

2213-09

Stationsgebied Eindhoven: verbinden en verblijven

Ruimtelijke visie en haalbaarheidsstudie
voor de verdere ontwikkeling van het Stationsgebied

P2213-09

Stationsgebied Eindhoven: verbinden en verblijven

Ruimtelijke visie en haalbaarheidsstudie
voor de verdere ontwikkeling van het Stationsgebied

Voorwoord

Het Stationsgebied Eindhoven is één van de belangrijke en strategische ontwikkelingsgebieden in Eindhoven vanwege de ligging in het centrum, de uitstekende ontsluiting met het openbaar vervoer en de auto en vanwege de aanwezigheid van grote organisaties, bijzondere functies en voorzieningen in dit gebied. Echter, de kwaliteit van de openbare ruimte en de gebouwen is matig en het is tot nu toe niet gelukt een structurele kwaliteitsslag te maken.

Deze rapportage bevat de ruimtelijke visie voor het Stationsgebied Eindhoven en de resultaten van de haalbaarheidsstudie voor de toekomstige ontwikkeling van het Stationsgebied. Deze studie is verricht in een samenwerking tussen de gemeente Eindhoven, ProRail en de marktpartijen NS Vastgoed, Heijmans en Hurks zoals overeengekomen in de Intentieovereenkomst van 26 april 2004. Deze haalbaarheidsstudie is tot stand gekomen onder begeleiding en advisering van IPMMC.

Inhoud rapportage

Deze rapportage bevat de integrale studie met betrekking tot de ruimtelijke visie voor het gebied, de mogelijkheden wat betreft programma, fasering, techniek, veiligheid en ontwikkelings-exploitatie en tevens de mogelijke publiek-private samenwerkings-varianten.

Status rapportage

Deze rapportage omvat een ruimtelijk, technisch en financieel kader voor verdere besluitvorming voor de deelnemende partijen en is de basis voor de verdere planvorming in en ontwikkeling van het gebied.

Eindhoven, 29 augustus 2005

Samenwerkende partners in de Intentieovereenkomst voor ontwikkeling van het Stationsdistrict Eindhoven:



gemeente Eindhoven

ProRail

NS Vastgoed



HEIJMANS



hurks bouw & vastgoed

Het haalbaarheidsonderzoek is begeleid door:

IPMMC

VASTGOED

IPMMC
CONCEPTS

Inhoudsopgave

■ Hoofdstuk 1 - Samenvatting

1.1 Ruimtelijke visie	08
1.2 Haalbaarheid	10
1.3 Organisatie (publiek-private samenwerking)	11
1.4 Overzicht integrale haalbaarheidsstudie	12

■ Hoofdstuk 2 - Proces

2.1 Intentieovereenkomst	16
2.2 Doelstellingen Intentieovereenkomst	16
2.3 Integrale benadering haalbaarheidsstudie	17
2.4 Crux van de haalbaarheidsstudie	17

■ Hoofdstuk 3 - Analyse

3.1 Context	20
3.2 Karakteristiek Stationsgebied	23
3.3 Historische ontwikkeling	30
3.4 Actuele projecten	35
3.5 Partijen en eigendommen	37
3.6 Vigerende beleidskaders	38
3.7 Probleemdefinitie Stationsgebied	40

■ Hoofdstuk 4 - Visie

4.1 Ambitie	44
4.2 Doelstellingen	45
4.3 Ruimtelijke visie	46
4.4 Programma	70
4.5 OV-knooppunt	73

■ Hoofdstuk 5 - Financiële haalbaarheid

5.1 Financiën	80
5.2 Fasering	83

■ Hoofdstuk 6 - Technische haalbaarheid

6.1 Techniek	90
6.1 Externe veiligheid	92
6.3 Verkeer en parkeren	93

■ Hoofdstuk 7 - Organisatie

7.1 Publiek-private samenwerking	96
7.2 Inventarisatie principe modellen PPS	96
7.3 Vergelijking voorkeursvarianten	98

■ Hoofdstuk 8 - Conclusies & aanbevelingen

8.1 Conclusies haalbaarheid	101
8.2 Aanbevelingen	101
8.3 Vervolgproces	102



#01

Samenvatting

1.1 Ruimtelijke visie

[01] Het Stationsgebied is één van de belangrijke ontwikkelingsgebieden in de stad. Het gebied is strategisch gelegen nabij de binnenstad en de TU/e en vormt een infrastructureel knooppunt van openbaar vervoer. Echter, het Stationsgebied ontbeert de nodige kwaliteit, er is onvoldoende kwaliteit in de openbare ruimte en het gebied wordt gekenschetst als desolaat en onveilig. Dit komt o.a. door de niveauverschillen op het maaiveld, de sociaal onveilige fiets- en voetgangerstunnels, de in zichzelf gekeerde bebouwing, de geïsoleerde ligging van locaties ten noorden van het spoor, de laagwaardige verbinding van het Station naar de binnenstad en het ontbreken van levendige functies. Daarnaast functioneert het Centraal Station Eindhoven onvoldoende vanwege een slechte transferkwaliteit, een te lage en smalle tunnel en onvoldoende voorzieningen. Eveneens bestaan er zorgen bij de markt. Zij vindt dat de openbare ruimte steeds verder afglijdt en de verhuurbaarheid onder druk komt te staan. Het Stationsgebied heeft dus een structurele kwaliteitsslag nodig gebaseerd op een ruimtelijke visie met een horizon tot zeker 2025. In dit rapport staat de ruimtelijke visie: 'Stationsgebied Eindhoven: verbinden en verblijven' weergegeven. Tevens is op CD-rom (in 3-D) de massavolumestudie bijkgesloten.

[02] De basis van de ruimtelijke visie voor het Stationsgebied is het **creëren van één maaiveld** op centrumniveau. Om dit mogelijk te maken wordt de Fellenoord verlaagd van Woensels niveau (19m NAP) tot centrumniveau (15m NAP). De hellingbanen van Vestedijk-tunnel en Boschdijktunnel verdwijnen en er ontstaat een aaneengesloten gebied op één hoogteniveau ten noorden van het spoor. Daarnaast wordt het verkeerssysteem van de Fellenoord omgekeerd. Het langzaam verkeer gaat niet meer onder het autoverkeer door, maar er overheen. De fiets- en voetgangerstunnels verdwijnen en in plaats daarvan komen er fraaie bruggen over de Fellenoord. Hierdoor worden de routes voor voetgangers en fietsers tussen Eindhoven-Noord en het Stationsgebied prettiger en veiliger, terwijl tegelijkertijd de verkeersstructuur intact blijft en de bereikbaarheid gewaarborgd. De 'omgekeerde' Fellenoord wordt aangeduid als Inverse Fellenoord.

[03] Eén maaiveld maakt het mogelijk om een kwaliteitsslag in de openbare ruimte te realiseren door middel van de strategie **verbinden en verblijven**. Hiermee wordt een fijnmazig stelsel van routes en assen gemaakt dat alle locaties in het Stationsgebied met elkaar en de omliggende gebieden verbindt, goede verbindingen legt met het Station vanuit alle richtingen en prettige verblijfsplekken, goed ingerichte pleinen en een hoogwaardige inrichting van het openbaar gebied realiseert. Onderdelen van de strategie verbinden en verblijven zijn: Noord-Zuid as, Oost-West as, Stationspassage, Inverse Fellenoord, Stationsplein-Zuid, Lichttoenas, Stationsplein-Noord, Stationsweg en Dommelzone.



De ambitie van de ruimtelijke visie komt verder tot stand door de huidige monocultuur te doorbreken en een nieuwe functiemix van kantoren, woningen, winkels, vermaak, cultuur, voorzieningen en parkeren toe te voegen en het ontwikkelen van een OV-knoop. Hierdoor ontstaat er meer levendigheid in het gebied met een '24-uurs' gebruik. In totaal zal er circa 250.000 m² b.v.o. programma toegevoegd kunnen worden.

In de ruimtelijke visie zijn twee varianten (Noordvariant en Zuidvariant) onderzocht ten aanzien van de ligging van de Oost-West as. De twee varianten zijn met elkaar vergeleken en met voor- en nadelen benoemd. Deze twee varianten gelden als het ruimtelijk kader waarbinnen de ambities voor het Stationsgebied gerealiseerd kunnen worden.

Het tot ontwikkeling brengen van deze ruimtelijke visie heeft de volgende opbrengst voor de stad:

- Een duurzame kwaliteitsslag in het Stationsgebied en de binnenstad.
- Uitbreiding en modernisering van de verkeersknoop en OV-Knoop in samenhang met de stedelijke structuur en in regionaal verband.
- Faciliteren van de Brainport-ambitie en de economische hoofdstructuur.
- Verdere ontwikkeling van het sleutelproject Westcorridor door het verbinden van stadsdelen over de Noord-Zuid as en het ontwikkelen van groenstructuren.
- Sociaal-economische spin-off middels directe opbrengsten voor de stad en indirecte effecten van extra werkgelegenheid, extra functies en activiteiten, gecombineerd met een goede bereikbaarheid in het gebied.

