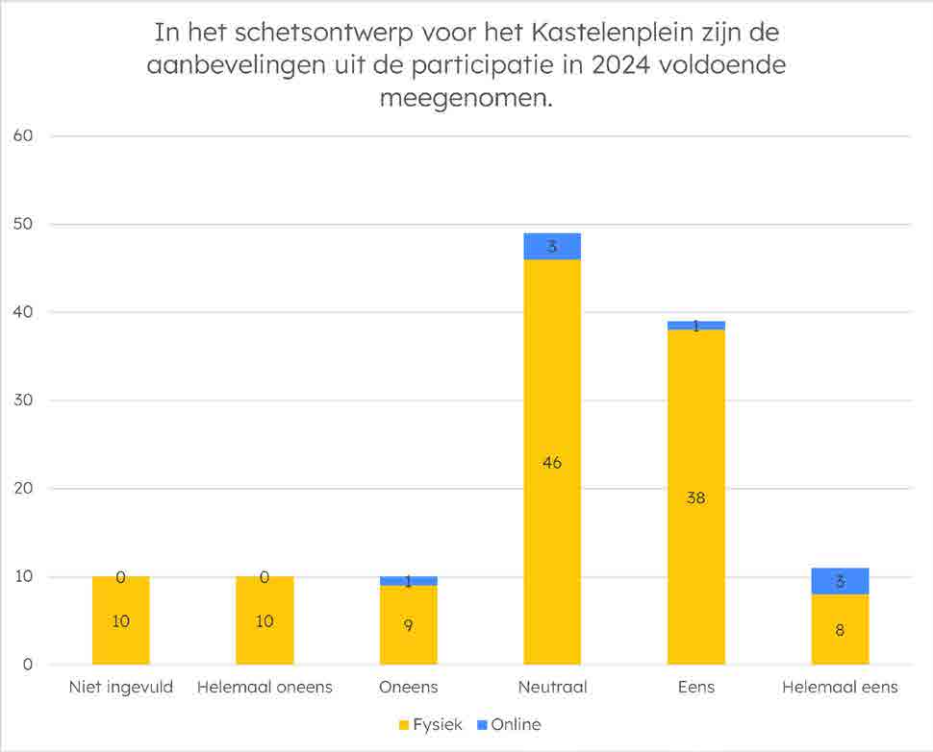
Legenda

Geel: Deelnemers bijeenkomst 24 april 2025



5 VERWERKING PARTICIPATIE IN HET SCHETSONTWERP

Via de vragenformulieren konden deelnemers reageren op onderstaande stelling: In het schetsontwerp voor het Kastelenplein zijn de aanbevelingen uit de participatie in 2024 voldoende meegenomen.



Hier is te zien dat het meerendeel van de reacties neutraal, eens of helemaal eens heeft geantwoord. Bij de bijeenkomst hoorden we positieve reacties op het schetsontwerp en werd herkend dat de input was verwerkt. Een deel van de deelnemers heeft oneens of helemaal oneens gestemd. Een zorg die vaak is genoemd, is dat het schetsontwerp zich baseert op de verkeersberekeningen en maatregelen van het Masterplan Mobiliteit, maar dat het nog onzeker is wat precies de uitkomst hiervan gaat zijn in de toekomst. Hieronder is een overzicht te vinden van de zorgen.

Veelvoorkomende toelichting bij het antwoord ‘Neutraal’: ik ben niet bekend met de aanbevelingen of de vorige plannen.

6 OVERZICHT VAN DE FEEDBACK

6.1 Verkeer en doorstroming

Vragen

- 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?
- Hoe kan ik het Kastelenplein op komen met de auto vanaf de verschillende kanten?

> ***"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."***

Zorgen

- Er wordt gevreesd voor meer filevorming door 2-richtingsverkeer Meerveldhovenseweg.
- Oproep om N2 te verruimen en doorstroming te verbeteren (minder trechterwerking).
- Vrees dat ongelukken en autopech leiden tot volledig stilstaand verkeer.
- Er is kritiek op het sectoren-model (VCP): er is een risico op 'waterbed'-effect naar andere stadsdelen.

Suggesties

- Verzoek om langere groenfases in te stellen bij verkeerslichten voor betere doorstroming.
- Fietspad aan het water twee zijdes maken.

6.2 Sluipverkeer

Zorgen

- 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?

> ***"De Tinelstraat wordt zo een racebaan."***

- Zorgen over sluip (loop)verkeer via brandgangen op privaat terrein (bijv. Eimerick).
- Belang van goede auto-ontsluiting naar Kastelenplein, zodat verkeer niet door woonwijken rijdt.
- Wordt er iets gedaan aan de drukte op de Tinelstraat?

6.3 Parkeren en P&R

Vragen

- Blijft het gratis parkeren bij het Kastelenplein?

Zorgen

- Zorgen over parkeerhinder in de wijken.
- Suggesties:
- Ideeën voor extra parkeerplaatsen: P&R terrein maken op openliggend perceel, parkeergarage bij tuincentrum.
- Parkeren winkelcentrum scheiden van P&R verkeer.
- Parkeerplaatsen Kastelenplein niet als P&R voor centrum/ASML gebruiken.

6.4 Oversteekplaatsen en veiligheid

Feedback

- Mensen erkennen en waarderen dat er nagedacht is over de kwetsbare weggebruikers.
- Zorg voor voldoende, veilige oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers.
- Oversteekplaatsen nodig bij Sterkenburg en aan autozijde.
- Verzoek om veilige fietstunnels en ongelijkvloerse kruisingen (bij busbaan/ Meerveldhovenseweg).
- Brede fietspaden gewenst.

Zorgen

- Fietsers die nu over de autoweg fietsen bij Glasunouwlaan/Karel de Grotelaan. Kan dit meegenomen worden?

6.5 Geluidsoverlast

Zorgen

- Vrees voor toename verkeersgeluid bij woningen langs Meerveldhovenseweg.

Suggesties

- Plaatsen van geluidsschermen, vooral ter hoogte van Shell.

6.6 Communicatie en participatie

Zorgen

- Complimenten voor duidelijke info en website, maar ook zorgen over onvolledige terugkoppeling participatie.
- Kritiek dat bezwaren onvoldoende zijn teruggekoppeld.

Suggesties

- Wens voor maquettes en betere visualisaties.
- Verzoek om tekeningen beschikbaar te stellen voor bewoners.
- De veranderingen in de schetsontwerpen verduidelijken, bijv. door de huidige situatie ernaast te leggen.
- Verkeerslichten duidelijker markeren (in de schetsontwerpen), niet alleen strepen.

6.7 Openbaar Vervoer (OV)

Vragen

- Vragen over alternatieve tracés HOV (bijv. aansluiting op bestaande lijnen, noord/zuid keuze).
- Waar komen alle bushaltes?
- Hoeveel sneller gaat de HOV4 zometeen zijn? Vergeleken met nu (qua reisafstand van Kastelenplein naar het station Eindhoven Centraal, bijvoorbeeld).

Zorgen

- Kritiek dat bussen alleen niet de verkeersproblemen oplossen.
- Behoud bushaltes Gagelbosch en Roffart is belangrijk.
- Mensen zijn sceptisch over of mensen daadwerkelijk meer met de bus zullen gaan.

Suggesties

- Gratis of goedkoper OV voor buurtbewoners.
- Suggesties voor sneltram/metro-opties.

> ***"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."***

6.8 Overig / Specifieke punten

- Wens voor behoud groen in driehoek Stam & De Koning (evt. waterpartij).
- Aanpakken afvalprobleem langs Karel de Grotelaan.
- Geen hoogbouw (max 4 lagen) bij Kastelenplein.
- Wat wordt er aan de “chill”-plekken van de jeugd gedaan?
- Verzoek om een flitspaal te plaatsen bij Shell.
- Behoud goede bereikbaarheid Hanevoet en Genderbeemd.
- 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.
- Waar moeten de mensen tanken die niet meer het huidige tankstation kunnen gebruiken?
- Wat gaat er gebeuren met het ‘uitgegeven perceel’?

6.9 Positieve reacties

- Veel lof voor aandacht voor langzaam verkeer, groen en veiligheid. Blij met de toevoeging van de bypass bij de Croy.
- Complimenten voor duidelijke animatiefilms en informatiesessies.
- Sommige bewoners vinden dat goed geluisterd is naar input.

> ***“Er lijkt aan ‘alles’ gedacht te zijn.”***

6.10 Zorgen en feedback op het proces

- Scepsis over realistische verkeersmodellen.
- 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.
- Zorgen over slechtere bereikbaarheid en toename luchtvervuiling.
- Gevoel dat besluiten al vaststonden en participatie weinig invloed had.
- Aandacht voor Engelstalige informatie en participatie-mogelijkheid
- Wanneer is de HOV4 af?
- Kan het gehele plan op de website komen?
- Wat zijn de rijrichtingen op de technische tekeningen?
- Hoe gaat geëvalueerd worden of de maatregelen van het Masterplan Mobiliteit werken?
- Hoe hangt het samen met het VCP?

> ***“Ik ben benieuwd hoeveel mensen met de bus zullen gaan in de toekomst.”***
>
> ***“Ik heb een goede uitleg gehad.”***

7 BIJLAGE: ONLINE VRAGENLIJST

Online vragenlijst HOV4 Kastelenplein

Deze vragenlijst is geopend t/m 4 mei 2025.

1. In het schetsontwerp voor het Kastelenplein zijn de aanbevelingen uit de participatie in 2024 voldoende meegenomen.
    a. Helemaal eens
    b. Eens
    c. Neutraal
    d. Oneens
    e. Helemaal oneens

2. Wil je je antwoord toelichten?

3. Heb je aandachtspunten voor het HOV4 ontwerpteam bij de verdere uitwerking van het schetsontwerp?

4. Heb je interesse om deel te nemen aan een werksessie over de verdere uitwerking van het tracé Kastelenplein? Deze vindt na de zomer in 2025 plaats. Meer informatie volgt in mei/juni, via e-mail.
    a. Ja, mijn e-mailadres is: ...
    b. Nee

Indien je ja hebt geantwoord:
Wat wil je nog meer weten om goed mee te kunnen denken voor de inrichting van het tracé? Welk expertise wil je terugzien bij de werksessie over de verdere uitwerking van dit tracé?

5. Wil je nog iets anders meegeven aan het projectteam van de HOV4?

6. Wat is je postcode? (cijfers en letters)
   We willen graag weten of we iedereen in de omgeving hebben gesproken. Daarom vragen we je om je postcode te delen, dit is niet verplicht. (Voorbeeld: 1234AB)

7. Was je aanwezig bij de participatiebijeenkomst op 24 april?
    a. Ja
    b. Nee

8. Wil je je abonneren op de nieuwsbrief over de HOV4 en andere ontwikkelingen in Gestel? Vul dan hier je e-mail adres in. We sturen de nieuwsbrief ongeveer zes keer per jaar.

EINDHOVEN



PARTICIPATIE HOV4 VOORLOPIG ONTWERP

Karel de Grotelaan buiten de Ring, Karel de Grotelaan kruising met de Ring en aftakking High Tech Campus

EINDHOVEN

EINDJE VOORUIT
OPEN EINDHOVEN.NL

INHOUD

1. Introductie 4
2. Proces 5
3. Aanpak 6
4. Sfeerimpressie 15
5. Facts and figures 16
6. Opgehaalde reacties 18
7. Overzicht van vragen uit de reacties 22
8. Evaluatie door bezoekers 23

Bijlagen 24

Gestelse Braderie, 5 november 2025
Datum uitgifte: december 2025

Colofon
Gemeente Eindhoven
Met ondersteuning van ontwerpend onderzoeksbureau cocosmos in het participatieproces van de HOV4-buslijn



LEESWIJZER

Handige woorden

HOV
Hoogwaardig Openbaar Vervoer

Voorkeurstracé
Het ontwerp voor de HOV4 dat de voorkeur heeft vanuit het HOV4 ontwerpteam.

VCP (Verkeerscirculatieplan)
Met het VCP gaan we het verkeer in de toekomst op een andere manier door de stad leiden. Doorgaand autoverkeer gaat niet meer dwars door de stad, maar wordt via de Ring en de Randweg (N2) geleid. Het VCP leidt tot minder autodrukte in het centrum en daarmee wordt het schoner en gezonder. Ook zetten we in op meer lopen, fietsen en goed openbaar vervoer. Daarnaast maken we met dit plan meer ruimte voor groen, pleinen en parken.
Voor meer informatie, ga naar openeindhoven.nl/vcpenring

Tracé
Een deel uit de route van de HOV4

Langzaam verkeer
Al het verkeer wat over de stoep of over het fietspad gaat, zoals wandelen of fietsen.

Trottoir
Stoep

Schetsontwerp
Dit is het ontwerp waarin globaal te zien is hoe de indeling van de straat gaat zijn.

Voorlopig Ontwerp
Dit is het ontwerp dat na het schetsontwerp wordt gemaakt. Hier staat meer detail in.

Definitief Ontwerp
Dit is het volledige, definitieve ontwerp. Dit is een technisch ontwerp, dat gebruikt gaat worden als start voor de verbouwing van de straten.

1. INTRODUCTIE

Er komen steeds meer mensen naar Eindhoven om hier te wonen en te werken. Deze groei biedt kansen, maar brengt ook een aantal opgaves met zich mee. Hoe zorgen we ervoor dat iedereen zich makkelijk en snel kan blijven verplaatsen? We willen hiervoor verschillende maatregelen nemen. Eén daarvan is de aanleg van een HOV-netwerk. Zo komt er een nieuwe verbinding van Eindhoven Centrum naar Veldhoven De Run: de HOV4-lijn. Bewoners en werknemers van nu en straks kunnen hier gebruik van maken, zo maken we belangrijke woon- en werklocaties in de regio beter bereikbaar.



2. PROCES

In het vervolgproces komen we terug met een definitief ontwerp en met meer informatie over de aanlegfase.

December 2025 collegebesluit omgevingsplan.

Hierna 6 weken ter inzage voor indienen zienswijzen.

Verwerken zienswijzen en raadsbesluit (inspreek-mogelijkheid), data communiceren we via openeindhoven.nl/hov4

Start aanleg in 2027 (onder voorbehoud) beginnen bij de Karel de Grotelaan binnen de Ring en kruising met de Ring. Hierna verder met Mecklenburgstraat, Mauritsstraat, Vonderweg.

Op de website eindhoven.nl/hov4 vind je de verslagen van alle bijeenkomsten gedurende het (eerdere) proces.

3. AANPAK

3.1. Wat is de Gestelse Braderie?

Eén centraal moment voor ontmoeting, informatie en participatie
Er staat veel te gebeuren in Gestel. De Gestelse Braderie is een manier om de buurt te informeren over al deze ontwikkelingen, en een gelegenheid voor buurtbewoners om mee te praten over de toekomst. Ook is het een gezellig moment waar buren elkaar ontmoeten.

Opzet van de Gestelse Braderie
De braderie vond plaats op het plein nabij de rotonde waar de Karel de Grotelaan en de Ring elkaar kruisen. Buurtbewoners werden voor de Gestelse Braderie uitgenodigd via een infobrief (zie bijlage) en een parade door de straten. Het plein was ingericht met grote tenten met daarin marktkramen, waar informatie getoond werd over verschillende projecten. Bij elke marktkraam stonden projectteamleden van gemeente, woningcorporaties en sociale partners klaar om in gesprek te gaan en vragen te beantwoorden. Bij verschillende projecten was er een feedbackbox, waar bezoekers reactiekaartjes konden inleveren om pluspunten en aandachtspunten mee te geven. In ruil hiervoor ontvingen bezoekers een munt, om in te wisselen voor een portie churros of een kop soep.



Tussen de marktkramen in was er volop gelegenheid om met buren in gesprek te gaan, samen te eten aan de tafels terwijl een zangeres sfeervolle live muziek verzorgde en kinderen van de activiteiten genoten, zoals een knutselhoek waar herfstknutsels werden gemaakt, een ballonkunstenaar en een speelvoorziening met ballenbak.

3.2. Overzicht van marktkramen

Wat was er te doen bij de Gestelse Braderie?