1.2 Haalbaarheid

De ruimtelijke visie is onderzocht op haar financiële consequenties. Met partijen zijn allereerst de samenhangende parameters bepaald, zoals bouwkosten, huurprijzen, grondprijzen, rendementen, rentes en fasering op basis van het programma en de gewenste kwaliteit in het gebied. Ook zijn de kosten globaal bepaald van de infrastructurele ingreep, de demarcatie met de directe stedelijke omgeving en de technische realisatie en fasering. Daarna is er een financiële systematiek opgesteld waarbij de publieke projecten (zoals ingrepen in de infrastructuur, openbare ruimte, kabels en leidingen, etc.) worden gefinancierd uit de afdrachten vanuit de ontwikkelingsprojecten en subsidiestromen. Deze worden aangevuld met afdrachten van de extra winst op de commerciële projecten in het Stationsgebied.

105

Beslissingsvariabelen

1. Casino opnemen in grondopbrengsten voor grondexploitatie?	7. Gendertracé betalen uit grondexploitatie?
ja	ja
2. Omvang programma: blokken 1 t/m 7?	8. Manier van waterbeheersing?
250.000 m ² BVO	inrichting
3. Blokken 8 t/m 10 ontwikkelen, grondopbrengsten meenemen in grondexploitatie?	9. Hoogte financieringskosten?
nee	4,50 %
4. Externe grondeigenaren blokken 1A en 7 participeren in gebiedsontwikkeling?	10. Hoogte stelpost kabels en leidingen?
participeren	16.100,00 euro
5. Omvang subsidies?	11. Hoogte planningsaanpak?
15.000.000 euro	5.000.000 euro
6. Planningscenario?	12. Verwerving 't Schimmelt voor infra?
optimale financiële planning/marktopname	nee

Er is vervolgens een 'dashboardmodel' ontwikkeld dat middels 12 knoppen de financiële consequenties van diverse belangrijke en strategische keuzes op het totaalresultaat in beeld brengt. Deze strategische keuzes betreffen o.a.: wel of geen casino in het gebied, het aantal m² programma, participatie van partijen of verwerving, hoogte subsidie, fasering, technische oplossing waterbeheersing, etc. De gezamenlijke partijen hebben gekozen voor een basispakket, het zogenaamde 'basismodel'. Dit basismodel kan gehanteerd worden bij de verdere studie naar de ontwikkelingsmogelijkheden in het gebied, in de publiek-private samenwerking en is bruikbaar voor de bestuurlijke besluitvorming en de afstemming tussen de diverse partijen.

Partijen zijn tot de conclusie gekomen dat met dit basismodel een sluitende exploitatie onder een aantal voorwaarden haalbaar is. Een belangrijke voorwaarde is dat het project Stationsgebied Eindhoven prioriteit krijgt zodat een reële nieuwbouwproductie versus marktopname kan worden waargemaakt. Er zijn twee faseringsvarianten gemaakt (stedenbouwkundig optimale planning en financieel optimale planning) die financieel zijn doorvertaald naar de ontwikkelingsexploitatie.

106

Financiële kerncijfers

Projectgegevens

Programma: 250.000m² + 2.150 P

Locaties: ca. 20 in 7 gebieden

Realisatie: 2005 - 2020

Jaarafzet: 25.000 m² bvo/jr

Investerings

Totaalexploitatie: 619 mio euro

- Vastgoed: 444,3 mio euro

- OV-knoop: 55 mio euro

- Infrastructuur: 119,8 mio euro

> Saldo: -/- 7,7 mio euro

Risico markt: -/- 84 tot + 24 mio euro

Fasering: marktopname volgen

Daarnaast is de ruimtelijke visie op een aantal technische aspecten onderzocht die van invloed zijn op de haalbaarheid. Onderzocht is welke technische voorzieningen getroffen moeten worden om één maaiveld te kunnen creëren, hoe omgegaan moet worden met het stamriool, of de plannen technisch uitvoerbaar zijn en hoe de realisatie van de civiele werkzaamheden gefaseerd kunnen worden. Tevens is het aspect externe veiligheid onderzocht. Voor de ruimtelijke visie is de aanname gedaan dat een veiligheidszone van 15 meter voldoende is voor het plaatsgebonden risico.

1.3 Organisatie (publiek-private samenwerking)

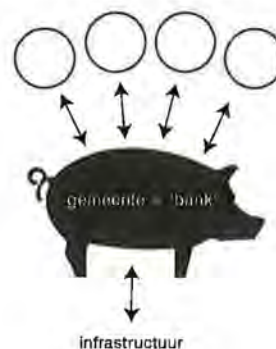
De ruimtelijke visie 'Stationsgebied Eindhoven: verbinden en verblijven' kan op basis van verschillende samenwerkingsvormen tussen de gemeente Eindhoven en private partijen tot stand komen. In deze haalbaarheidsstudie zijn een 4-tal samenwerkingsvormen geïnventariseerd. De keuze van de samenwerkingsvorm hangt af van de belangen van de partijen, de rol die de gemeente wenst in te nemen en de gewenste verdeling van verantwoordelijkheden en risico's tussen de partijen. Tevens wordt de keuze gebaseerd op de mate van samenhang en samenwerking waarbij enerzijds een juridische samenwerking mogelijk is, maar anderzijds ook een economische samenwerking tussen gemeente en private partijen wenselijk kan zijn.

De geïnventariseerde samenwerkingsvormen zijn voorgelegd aan de partijen. Op basis van de huidige inzichten zijn twee voorkeursmodellen genoemd. Het 'spaarvarkenmodel' waarbij uit een gezamenlijke 'bank' de infrastructuur en de grondexploitatie wordt gefinancierd en verder een voornamelijk juridische samenwerking wordt aangegaan met diverse private partijen. Het 'gemengde model' is een model waarbij een ontwikkelingsmaatschappij zowel de infrastructuur als enkele cruciale ontwikkelingsprojecten realiseert en dus een meer economische samenwerking wordt aangegaan tussen de gemeente en enkele private partijen. Daarnaast wordt met overige partijen in het gebied losse samenwerkingsovereenkomsten gesloten.

Voorkeursvarianten

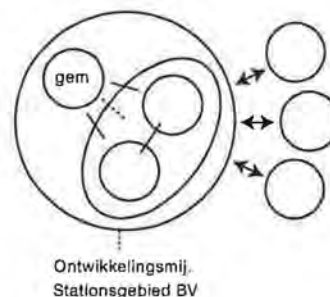
1. Spaarvarkenmodel

Grondexploitatie & 'bank'