Informatieve marktkramen
1. Gebiedskader Kop van Blaarthem & Genderdal
Informeren en meedenken met het gebiedskader.
www.openeindhoven.nl/kopvanblaarthemgenderdal

2. Gebiedskader Blaarthem & Genderdal Midden
Informeren en meedenken met het gebiedskader.
www.openeindhoven.nl/blaarthemgenderdalmidden

3. HOV4 buslijn
Informeren en meedenken over het voorlopig ontwerp van tracédeel kruising met de Ring, Karel de Grotelaan buiten de Ring en aftakking High Tech Campus.
www.openeindhoven.nl/hov4

4. Kastelenplein
Informeren over de schetsen en feedback ophalen.
www.openeindhoven.nl/fijnkastelenplein

5. Collectieve warmtevoorziening Gestel
Informeren over huidige fase van het project, energiebesparingsaanpak en meedenken over het warmtenet.
www.eindhovenduurzaam.nl/grootsgestel

6. Fietstunnel Limburglaan
Informeren over plannen en fasering van de fietstunnel Limburglaan.
www.eindhoven.nl/stad-en-wonen/stadsdelen/stadsdeel-gestel/aanleg-fiets-en-voetgangerstunnel-limburglaan

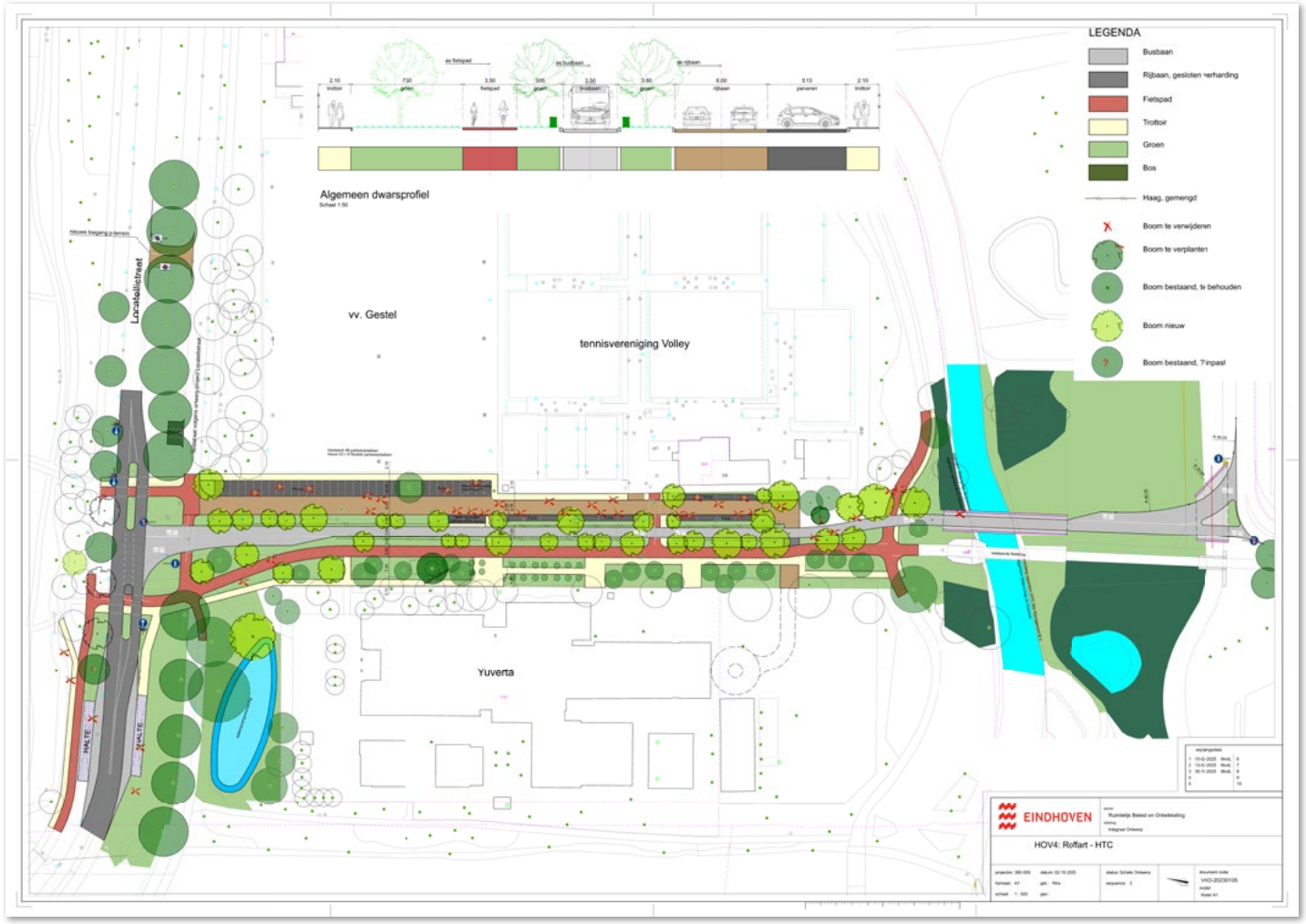
7. WIJ Eindhoven
Informeren over activiteiten.
www.wijeindhoven.nl

Activiteiten
- Kraam met thee, koffie, chocolademelk en ijsthee
- Foodtruck met churros
- Kraam met soep
- Zitgelegenheid en statafels
- Ballonkunstenaar
- Speelvoorziening (funmobiel met ballenbak)
- Knutselhoek

3.3. Getoonde materialen

Hieronder vind je het overzicht van de getoonde posters waarop gereageerd werd.

Tekeningen van het Voorlopig Ontwerp




Kanel de grote laan
Dwarsprofiel A-A (Ring)
Dwarsprofiel B-B (Ring)
LEGENDA
Busbaan
Rijbaan, gesloten verharding
Rabatstrook
Fietspad
Trottoir
Groen
Boom te verwijderen
Boom te verplanten
Boom bestaand, te behouden
Boom nieuw
Boom bestaand, ? inpasbaarheid
Boom nieuw, indicatief
Inprikker Humperdincklaan nader te onderzoeken
EINDHOVEN
Kruising Kanel de Grotelaan - Limburglaan


LEGENDA
Rijbaan, gesloten verharding
Fietspad
Trottoir
Groen
Boom te verwijderen
Boom te verplanten
Boom bestaand, te behouden
Boom nieuw
Boom nieuw, indicatief
EINDHOVEN
HOV4: Karel de Grotelaan buiten de Ring


LEGENDA
Busbaan
Rijbaan, gesloten verharing
Fietspad
Trottoir
Groen
Boom te verwijderen
Boom te verplanten
Boom bestaand, te behouden
Boom nieuw
Boom bestaand, ? inpasbaarheid
Boom nieuw, indicatief
EINDHOVEN
HOV4: Karel de Grotelaan buiten de Ring
bebouwing
bebouwing
haag
Algemeen dwarsprofiel, busbaar noordelijke ligging. Variant fietspad 2x1 zuidzijde


LEGENDA
Busbaan
Rijbaan, gesloten verharding
Fietspad
Trottoir
Groen
Boom te verwijderen
Boom te verplanten
Boom bestaand, te behouden
Boom nieuw
Boom bestaand, ? inpasbaarheid
Boom nieuw, indicatief
EINDHOVEN
HOV4: Karel de Grotelaan buiten de Ring
HOV4 Eindhoven Centraal – Veldhoven De Run
HALTE
Karel de Grotelaan
Offenbachlaan
Schubertlaan
von Flotowlaan

Onderzoeksresultaten

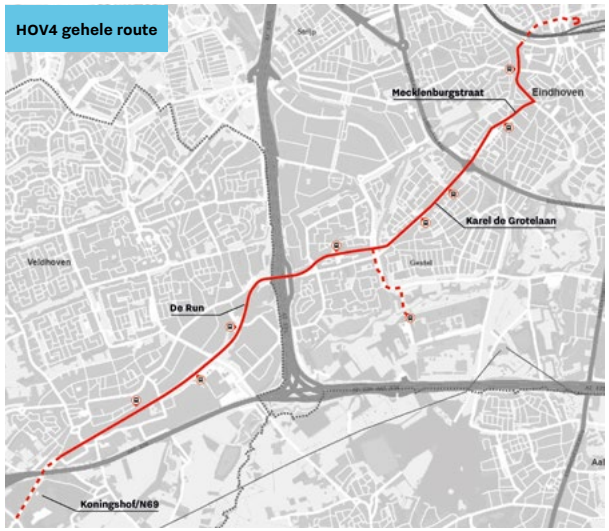
VOORLOPIG ONTWERP HOV4

**Wil je reageren op het voorlopig ontwerp van de HOV4-buslijn?
We gaan graag met je in gesprek.**

Liever online op het voorlopig ontwerp reageren? Dat kan tot en met 12 november 2025. Stuur een mail naar hov4@eindhoven.nl.

Op openeindhoven.nl/hov4 vind je meer informatie over HOV4 en kun je ook het voorlopig ontwerp nog eens bekijken.

HOV4 gehele route



Proces →	November/ december 2025 collegebesluit omgevingsplan	Hierna 6 weken ter inzage voor indienen zienswijzen	Verwerken zienswijzen en raadsbesluit (inspreek-mogelijkheid), data communiceren we via openeindhoven.nl/ hov4	Start aanleg in 2027 (onder voorbehoud): beginnen bij Karel de Grotelaan binnen de Ring en kruising met de Ring. Hierna verder met Mecklenburgstraat, Mauritsstraat, Vonderweg. Karel de Grotelaan buiten de Ring start 2029. De uitvoering van de aftakking naar de High Tech Campus wordt later bepaald.
In het vervolg-proces komen we nog terug met een definitief ontwerp en met meer informatie over de aanlegfase.	→	→	→	

EINDJE VOORUIT
OPEN EINDHOVEN.NL

Onderzoeken HOV4
Onderzoek laat zien dat de HOV4 op de Karel de Grotelaan en de aftakking naar de High Tech Campus zorgt voor een gelijke of verbeterde situatie op het gebied van trillingen, geluid en luchtkwaliteit.

Dit maakt het mogelijk om het omgevingsplan voor HOV4 in te dienen.

EINDHOVEN

Informatie over de bushaltes, fietsenstallingen, mobiliteitshubs en wadi’s

HOV4: BUSHALTES, FIETSENSTALLINGEN, MOBILITEITSHUBS EN WADI’S

Wadi’s langs het tracé

In Eindhoven leggen we op verschillende plekken wadi’s aan. Een wadi is een ondiepe verlaging in de grond die regenwater opvangt. Bij een flinke regenbui stroomt het water naar de wadi in plaats van naar het riool. Daar blijft het water enkele dagen en zakt dan langzaam weg in de bodem. Zo helpt een wadi om wateroverlast in de straat of tuin te voorkomen én zorgt het ervoor dat regenwater niet verloren gaat. Als de wadi droog is, kan de ruimte gebruikt worden om te spelen of te ontspannen. Een wadi is dus geen vijver, maar een slimme oplossing die helpt bij hitte, droogte én regen. Het maakt de buurt groener, koeler en prettiger om in te wonen.

Voorbeeld wadi op de Boschdijk



Er staan wadi’s gepland op de volgende locaties:
- Kruising Willemstraat met de Vonderweg.
- Ter hoogte van de keerlus bij de Palingstraat.
- Rondom de nieuwe kruising van de Limburglaan en Karel de Grotelaan.
- Op de Locatellistraat ter hoogte van Yuverta.

Op dit paneel zie je enkele foto’s die een indruk geven hoe de HOV4-bushalte eruit gaat zien (inclusief informatiedisplay). De HOV4-bushaltes combineren we met fietsenstallingen en mobiliteitshubs.

EINDJE VOORUIT
OPEN EINDHOVEN.NL

Bushalte



Informatiedisplay



Fietsenstalling

De fietsenstalling kan verschillende groottes hebben.



Mobiliteitshub

Een verzamelplek om deelvervoer te parkeren, zoals deelscooters en deelfietsen.



EINDHOVEN

4. SFEERIMPRESSIE

Gestelse Braderie









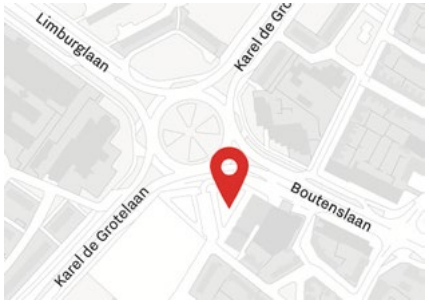






5. FACTS AND FIGURES

Gestelse Braderie



Locatie van de Gestelse Braderie: op het plein bij de Karel de Grotelaan

300 

bezoekers (waarvan 50 kinderen)*
*inschatting op basis van tellingen per uur

135 

ingevulde reactiekaartjes in totaal, waarvan 4 over HOV4

7 

projecten / organisatie

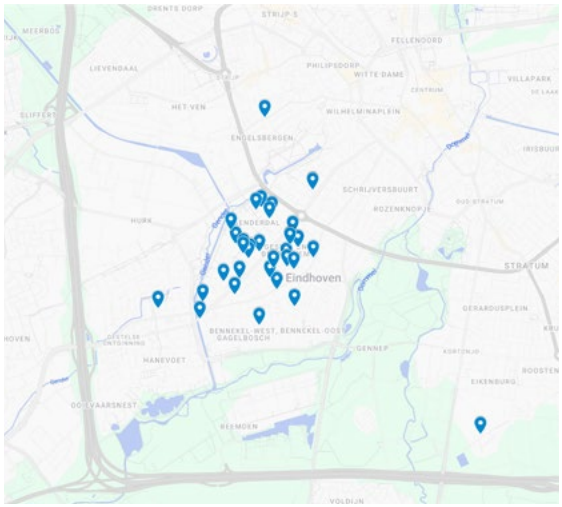
320 

porties chu

150 

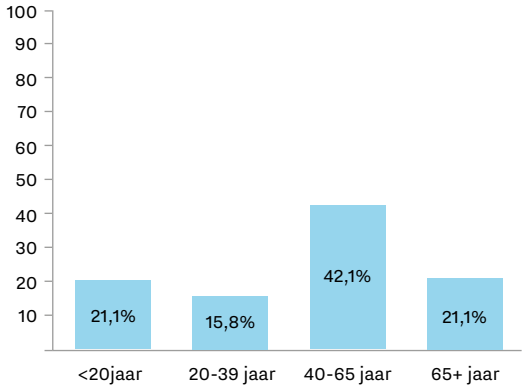
koppen soep uitgedeeld

Postcodes en leeftijden van bezoekers*

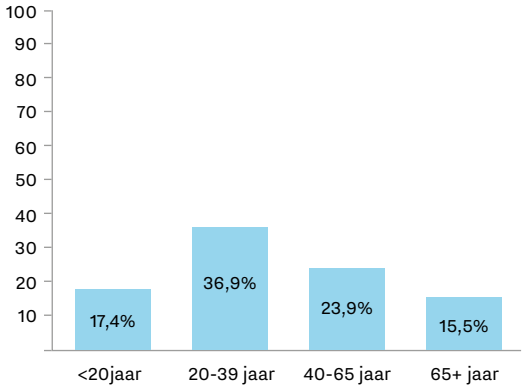


Leeftijdsverdeling

Gestelse Braderie*



Bewoners Genderdal & Blaarthem
(uit buurtmonitor)



*Bij de marktkramen van de gebiedskaders en HOV4-buslijn, vroegen de onderzoekers na elk gesprek naar de leeftijd en postcode van bezoekers. Deze weergave geeft daarmee geen compleet beeld van alle bezoekers aan de Gestelse Braderie.

6. OPGEHAALDE REACTIES

De genoemde punten in dit verslag worden, zover als mogelijk, meegenomen voor de verdere uitwerking van de HOV4

NB: Hieronder lees je de letterlijke feedback die tijdens de bijeenkomst is meegegeven. Deze zuivere weergave betekent dat je spel- of typefouten kan tegenkomen.

Toelichting vooraf:
Alle opmerkingen komen voort uit de bijeenkomst. De cursief gedrukte opmerkingen zijn online reacties.

Verkeersdrukte en sluipverkeer
- Alternatieve routes zijn ook te snel. (waardoor sluipverkeer ontstaat)
- Er gaat heel veel verkeer al door de straten, door andere verkeerswijzigingen.
- Verkeersdrukte Sterkenburg het is al gevaarlijk vanwege sluipverkeer -> omdat er andere verkeersregelingen komen.
- Mensen rijden de Hoogstraat in om sneller door te kunnen maar hebben verder niks in de wijk te zoeken.
- Het is een knelpunt, komt door de Hoogstraat.

Verkeersdoorstroming
- Files verwacht vanwege enkele baan.
- Slecht voor doorstroom.
- Oversteken met de hond (Glinkastraat, over de Karel de Grotelaan) duurt heel lang. De verkeerslichten voor voetgangers duren te lang. Op rood/knop hapert/doet niks. Ergerlijk, vooral met ongeduldige hond.
- Ze wacht lang bij verkeerslichten (lopend).
- Basisscholen op onhandige plek, want ouders met kinderen komen met de auto. Spits en drukte.
- Verbinding Strauslaan/Limburglaan/Karel de Grotelaan gaat overlast Donizettilaan veroorzaken. Wordt filerijden en dat is heel dom, beter gewoon niet doen.
- Lisztstraat voor reconstructie, bewoners geven aan al veel plannen te hebben -> 1 richting, parkeren beide kanten.
- Oversteken (5 banen) voor veel senioren in 90 seconden is niet mogelijk.
- Mooi, fijn als er minder file is op de ring en ik met de bus sneller in het centrum ben.
- Tunnel is beter voor de doorstroom.

Verkeersveiligheid
- Mensen overschrijden snelheidslimiet, bromfietsers ook.
- Voor fietsers een hele lastige hoek bij Karel V Singel en Limburglaan kruispunt.
- Auto's volgen de regels niet goed.

- Verkeersdrukte Sterkenburg, extra vluchtheuvels voor veiligheid kinderen.
- Brucknerplein steken veel mensen door rood over.
- Gabriel Metsulaan, wadi met vlonder, maar zonder randen en dat is onveilig. Vergroening bij oversteken kan zichtbaarheid verhinderen. Rolstoelgangers worden niet gezien en dit is een zorg, geen ramps voor rolstoelen.
- Handhaven Hoogstraat fietsstraat 30km/h.
- Vrees voor onveilige situaties.

Leefbaarheid en toegankelijkheid

- Slecht voor de luchtkwaliteit.
- Behoefte aan meer steunpunten, voor het geval mensen niet goed ter been zijn.
- Bushalte is best ver lopen, er zijn er steeds minder.
- Bushalte is vlakbij voortuin, en er komt ook een fietsenstalling. Wordt het dan niet een hangplaats?
- Ik word blij van het groen.
- Helling fietstunnel van en naar Kastelenplein niet te steil! Voor minder validen.
- Goed het groen in oog houden, is belangrijk.
- Trein en OV is te duur tegenwoordig, binnenring krijgt straks minder visite, dat veroorzaakt eenzaamheid.
- Niet weghalen fietstunnel Karel de Grotelaan bij Kastelenplein.
- Voetgangerstunnel Engelsbergen scholen toegankelijk maken voor minder validen.
- Bushokjes mogen schoner.
- Aandachtspunt: trilling van de bodem.
- Aandachtspunt: wijk bereikbaarheid.