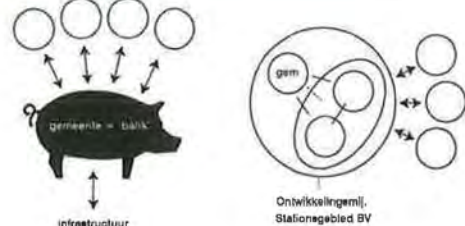


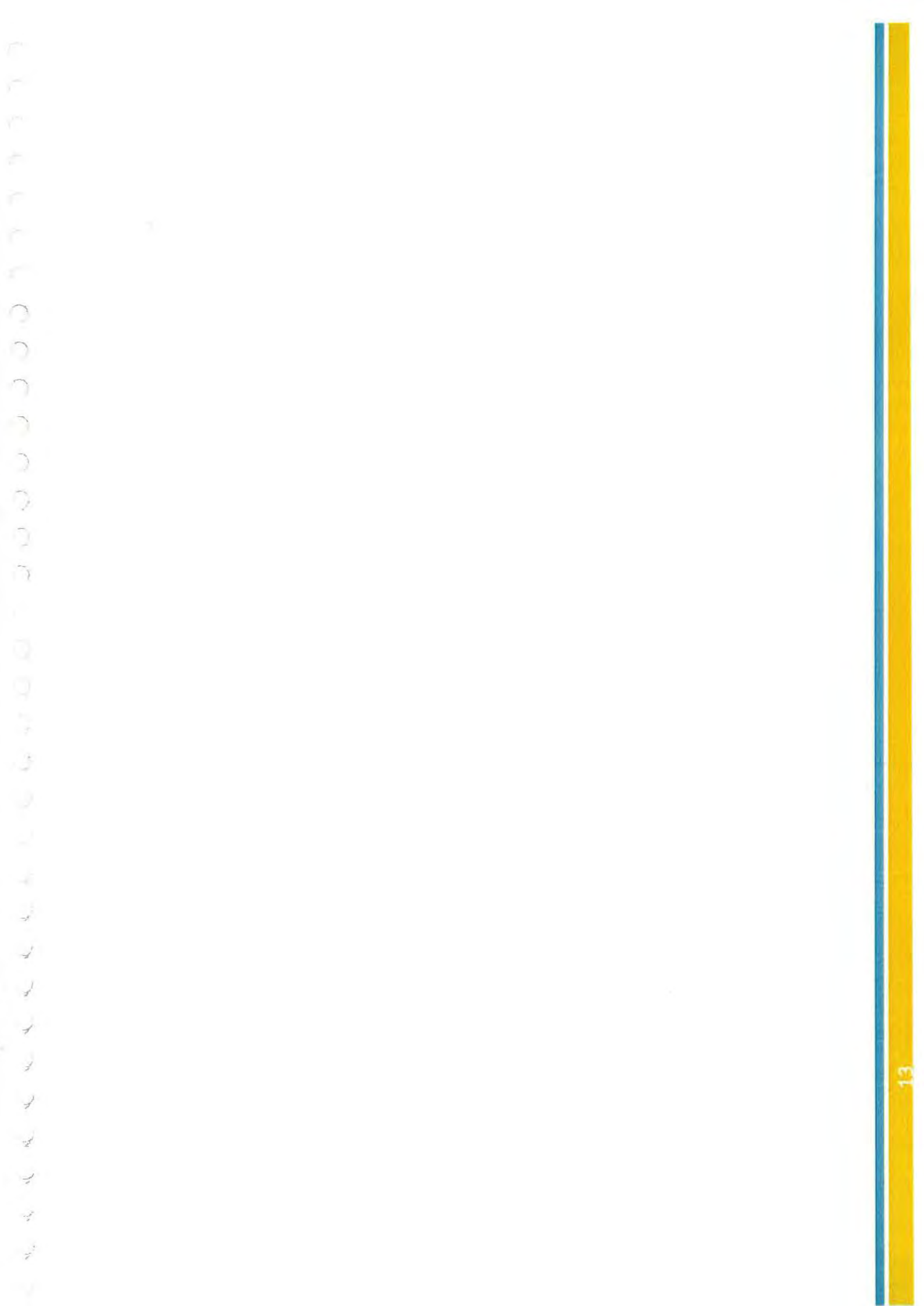
2. Gemengd model

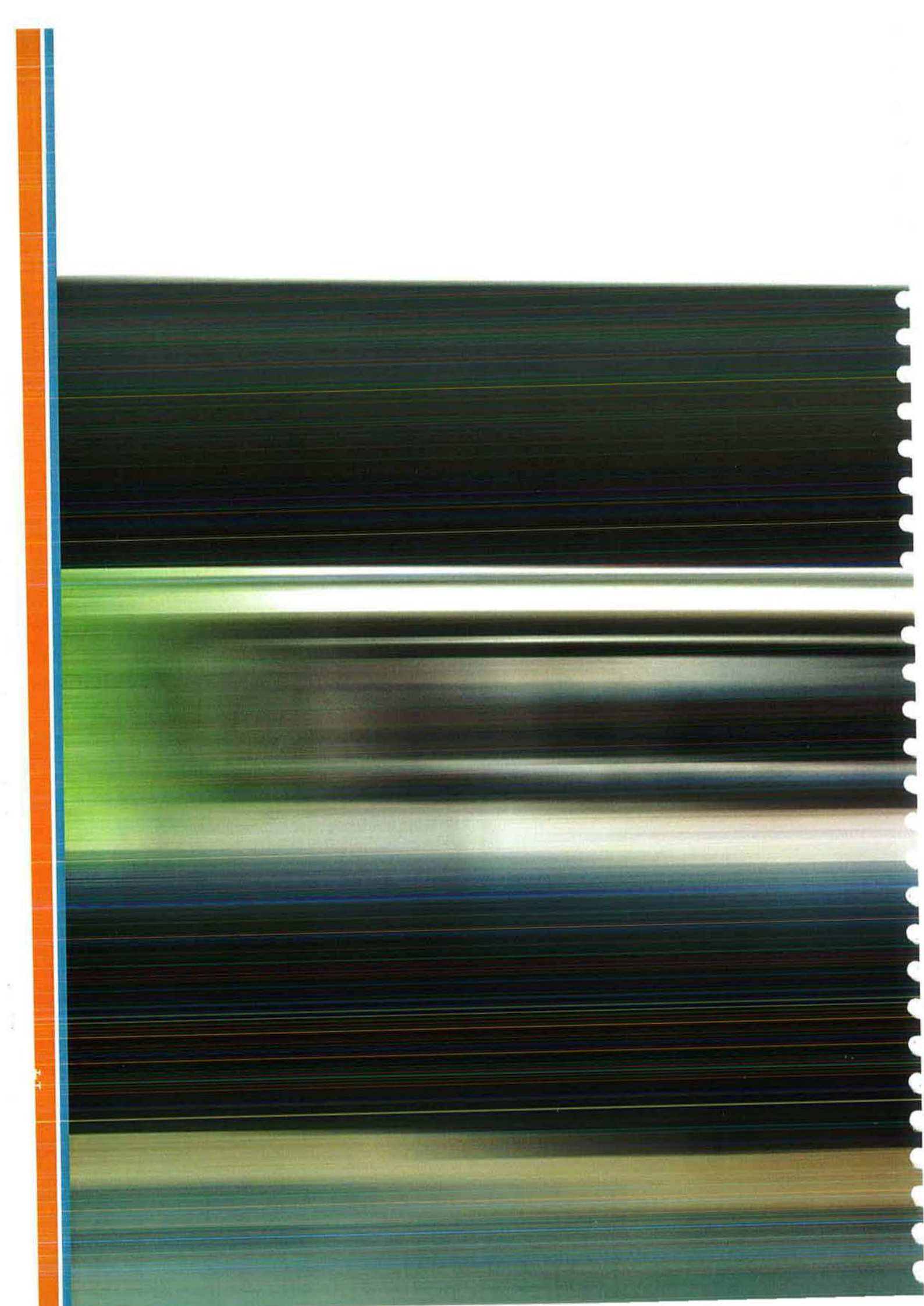
Ontwikkelingsmaatschappij

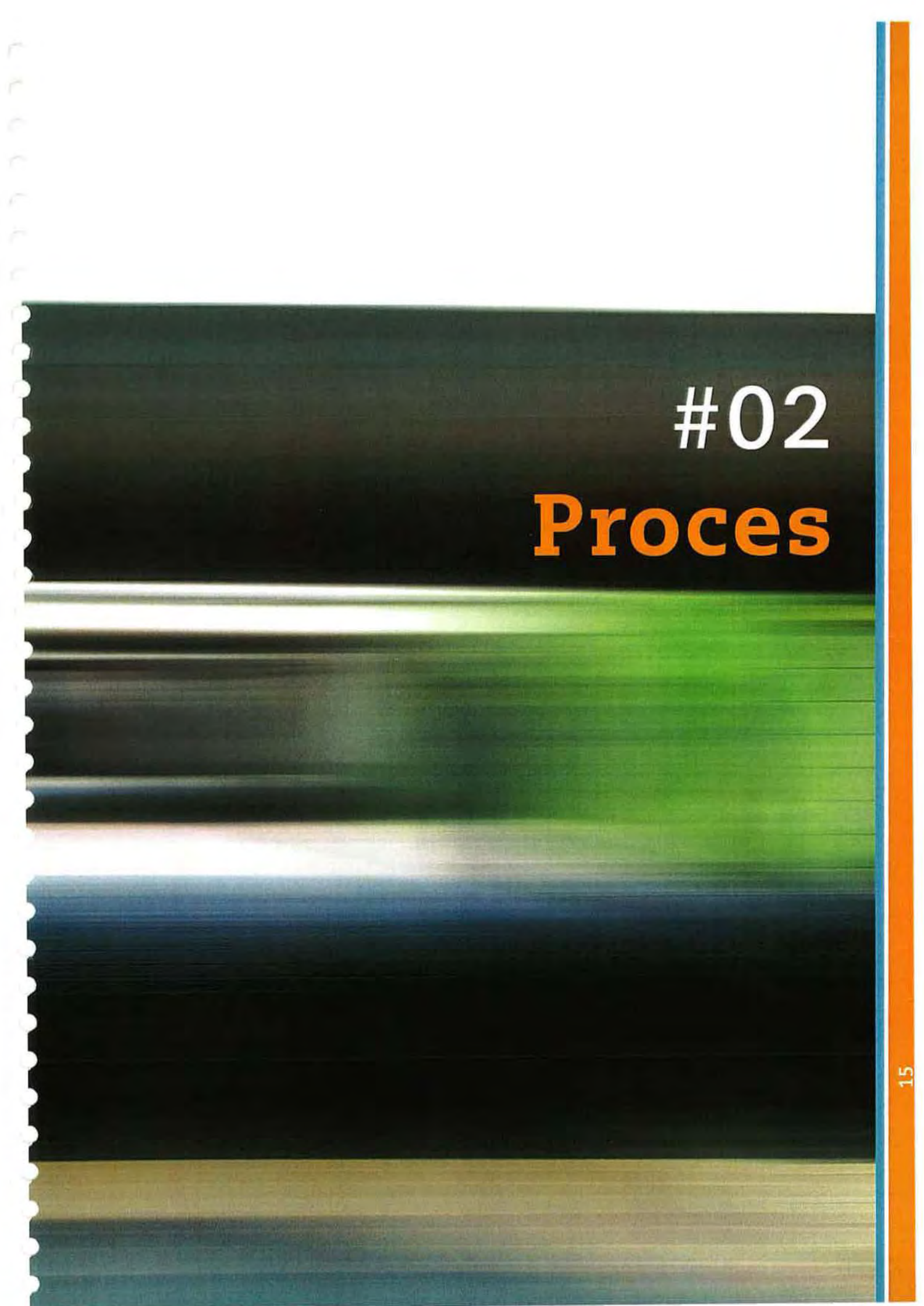


1.4 Overzicht integrale haalbaarheidsstudie

PLAN	Noordvariant  Zuidvariant 	Hoogwaardige openbare ruimte Eén maalveld Noord-Zuid en Oost-West verbindingen Fijnmazig stelsel voetganger/fietser Integraal OV-knooppunt Hoogwaardige nieuwbouw Levendig & gemengd stadsmilieu	Ruimtelijk kader met twee ruimtelijke varianten: 1. Zuidas 2. Noordas
FINANCIËN	Beleidsvariabelen  'Dashbord' met 'knoppen'	Programma: 250.000m² + 2.150 P Locaties: ca. 20 in 7 gebieden Investing: 619 mio euro Saldo: +/- 7,7 mio euro Risico markt: +/- 84 tot + 24 mio euro Realisatie: 2005 - 2020 Jaarafzet: 25.000 m² bvo/jr	Financieel kader met parameters en elementaire keuzes middels 'dashbord'
PPS		Mate van samenwerking Project- en procesafstemming Verantwoordelijkheid en risico's Economische vs. juridische PPS Publieke vs. private projecten Positie afstemmen op belang Lange termijn visie	Organisatorisch kader met voorkeur voor twee PPS-varianten: 1. Bank 2. Ontwikkeling







#02 Proces

2.1 Intentieovereenkomst

In 2002 is door het college van B&W de integrale evaluatie voor het Stationsgebied vastgesteld. Geconcludeerd werd dat ontwikkeling van zelfstandige locaties in het Stationsgebied (op den duur) niet meer mogelijk is en dat er geen kwaliteitsslag meer kan worden gemaakt als er alleen deellocaties worden ontwikkeld. Het college van B&W gaf aan dat het noodzakelijk is om een nieuwe haalbare ruimtelijke visie te ontwikkelen om toekomstperspectief voor de stad te kunnen bieden. Het Stationsgebied ondervindt problemen waarvoor integrale oplossingen moeten komen met structurele aanpassingen aan de infrastructuur en openbare ruimte. Naar aanleiding van deze evaluatie is in april 2004 een Intentieovereenkomst getekend tussen de gemeente Eindhoven, ProRail, NS Vastgoed Ontwikkeling BV, Heijmans IBC Vastgoedontwikkeling en Hurks Bouw en Vastgoed. Bij de ondertekening van de overeenkomst heeft IPMMC de opdracht gekregen om op basis van het plan van aanpak deze haalbaarheidsstudie te begeleiden.

2.2 Doelstellingen intentieovereenkomst

[01] De Intentieovereenkomst voor de haalbaarheidsstudie van het Stationsgebied heeft de volgende doelstellingen:

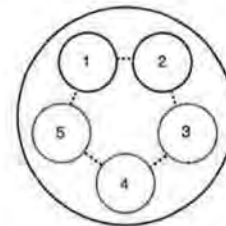
Ontwikkelen van een stedenbouwkundige visie, leidend tot een goed functionerende ruimtelijke structuur binnen een helder en overtuigend stadsbeeld dat de vitaliteit van een dynamisch modern stadshart laat zien.

- Creëren van een naar internationale maatstaven concurrerend zakelijk vestigingsmilieu en een transformatie van het Stationsdistrict tot een wezenlijk onderdeel van het bestaande centrumgebied.
- Opstellen van een nieuwe ontwikkelingsvisie, gericht op integrale herontwikkeling van het Stationsgebied en de OV-knoop.
- Uitvoeren van een haalbaarheidsstudie, ter toetsing van de planologische en economische randvoorwaarden noodzakelijk voor een kostendekkende grondexploitatie en realisatie van de daarbij horende infrastructuur.

[01]

Voorkeursvarianten

Samenwerkende partners Intentieovereenkomst Stationsgebied Eindhoven



1. gemeente Eindhoven
2. ProRail
3. NS Vastgoed
4. Heijmans IBC
5. Hurks

Opdracht aan IPMMC:
Integraal Haalbaarheidsonderzoek

2.1 Integrale benadering van de haalbaarheidsstudie

[02] Op basis van het plan van aanpak van IPMMC is gekozen voor een integrale benadering van de haalbaarheid. Doelstelling is om de componenten inhoud, financiën en organisatie in deze haalbaarheidsstudie in balans te brengen. Het inhoudelijke gedeelte betreft het vertalen van de ambitie in een ruimtelijke visie, het opstellen van het programma en de kwaliteit en het ontwerpen van een volumeplan. Het financiële gedeelte betreft het onderzoek naar kosten en opbrengsten, fasering en planning en het maken van een grondexploitatie en cashflow. Het organisatie gedeelte betreft het in beeld brengen van de partijen, de belangen, een inventarisatie van mogelijke publiek-private samenwerkingsmodellen (PPS-modellen) en de risicoverdeling.

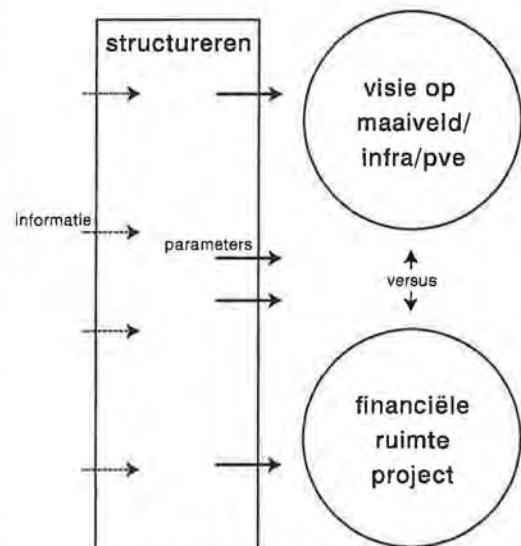
[02]

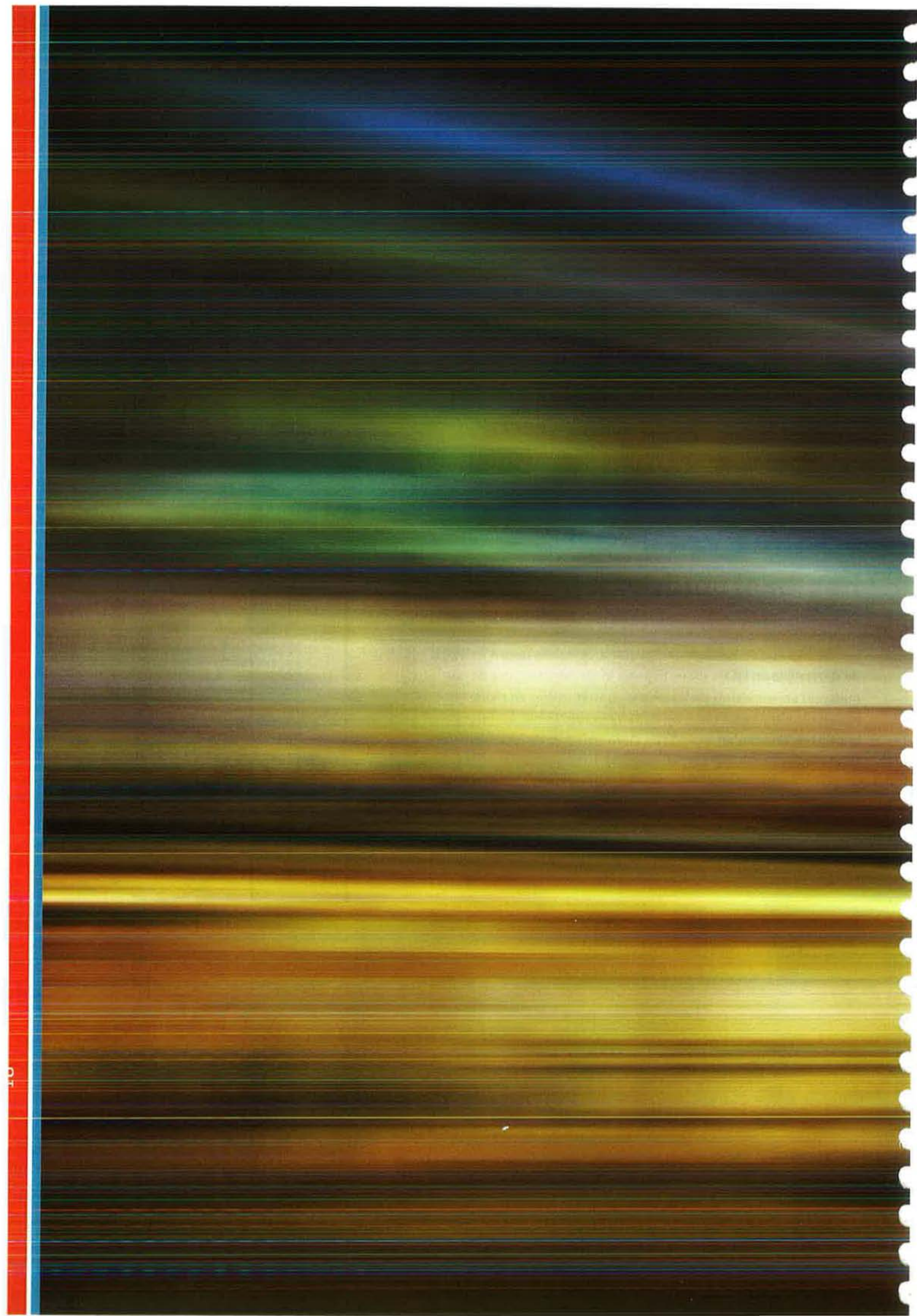


2.1 Crux van de haalbaarheidsstudie

[03] De crux van de haalbaarheidsstudie is de balans tussen enerzijds de ruimtelijke en kwalitatieve ingreep in de infrastructuur en het maaiveld en anderzijds de financiële consequenties en mogelijkheden die het project biedt op basis van programma, kosten, opbrengsten, fasering en exploitatie. Deze crux is in de haalbaarheidsstudie nader onderzocht en afgewogen.