(Vermindering) auto gebruik en parkeren

- Het zou niet standaard moeten zijn dat de auto centraal staat. Verandering begint klein.
- Betaalt parkeren is waarschijnlijk nodig.
- Meer auto's dan vroeger, parkeernorm is te weinig.
- Autoluw beleid is mensen manipuleren en vrijheid ontnemen.
- Mensen parkeren in de buitenring, wordt druk daar, maar anders wordt het te duur.
- Je hebt een auto nodig, vrienden en familie zien is belangrijk.
- Het wordt moeilijker met de auto, dus ze hebben een scooter aangeschaft (wel elektrisch).

Bussen

- Wellicht langere bussen.
- De bushalte zit vol met scholieren.
- Cool dat de bus centraal staat, fiets ook. Goed dat auto minder prioriteit krijgt. Mensen kiezen dat wegens gemak (meestal). Auto's hoeveelheden halveren, als we het echt zouden willen, maar de politiek leent zich daar niet voor.
- Fijn dat de bus frequenter gaat komen.
- Eerst bussen/OV goedkoper maken, dan pas mensen de bus in pushen.
- Bus is onzin, mensen nemen die toch niet; het moet een enkele baan zijn, niet dubbel en meer groen doen in plaats van die tweede baan.
- Bushalte bij de school te ver weg van de oude locatie.
- *(over de bushalte bij de aftakking HTC) Is de situering van de nieuwe halte logisch? Aangezien de huidige ingang van Yuverta aan de doodlopende Locatellistraat ligt, wat dus een busbaan wordt. Sowieso heeft een bushalte aan een HOV baan de voorkeur omdat dit geen hinder geeft voor het overige verkeer. Daarnaast zijn er veel oversteken te verwachten naar de geschetste locatie.*

Het lijkt me dan ook logisch om de bushalte juist aan de HOV-baan te leggen en de dubbele HOV rijstrook verder door te trekken zodat bussen ook kunnen passeren bij de haltering. Daarnaast ligt de nieuwe halte erg kort op de bestaande halte Roffart.

- *In voorgaande communicatie is toegezegd dat halte Gagelbosch voor lijn 15 en 16 blijft bestaan. Mede omdat deze halte aan de behoefte voorziet. Nu is het zo dat er plannen zijn om de route van lijn 15 en 16 te verleggen en niet meer over de Nicolaistraat en Tinelstraat te rijden. Maar oostelijk en zuidelijk om via Bayeuxlaan en Locatellistraat. De reden is de krappe doorgang en de vertragende tijd van deze route. Halte Gagelbosch zou dan in zijn geheel vervallen en het kan dus zijn dat deze halte niet meer aangelegd hoeft te worden.*
  Feit is dan wel dat er halte Roffart de enige halte is die een alternatief is, of de nieuwe halte bij Yuverta (eerder aangehaald) en een nieuwe halte die door Hermes is gedachte is, Schönberglaan thv de voetoversteek bij de tennisvereniging. In dat licht gezien zijn dat ook 3 halten erg dicht op elkaar voor lijn 15 en 16 waarbij opgemerkt moet worden dat in de nieuwe routeplannen halte Roffart alleen wordt aangedaan door lijn 15. In dat kader zou de HOV halte bij Yuverta dan ook op de busbaan logischer zijn. Ook voorkom je wellicht dat scholieren juist lijn 15 en 16 gaan nemen waardoor deze 12 meter bussen vol zitten. Maar wat dan met halte Gagelbosch?
  Plaatsing op de doorgaande HOV as tussen Kastelenplein en Grieglaan is al eerder onwenselijk gebleken. Is er een optie op halte Roffart (aan de rijbaan) op te offeren en de halte Roffart zo noordelijke mogelijk in de passen op de HOV baan voor de nieuwe HOVlijn ? Mogelijk kunnen er twee haltesets behouden blijven, waarbij de zuidelijkste halte Roffart naar het noorden wordt verlegd, Immers het is ook onduidelijk of deze HOVlijn ook en de avond en weekenden blijft rijden.

Hierbij blijft er in de omgeving van halte Gagelbosch wel een reisoptie bestaan.
Het zou zonde zijn om halten aan te leggen, waarbij er nu mogelijk sprake is dat deze nooit gebruikt gaat worden.

Ondertunneling Karel de Grotelaan en kruising met de ring

- Tunnel is beter idee dan rotonde.
- Tunnel is een verbetering.
- Tunnel is een te grote verandering, willen ze niet, “Soms doet verandering pijn”. Vernieuwen mag, maar moet op het oude laten lijken. Het karakter moet behouden worden. Hoe? Iets ronds moet terugkomen, refererend naar rotonde (zoals vroeger). Wegens verdichting, is dat niet erg moeilijk, is stedenbouwkundig niet infra. Infra is ook niet heel gezellig. Bomen worden wel veel behouden. Anticiperend op verdichting en drukte. Nieuwe plek is goed.
- Tunnel is fijn voor de veiligheid, want oversteken is nu gevaarlijk.
- De fietspaden zouden ook door de tunnel moeten, ipv zoveel banen oversteken met stoplichten.
- Tunnel is toch wel handig. Wordt wel veel hinder als het eenmaal wordt gemaakt maar daar kom je niet onderuit.
- Het is een goed idee (over de tunnel ipv rotonde).
- Rotonde staat vol tijdens de spits, dus tunnel is top.
- Pluspunt: buslijn ondergronds laten door stromen.

Veiligheid in tunnels

- Naar beneden met de auto in de ondertunneling kan lastig zijn qua licht/donker. Die lichtjes bij Montgomerytunnel zijn leuk.
- Aandachtspunt: verlichting in bestaande tunnel voetgangers tussen scholen en wijken + onderhoud/schoon houden.

Bouwfase

- Een bewoner geeft aan zorgen te hebben over het bouwverkeer.
- Hinder tijdens de bouw is een zorg, scholieren komen te laat. Rotonde is heel traag, stoplichten zijn langzaam. Nu rijden veel mensen door rood.
- Als je begint moet de omgeving dat kunnen handelen.

Informatievoorziening en communicatie

- Flyers neerleggen bij balie van scholen, waar werkzaamheden in de buurt zijn.
- Algemeen overzichtsplan handig voor uitleg, want het loopt natuurlijk samen met het algemene verkeersplan.
- Sint Joris (tijdelijk gebouw) flyers neerleggen of scholieren uitnodiging sturen voor participatiebijeenkomst.
- Die plaatjes vragen om toelichting, moeilijk op zichzelf te begrijpen.

Overig

- Te veel geld.
- Edisonstraat als voorbeeld van goede transformatie met winkels in plinten die door gemeente worden verhuisd.
- Eindhoven wordt als Parijs, maar dan beter, zonder ratten.
- Ik heb met een man de twee project voorstellen gesproken over de verbreding van de bus-straatlijnen. Het is een mooie en prijzenswaardige prestatie.

7. OVERZICHT VAN VRAGEN UIT DE REACTIES

Begin 2026 volgt een reactie op onderstaande vragen. Dit komt op de website: openeindhoven.nl/hov4.

- Vermindering rijstroken, hoe gaat dat dan?
- Kasteellaan tussen Karel de Grote en Sterkenburg één rijstrook houden mogelijk?
- Gebied voor Action: hoe zorgen jullie voor een veilige situatie, zodat er geen verkeer tegen rijrichting in rijdt? Paar paaltjes in de grond? Markering is cruciaal.
- Komt er betaald parkeren? Parkeerplekken moeten behouden worden - veel bezoekers dus veel drukte.
- HOV bussen, zijn die speciaal?
- Fietstunnel mogelijk bij Kastelenplein?
- Hoe gaat de planning? Blijft de bus tijdens de ontwikkeling rijden?
- Worden de flats beïnvloed door wadi's? Bij de flats aan de Karel de Grotelaan.

8. EVALUATIE DOOR BEZOEKERS

Tijdens de Gestelse Braderie was er een feedbackbox, waarin door bezoekers 26 reactiekaartjes zijn achtergelaten. Ook noemden bezoekers bij gesprekken bij de marktkramen pluspunten en verbeterpunten voor de Gestelse Braderie. Hieruit volgden de volgende evaluatiepunten:

Buurtbewoners waren tevreden met de hoeveelheid en helderheid van de informatie die op de braderie werd gedeeld.
”Leuk georganiseerd, om laagdrempelig info te krijgen over de projecten”
“Goede uitleg. Veel overzicht en helderheid over wat wel en niet mogelijk is.”

De braderie is als leuk en gezellig ervaren en is buurtbewoners over het algemeen goed bevallen.
“Dit mogen jullie vaker doen, ook met die muziek. Ook leuk om met andere mensen te praten”
“Muziek, zingen, mooi samenzijn vandaag”

Voor een eventueel vervolg droegen buurtbewoners vooral verbeterpunten en aandachtspunten aan over toegankelijkheid en promotie.
“Niet goed geregeld voor mensen in een rolstoel”
“Zonder de steltenloper had ik dit niet geweten”

Bewoners geven aan dat er behoefte is aan oplossingen voor de korte termijn voor de woningen aan de Offenbachlaan en helderheid over de plannen voor de woningen.
“Onduidelijk of er gesloopt wordt op de Offenbach: nu een royaal appartement, straks een krappe studio?”

De visualisaties van het gebiedskader zijn niet duidelijk voor bewoners zonder uitleg.



BIJLAGE 1

Evaluatie van de Gestelse Braderie

Pluspunten Gestelse Braderie:

Sfeer

- Gezellige braderie, goed idee!
- Graag dat er meer leuke dingen te doen zijn.
- Muziek, zingen, mooi samenzijn vandaag.
- Gezellige buurt. Veel cultuur.
- Gezelligheid.
- Fijn dat er ook accommodaties voor kinderen zijn.
- Super goed verzorgd!! Dank!
- Soep was goed. Het weer werkte ook mee.
- Super leuk idee, goed georganiseerd.
- Dit mogen jullie vaker doen, ook met die muziek. Ook leuk om met andere mensen te praten.
- Gezellig zo in de buurt, vaker doen!
- Super leuk georganiseerd! Vaker doen!!
- Het animatie team, het steltenmeisje.
- Leuk voor de kinderen.
- Leuke braderie, mooi neergezet. Goede opkomst zo, mooi om te zien.

Informatievoorziening

- Erg gezellig en goede uitleg wat er gebeurt.
- Goede uitleg. Veel overzicht en helderheid over wat wel en niet mogelijk is.
- Leuk georganiseerd, om laagdrempelig info te krijgen over de projecten.
- Heel positief -> veel info over groen + nieuwe woningen -> krijg je een goed beeld bij en geen aannames/eigen invulling nodig.
- Aandacht aan de wijk.
- “Leuk; om te zien wat er allemaal gebeurt in Gestel”.
- Ziet er goed uit.
- Mensen voelen zich gehoord, dat is fijn
- Goed om hier geweest te zijn.
- Ik heb met een man de twee project voorstellen gesproken over de verbreding van de bus-straatlijnen. Het is een mooie en prijzenswaardige prestatie.
- Alles wordt duidelijk uitgelegd, een pluspunt voor de buurt.
- Duidelijke informaties.
- Goed initiatief, goed verzorgd en voldoende info.
- Ik woon hier niet, maar ik hoorde dat dit was en toen ben ik gaan kijken.

Voortzetting

- Wekelijkse of maandelijks een braderie in Blaarthem.
- Ziet er gezellig uit. Mag vaker zo.
- Goede aanpak om gevarieerd publiek te bereiken. Misschien meerdaags neerzetten.
- Verbazing dat de gemeente dit organiseert: wel goed. Fijn dat ze het combineren en gezellig hier
- Ze zouden dit elke week moeten organiseren, of elke maand, of elk kwartaal. Dan komt de buurt bij elkaar en kun je mensen ontmoeten. Want waar kan dat nou nog? Weinig buurthuizen en bruine café's dus ik mis het echt maar deze braderie brengt buurtbewoners samen.

Aandachtspunten Gestelse Braderie:

Bekendheid/promotie

- Communicatiever zijn.
- Ook graag flyers bij de scholen neerzetten zodat scholieren over de nieuwe plannen geïnformeerd worden.
- Zonder de steltenloper had ik dit niet geweten.
- meer bekendheid over projecten woningen
- wat te doen in buurt.
- Meer bekendheid / flyers in de buurt?

Toegankelijkheid

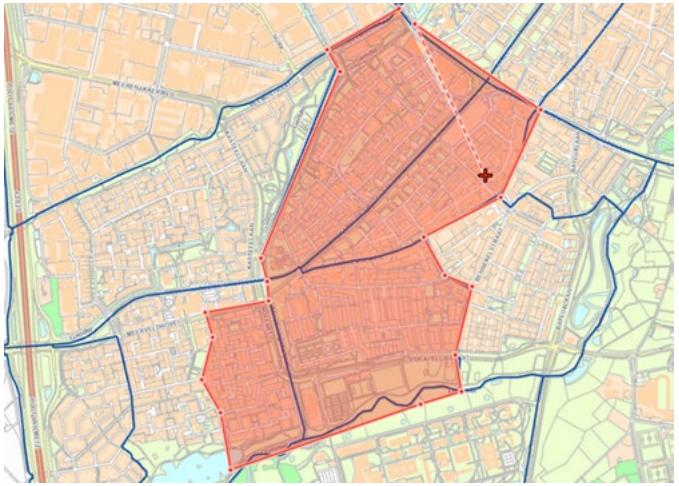
- Stands niet toegankelijk.
- Geen vlonders, voor rolstoel.
- Niet goed geregeld voor mensen in een rolstoel.
- geen ramps voor rolstoelen.

Overig

- Geen.
- Meer activiteit.
- Idee uit Zwitserland: verplichting bij nieuwe ontwikkelingen om een half jaar lange en paal te plaatsen om beoogde hoogte/volume te tonen/in te schatten voor bewoners.
- Groen voorziening.
- Leuke opzet.
- 's avonds gaan ouderen niet weg, dus overdag is goed, zeker op woensdag.
- Geen.
- Vuil op straat.
- Weinig!
- Bagger. Zoals het nu is, is het goed.

BIJLAGE 2

Uitnodiging naar buurtbewoners



Verspreidingsgebied van de uitnodigingen







EINDHOVEN

EINDJE VOORUIT
OPEN EINDHOVEN.NL



PARTICIPATIE HOV4 VOORLOPIG ONTWERP

Mauritsstraat, Mecklenburgstraat, Vonderweg, Karel de Grotelaan binnen de Ring (inclusief kruising met de Ring)

EINDHOVEN

EINDJE VOORUIT
OPEN EINDHOVEN.NL

INHOUD

1. Introductie 4
2. Proces 5
3. Opzet van de bijeenkomst 6
4. Opgehaalde reacties 9
5. Overzicht van vragen uit de reacties 13
6. Opgehaalde reacties over de boomsoorten 14

Bijlagen 19

3 november & 10 november 2025
Drie gecombineerde projecten: HOV4 buslijn, Genderwig, Verkeerscirculatieplan
Datum uitgifte: december 2025

Colofon
Gemeente Eindhoven
Met ondersteuning van ontwerpend onderzoeksbureau cocosmos in het participatieproces van de HOV4-buslijn



LEESWIJZER

Handige woorden

HOV
Hoogwaardig Openbaar Vervoer

Voorkeurstracé
Het ontwerp voor de HOV4 dat de voorkeur heeft vanuit het HOV4 ontwerpteam.

VCP (Verkeerscirculatieplan)
Met het VCP gaan we het verkeer in de toekomst op een andere manier door de stad leiden. Doorgaand autoverkeer gaat niet meer dwars door de stad, maar wordt via de Ring en de Randweg (N2) geleid. Het VCP leidt tot minder autodrukte in het centrum en daarmee wordt het schoner en gezonder. Ook zetten we in op meer lopen, fietsen en goed openbaar vervoer. Daarnaast maken we met dit plan meer ruimte voor groen, pleinen en parken.
Voor meer informatie, ga naar openeindhoven.nl/vcpenring

Tracé
Een deel uit de route van de HOV4

Langzaam verkeer
Al het verkeer wat over de stoep of over het fietspad gaat, zoals wandelen of fietsen.

Trottoir
Stoep

Schetsontwerp
Dit is het ontwerp waarin globaal te zien is hoe de indeling van de straat gaat zijn.

Voorlopig Ontwerp
Dit is het ontwerp dat na het schetsontwerp wordt gemaakt. Hier staat meer detail in.

Definitief Ontwerp
Dit is het volledige, definitieve ontwerp. Dit is een technisch ontwerp, dat gebruikt gaat worden als start voor de verbouwing van de straten.

1. INTRODUCTIE

Er komen steeds meer mensen naar Eindhoven om hier te wonen en te werken. Deze groei biedt kansen, maar brengt ook een aantal opgaves met zich mee. Hoe zorgen we ervoor dat iedereen zich makkelijk en snel kan blijven verplaatsen? We willen hiervoor verschillende maatregelen nemen. Eén daarvan is de aanleg van een HOV-netwerk. Zo komt er een nieuwe verbinding van Eindhoven Centrum naar Veldhoven De Run: de HOV4-lijn. Bewoners en werknemers van nu en straks kunnen hier gebruik van maken, zo maken we belangrijke woon- en werklocaties in de regio beter bereikbaar.

In dit verslag lees je de reacties op de HOV4-buslijn, bij de bijeenkomsten op 3 en 10 november 2025.
Deze bijeenkomsten zijn georganiseerd vanuit drie projecten van de gemeente Eindhoven: de herontwikkeling van de Genderwig, het VCP (Verkeerscirculatieplan) en de HOV4-buslijn.

Benieuwd naar informatie over de andere projecten? Ga dan naar:
openeindhoven.nl/vcpenring

openeindhoven.nl/project/genderwig



2. PROCES

In het vervolgproces komen we terug met een definitief ontwerp en met meer informatie over de aanlegfase.

December 2025 collegebesluit omgevingsplan.

Hierna 6 weken ter inzage voor indienen zienswijzen.