[03]





#03
Analyse

3.1 Context

[01] Eindhoven is met 208.000 inwoners de 5e stad van Nederland en de grootste stad van Brabant. Eindhoven is het brandpunt van Brainport Zuidoost-Nederland, dat garant staat voor 20% van het BBP (Bruto Binnenlands Produkt), 30% van de industriële werkgelegenheid en bijna 40% van de toegevoegde waarde van de totale Nederlandse maakindustrie (zoals Philips en ASML). Bovendien vormt de regio Zuidoost-Brabant met 43.000 bedrijven en ruim 356.000 arbeidsplaatsen één van de grootste werkgelegenheidsconcentraties in Nederland. Met zijn 680.000 consumenten binnen een straal van 20 kilometer is Eindhoven tevens het belangrijkste centrum van winkelactiviteiten in Noord-Brabant.

Het Stationsgebied in de context van Brainport

[02] Zuidoost-Nederland, met als brandpunt Eindhoven, heeft in de Nota Ruimte van het Ministerie van VROM haar erkenning als Brainport van Nederland gekregen, nadat ook het Ministerie van Economische Zaken Zuidoost-Nederland in het nationaal Economisch beleid 'Pieken in de Delta' als Brainport had opgenomen. Het Ministerie van Economische Zaken heeft een regiegroep in het leven geroepen 'toptechnologie regio Zuidoost-Nederland' die het concept Brainport verder gaat uitwerken. Deze regiegroep wordt vanuit de regio ondersteund en gevoed door de commissie Sistermans.



Het succes van Brainport is mede afhankelijk van een duurzame verankering van het concept in de ruimtelijk-fysieke en sociaal-maatschappelijke structuur van de regio.

De regio is uitgegroeid tot een internationaal vooraanstaand laboratorium waar op grote schaal nieuwe goederen en diensten worden bedacht, ontworpen, ontwikkeld en op de wereldmarkt worden verkocht. De regio beschikt, als enige in Nederland, over hightech maakindustrie compleet met bijbehorende onderwijs-, ontwerp- en onderzoeksinstituten, een toegesneden dienstensector en een fijn vertakt netwerk van toeleveranciers. Een optimaal ecosysteem voor kennisontwikkeling en ondernemerschap waarbinnen de kerncompetenties zoals mechatronics, automotive, ICT, nano- en biomedische technologie goed gedijen en nieuwe sectoren en clusters zoals life science, molecular imaging en food and technology (Helmond) zich aandienen. Hiermee is de regio een klassiek voorbeeld van hoe voorsprong in kennis omgezet kan worden in economische groei en maatschappelijke meerwaarde die neerslaat in een veel groter gebied dan de regio zelf.

Het economisch potentieel van Brainport kan alleen duurzaam verankeren als de ruimtelijk-fysieke randvoorwaarden worden ingevuld. Met het tot ontwikkeling brengen van de ruimtelijke visie 'Stationsgebied Eindhoven: verbinden en verblijven' kunnen drie kernkwaliteiten voor Brainport worden ingevuld:

- Het Centraal Station biedt toegang tot internationale rail-verbindingen en is een multimodale regionale vervoersknoep.
- Door de uitbreiding van verbindingen wordt de attractiviteit van Brainport aanzienlijk verhoogd.
- Het Stationsgebied inzetten als toplocatie voor stuwende (zakelijke) dienstverlening.

Brainport vraagt om toplocaties voor innovatie, maar ook om toplocaties voor stuwende diensten. Het Stationsgebied is de locatie voor vestiging van landsdeelverzorgende, stuwende diensten. In combinatie met de TU/e, de vestiging van enkele technologische topinstituten en Kennispoort wordt het Stationsgebied en directe omgeving het brandpunt van Brainport.

Het Stationsgebied inzetten voor een aantrekkelijk stadscentrum

Met de ontwikkeling van het Stationsgebied (in combinatie met andere ontwikkelingsprojecten in het centrum) wordt de kwaliteit van het stadscentrum substantieel verbeterd en ontstaat de hoogstedelijke atmosfeer die de stad tot op heden onvoldoende heeft en die de uitstraling van Eindhoven, als brandpunt van Brainport, aanzienlijk ten goede zal komen.

Het Stationsgebied in de context van het Sleutelproject Westcorridor

[03] Begin jaren '90 is het Sleutelproject Westcorridor in gang gezet. De Westcorridor moet de regio in Brabantstad voorzien van een internationaal concurrerend vestigingsmilieu voor met name de zakelijke dienstverlening en moet bijdragen aan het grootstedelijk milieu. In de Westcorridor worden drie internationale verkeers-



knooppunten met elkaar verbonden door middel van een centrale verbindingssas. Transformatie en kwaliteitsverbetering van het Stationsgebied is van belang, omdat het Stationsgebied bijdraagt aan de noodzakelijke versterking van de centrumfunctie van Eindhoven die nog niet representatief is voor haar kracht.

Het Stationsgebied in de context van het OV-netwerk

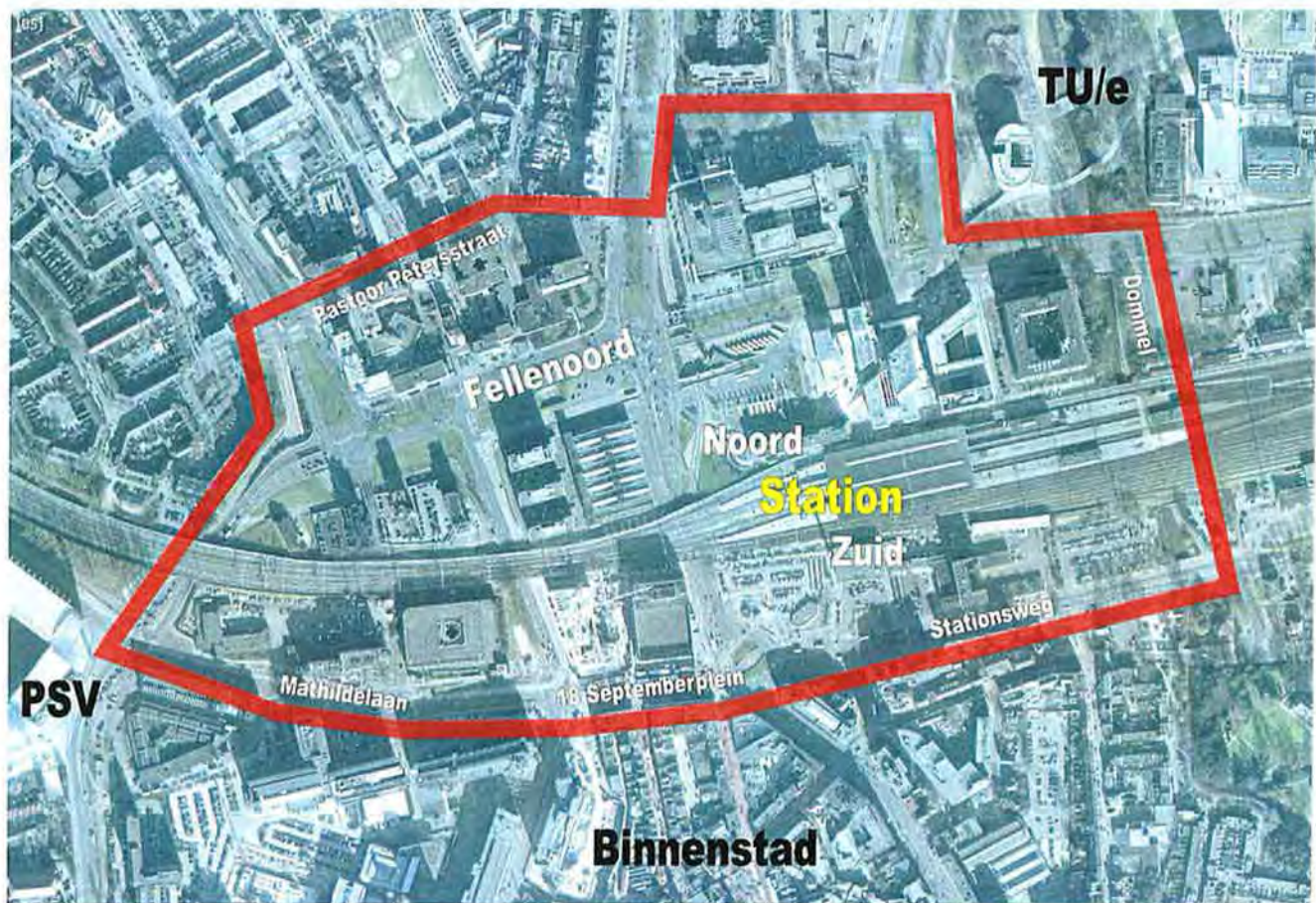
[04] Eindhoven streeft naar een verbetering van de positie in het internationaal OV-netwerk. Met de komst van het nieuwe HSL-station in Breda kunnen de overige ambities voor OV-netwerk BrabantStad worden uitgewerkt. Hierdoor worden Eindhoven en de andere Brabantse steden, optimaal aangetakt op Breda en daarmee op de HSL-verbinding met Antwerpen, Brussel en Parijs. Er wordt ingezet op een betere verbinding (middels feeding op bestaand spoor) met Breda, waarvandaan HSL-shuttles zullen gaan rijden en op termijn het doortrekken van die shuttles naar Eindhoven. In Europees verband wordt studie verricht naar de mogelijkheid om Eindhoven via bestaand spoor beter aan te sluiten op een aantal belangrijke Duitse HSL-stations.

Het Stationsgebied in de context van het collegeprogramma 'Samen Stad'

In het collegeprogramma 'Samen Stad' (2002-2006) is in de ruimtelijke pijler aangegeven dat 'de ambitie van de stedelijke allure om een verruiming van de grenzen moet worden gecreëerd van wat tot dusverre als stadshart wordt gezien'. De barrièrewerking van de spoorzone moet hiertoe opgeheven worden. Het leggen van een verbinding tussen het noorden en het zuiden van Eindhoven is een oplossingsrichting.

bron: Verkeering OV-netwerkBrabantStad, 2003





3.2 Karakteristiek Stationsgebied

Ligging

[05] Het Stationsgebied is gelegen in het centrum van Eindhoven. De zuidzijde van het Stationsgebied grenst direct aan de binnenstad. Het Centraal Station ligt op korte afstand van de binnenstad, de afstand tussen Stationsgebouw Zuid en het 18 Septemberplein is slechts 150 meter. Het kernwinkelgebied strekt zich uit tot in het Stationsgebied met grote trekkers als Bijenkorf, Piazza Center en Media Markt. Aan de zuidwestzijde grenst het Stationsgebied aan het PSV stadion en aan het Emmasingelcomplex, een voormalig Philipsterrein dat wordt herontwikkeld tot multifunctionele stadswijk. Ten zuidoosten van het Stationsgebied zijn het uitgaansgebied Dommelstraat, de Dommelzone en Villapark Tongelre gelegen.

De noordoostzijde van het Stationsgebied grenst aan het universiteitsterrein van de Technische Universiteit Eindhoven. Vanwege de korte afstand lopen dagelijks vele studenten via het Kennedy Business Center naar het universiteitsterrein. Ook de Fontys Hogescholen bevinden zich op korte afstand. Ten noordwesten van het Stationsgebied zijn de stadswijk Oud-Woensel en de woonbuurten Limbeek en Woenselse Watermolen gelegen.

Positie in hoofdverkeersstructuur Eindhoven

Het Stationsgebied is de dynamische verkeersknoop in de hoofdverkeersstructuur van Eindhoven. Het Centraal Station ontsluit de regio Eindhoven voor (inter)nationaal treinverkeer. Busstation Neckerspoel ontsluit stad en regio met busvervoer en Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). De wegen Fellenoord, Boschdijk, Montgomerylaan en J.F. Kennedylaan zijn hoofdverkeerswegen binnen de structuur van Eindhoven, die het centrum vanaf de noordzijde van de stad bereikbaar maken. De Binnenring is een samenstelsel van wegen dat rond de kern van de binnenstad voert en meerdere functies en parkeervoorzieningen ontsluit. Rondom het Centraal Station zijn verder taxistandplaatsen, kiss&ride-voorzieningen en fietsenstallingen te vinden.

Vanwege de royale maat van de wegen, de vrijliggende busbanen, het Hoogspoor (spoorlijn op hoogte) en het gescheiden stelsel van gemotoriseerd en langzaam verkeer is het Stationsgebied van Eindhoven goed bereikbaar. Doelstelling is om deze kwaliteit te behouden, maar tegelijkertijd meer verblijfskwaliteit in het Stationsgebied te realiseren.

OV-knoop

[06] [07] Station Eindhoven behoort tot de 11 slechtst scorende stations ten aanzien van de transferkwaliteit en met name in Eindhoven ten aanzien van de breedte van de tunnel en trappen. Momenteel heeft het station Eindhoven ca. 50.000 in- en uitstapende reizigers per dag en naar verwachting zullen dat er op langere termijn (2020) ca. 59.000 zijn. Er zijn onvoldoende commerciële voorzieningen in de stationsgebouwen, er is onvoldoende parkeergelegenheid voor fiets en auto en er is onvoldoende aanhaking met het busstation Neckerspoel. In 1990 is Neckerspoel geheel ingericht en voorzien van een compact systeem met flexibele perrons inclusief een verwijzingssysteem. Het busstation functioneert anno 2005 goed, maar is toe aan een opknapbeurt. Tevens is bij het verlaten van het station nauwelijks het idee voelbaar dat dit één van de entrees van Eindhoven is. Omdat het busstation goed functioneert, kan met beperkte middelen een grote kwalitatieve slag gemaakt waarmee zeker de komende 10 jaar kan worden volstaan. De eerste HOV-lijn is in 2004 in gebruik genomen en verbindt station Eindhoven met Eindhoven-Airport enerzijds en Veldhoven City Centrum anderzijds. Deze eerste HOV-lijn is de rode draad van het Sleutelproject Westcorridor.

Eindhoven beschikt op nationaal niveau over uitstekende verbindingen per spoor. Alleen in noordoostelijke richting (Nijmegen/Arnhem) ontbreekt een rechtstreekse verbinding. Echter, de positie in het internationale OV-netwerk is daarentegen bijzonder zwak.



Openbaar gebied

De openbare ruimte in het Stationsgebied heeft een laagwaardige uitstraling, wordt gedomineerd door verkeer en wordt op veel plaatsen als sociaal onveilig ervaren. Specifiek voor het Stationsgebied is dat het hoogteverschil tussen Centrumniveau (circa 15 meter NAP) en Woensels niveau (circa 19 meter NAP) in het gebied wordt overbrugd.

Fellenoord

[08] De Fellenoord is een 105 meter brede hoofdverkeersweg. De openbare ruimte wordt gedomineerd door gemotoriseerd verkeer. Voetgangers en fietsers zijn niet op straatniveau aanwezig, maar worden via tunnels onder de Fellenoord door geleid. De gebouwen aan de Fellenoord zijn niet op de weg georiënteerd, de gevels zijn feitelijk achterkanten van gebouwen. De Fellenoord heeft een grote scheidende werking binnen het Stationsgebied en op stadsniveau tussen Eindhoven-Noord en Eindhoven-Zuid.

Tunnels voor langzaam verkeer

[09] Het tunnelstelsel voor langzaam verkeer bestaat uit vijf tunnels; drie tunnels voeren onder de Fellenoord door, de andere twee voeren onder de Vestdijktunnel en Boschdijktunnel door. De tunnels worden als sociaal onveilig en onaantrekkelijk ervaren. De lengte van met name de tunnels onder de Fellenoord is aanzienlijk. Het duurt bijvoorbeeld ruim 3 minuten om vanaf de Lardinoisstraat door een tunnel naar de Kruisstraat te lopen.

Doorgaande fietsroute

[10] Eén van de belangrijke doorgaande fietsroutes van Eindhoven (oost-west) voert langs de gesloten gevel van het Beursgebouw, de parkeerdekken van kantoren op 't Schimmelt en 't Eindje en de damwand die het hoogteverschil van 4 meter tussen Woensel en Centrum overbrugt. Deze omgeving heeft geen verblijfskwaliteit en wordt als sociaal onveilig ervaren.

Hellingbanen

[11] De hellingbanen die het hoogteverschil tussen Centrum en Woensel overbruggen, hebben een grote scheidende werking binnen het Stationsgebied. De locaties 't Eindje, 't Schimmelt en Neckerspoel hebben daardoor een geïsoleerde ligging. Bovendien staat de bebouwing op deze locaties lager dan de omliggende wegen, in een soort 'bak'. Hierdoor zijn de gebouwen niet georiënteerd op de straat en hebben ze een in zichzelf gekeerd karakter.

Historische route Noord-Zuid

[12] De historische route vanuit het noorden en westen (Woensel, Strijp, Son, Den Bosch) naar het stadje Eindhoven (nu binnenstad) is ruim 6 eeuwen een hoofdroute geweest, maar nu verworpen tot een onderdeel van het tunnelstelsel voor langzaam verkeer onder de Fellenoord. Dat is zonde, zeker gezien het feit dat deze route door fietsers en voetgangers nog steeds als hoofdroute tussen Eindhoven-Noord en Centrum wordt gezien.



Lardinoisstraat en 't Schimmelt

[13] Er is onvoldoende 'loop' in de Lardinoisstraat, waardoor de winkels onvoldoende bezocht worden en moeilijk verhuurbaar zijn. Ook de ontsluiting van de kantoren op 't Schimmelt is niet optimaal. De entrees zijn namelijk op het parkeerdek gesitueerd, een sociaal onveilige omgeving die alleen bereikt kan worden met de auto of via trappen aan de Lardinoisstraat. Het feit dat de kantoren niet ontsloten zijn op straatniveau gaat bovendien ten koste van de levendigheid in het openbaar gebied.

't Eindje

[14] De openbare ruimte van 't Eindje wordt gedomineerd door parkeerdeks en is daardoor zeer gevoelig voor vandalisme en graffiti. Net als op 't Schimmelt zijn de entrees van de kantoorgebouwen gesitueerd op de parkeerdeks, met alle negatieve gevolgen voor de beleving.

Route van Centraal Station naar binnenstad

[15] Het Centraal Station ligt vlak bij de binnenstad, maar de verbindingsroute heeft geen kwaliteit en allure. Integendeel, een reiziger moet al struikelend over gestalde fietsen en uitwijkend voor auto's die op de VVV-locatie willen parkeren zijn weg zoeken. Dat is geen warm welkom in Eindhoven.