Verwerken zienswijzen en raadsbesluit (inspreek-mogelijkheid), data communiceren we via openeindhoven.nl/hov4

Start aanleg in 2027 (onder voorbehoud) beginnen bij de Karel de Grotelaan binnen de Ring en kruising met de Ring. Hierna verder met Mecklenburgstraat, Mauritsstraat, Vonderweg.

Op de website eindhoven.nl/hov4 vind je de verslagen van alle bijeenkomsten gedurende het (eerdere) proces.

3. OPZET VAN DE BIJEENKOMST

Hoe zag de bijeenkomst eruit?

Locatie: Summa College (Willem de Rijkelaan 3)

Deze bijeenkomst is georganiseerd vanuit drie projecten van de gemeente Eindhoven: de herontwikkeling van de Genderwig, het VCP (Verkeerscirculatieplan) en de HOV4-buslijn. Er was een plenaire presentatie van 30 minuten aan het begin van elk tijdslot, waarin de programma-manager toelichting gaf over de samenhang van de drie projecten. Hierna gaven de projectleiders van de projecten na elkaar een toelichting.

Hierna konden buurtbewoners de informatiemarkt bezoeken. Per project was er een ruimte met posters, waar de projectteams aanwezig waren om in gesprek te gaan en vragen te beantwoorden. De materialen van de HOV4-buslijn zijn te vinden in de bijlage.

Deelnemers
- Tijdslot 1, 3 november 2025 18:00-19:30 | 100 aanmeldingen, 99 bezoekers
- Tijdslot 2, 3 november 2025 20:00-21:30 | 100 aanmeldingen, 123 bezoekers
- Tijdslot 3, 10 november 2025 18:00-19:30 | 100 aanmeldingen, 98 bezoekers

Doel participatie HOV4
- Informeren over het voorlopig ontwerp
- Beantwoorden van vragen
- Ophalen van input voor de keuze van bomen aan de Vonderweg en Mauritsstraat

Materialen HOV4
- Tekeningen van het Voorlopig Ontwerp
- Onderzoeksresultaten
- Overzicht van opties voor boomsoorten

De getoonde materialen zijn de te vinden in de bijlagen.



Plattegrond van Eindhoven met het overzicht van de drie projecten.

Projectteamleden schreven mee met aandachtspunten die bewoners meegaven. Ook waren er reactiekaartjes die bewoners konden invullen.

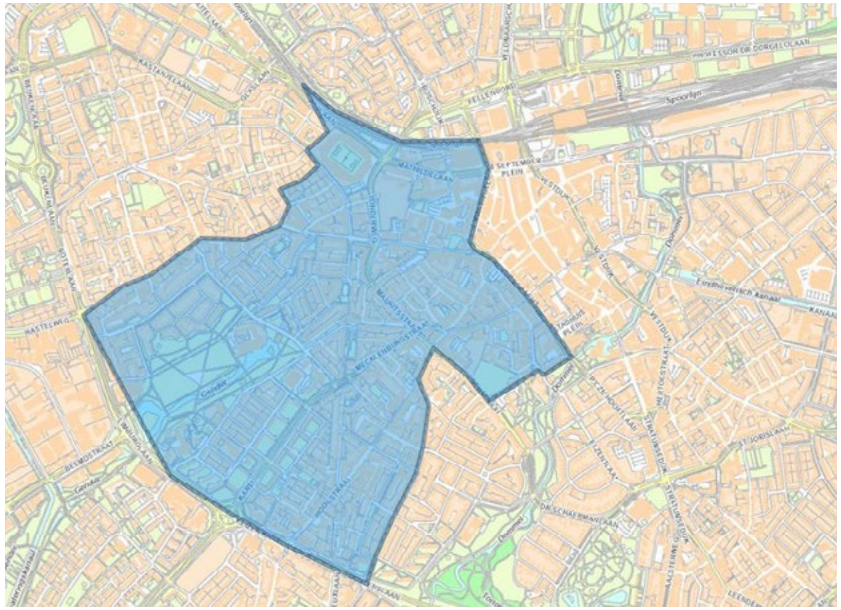
Verder konden bewoners bij de poster over de boomkeuze input achterlaten. Bewoners konden stickers plakken bij foto's van de boomsoort die hun voorkeur had. Ook konden bewoners een toelichting achterlaten op het invulformulier.

Online reageren was mogelijk in de periode t/m 12 november 2025, via een mail naar hov4@eindhoven.nl

Uitnodiging
Voor deze bijeenkomst zijn de omwonenden uitgenodigd via een wijkinfo. Zie hieronder een kaart met de buurten die zijn uitgenodigd via de wijkinfo.

Conclusie en vervolg
De genoemde punten in dit verslag worden, zover als mogelijk, meegenomen voor de verdere uitwerking van de HOV4.





4. OPGEHAALDE REACTIES

NB: Hieronder lees je de letterlijke feedback die tijdens de bijeenkomst is meegegeven. Deze zuivere weergave betekent dat je spel- of typefouten kan tegenkomen.

Toelichting vooraf:
Alle opmerkingen komen voort uit de bijeenkomsten. De cursief gedrukte opmerkingen zijn online reacties.

Veiligheid (voor fietsers en wandelaars):
- Karel de Grotelaan: Veel voet en fietsverkeer steekt over bij de Palingstraat. Dat wordt moeilijk gemaakt. Dat zou ik liever anders zien.
- Oversteek voor fietsers bij de Beemstraat, het is kamikaze in de ochtend.
- Mauritsstraat oversteekplekken zijn belangrijk.
- Fietsoversteek in verlengde van aansluiting Anna van Engelandstraat richting Hagenkampweg zuid.
- Willemstraat stadzijde: suggestie om één kant dubbel fietspad te maken ipv twee zijdes in één richting. Nu ook al veel dubbel fietsverkeer.
- Huis op hoek is niet goed zichtbaar (in de bocht).
- Hoe borgen we de veiligheid / zichtlijn voor de fiets vanuit de Julianalaan op de Vonderweg? Woning huisnummer 17 belemmert het zicht?
- Solmsweg voetgangers oversteek, nog geen fiets oversteek, dat zou wel fijn zijn.
- Fietspaden Karel de Grotelaan gaan bovenlangs, het is smal, passen niet in de tunnel erbij.
- De lijnbus komt dichtbij bij de Mauritsstraat. Er zijn dodelijke ongevallen geweest met de bussen in de bocht bij de Mauritsstraat. We hebben dit eerder aangegeven bij de bijeenkomsten, maar er is niets mee gedaan. Het VCP ben ik het mee eens, maar bij dit stuk voelt het onveilig.

Route en tijden van de bus:
- Circulaire HOV moet komen, sector overschrijdend altijd langs station, dat is niet handig. Circulaire bus moet dan door de groene wig, groene bus.
- ‘s Avonds rijden er geen lijnbussen meer in Gestel. Is toch vaak een probleem, bussen te vol, vooral bij de HOV 1 richting airport.
- Bussen stoppen te vroeg. (in de avond zijn er niet genoeg bussen)
- De bus is te veel gericht op scholieren.
- Er moet een circulaire buslijn komen over de ring, in plaats van dat je eerst richting het station moet.
- Voor een betere doorstroming van bussen zou het goed zijn om hoekpand Mauritsstraat/Meckelenburgstraat te kopen en te slopen.

Parkeerdruk:
- Parkeren bij Aalsterweg (tegenover Prehistorisch Dorp) is een rommel.

Aandachtspunten wadi’s:
- De wadi van de Boschdijk wordt als voorbeeld gegeven, maar dat is niet goed uitgevoerd. Bomen verdrinken. Verkeer rijdt er te makkelijk in.
- De wadi refereert naar de Gender.

Bereikbaarheid met de auto:

- In de Palingstraat moet een auto filter komen om te vermijden dat auto's van de Mecklenburgstraat naar de Hoogstraat gaan (sluipverkeer). In een eerder plan was al zoiets bij Hagekampweg-Zuid, waar is dat plan naar toe? Dat was wenselijk.
- Vanuit Julianastraat, waar kom ik er dan uit en in als het afgesloten wordt?
- Willemstraat -> Lodewijk Napoleonlaan, is die hoek bereikbaar? -> veel bomen zijn weg, er moeten er meer komen.
- *Ik heb ook eerder aangegeven dat rondom met name het einde van PSV wedstrijden de doorgang 'Vonderweg' enige tijd (max 30 minuten) is afgesloten. Deze tijd is rekbaar en de weg wordt afgesloten vanaf het affluitsignaal tot 'wanneer nodig'. Ik vraag me af hoe de vervoeder dit gaat uitvoeren. Te meer omdat er een halte is gesitueerd bij de 'Steentjeskerk' Het is mijn inziens erg gevaarlijk om deze doorgang niet af te sluiten ivm de grote massastroom (ook al wordt al het verkeer in de plannen geheel geweerd thv het PSV stadion). Overigens is het wel zo dat juist deze halte de druk op het station kan verminderen als hier wel altijd bussen stoppen (Kempenbundel).*
  Het mes kan aan 2 kanten snijden. Hoe ziet het HOV team dit, 30 minuten wachten en geen OV is niet uitvoerbaar (vertragingen werken lang door). Blijft er een mogelijkheid om de huidige route te rijden (Emmasingel/Grote Berg).
  Wanneer krijgt de vervoerde het signaal dat de bus weer over de HOV baan kan. Omdat de periode kort en redelijk onvoorspelbaar is (niet exact door uitloop vd wedstrijd etc) wordt dit een uitdaging.

Groen en leefbaarheid:

- Graag groen toevoegen aan de kant van de Mauritsstraat waar de busbaan komt.
- Wandelgebied met kwaliteit trekt mensen en houdt mensen in de stad; auto's gaan nu wegens navigatie door de stad heen.
- Willem de Zwijgerstraat moet meer vergroend worden bij de aansluiting Mauritsstraat.
- Gras beton is mooi en groen, ook dat in Willem de Zwijgerstraat. Ontharden waar kan, vergroenen waar kan.
- Tankstation blijft, dat is fijn.
- Het lijkt mij een mooie kans om groene bushaltes te plaatsen t.b.v. de biodiversiteit.
- *[Ik] zie tot mijn grote schrik dat er 2 parkeerplaatsen voor mijn woning zijn gepland. Bij de laatste verandering, rond 2011 waren voor mijn woning geen parkeervakken gemaakt, echter werd er wel veelvuldig geparkeerd, waardoor ik niet met scooter of fiets door mijn voordeur (of poort) naar binnen of achter kon. Als dit gebeurt kunnen ook mensen met wandelwagens of invalidestoelen niet passeren over de stoep, ze moeten dan via de straat. Ik kan nu door de bloembak in geval van nood met scooter of fiets achterom. Ik denk dat bij de gemeente niet voldoende bekend is hoeveel mijn huis en nummers 4 en 2 verder naar voren staan dan de rest van de straat.*
- *We zouden het jammer vinden als onze stoep niet gerenoveerd zal worden en menen dat dat het "raar" uit zal zien als de stoep voor het jaren-30-huizenblok van 106ABC niet meer 1 geheel zal zijn. Bovendien wordt een "gesloten verharding" geïntroduceerd aan het begin van de Hagenkampweg Noord. We horen graag waarom de "gesloten verharding" geïntroduceerd zal worden. We zouden het logischer en prettiger vinden om een "woonwijk"-gevoel te benadrukken met klinkers.*

- *Verder vroegen we ons af of er voldoende kennis is genomen van de platgetrapte hoeken van het plantsoen. Voor de hoek bij 106-B zou het plattrappen voorkomen kunnen worden als het de hekken op de stoep verwijderd (of verplaatst) worden. Is dat voorzien? De hekken zijn ooit geplaatst om onze jonge kinderen op de stoep te kunnen laten spelen. Inmiddels zijn ze ouder en weten we dat fietsers (en bezorgscooters) zich niet door een hek laten stoppen. Bovendien wordt het hek tegenwoordig gebruikt om fietsen te parkeren. Maar als ik het goed begrijp, zal de bushalte niet meer aan de overkant zijn en zal dit wellicht toch al minder worden.*
- *De hoek van het plantsoen is bij het fietspad m.i. veel te scherp. Mensen zullen ook dit plat gaan trappen en dat zal afbreuk doen aan de kwaliteit van de groenvoorziening. Voor de hoek bij 98C is het moeilijk te voorspellen, maar zou ik voorstellen de kans op plattrappen te verkleinen door de radius te vergroten.*

Feedback op het (participatie)proces:

- De gemeente Eindhoven gaat te vaak rechtzaken aan -> makkelijk opgelost ipv samenwerken.
- Zo gaat het goed! Goed open voor ideeën en bereikbaar.
- Tijdstip participatie avond, graag rekening houden met mensen met kinderen.
- *Ik heb kantoor aan de Mauritsstraat [...] in Eindhoven. Ik maak mij echt wel een beetje boos over dat hele bus-traject.*
  Waar het gemotoriseerd verkeer nu op 6.30 meter van het perceel met even huisnummers aan de Mauritsstraat voorbij knallen met 50 of 60 km p/u;
  Knallen ze straks op 2.10 van het de voortuinen voorbij. Dat is dus bijna DOOR de tuin. En dan zit nog een stoep van 1,80 tussen gefrot. Dus 1,80 meter breed stoepje MET
  aan de ene kant tuinen met (overhangende) begroeiing
  op de stoep de groen/grijs/blauw bakken
  op de stoep wellicht nog een lantaarn of bewegwijzering
  op de stoep wandelaars van 2 kanten
  op de stoer ongelijke stoepen met water wat niet weg kan (plassen dus)
  op de stoep fietsen van de postbodes, studenten, bezoekers
  op de stoep auto's van bezorgers en klussers
  en aan de andere kant voorbij razende bussen….

  Ik vraag mij werkelijk af wie dat verzint!? Serieus….

  De huidige breedte is nu ook 1,80, met een fietspand ernaast Nu is er al GEEN uitwijkmogelijkheid.

  Maar fietsen gaan 15-25 km per uur en die kúnnen uitwijken.
  Een ASML-bus die met 50-60 km per uur raast, kan NIET uitwijken – dat is iets heel anders.

  Hoe veilig is het? Heeft er al iemand van de bedenkers een paar keer daar gelopen? Nu- met fietsen?

  Moet je eens doen EN vervolgens bedenken hoe dat is met een busbaan, waan nu een fiets-pad is?!

  Wat ik zeg heeft geen zin- niemand doet er niets mee…. Het grote belang (lees ASML) gaat voor!

  Voor ALLES

Maar een druk bewandeld stoepje door kinderen, ouderen van het vonderhof, bewoners én in twee richtingen met daarnaast de vele bussen…

Dat is vragen om problemen.

Ik denk dat er regelmatig iemand een grote zij-spiegel van een bus in de nek krijgt.

Hebben jullie rekening gehouden in de modellen met letselschade?

Dan vraag ik mij af of er metingen worden verricht aan de bestaande bouw nu de bussen ongeveer 4 meter dichter bij de huizen komen rijden?

Daar hoor ik niets over.

Dat ik mijn klanten niet kan ontvangen, dat is pech voor mij. Het kantoor zit er pas 50 + jaar… Dat boeit niemand iets.

Daar hoor ik niets over.

Dat ik mijn pand niet meer kan bereiken of goed onderhoud aan kan laten voeren is pech.

Daar hoor je ook niets over…

Ik kan wel meedenken met de het type boom, die ook nog verkeerd staan t.o.v. van de zon.

Daar hoor je wel iets over.



5. OVERZICHT VAN VRAGEN UIT DE REACTIES

Veiligheid (voor fietsers en wandelaars):
- Oversteek Karel de Grotelaan ter hoogte van Anna van Engelandstraat. Nu een fietsoversteek, kan deze terugkomen?
- Karel de Grotelaan binnen de ring: is er bewust gekozen om geen logisch voetgangerspad te maken? Verkeersoverzicht waarborgen (veiligheid) is belangrijk, praktische verkeerslus, de Albert Heijn zit op die route.
- Zorgen over snelfietsbaan tussen station en Eliasweg. Is het mogelijk om een fietstunnel onder de ring te maken of bij de Willemstraat een dubbel fietspad?
- Krijgt het fietspad wel stoplichten?

Bushaltes en buslijn:
- Mecklenburgstraat: bewoners hebben zorgen iver scheuren in hun huizen door de zware bussen. Wat zeggen de onderzoeken hierover?
- Mecklenburgstraat: bushalte momenteel, komt deze terug? Halteren op de rijbaan.
- HOV 4 gaat wel erg frequent, maar tot hoe laat gaan deze bussen rijden elke dag?

Parkeerdruk:
- Wat gaat de gemeente doen aan de parkeerdruk op de Mecklenburstraat die gaat ontstaan n.a.v. het verminderen van de parkeerplaatsen? Graag rekening houden met aantal kenteken registraties per adres. Mogelijke oplossing: parkeergebied vergroten?
- Is het mogelijk om PSV-ers naar het stadion te brengen met bussen vanaf de Aalsterweg? Het is erg druk met parkeren nu al.
- Waar komen de parkeerplekken van de nieuwbouwwoningen?

Aandachtspunten wadi's:
- Zuivering van de wadi's? Hoe werkt dat? We willen gezond, niet een vergaarbak.

Bereikbaarheid met auto omgeving HOV4:
- Wordt de Karel de Grotelaan twee richtingen op?
- Wordt de Meckelenburgstraat een grote rotonde?

Overig:
- Blijft het tankstation?
- Willem de Rijkelaan, komen daar bomen? Het is fijn als we het uitzicht houden.
- Wortelopdruk langs fietspad door bomen. Wordt hier rekening mee gehouden?

6. OPGEHAALDE REACTIES OVER DE BOOMSOORTEN

Aandachtspunten en zorgen:

Hinder blad/vruchten:
- Als er maar geen rare bessen op zitten, dit wordt een grote bende en die stinken ook. geen plakkerige bloesem.
- Geen fruitbomen.
- Weinig info over bomen, dus kan moeilijk mening geven. Fruitdragend mag niet -> Vogels & afval -> moet niet te breed worden -> moet geen daglicht tegenhouden.
- Alle bomen goede bomen (maar) -> els geeft rotzooi, eik ook.
- Eikels bij fietspaden zijn irritant, bladeren ook.
- Hertog Jan I laan: Bomen aan huizenkant. Vruchten die enorm stinken -> nakijken welke soort dit is, vooral nergens aanplanten.
- Plantsoen Hagenkampweg - Mecklenburgstraat: Bomen met vruchten die blijven. Rekening mee houden. -> trekt ratten aan, veel rommel op het trottoir.
- Plantaan (zonder vruchten) -> deuken in de auto.

Uitstraling, vorm en kleuren:
- Bomen die worden aangeplant doorsnee 20-25 cm -> ondergronds beter geregeld, dus beter bladerdek.
- Hoge stam, zodat zicht op auto's niet belemmerd wordt.
- Herfstkleuren zijn erg mooi.
- Herfstkleur is mooi.
- Herfst mooie kleuren, beter dan naaldbomen.
- Volle bomen belangrijk.
- Karel de Grotelaan binnen Ring #1-45: Lindes soort bekijken, nieuwe soort graag voortborduren op bestaand.

Onderhoud:
- Er moet iets komen wat ook wordt bijgehouden.
- Wortelen die breed of diep? Buurtbewoner geeft aan geen overlast te willen dat de stoep open moet.

Overig:
- Waarom selectie bomen. Vooral windbevochters. Deze bomen geven hooikoortsklachten en daarbij heeft gemeente aangegeven voor insecten te willen zorgen.

Voor- en nadelen per boomsoort:
Lindeboom:
+ Linde ruikt lekker, lange duur is erg belangrijk.
+ Linde is goed voor de bijen, zolang ze goed verzorgd worden.
– Lindebomen zijn helemaal niks, zit vol plak en trekt wespen aan. Kliko's kleven.
– Linde zitten luizen in, brengt overlast. Rotzooi creërende bomen zijn vervelend.
– Lindebomen geven hars af, dus alles kleeft.
– Lindeboom plakt te veel -> wel leuk zonder luizen -> ruikt lekker -> slecht voor de bijen, weinig nectar.
– Linde niet! Die blaadjes vallen, komen luizen op en het plakt! Geen Lindeboom!

Eik:

+ Eik + esdoorn mooie uitstraling (in de herfst) verder geen slechte keus ertussen.
+ Eik -> kleuren zijn mooi/goed voor de vogels -> maar ze moeten niet te groot worden, dan heeft niemand er iets aan.
+ Eik wegens verkoeling en schaduw, verkoeling is belangrijk.
+ Eik is inheems en heeft uitstraling -> herkenbaar.
– Eik is niet inheems, zomereik en wintereik wel, deze niet liever inheems en gebiedseigen.

Esdoorn:

+ Esdoorn, mooie herfstkleur.
+ Esdoorn is mooi.
+ Herfstkleur is mooi, goed blad (Freeman-esdoorn).

Spaeth-els:

+ Els is mooi en machtig, eik ook mooi bladeren -> robuust & brengt schaduw -> inheemse soort is ook goed -> geen pesticide.

Overige reacties:

Geen voorkeur:

- Groen is groen, het maakt niks uit.
- Welke boom maakt niet uit, manier waarop belangrijker.
- Meer bomen, meer groen, des te liever.
- Blij dat het groener wordt, hoe meer hoe beter.

Posters met in het oranje het aantal stemmen per boomsoort:

DENK MEE OVER DE BOOMSOORTEN LANGS DE HOV4-LIJN

BIJ DE VONDERWEG, IN DE BOCHT

EINDJE VOORUIT
OPEN EINDHOVEN.NL

Plak bij twee boomsoorten van jouw keuze een sticker.

Hieronder zie je vier type bomen. We willen twee boomsoorten gebruiken bij de herinrichting.
Kun je aangeven welke bomen je voorkeur hebben?
Plak hier een sticker bij.

Bij de definitieve soortkeuze proberen we zoveel mogelijk recht te doen aan de reacties.

Uitgangspunt is dat er een goede samenhang van boomsoorten langs de HOV4 as komt die bijdraagt aan de biodiversiteit.



Bestaande boom
Nieuwe boom



1. Spaeth-els *Alnus × spaethii 'Spaeth'*

Hoe scoort deze boom op:	
Passend in de omgeving	Heel goed - kan goed tegen luchtvervuiling, verharding, zout
Sierwaarde (bladkleur / vorm)	Frisgroen, verzorgd uiterlijk, geen opvallende winterbast
Levensverwachting	Matig-hoog (goed bij juiste plaatsing)
Hoogte, breedte	Hoogte: 15-20m, Breedte: 8-12m
Herfstkleur	Violet groen



2. New Horizon-iep *Ulmus 'New Horizon'*

Hoe scoort deze boom op:	
Passend in de omgeving	Heel goed – resistent tegen iepziekte en stedelijke stress
Sierwaarde (bladkleur / vorm)	Mooie vorm van het blad; past goed in straten
Levensverwachting	Hoog
Hoogte, breedte	Hoogte: 15-25m, Breedte: 10-15m
Herfstkleur	Geel



3. Wilgbladige eik *Quercus phellos*

Hoe scoort deze boom op:	
Passend in de omgeving	Redelijk goed (minder tolerant voor zout/verstoorde bodem)
Sierwaarde (bladkleur / vorm)	Klassiek eikbeeld; ziet er mooi uit door vorm en uitstraling
Levensverwachting	Hoog (lange levensduur typisch voor eiken)
Hoogte, breedte	Hoogte: 15-20m, Breedte: 9-12m
Herfstkleur	Geel



4. Freeman-esdoorn *Acer × freemanii 'Jeffersred'*

Hoe scoort deze boom op:	
Passend in de omgeving	Goed, veel gebruikt in stedelijke aanplantingen
Sierwaarde (bladkleur / vorm)	Sterke herfstkleur (oranjerood), aantrekkelijke vorm
Levensverwachting	Matig-hoog (afhankelijk van standplaats en snoei)
Hoogte, breedte	Hoogte: 12-17m, Breedte: 9-12m
Herfstkleur	Oranjerood

Posters met in het oranje het aantal stemmen per boomsoort:

DENK MEE OVER DE BOOMSOORTEN LANGS DE HOV4-LIJN

BIJ DE VONDERWEG, NA DE BOCHT

EINDJE VOORUIT
OPEN EINDHOVEN.NL

Plak bij twee boomsoorten van jouw keuze een sticker.

Hieronder zie je vier type bomen. We willen twee boomsoorten gebruiken bij de herinrichting.
Kun je aangeven welke bomen je voorkeur hebben?
Plak hier een sticker bij.

Bij de definitieve soortkeuze proberen we zoveel mogelijk recht te doen aan de reacties.

Uitgangspunt is dat er een goede samenhang van boomsoorten langs de HOV4 as komt die bijdraagt aan de biodiversiteit.





1. Rebona iep *Ulmus 'Rebona'*

Hoe scoort deze boom op:	
Passend in de omgeving	Zeer goed — hoge weerstand tegen iepziekte en stedelijke stress
Sierwaarde (bladkleur / vorm)	Frisgroen blad, nette kroon, goede bladbezetting
Levensverwachting	Hoog — duurzaam, lange levensduur in stedelijke context
Hoogte, breedte	Hoogte: 15-20m, Breedte: 10-15m
Herfstkleur	Geel



2. Spaeth-els *Alnus × spaethii 'Spaeth'*

Hoe scoort deze boom op:	
Passend in de omgeving	Heel goed - kan goed tegen luchtvervuiling, verharding, zout
Sierwaarde (bladkleur / vorm)	Frisgroen, verzorgd uiterlijk, geen opvallende winterbast
Levensverwachting	Matig-hoog (goed bij juiste plaatsing)
Hoogte, breedte	Hoogte: 15-20m, Breedte: 8-12m
Herfstkleur	Violet groen



3. Wilgbladige eik *Quercus phellos*

Hoe scoort deze boom op:	
Passend in de omgeving	Redelijk goed (minder tolerant voor zout/verstoorde bodem)
Sierwaarde (bladkleur / vorm)	Klassiek eikbeeld; ziet er mooi uit door vorm en uitstraling
Levensverwachting	Hoog (lange levensduur typisch voor eiken)
Hoogte, breedte	Hoogte: 15-20m, Breedte: 9-12m
Herfstkleur	Geel



4. Freeman-esdoorn *Acer × freemanii 'Jeffersred'*

Hoe scoort deze boom op:	
Passend in de omgeving	Goed, veel gebruikt in stedelijke aanplantingen
Sierwaarde (bladkleur / vorm)	Sterke herfstkleur (oranjerood), aantrekkelijke vorm
Levensverwachting	Matig-hoog (afhankelijk van standplaats en snoei)
Hoogte, breedte	Hoogte: 12-17m, Breedte: 9-12m
Herfstkleur	Oranjerood

Posters met in het oranje het aantal stemmen per boomsoort:

DENK MEE OVER DE BOOMSOORTEN LANGS DE HOV4-LIJN

MAURITSSTRAAT

EINDJE VOORUIT OPEN EINDHOVEN.NL

Plak bij twee boomsoorten van jouw keuze een sticker.

Hieronder zie je drie type bomen. We willen één boomsoort gebruiken bij de herinrichting. Kun je aangeven welke boom je voorkeur heeft? Plak hier een sticker bij.

Bij de definitieve soortkeuze proberen we zoveel mogelijk recht te doen aan de reacties.

Uitgangspunt is dat er een goede samenhang van boomsoorten langs de HOV4 as komt die bijdraagt aan de biodiversiteit.

Bestaande boom
Nieuwe boom



1. Winterlinde *Tilia cordata 'Greenspire'*

Hoe scoort deze boom op:	
Passend in de omgeving	Goed bestand tegen wind, vorst en luchtvervuiling; minder geschikt bij langdurige verharding of zout
Sierwaarde (bladkleur / vorm)	Donkergroen glanzend blad, gele herfstkleur; klassieke, verzorgde uitstraling
Levensverwachting	Hoog – lange levensduur, bestand tegen stedelijke druk
Hoogte, breedte	Hoogte: 15-20m, Breedte: 10-15m
Herfstkleur	Geel



2. Homestead-iep *Ulmus 'Homestead'*

Hoe scoort deze boom op:	
Passend in de omgeving	Zeer goed – ontwikkeld voor stedelijke toepassingen; hoge tolerantie voor luchtvervuiling en verharding
Sierwaarde (bladkleur / vorm)	Frisgroen blad, nette kroon; goed bladbehoud tot laat in het seizoen
Levensverwachting	Hoog – duurzaam en robuust, langlevende cultivar
Hoogte, breedte	Hoogte: 15-20m, Breedte: 8-12m
Herfstkleur	Geel



3. Freeman-esdoorn *Acer × freemanii 'Jeffersred'*

Hoe scoort deze boom op:	
Passend in de omgeving	Goed, veel gebruikt in stedelijke aanplantingen
Sierwaarde (bladkleur / vorm)	Sterke herfstkleur (oranjerood), aantrekkelijke vorm
Levensverwachting	Matig-hoog (afhankelijk van standplaats en snoei)
Hoogte, breedte	Hoogte: 12-17m, Breedte: 9-12m
Herfstkleur	Oranjerood

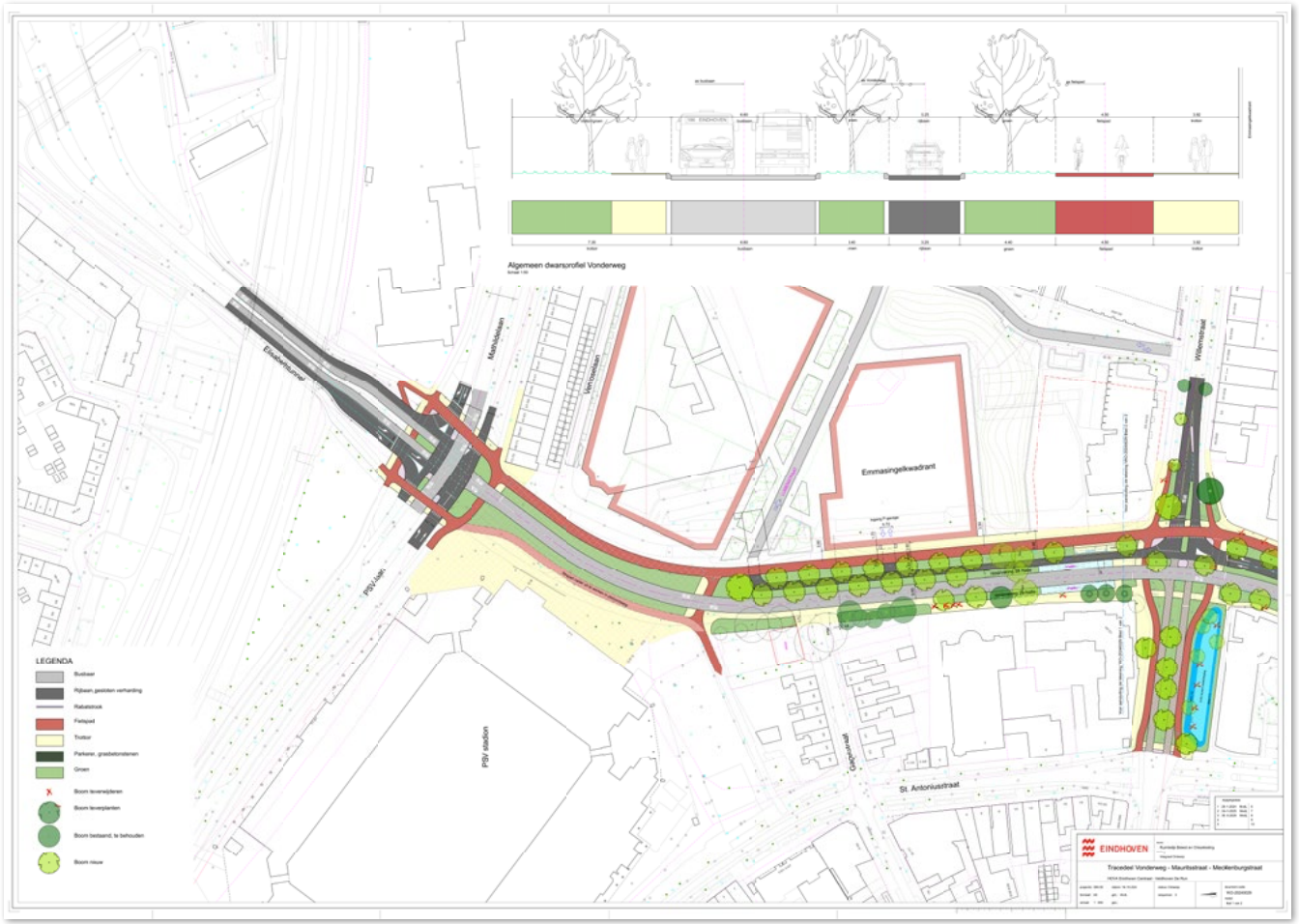
EINDHOVEN

BIJLAGE 1

Tekeningen van het Voorlopig Ontwerp




Dwarsprofiel A-A (Ring)
Dwarsprofiel B-B (Ring)
LEGENDA
Busbaan
Rijbaan, gesloten verharding
Rabatsteen
Fietspad
Trottoir
Groen
Boom te verwijderen
Boom te verplanten
Boom bestaand, te behouden
Boom nieuw
Boom bestaand, ? inpasbaarheid
Boom nieuw, indicatief
EINDHOVEN
Kruising Kanaal de Gronlaan - Limburglaan


Algemeen dwarsprofiel Vonderweg
Elisabethlaan
Mahlerlaan
Verdilaan
Emmasingelkwadrant
Wilhelminastraat
PSV-laan
PSV stadion
Gagelstraat
St. Antoniusstraat
LEGENDA
Busbaan
Rijbaan, gesloten verharding
Rabatstrook
Fietspad
Trottoir
Parkeren , grasbetonstenen
Groen
Boom leverwijderen
Boom leverplanten
Boom bestaand, te behouden
Boom nieuw
EINDHOVEN
Traceedel Vonderweg - Mauritsstraat - Mecklenburgstraat


LEGENDA
Algemeen dwarsprofiel Mauritsstraat
Algemeen dwarsprofiel Mecklenburgstraat
EINDHOVEN

BIJLAGE 2

Onderzoeksresultaten

HOV4: ONDERZOEKSRESULTATEN, PLANNING EN PROCES



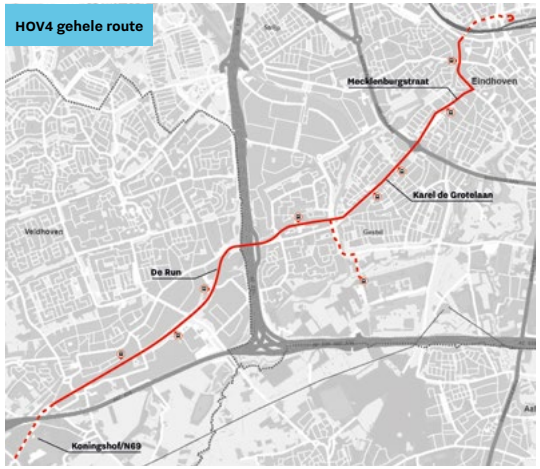
EINDJE VOORUIT
OPEN EINDHOVEN.NL

Wil je reageren op het voorlopig ontwerp van de HOV4-buslijn? We gaan graag met je in gesprek.

Liever online op het voorlopig ontwerp reageren? Dat kan tot en met 12 november 2025. Stuur een mail naar hov4@eindhoven.nl.