Oversteek station – 18 Septemberplein

[16] In de route tussen Centraal Station en de noordzijde van het kernwinkelgebied moet een 5-baans weg overgestoken worden. Dat komt doordat de Binnenring hier plaatselijk tweerichtingsverkeer heeft, terwijl het verder een éénrichtingscircuit is. De oversteekbaarheid van de Binnenring op dit punt is een belangrijk aandachtspunt, zeker omdat het 18 Septemberplein en omgeving een steeds grotere trekkracht krijgt door nieuwe ontwikkelingen als Piazza Center, Media Markt en Rond de Admirant.

Stationsweg

[17] De Stationsweg is aan een upgrade toe. Er zijn meerdere aanknopingspunten voor herinrichting. In het Waterplan is de ambitie gesteld om de Gender terug te brengen in het stadsbeeld; de Stationsweg is onderdeel van het tracé van deze waterloop. Daarnaast is in de Centrumvisie de ambitie gesteld om de Stationsweg op te waarderen tot stadsboulevard. Verder zal herontwikkeling van de Zuidoostlocatie en de VVV-locatie gepaard moeten gaan met herinrichting van de Stationsweg.

Stationsplein-Zuid

[18] Het Stationsplein-Zuid biedt onvoldoende ruimte voor fietsenstallingen, heeft geen goede kiss&ride voorziening, onvoldoende parkeer ruimte, geen goede geleiding van loopstromen, onvoldoende pleinbegrenzing, etc. Het plantsoen met het beeld van Anton Philips is wel een kwaliteitselement. In relatie tot de ambitie om een OV-knooppunt te realiseren, zou het Stationsplein zodanig heringericht moeten worden dat een aantrekkelijk en goed functionerend plein ontstaat.



Stationsplein-Noord / Neckerspoel

[19] Het Stationsplein-Noord wordt op korte termijn heringericht, waarbij een kwaliteitsslag wordt gemaakt in de openbare ruimte (bestrating, meubilair) aansluitend bij het KBC, een overdekte wachtruimte op het plein wordt gerealiseerd, de fietsenstalling wordt uitgebreid en een pleinbegrenzing wordt gemaakt door middel van bomen. De herinrichting is bedoeld voor een periode van 10 jaar.

Pastoor Petersstraat

[20] Aan weerszijden van de Pastoor Petersstraat is door nieuwbouw een kwaliteitsimpuls gerealiseerd. De openbare ruimte van de Pastoor Petersstraat is echter achtergebleven en verdient eveneens een opwaardering.

Fellenoordcomplex en Holiday Inn

[21] De parkeerterreinen van Fellenoordcomplex en Holiday Inn zijn in eigendom van particuliere partijen. Het betreft dus geen openbaar gebied, maar de terreinen zijn wel publiek toegankelijk. De inrichting en het beheer van deze publieke ruimtes laten te wensen over en dragen niet bij aan de verblijfskwaliteit in het Stationsgebied. Wanneer er wordt geïnvesteerd in het Stationsgebied door gemeente en/of ontwikkelende partijen dan kan dit aanleiding zijn voor de eigenaren om ook een opwaardering van hun eigendommen te bewerkstelligen.

Programmatische invulling

[22] In het midden van het Stationsgebied bevindt zich het Centraal Station waar zich ruim 100.000 mensen per dag via bus of trein voortbewegen. De noordzijde van het Stationsgebied bestaat hoofdzakelijk uit kantoorfuncties. Enkel de Lardinoisstraat heeft een detailhandelsfunctie en daarnaast staat het Beursgebouw met haar publieksfunctie (leisure) in deze kantoren omgeving. Dit Beursgebouw is destijds gerealiseerd voor slechts een tijdelijke periode. De noordzijde van het Stationsgebied heeft een monocultuur (kantoren) waardoor er weinig levendigheid in het gebied is en mensen hier niet graag verblijven. Door het verdwijnen van het World Trade Center aan de noordzijde is dit alleen nog maar versterkt. De zuidzijde van het Stationsgebied is slechts beperkt ingevuld met functies; kansen zijn onvoldoende benut. De detailhandelsfunctie (Bijenkorf, Piazza, Media Markt) is sterk ingevuld. Het huidige postkantoor (PTT-gebouw) komt als functie te vervallen en zal worden herbestemd. De overige locaties worden nu als parkeerterreinen met tijdelijke voorzieningen ingevuld (VVV-locatie, Parkeerterrein Stationsweg). In totaal bevindt zich op dit moment circa 320.000 m² b.v.o. gebouwoppervlak in het Stationsgebied.

Gebouwen

[23] Karakteristiek voor het Stationsgebied zijn grote, moderne gebouwen met een zakelijke uitstraling. Alle gebouwen zijn gerealiseerd na de Tweede Wereldoorlog. Er zijn verschillende gebouwen met een bijzondere architectonische kwaliteit te vinden, zoals het





Stationsgebouw aan de zuidzijde (1956), de Rabobank (1967), de Bijenkorf (1969), en het Kennedy Business Center (2003). Ook het Piazza Center met de luifel (2004) is een in het oog springend element. Beeldondersteunend zijn het Fellenoordcomplex, het PTT-gebouw en de kantoorgebouwen op 't Schimmelt.

Het Stationsgebied heeft door de bebouwing een eigen sfeer en uitstraling gekregen, die zich duidelijk onderscheidt van de binnenstad. Dit is ook terug te voeren op het feit dat de maat en schaal van gebouwen in het Stationsgebied veel groter is dan in de binnenstad. In het Stationsgebied is geen perceelsgewijze opbouw, maar bevinden zich kloeke en wandvormende gebouwen.

Milieuaspecten

[24] Het Stationsgebied kenmerkt zich door de ligging van het spoor in oost-west richting. Er rijden in dit gebied naast personentreinen ook goederentreinen die 'gevaarlijke stoffen' vervoeren. Door nieuwe en aangescherpte wetgeving dient rekening gehouden te worden met externe veiligheid in relatie tot ontwikkelingsmogelijkheden en functie-invulling. De discussie rondom de herontwikkeling van de Piazza met een uitbouw richting het spoor is een voorbeeld van deze verandering in wetgeving.

Waterhuishouding

[25] Het rioolstelsel van de gemeente Eindhoven is overbelast. Bij hevige buien kan niet al het regenwater afgevoerd worden door de riolering, met als gevolg dat het water op de straten en in de spoortunnels blijft staan. Deze overlast zal in de toekomst door de verwachte klimaatontwikkeling alleen maar toenemen. Er is een Waterplan opgesteld dat moet voorzien in een heldere waterstructuur en de wateroverlast moet verminderen.



3.3 Historische ontwikkeling

[26] Het Stationsgebied hoorde tot ver in de 19e eeuw tot de gemeente Woensel. Het was een laaggelegen, deels moerassig beekdal ten noorden van de samenvloeiing van de Gender en de Dommel. De Vestdijk vormde als onderdeel van de gracht oorspronkelijk de grens met de stad Eindhoven. De Dommel vormde de grens met de gemeente Tongelre.

Het gebied werd in noord-zuidrichting doorkruist door de Fellenoord (nu oost-west georiënteerd), een weg die uitkwam op de doorgaande route die via de Demer door de stad liep. Omdat de stad hier slechts één toegang had (op de plaats van de Woenselse poort, het huidige 18 Septemberplein) kwamen op de Fellenoord vele wegen samen vanuit Woensel, Strijp, Oirschot, Son en Den Bosch.

[27] In 1866 kreeg Eindhoven een station en een spoorwegverbinding met Boxtel en Hasselt. Vanaf 1870 was Eindhoven met Utrecht en vanaf 1877 met Rotterdam verbonden. Door de aanleg van spoorwegen ontstond een scheiding tussen Woensel en Eindhoven. Tussen de Vestdijk en het station werd het Stationsplein aangelegd en een nieuwe straat, de Nieuwstraat, zorgde voor een verbinding met het centrum. Tussen het station en de stad verrezen statige huizen en horeca etablissementen. Sommige van deze panden markeren nog steeds het oorspronkelijke Stationsplein (ten zuiden van de huidige Stationsweg).

Omdat het onwenselijk bleek dat de gemeente Woensel verantwoordelijk bleef voor het gebied ten zuiden van de spoorbaan, dat geheel op de stad Eindhoven was georiënteerd, werd dit in 1874 bij Eindhoven gevoegd, waardoor hier ook een stadsuitbreiding mogelijk werd aan de Dommelstraat, de Tramstraat en de Raiffeisenstraat. Aan de oostkant van het gebied lagen aan de Dommel verschillende fabrieken waaronder de textielfabrieken van Ign. de Haes en Van den Briel & Verster. Ook ten westen van het station vestigden zich bedrijven aan de spoorlijn.

[28] In 1912 werd aan de spoorlijnen een verbinding met Weert en Zuid-Limburg toegevoegd. In verband met de uitbreiding van het emplacement kreeg Eindhoven toen ook een nieuw stationsgebouw. In het begin van de twintigste eeuw maakte Eindhoven een grote ontwikkeling door, met name door de opkomst van Philips. Het Emmasingelcomplex kwam tot ontwikkeling en later diverse woonbuurten en industrieterreinen van Philips. De 5 dorpen rondom Eindhoven werden in 1920 samengevoegd met Eindhoven om ruimte te bieden aan de ontwikkeling van de stad.

Het gebied rond de Fellenoord werd ook steeds dichter bebouwd, al bleef het Dommeldal ten oosten van de Bogerd en de Broekseweg nog lange tijd te drassig voor bebouwing. De naam Neckerpoel van het busstation herinnert daar nog aan.