Op openeindhoven.nl/hov4 vind je meer informatie over HOV4 en kun je ook het voorlopig ontwerp nog eens bekijken.

HOV4 gehele route



Proces →	November/ december 2025 collegebesluit omgevingsplan →	Hierna 6 weken ter inzage voor indienen zienswijzen →	Verwerken zienswijzen en raadsbesluit (inspreek-mogelijkheid), data communiceren we via openeindhoven.nl/ hov4 →	Start aanleg in 2027 (onder voorbehoud): beginnen bij Karel de Grotelaan binnen de Ring en kruising met de Ring. Hierna verder met Mecklenburgstraat, Mauritsstraat, Vonderweg.
In het vervolg-proces komen we nog terug met een definitief ontwerp en met meer informatie over de aanlegfase.				

Hieronder vind je de eerste resultaten van verschillende onderzoeken

Trillingen – gebruiksfase
We hebben een eerste inschatting gemaakt van mogelijke trillingen als gevolg van de toekomstige verkeerssituatie. Daarbij is gekeken naar het ontwerp van de weg, de rijsnelheid, de verkeersintensiteit en de afstand van woningen tot het tracé.
In het algemeen verwachten we dat de trillingen afnemen, omdat er straks minder verkeer rijdt en de maximale snelheid lager ligt. Toch kunnen we niet helemaal uitsluiten dat op sommige plekken de trillingen iets toenemen ten opzichte van de huidige situatie. Daarom gaan we metingen uitvoeren, onder andere langs de Mauritsstraat en Mecklenburgstraat.

We verwachten dat de trillingswaarden onder de normen blijven. Trillingen die schade aan gebouwen kunnen veroorzaken zijn uitgesloten. Alleen mogelijke hinder voor bewoners wordt nog nader onderzocht.

Trillingen - aanlegfase
Het onderzoek naar trillingen tijdens de aanlegfase volgt later, bij de aanvraag van de aanlegvergunning.

Geluid
Uit onderzoek blijkt dat het aantal decibels (dB) gelijk blijft of zelfs iets afneemt. Dit betekent dat geluid geen belemmering vormt voor de uitvoering van HOV4 op dit deel van het tracé.

Luchtkwaliteit
De uitstoot van stikstofdioxide en fijnstof neemt af, omdat er minder verkeer zal rijden en de nieuwe bussen elektrisch zijn. Dit heeft een positief effect op de luchtkwaliteit in de omgeving.

Deze ontwikkelingen zijn gebaseerd op modellen en berekeningen. Als in de praktijk blijkt dat het anders gaat dan verwacht, dan evalueren we en zullen we gepaste maatregelen nemen.

EINDHOVEN

VOORLOPIG ONTWERP HOV4

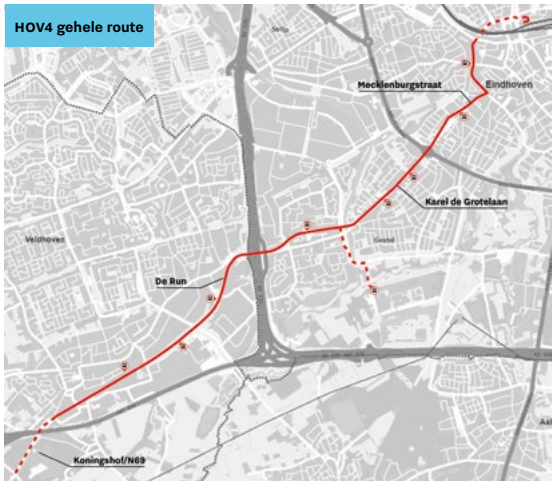
EINDJE VOORUIT OPEN EINDHOVEN.NL

Wil je reageren op het voorlopig ontwerp van de HOV4-buslijn?
We gaan graag met je in gesprek.

Liever online op het voorlopig ontwerp reageren? Dat kan tot en met 12 november 2025. Stuur een mail naar hov4@eindhoven.nl.

Op openeindhoven.nl/hov4 vind je meer informatie over HOV4 en kun je ook het voorlopig ontwerp nog eens bekijken.

HOV4 gehele route



Proces →	November/ december 2025 collegebesluit omgevingsplan →	Hierna 6 weken ter inzage voor indienen zienswijzen →	Verwerken zienswijzen en raadsbesluit (inspreek-mogelijkheid), data communiceren we via openeindhoven.nl/ hov4 →	Start aanleg in 2027 (onder voorbehoud): beginnen bij Karel de Grotelaan binnen de Ring en kruising met de Ring. Hierna verder met Mecklenburgstraat, Mauritsstraat, Vonderweg. Karel de Grotelaan buiten de Ring start 2028. De uitvoering van de aftakking naar de High Tech Campus wordt later bepaald.
In het vervolg-proces komen we nog terug met een definitief ontwerp en met meer informatie over de aanlegfase.				

Onderzoeken HOV4
Onderzoek laat zien dat de HOV4 op de Karel de Grotelaan en de aftakking naar de High Tech Campus zorgt voor een gelijke of verbeterde situatie op het gebied van trillingen, geluid en luchtkwaliteit.

Dit maakt het mogelijk om het omgevingsplan voor HOV4 in te dienen.

EINDHOVEN

BIJLAGE 3

Overzicht van opties voor boomsoorten

HOV4: BUSHALTES, FIETSENSTALLINGEN, MOBILITEITSHUBS EN WADI'S

EINDJE VOORUIT OPEN EINDHOVEN.NL

Wadi's langs het tracé

In Eindhoven leggen we op verschillende plekken wadi's aan. Een wadi is een ondiepe verlaging in de grond die regenwater opvangt. Bij een flinke regenbui stroomt het water naar de wadi in plaats van naar het riool. Daar blijft het water enkele dagen en zakt dan langzaam weg in de bodem. Zo helpt een wadi om wateroverlast in de straat of tuin te voorkomen én zorgt het ervoor dat regenwater niet verloren gaat. Als de wadi droog is, kan de ruimte gebruikt worden om te spelen of te ontspannen. Een wadi is dus geen vijver, maar een slimme oplossing die helpt bij hitte, droogte én regen. Het maakt de buurt groener, koeler en prettiger om in te wonen.

Voorbeeld wadi op de Boschdijk



Er staan wadi's gepland op de volgende locaties:
- Kruising Willemstraat met de Vonderweg.
- Ter hoogte van de keerlus bij de Palingstraat.
- Rondom de nieuwe kruising van de Limburglaan en Karel de Grotelaan.
- Op de Locatellistraat ter hoogte van Yuverta.

Op dit paneel zie je enkele foto's die een indruk geven hoe de HOV4-bushalte eruit gaat zien (inclusief informatiedisplay). De HOV4-bushaltes combineren we met fietsenstallingen en mobiliteitshubs.

Bushalte



Informatiedisplay



Fietsenstalling

De fietsenstalling kan verschillende grootten hebben.



Mobiliteitshub

Een verzamelplek om deelvervoer te parkeren, zoals deelscooters en deelfietsen.



EINDHOVEN

DENK MEE OVER DE BOOMSOORTEN LANGS DE HOV4-LIJN

BIJ DE VONDERWEG, IN DE BOCHT

EINDJE VOORUIT
OPEN EINDHOVEN.NL

Plak bij twee boomsoorten van jouw keuze een sticker.

Hieronder zie je vier type bomen. We willen twee boomsoorten gebruiken bij de herinrichting.
Kun je aangeven welke bomen je voorkeur hebben? Plak hier een sticker bij.

Bij de definitieve soortkeuze proberen we zoveel mogelijk recht te doen aan de reacties.

Uitgangspunt is dat er een goede samenhang van boomsoorten langs de HOV4 as komt die bijdraagt aan de biodiversiteit.



Bestaande boom
Nieuwe boom



1. Spaeth-els *Alnus × spaethii 'Spaeth'*

Hoe scoort deze boom op:	
Passend in de omgeving	Heel goed - kan goed tegen luchtvervuiling, verharding, zout
Sierwaarde (bladkleur / vorm)	Frisgroen, verzorgd uiterlijk, geen opvallende winterbast
Levensverwachting	Matig-hoog (goed bij juiste plaatsing)
Hoogte, breedte	Hoogte: 15-20m, Breedte: 8-12m
Herfstkleur	Violet groen



2. New Horizon-iep *Ulmus 'New Horizon'*

Hoe scoort deze boom op:	
Passend in de omgeving	Heel goed — resistent tegen iepziekte en stedelijke stress
Sierwaarde (bladkleur / vorm)	Mooie vorm van het blad; past goed in straten
Levensverwachting	Hoog
Hoogte, breedte	Hoogte: 15-25m, Breedte: 10-15m
Herfstkleur	Geel



3. Wilgbladige eik *Quercus phellos*

Hoe scoort deze boom op:	
Passend in de omgeving	Redelijk goed (minder tolerant voor zout/verstoorde bodem)
Sierwaarde (bladkleur / vorm)	Klassiek eikbeeld; ziet er mooi uit door vorm en uitstraling
Levensverwachting	Hoog (lange levensduur typisch voor eiken)
Hoogte, breedte	Hoogte: 15-20m, Breedte: 9-12m
Herfstkleur	Geel



4. Freeman-esdoorn *Acer × freemanii 'Jeffersred'*

Hoe scoort deze boom op:	
Passend in de omgeving	Goed, veel gebruikt in stedelijke aanplantingen
Sierwaarde (bladkleur / vorm)	Sterke herfstkleur (oranjerood), aantrekkelijke vorm
Levensverwachting	Matig-hoog (afhankelijk van standplaats en snoei)
Hoogte, breedte	Hoogte: 12-17m, Breedte: 9-12m
Herfstkleur	Oranjerood

DENK MEE OVER DE BOOMSOORTEN LANGS DE HOV4-LIJN

BIJ DE VONDERWEG, NA DE BOCHT

EINDJE VOORUIT
OPEN EINDHOVEN.NL

Plak bij twee boomsoorten van jouw keuze een sticker.

Hieronder zie je vier type bomen. We willen twee boomsoorten gebruiken bij de herinrichting.
Kun je aangeven welke bomen je voorkeur hebben? Plak hier een sticker bij.

Bij de definitieve soortkeuze proberen we zoveel mogelijk recht te doen aan de reacties.

Uitgangspunt is dat er een goede samenhang van boomsoorten langs de HOV4 as komt die bijdraagt aan de biodiversiteit.



Bestaande boom
Nieuwe boom



1. Rebona iep *Ulmus 'Rebona'*

Hoe scoort deze boom op:	
Passend in de omgeving	Zeer goed – hoge weerstand tegen iepziekte en stedelijke stress
Sierwaarde (bladkleur / vorm)	Frisgroen blad, nette kroon, goede bladbezetting
Levensverwachting	Hoog – duurzaam, lange levensduur in stedelijke context
Hoogte, breedte	Hoogte: 15-20m, Breedte: 10-15m
Herfstkleur	Geel



2. Spaeth-els *Alnus × spaethii 'Spaeth'*

Hoe scoort deze boom op:	
Passend in de omgeving	Heel goed - kan goed tegen luchtvervuiling, verharding, zout
Sierwaarde (bladkleur / vorm)	Frisgroen, verzorgd uiterlijk, geen opvallende winterbast
Levensverwachting	Matig-hoog (goed bij juiste plaatsing)
Hoogte, breedte	Hoogte: 15-20m, Breedte: 8-12m
Herfstkleur	Violet groen



3. Wilgbladige eik *Quercus phellos*

Hoe scoort deze boom op:	
Passend in de omgeving	Redelijk goed (minder tolerant voor zout/verstoorde bodem)
Sierwaarde (bladkleur / vorm)	Klassiek eikbeeld; ziet er mooi uit door vorm en uitstraling
Levensverwachting	Hoog (lange levensduur typisch voor eiken)
Hoogte, breedte	Hoogte: 15-20m, Breedte: 9-12m
Herfstkleur	Geel



4. Freeman-esdoorn *Acer × freemanii 'Jeffersred'*

Hoe scoort deze boom op:	
Passend in de omgeving	Goed, veel gebruikt in stedelijke aanplantingen
Sierwaarde (bladkleur / vorm)	Sterke herfstkleur (oranjerood), aantrekkelijke vorm
Levensverwachting	Matig-hoog (afhankelijk van standplaats en snoei)
Hoogte, breedte	Hoogte: 12-17m, Breedte: 9-12m
Herfstkleur	Oranjerood

DENK MEE OVER DE BOOMSOORTEN LANGS DE HOV4-LIJN

MAURITSSTRAAT

EINDJE VOORUIT OPEN EINDHOVEN.NL

Plak bij twee boomsoorten van jouw keuze een sticker.

Hieronder zie je drie type bomen. We willen één boomsoort gebruiken bij de herinrichting.
Kun je aangeven welke boom je voorkeur heeft?
Plak hier een sticker bij.

Bij de definitieve soortkeuze proberen we zoveel mogelijk recht te doen aan de reacties.

Uitgangspunt is dat er een goede samenhang van boomsoorten langs de HOV4 as komt die bijdraagt aan de biodiversiteit.

Bestaande boom
Nieuwe boom



1. Winterlinde *Tilia cordata 'Greenspire'*

Hoe scoort deze boom op:	
Passend in de omgeving	Goed bestand tegen wind, vorst en luchtvervuiling; minder geschikt bij langdurige verharding of zout
Sierwaarde (bladkleur / vorm)	Donkergroen glanzend blad, gele herfstkleur; klassieke, verzorgde uitstraling
Levensverwachting	Hoog – lange levensduur, bestand tegen stedelijke druk
Hoogte, breedte	Hoogte: 15-20m, Breedte: 10-15m
Herfstkleur	Geel



2. Homestead-iep *Ulmus 'Homestead'*

Hoe scoort deze boom op:	
Passend in de omgeving	Zeer goed – ontwikkeld voor stedelijke toepassingen; hoge tolerantie voor luchtvervuiling en verharding
Sierwaarde (bladkleur / vorm)	Frisgroen blad, nette kroon; goed bladbehoud tot laat in het seizoen
Levensverwachting	Hoog – duurzaam en robuust, langlevende cultivar
Hoogte, breedte	Hoogte: 15-20m, Breedte: 8-12m
Herfstkleur	Geel



3. Freeman-esdoorn *Acer × freemanii 'Jeffersred'*

Hoe scoort deze boom op:	
Passend in de omgeving	Goed, veel gebruikt in stedelijke aanplantingen
Sierwaarde (bladkleur / vorm)	Sterke herfstkleur (oranjerood), aantrekkelijke vorm
Levensverwachting	Matig-hoog (afhankelijk van standplaats en snoei)
Hoogte, breedte	Hoogte: 12-17m, Breedte: 9-12m
Herfstkleur	Oranjerood

EINDHOVEN

GROEN OP DE MECKLENBURGSTRAAT EN KAREL DE GROTELAAN BINNEN DE RING

EINDJE VOORUIT
OPEN EINDHOVEN.NL

Bomen op de Mecklenburgstraat en Karel de Grotelaan binnen de Ring

Op de Karel de Grotelaan binnen de Ring planten we dezelfde soort bomen als in de huidige situatie. Ter hoogte van de keerlus planten we esdoorns, dezelfde soort als die er nu ook staat. Hiermee behouden we de huidige structuur en uitstraling.





Tilia cordata 'Savaria'
hoogte: 12-20m, breedte: 7-10m,
kroon: gesloten, latere leeftijd ovaal/eivormig
herfstkleur: geel

Op de Mecklenburgstraat planten we nieuwe lindes aan. We voegen hier een andere soort type linde toe, die meer toevoegt aan de biodiversiteit.
Hierboven zie je welke linde er op de Mecklenburgstraat geplant wordt.



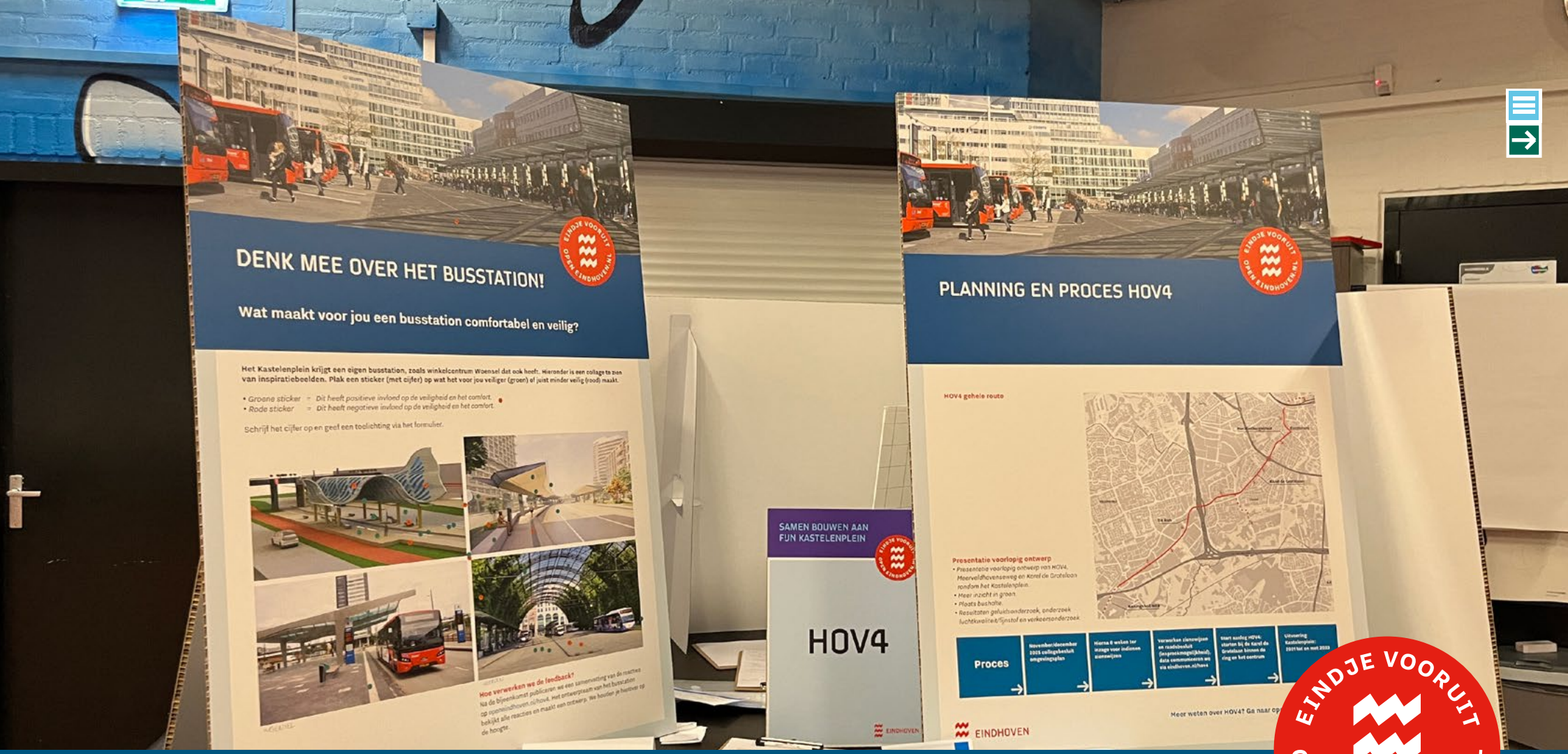
Onderbeplanting langs HOV4 tracé
Hierboven zie je een voorbeeld van hoe de onderbeplanting eruit kan komen te zien (impressie).

EINDHOVEN



EINDHOVEN





PARTICIPATIE HOV4 VOORLOPIG ONTWERP

Twee gecombineerde projecten: herontwikkeling Kastelenplein & HOV4-buslijn

Voorlopig Ontwerp

EINDHOVEN

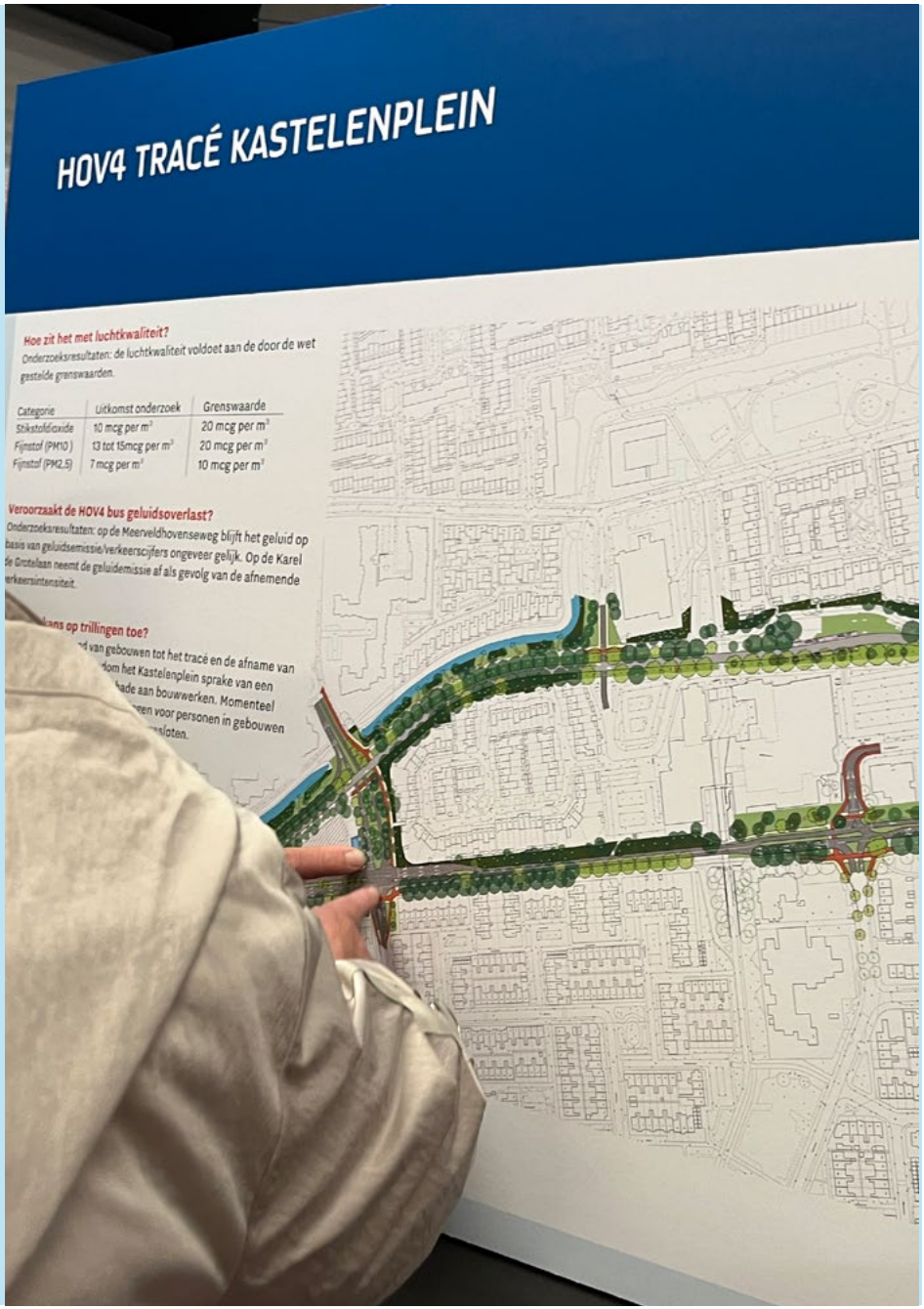
INHOUD

1. Introductie 4
2. Proces 5
3. Opzet van de bijeenkomst 6
4. Opgehaalde reacties 8

Bijlagen 12

Datum uitgifte: december 2025

Colofon
Gemeente Eindhoven
Met ondersteuning van ontwerpend onderzoeksbureau cocosmos in het participatieproces van de HOV4-buslijn



LEESWIJZER

Handige woorden

HOV
Hoogwaardig Openbaar Vervoer

Voorkeurstracé
Het ontwerp voor de HOV4 dat de voorkeur heeft vanuit het HOV4 ontwerpteam.

VCP (Verkeerscirculatieplan)
Met het VCP gaan we het verkeer in de toekomst op een andere manier door de stad leiden. Doorgaand autoverkeer gaat niet meer dwars door de stad, maar wordt via de Ring en de Randweg (N2) geleid. Het VCP leidt tot minder autodrukte in het centrum en daarmee wordt het schoner en gezonder. Ook zetten we in op meer lopen, fietsen en goed openbaar vervoer. Daarnaast maken we met dit plan meer ruimte voor groen, pleinen en parken.
Voor meer informatie, ga naar openeindhoven.nl/vcpenring

Tracé
Een deel uit de route van de HOV4

Langzaam verkeer
Al het verkeer wat over de stoep of over het fietspad gaat, zoals wandelen of fietsen.

Trottoir
Stoep

Schetsontwerp
Dit is het ontwerp waarin globaal te zien is hoe de indeling van de straat gaat zijn.

Voorlopig Ontwerp
Dit is het ontwerp dat na het schetsontwerp wordt gemaakt. Hier staat meer detail in.

Definitief Ontwerp
Dit is het volledige, definitieve ontwerp. Dit is een technisch ontwerp, dat gebruikt gaat worden als start voor de verbouwing van de straten.

1. INTRODUCTIE

Er komen steeds meer mensen naar Eindhoven om hier te wonen en te werken. Deze groei biedt kansen, maar brengt ook een aantal opgaves met zich mee. Hoe zorgen we ervoor dat iedereen zich makkelijk en snel kan blijven verplaatsen? We willen hiervoor verschillende maatregelen nemen. Eén daarvan is de aanleg van een HOV-netwerk. Zo komt er een nieuwe verbinding van Eindhoven Centrum naar Veldhoven De Run: de HOV4-lijn. Bewoners en werknemers van nu en straks kunnen hier gebruik van maken, zo maken we belangrijke woon- en werklocaties in de regio beter bereikbaar.



2. PROCES

December 2025 collegebesluit omgevingsplan.

Hierna 6 weken ter inzage voor indienen zienswijzen.

Verwerken zienswijzen en raadsbesluit (inspreekmogelijkheid), data communiceren we via openeindhoven.nl/hov4.

Start aanleg HOV4: starten bij de Karel de Grotelaan binnen de Ring en het centrum.

Uitvoering Kastelenplein: 2031 tot en met 2033.

Op de website eindhoven.nl/hov4 vind je de verslagen van alle bijeenkomsten gedurende het (eerdere) proces.

3. OPZET VAN DE BIJEENKOMST

Doel
- Informeren over het voorlopig ontwerp
- Beantwoorden van vragen
- Ophalen van input voor het ontwerp van een veilig en comfortabel busstation bij het Kastelenplein

Deelnemers
- Tijdslot 1 15:15-16:20 | 110 bezoekers
- Tijdslot 2 16:35-17:40 | 100 bezoekers
- Tijdslot 3 18:25-19:30 | 110 bezoekers

Parallel aan tijdslot 3 vond een bijeenkomst plaats met bewoners Ridderzaal nummers 60 t/m 84. Bij deze bewoners komt in het ontwerp van de HOV4 buslijn de Meerveldhovenseweg door een verschuiving van de weg dichter bij de tuinen en woningen te liggen. Het doel van de losse bijeenkomst was om de bewoners te spreken over de gevolgen en mogelijke maatregelen. Van dit overleg is een apart verslag gemaakt dat met deze bewoners is gedeeld.

Hoe zag de bijeenkomst eruit?
Locatie: Wijkcentrum 't Slot
De bijeenkomst is georganiseerd door het team van herontwikkeling Kastelenplein en de HOV4. Er was een plenaire presentatie aan het begin van elk tijdslot, hierna konden buurtbewoners naar de informatiemarkt gaan, waar posters waren met informatie over het ontwerp van het Kastelenplein en posters over de HOV4 buslijn. Het projectteam vanuit beide projecten stond klaar om in gesprek te gaan en vragen te beantwoorden. De materialen zijn te vinden op de website.

Materialen HOV4
Hieronder vind je het overzicht van de getoonde posters waarop gereageerd werd. Kijk in de bijlage, om de posters in volledige grootte te bekijken.
- Tekeningen van het Voorlopig Ontwerp
- Onderzoeksresultaten
- Inspiratiebeelden voor het busstation

Interactie
Bij de bijeenkomst schreef het projectteam mee met aandachtspunten die bewoners meegaven.

Ook waren er reactiekaartjes die bewoners konden invullen. Verder konden bewoners bij de poster over de bushalte input achterlaten. Hierbij stond de volgende vraag centraal:

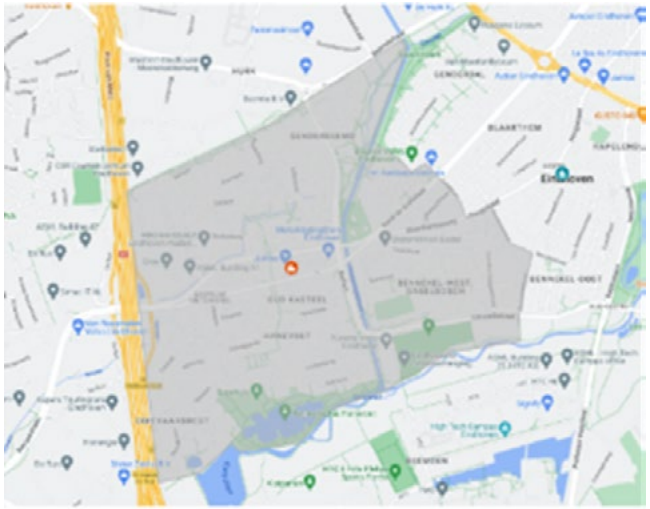
Wat maakt voor jou een busstation comfortabel en veilig?
Bewoners konden groene en rode stickers op de inspiratiefoto's plakken, om aan te geven wat positieve (groene sticker) of negatieve (rode sticker) impact heeft op het gevoel van comfort en veiligheid.

Ook konden bewoners een toelichting achterlaten op het invulformulier.

Online reageren was mogelijk via een mail naar hov4@eindhoven.nl

Uitnodiging
Voor deze bijeenkomst zijn de omwonenden rond het Kastelenplein uitgenodigd via een wijkinfo. Ook is er een uitnodiging gestuurd via mail naar de HOV4 mailing lijst. Zie hiernaast een kaart met de buurten die zijn uitgenodigd via de wijkinfo:

Conclusie en vervolg
De genoemde punten in dit verslag worden, zover als mogelijk, meegenomen voor de verdere uitwerking van de HOV4.



Gebied t.o.v. van buurten



4. OPGEHAALDE REACTIES

4.1. Busstation

Aanbevelingen voor het ontwerp van een veilig en comfortabel busstation.

Vanuit de reacties bij de bijeenkomst zijn onderstaande aanbevelingen samengevat:

Zorg voor open ruimte en goed zicht, wat de veiligheid verbetert
Voor de buurtbewoners was een gevoel van veiligheid en openheid veruit het belangrijkste punt. Buurtbewoners geven aan het belangrijk te vinden om goed zicht te hebben op het gehele busstation en om goede verlichting te hebben. Ook is het belangrijk dat er geen donkere plekken zijn waar mensen zich makkelijk kunnen verschuilen. Doorzichtige wanden en glazen daken zoals bij voorbeeld B hadden de voorkeur. Als aanvullend punt is sociale controle vanuit de omliggende buurten belangrijk voor de veiligheid.

Zorg voor beschutting bij slecht weer
Beschutting van wind en regen is belangrijk om het een comfortabel busstation te maken. Buurtbewoners geven aan dat een afdak zoals bij voorbeeld B de voorkeur heeft, omdat dit een goede balans geeft tussen overdekking en openheid. Een aantal buurtbewoners gaf aan dat de overdekkingen van voorbeelden A en D te weinig beschutting bieden.

Zorg voor goede toegankelijkheid van het busstation
Buurtbewoners gaven aan dat het belangrijk is dat het busstation toegankelijk is. Dit houdt bijvoorbeeld in dat er voldoende comfortabele bankjes met rugleuningen zijn bij het busstation, zoals bij voorbeeld A. Blindengeleide stroken zoals bij B en C werden ook genoemd als essentieel onderdeel van het busstation. Daarnaast is het belangrijk dat de oversteekplekken rondom het busstation veilig zijn en dat de opstap naar de bus toe niet te hoog is.

Geef het busstation een mooie uitstraling
Buurtbewoners gaven aan het belangrijk te vinden dat het busstation een mooie en gezellige uitstraling heeft. Veel buurtbewoners vonden het groen van voorbeeld D mooi, maar de begroeiing van de planten roept ook vraagtekens op voor het gevoel van veiligheid op deze plek.

Zie bijlage voor het overzicht van alle reacties.

4.2. Opgehaalde reacties op het voorlopig ontwerp

NB: Hieronder lees je de letterlijke feedback die tijdens en na de bijeenkomst is meegegeven. Deze zuivere weergave betekent dat je spel- of typefouten kan tegenkomen.

Toelichting vooraf:
Alle opmerkingen komen voort uit de bijeenkomst. De cursief gedrukte opmerkingen zijn online reacties.

Pluspunten:
- Ik ben een voorstander van de HOV.
- *Dat het modern en groen wordt met veel voorzieningen.*
- *Het veelvuldig voorkomen van het woord groen.*
- *Beperkte ruimte voor autoverkeer en nadruk op fietsen en lopen.*

Aandachtspunten:
Verkeerstoename en sluipverkeer
- Ondanks diverse opmerkingen is er nog steeds niets gedaan aan de sluiproute richting de Keverberg richting Roffart.
- Maak Sterkenburg onaantrekkelijk/onvriendelijker om over te rijden.
- Vanaf Beemdstraat makkelijker maken om N2/A2 op te gaan. Zou kunnen voorkomen dat mensen vaker over Sterkenburg rijden.
- Sluipverkeer- fietsers en wandelaars vanuit de bushalte naar wijk / dus niet naar Kastelenplein, maar de wijk in.
- Grote zorgen toename verkeer Meerveldhovenseweg en mogelijke toename overlast verkeer voor omwonenden nabij kruising.
- Verwachting flinke toename van sluipverkeer Sterkenburg.
- In de nieuwe situatie blijven bestuurders de kruising vermijden.
- Vanaf Beemdstraat makkelijker maken om N2/A2 op te gaan. Zou kunnen voorkomen dat mensen vaker over Sterkenburg rijden.
- Zorgen over sluipverkeer Keverberg → voorkeur om gelijk als de Ridderzaal te worden behandeld met aandacht voor hun zorgen.
- Zorgen over sluipverkeer en snelheid op Sterkenburg; verzoek om drempels of remmende maatregelen.
- Afwikkeling verkeer via Sterkenburg is niet duidelijk.
- Verkeer nieuwbouw Slotpark en Ridderzaal via Hoogenbeemd/ Sterkenburg is onlogisch; directe aansluiting Meerveldhovenseweg is beter.
- *Dat de driehoek tussen de Ridderzaal en de N2/A2 niet meegenomen wordt. Dit ligt al jaren lang braak, ik zou zeggen dit is een kans, doe er wat mee!*
- *Verder is het absurd om het verkeer van de nieuwbouw van Slotpark en Ridderzaal via de Hoogenbeemd en Sterkenburg te laten verlopen. Een directe aansluiting op de Meerveldhovenseweg is logisch en technisch haalbaar bij de voorziene afname van de verkeersdrukte op deze 2 baans weg.*
- *Het bezwaar van de bewoners van de Eimerick betreffende het gebied van de sporthal (Sterkenburg) is niet meegenomen.*
- *De afwikkeling van het verkeer via de Sterkenburg is niet duidelijk. Suggestie: Sterkenburg inrichten als 30 km weg met fietsstroken en gemarkeerde voorrangskruisingen.*

Verkeersveiligheid
- Veilige oversteek bij het busstation.
- De route naar de bushalte, en hoe veilig dit voelt.
- Veilige oversteekplek, een stoplicht voor fietsers en wandelaars bij de busbaan werkt niet.
- Over de sluiproute wordt hard gereden.
- Zorgen over doorloop naar bushaltes.
- HOV4: halte ouderen & veiligheid oversteken met name bij Gagelbosch.
- *De bereikbaarheid, toegankelijkheid van het Kastelenplein is onvoldoende veilig voor fietsers en voetgangers Hanevoet en Genderbeemd.*

- *Ik maak mij zorgen over de toename van het verkeer op de Sterkenburg doordat de Karel de Grotelaan uitsluitend een busbaan wordt. Momenteel wordt hier al heel hard gereden in deze 30 km-zone. Er zullen drempels of andere stremmende maatregelen toegevoegd moeten worden om de snelheid te beperken. Momenteel is het al erg eng met spelende kinderen die oversteken.*
- *In relatie met HOV 4 zie ik een groot probleem met oversteken dat ondervangen kan worden door ondertunneling. Gescheiden verkeers-stromen is tegenwoordig de norm. Suggestie tot verbetering is een gemoderniseerde fietstunnel onder de HOV4 en afsluiten van Hoogenweerd.*
- *Ik mis veilige oversteken voor fietsers en voetgangers t.b.v. toegankelijkheid Kastelenplein met voorzieningen, voor de omliggende wijken Hanevoet en Genderbeemd. Ik mis het moderniseren en verbeteren van de veiligheid van de fietstunnel aan Genderbeemd zijde, evenals een onderzoek onder de echte gebruikers. Suggestie: Moderniseren fiets- en voetgangerstunnel met liften en moderne verlichting, zoals de buurgemeente Veldhoven een paar honderd meter verderop reeds realiseerde. De fietstunnel kan nog jaren mee, gezien de constructie.*

Sociale veiligheid
- Groen is overdag leuk, maar ‘s avonds is het niet fijn, erg grauw.
- Sociale veiligheid bij tunnels met drugs dealen.

Eigendomsgrens
- Aandachtspunt: Elmerick tussenpad op het schetsontwerp is er ingetekend dat er hier iets verandert, echter is dit nu privé eigendom.

Leefbaarheid
- Ik maak me zorgen over de auto’s in de binnenstad. “Ik ga zo straks niet meer naar het centrum, alleen nog met de bus. Dan ga ik naar Veldhoven met de auto.”
- Leg fluisterasfalt neer
- Mooi voorbeeld: Wal Veldhoven aan Kempenbaan geluidswal aan beide kanten laten begroeien.
- Geluidswal met mooi - niet woekerend- groen.
- Geluidsarm asfalt
- Geluidswal die omkrult richting de woningen, van 3,5 m tot 4 m hoogte
- Ik ga zo straks niet meer naar het centrum, alleen nog met de bus. Dan ga ik naar Veldhoven met de auto.
- Modernisering fietstunnel onder HOV4 en afsluiten Hoogenweerd > Ga eens kijken in Veldhoven.

Vragen:

Verkeer
- Hoe voorkomen we sluipverkeer naar de bushalte toe?
- Hoe kan ik zo de snelweg op?
- Kan er een bord 50 km/h worden geplaatst op Meerveldhovenseweg net na kruising Bouvigne richting stad?

Leefbaarheid
- Wat wordt de prijs van de HOV4 bus?
- Ontwikkellocatie, waarom gebeurt daar niets? Ligt er al jaren zo bij. Haal hekken anders weg. Toch soort van entree van het Kastelenplein.

- Vanuit geluid niet nodig om geluidswerende maatregelen te treffen. We hebben nu wel veel geluidsoverlast. Wat kan eraan worden gedaan?
- Ik woon op de Magerhorst. Ondanks het onderzoek ben ik sceptisch m.b.t. geluidsoverlast van de nieuwe indeling v/d Meerveldhovenseweg. Er wordt gerekend met een verkeersafname, maar hoe dan met de nieuwe bewoners van 1000 nieuwe woningen en bezoek?
- Komt er een openbaar toilet bij het busstation? Nu is er bij tankstation een groenstrook (dat vaak als openbaar toilet wordt gebruikt, door busstation zal dat waarschijnlijk niet minder worden).
- Geluidswal - flinke hoogte? Huidige situatie geluid? Geen meting gedaan. Berekening vs. Werkelijkheid?
- Wens tot metingen nu.
- Zorgen geluid + trillingen + fijnstof 0-meting uitvoeren – dit zal noodzakelijk zijn?

BIJLAGE 1

Overzicht van alle opgehaalde reacties over het busstation

In de afbeelding hiernaast zijn de stickers te zien die zijn geplakt bij de bijeenkomst. De reacties zijn gecategoriseerd per thema. Sommige reacties hebben geen nummer; dit zijn algemene opmerkingen die zijn meegegeven op deze poster.

NB: Hieronder lees je de letterlijke feedback die tijdens en na de bijeenkomst is meegegeven. Deze zuivere weergave betekent dat je spel- of typefouten kan tegenkomen

Positieve punten

Ideeën voor de uitstraling:

- 1 Mooie omgeving
- 2 Gezellige uitstraling
- 3 Dutch Design, covering from rain and wind
- Integreren in de omgeving

Openheid en zichtbaarheid

- 4 Doorheen kijken
- 5 Openheid
- 6 Doorzichtige wand
- 7 Open gevoel
- 8 Open (wel lelijk)
- 9 Schaduw en droog in de regen, open

Sociale veiligheid

- 10 Verlichting
- 11 Geeft beschutting, bij voorkeur groen
- 12 Bovengronds



- Verlichting
- Zijn er woningen in de buurt? Dit is nodig voor de sociale veiligheid

Verkeerssituatie
- 13 Veilige oversteek
- 14 Blindengeleidenstroken
- 15 Goede centrale overstap plek
- Leesbaarheid van de bustijden + duidelijkheid

Leefbaarheid en toegankelijkheid
- 16 Levert comfort
- 17 Dichtbij elkaar haltes
- 18 Rugleuning bij bankjes
- 19 Overdekt
- 20 Rustpunt bij oversteken
- 21 Open, maar geen wind
- 22 Goede oversteek van wijk naar halte en Kastelenplein
- 23 I.v.m. warmte en voor het wachten, dan is het prettig om een afdak te hebben. Ook i.v.m. wachten in de regen en in de wind.
- 24 Goede ruimte tussen fietspad en bushalte, dat als je afstapt je niet meteen op het fietspad staat
- 25 Voldoende plaats om te zitten
- 26 Goede beschutting tegen weer + open (sociaal veilig)
- Voorkeur voor simpel busstation met toilet, fietshub, omringd in het groen, voorkeur voor nette fietsparkeerplek
- Leefbaarheid, fijn gevoel

Negatieve punten

Wel/niet beschutting
- 1 (dit is) Weinig beschut
- 2 Minder open, onzichtbaar
- 3 Bomen kunnen ook zorgen dat mensen erachter staan
- 4 Begroeid, duister (wel mooi groen)
- 5 Onvoldoende open / sociale veiligheid
- Behoefte aan beschutte plekjes, maar ook openheid.

Uiterlijk / uitstraling
- 6 Kil
- 7 Hoeft niet zo'n architectuur te zijn, maar functioneel
- 8 Dit heeft te veel beton
- Rommelig fietsparkeren, dit is slecht voor sociale veiligheid. Aandacht voor zwerffietsen

Leefbaarheid, toegankelijkheid en comfort
- 9 Te open, niet wind & waterdicht
- 10 Hier mist beschutting tegen de regen / wind
- 11 Metalen banken zijn koud, rugleuning ontbreekt
- 12 Windvanger
- 13 Er staan hier geen bankjes
- 14 Met regen is het niet fijn. Geen lampen.
- 15 Opstappen te hoog

Veiligheid
- 16 Geen duidelijke oversteek voorziening
- 17 Mooi maar voelt niet veilig. Op deze plek is geen sociale controle, er zijn geen mensen in de buurt.
- 18 Ruimte nodig om te kunnen vluchten.
- Slechte / donkere / blinde routes naar de haltes
- Oversteken van wachtplaats

BIJLAGE 2

Getoonde materialen

HOV4 TRACÉ KASTELENPLEIN

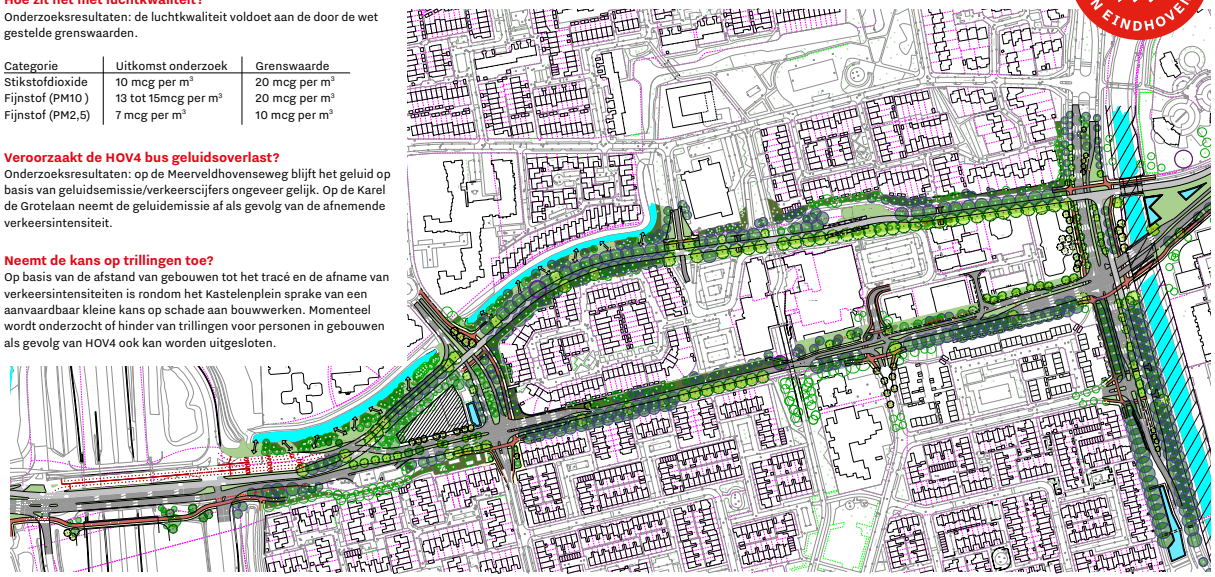
EINDJE VOORUIT
OPEN EINDHOVEN.NL

Hoe zit het met luchtkwaliteit?
Onderzoeksresultaten: de luchtkwaliteit voldoet aan de door de wet gestelde grenswaarden.

Categorie	Uitkomst onderzoek	Grenswaarde
Stikstofdioxide	10 mcg per m^3	20 mcg per m^3
Fijnstof (PM10)	13 tot 15mcg per m^3	20 mcg per m^3
Fijnstof (PM2,5)	7 mcg per m^3	10 mcg per m^3

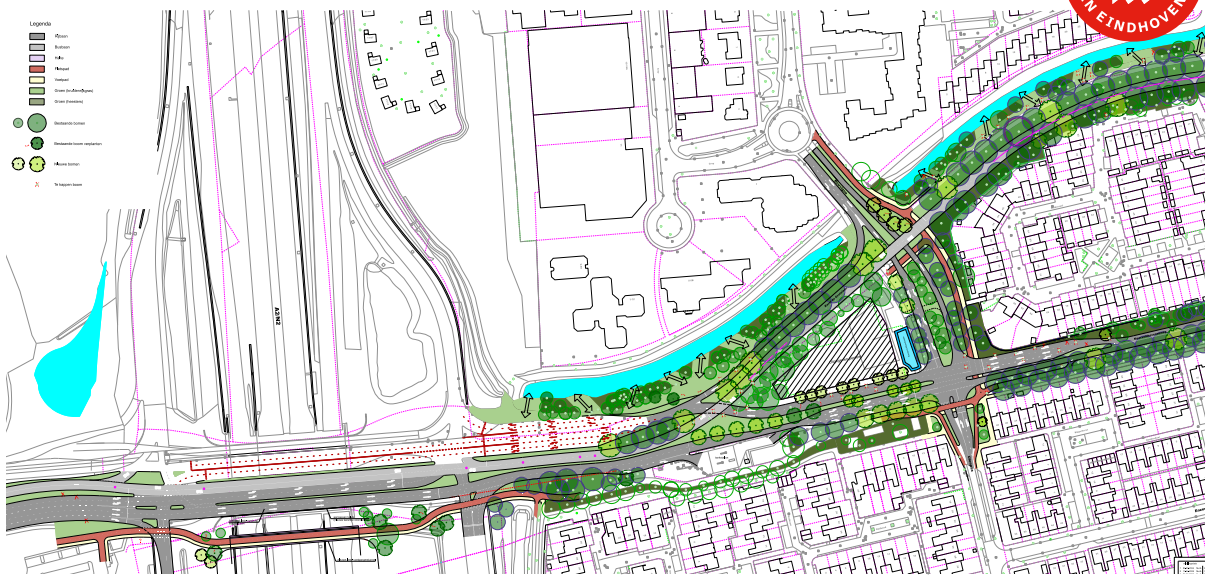
Veroorzaakt de HOV4 bus geluidsoverlast?
Onderzoeksresultaten: op de Meerveldhovenseweg blijft het geluid op basis van geluidsemissie/verkeerscijfers ongeveer gelijk. Op de Karel de Grotelaan neemt de geluidemissie af als gevolg van de afnemende verkeersintensiteit.

Neemt de kans op trillingen toe?
Op basis van de afstand van gebouwen tot het tracé en de afname van verkeersintensiteiten is rondom het Kastelenplein sprake van een aanvaardbaar kleine kans op schade aan bouwwerken. Momenteel wordt onderzocht of hinder van trillingen voor personen in gebouwen als gevolg van HOV4 ook kan worden uitgesloten.

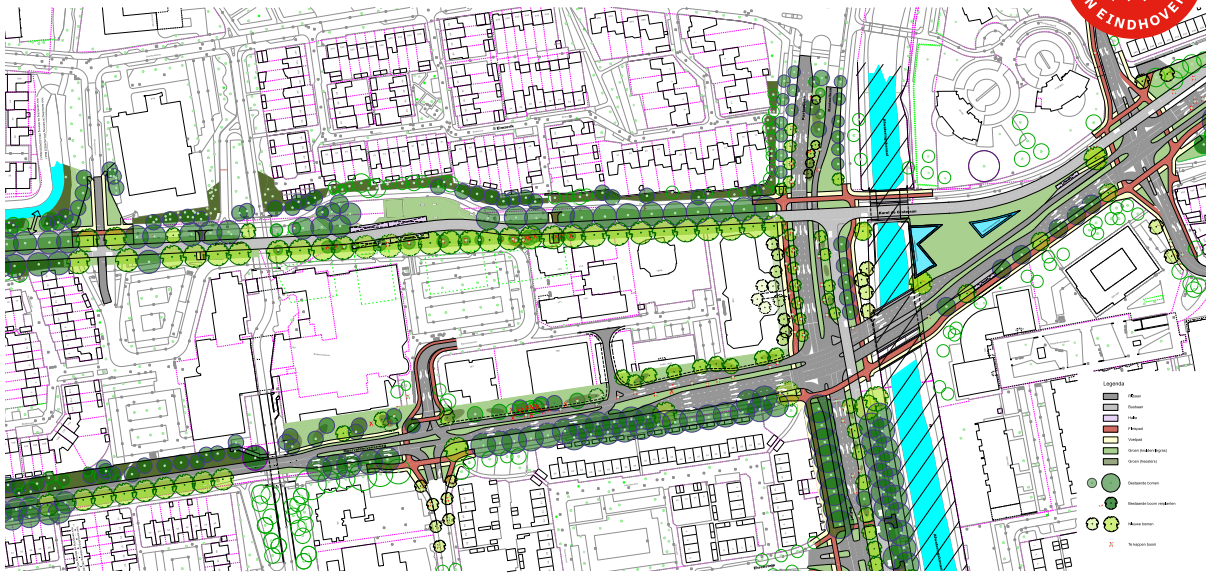


EINDHOVEN

KASTELENPLEIN TRACÉ - BIJ DE A2/N2



KASTELENPLEIN TRACÉ - BIJ DE ROFFART



EINDHOVEN



EINDJE VOORUIT
OPEN EINDHOVEN.NL

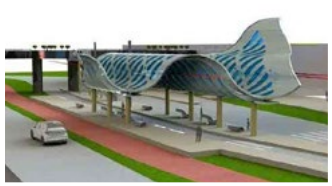
DENK MEE OVER HET BUSSTATION!

Wat maakt voor jou een busstation comfortabel en veilig?

Het Kastelenplein krijgt een eigen busstation, zoals winkelcentrum Woensel dat ook heeft. Hieronder is een collage te zien van inspiratiebeelden. Plak een sticker (met cijfer) op wat het voor jou veiliger (groen) of juist minder veilig (rood) maakt.

- *Groene sticker = Dit heeft positieve invloed op de veiligheid en het comfort.*
- *Rode sticker = Dit heeft negatieve invloed op de veiligheid en het comfort.*

Schrijf het cijfer op en geef een toelichting via het formulier.









Hoe verwerken we de feedback?
Na de bijeenkomst publiceren we een samenvatting van de reacties op openeindhoven.nl/hov4. Het ontwerpteam van het busstation bekijkt alle reacties en maakt een ontwerp. We houden je hierover op de hoogte.

EINDHOVEN

EINDHOVEN