[29] De plek waar de belangrijke doorgaande noord-zuidweg het spoor kruiste bij de Woenselse overweg, werd meer en meer een weerbarstig knelpunt. Vooral na de opkomst van Philips stonden



dagelijks talloze arbeiders op weg naar hun werk te wachten voor een dichte spoorboom.

[30] In de Tweede Wereldoorlog had het centrumgebied veel te lijden van bombardementen, vooral op 6 december 1942 en op 19 september 1944. Met name de Demer en omgeving werden zwaar getroffen. De Wederopbouw vormde de aanleiding voor ingrijpende stedenbouwkundige plannen die niet alleen herstel van de oorlogsschade tot doel hadden, maar ook een verbetering van de infrastructuur. Het centrum van Eindhoven, in de Wederopbouw de snelst groeiende stad van Nederland, moest bereikbaar blijven. En het Stationsgebied moest een allure krijgen die paste bij een stad van 100.000, 150.000, 200.000 inwoners. Het Stationsgebied onderging daarbij een grote transformatie, zoals te zien op bijgaande kaart uit 1967.

[31] Besloten werd tot aanleg van het 'Hoogspoor', 100 meter ten noorden van de oude spoorbaan en de grootschalige infrastructuur van de Fellenoord. De oude wijk Fellenoord ten noorden van het spoor werd daartoe volledig gesloopt en onherkenbaar vernieuwd. Veel oude straten verdwenen. De huizen aan de Houtstraat herinneren nog aan het vroegere kleinschalige karakter, dat qua sfeer overeenkomt met de wijk de Bergen.

[32] Het Hoogspoor werd grotendeels gefinancierd door de Rijks-overheid, een groot succes voor de invloedrijke Eindhovense lobby destijds. Het Hoogspoor is overigens feitelijk een half hoog spoor, omdat gemotoriseerd verkeer nog enigszins moet dalen in de tunnels. Onder het Hoogspoor kwamen in het Stationsgebied twee tunnels voor de verkeersafwikkeling, de Boschdijktunnel en de Vestdijktunnel. De viaducten werden bekroond met (oorspronkelijk 8) beelden van Joop Hekman. Het nieuwe tracé van het Hoogspoor, dat een lengte heeft van circa 7 km, werd in 1953 in gebruik genomen.

[33] In 1956 was ook het nieuwe Stationsgebouw gereed, een ontwerp van K. van der Gaast, dat met de Vestdijktunnel, het busstation (toen op VVV-locatie) en het oorspronkelijke VVV-kantoor (rechts naast het station) één architectonisch en stedenbouwkundig ensemble vormde, dat kan worden beschouwd als een hoogtepunt in de ontwikkeling van de stad.

[34] Het huidige stationsgebouw is door de verlegging van het spoor 100 meter achter het stationsgebouw uit 1912 geplaatst. Het stationsplein is daardoor vergroot.

[35] Het oorspronkelijke stationsplein ten zuiden van de Stationsweg, zoals te zien op de foto, werd uitgebreid met een nieuwe grote pleinruimte tussen de Stationsweg en het nieuwe stationsgebouw. In 1961 is de oostkant van het plein afgemaakt door een nieuw postkantoor.

[36] Aan de kant van de Vestdijk werd het 18 Septemberplein aangelegd, een fraaie rotonde met een gazon en perk in de vorm van een vijfpuntige ster, het symbool van de bevrijders. Omstreeks 2000 is deze rotonde vernieuwd en begaanbaar gemaakt voor voet-



gangers om een betere oversteekbaarheid van de Binnenring te bewerkstelligen. De kwaliteit van de ruimtelijke inrichting is hierbij achteruit gegaan.

In 1951 (60-jarig Philipsjubileum) werd tussen het 18 Septemberplein en het busstation een standbeeld van Anton Philips van de hand van Oswald Wenckebach onthuld. Het beeld werd later verplaatst naar het plantsoen voor het station.

Tegenover het station kwam eveneens nieuwe bebouwing o.a. het hotel Het Silveren Seepaard, dat in 1971 door brand werd verwoest. Bij de nieuwbouw uit de jaren '70 is de oorspronkelijke tuitvorm van het oude Stationsplein aan één zijde dichtgebouwd en de logica van de pleinvorm verloren gegaan. Aan de oostkant van de Vestdijk verrees in 1963 de Grand Bazaar.

Tegelijkertijd werd tussen de in 1953 nieuw aangelegde Hermanus Boestraat en de Vestdijk een nieuw blok opgetrokken, waarin de kledingzaken Gerzon en Peek & Cloppenburg zich vestigden.

[37] Ten noorden van het spoor werd in de jaren '50 een groot-schalige oost-west verbinding gerealiseerd die de oude naam Fellenoord kreeg. Doelstelling was om het centrum van Eindhoven naar de toekomst toe bereikbaar te houden. Hierin is men tot op de dag van vandaag geslaagd, niet alleen door de ruime maatvoering, maar ook door het gescheiden stelsel van langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer. Het gescheiden stelsel is ontworpen gebruikmakend van het natuurlijk hoogteverschil tussen Woensel en Centrum. Het langzaam verkeer wordt hierbij vanuit Woensel gezien eerder op centrumniveau gebracht, om vervolgens in tunnels onder het gemotoriseerd verkeer doorgevoerd te worden. Op deze wijze hoeven de verschillende verkeersdeelnemers elkaar niet te kruisen, waardoor men snel van A naar B kan gaan. Dat dit echter ten koste zou gaan van de beleving van routes en van sociale veiligheid, heeft men in de jaren '50 niet voorzien.

[38] De locaties tussen de Fellenoord en het Hoogspoor, die lager liggen dan de omliggende wegen, kregen de bestemming van parkeerterreinen. Vanaf de jaren '80 is men echter anders gaan kijken naar het nuttig gebruik van deze centraal gelegen locaties, de geïsoleerde ligging is daarbij een probleempunt gebleken. Aantakend op de Fellenoord werden meerdere wegen aangelegd. Naar het noorden werd de Montgomerylaan aangelegd en later als gevolg van gewijzigde plannen de J.F. Kennedylaan. Ook werd de aansluiting op de Boschdijk verlegd in westelijke richting. Van de oude structuur bleef alleen de oude noord-zuid verbinding in de vorm van een voetgangerstunnel over.

In het Dommeldal ten noorden van het spoor werd vanaf de vijftiger jaren de Technische Hogeschool gevestigd. In 1962 verrees ten noorden van het station een nieuw hoofdkantoor van de Rabobank, in 1970 gevolgd door het gebouw van Holiday Inn. In 1973 werd ook de St. Antoniuskerk afgebroken om plaats te maken voor het Fellenoordcomplex.



Recente planvorming

[39] [40] In de jaren '90 zijn door bureau TKA voor het eerst plannen gemaakt voor een grootschalige kwaliteitsslag in het Stationsgebied. De OCE (Ontwikkelings Combinatie Eindhoven) en de gemeente Eindhoven gaven hiertoe gezamenlijk opdracht. De basis van de Ontwikkelingsvisie Stationsdistrict 1995 is de aanleg van één aaneengesloten maaiveld ten noorden van het spoor. Hiertoe werd het Hamerkopmodel geïntroduceerd, een verkeersmodel dat voorzag in het afsluiten van de koppeling tussen Vestedijktunnel/Boschdijktunnel en Fellenoord. De ontsluiting van de Binnenring op de Fellenoord werd voorzien via de Stationsweg en de nieuw te realiseren Dommeltunnel aan de oostzijde en de Elisabethtunnel en de Mathildelaan aan de westzijde. Hierdoor werd het mogelijk om de hellingbanen in de zone ten noorden van het spoor te verwijderen en één aaneengesloten maaiveld te creëren, waardoor een betere aanhaking op het centrum kon worden gemaakt door gelijk hoogteniveau en meer levendigheid en verblijfskwaliteit op straatniveau kon ontstaan. Ook werd aangegeven hoe bouwblokken in het Stationsgebied ontwikkeld zouden kunnen worden. Resultaat hiervan zijn de bouw van het Kennedy Business Center en de Media Markt. Daarnaast werd de zuidelijke rijbaan van de Fellenoord naar het noorden verplaatst om het wegprofiel te versmallen en ruimte te maken voor het Poortgebouw. Dit Poortgebouw, dat een brug zou moeten slaan tussen Eindhoven-Noord en Eindhoven-Zuid is echter niet gerealiseerd, omdat het verkeerskundig niet te ontsluiten bleek.

[41] In 2002 is de Ontwikkelingsvisie Stationsdistrict 1995 geëvalueerd, omdat er wel projecten gerealiseerd werden, maar het streven om het gebied als één geheel kwalitatief verder te ontwikkelen stagneerde. Er waren tevens geen middelen om de aanleg van de Dommeltunnel te financieren. Tijdens de evaluatie werd geconstateerd dat het één maaiveld-principe een goed uitgangspunt was voor ruimtelijke planvorming, maar dat het Hamerkopmodel een capaciteitsverlies van 30% in de verkeersstructuur zou veroorzaken, waardoor de bereikbaarheid van het centrum en het Stationsgebied zou worden geschaad. Daarnaast bood het plan geen verbetering van het tunnelstelsel voor langzaam verkeer, zou de verkeersdruk op de Stationsweg en Mathildelaan aanzienlijk toenemen, zou de routing van de binnenring minder duidelijk worden, zou er een verkeerstunnel gerealiseerd worden in de Dommelzone (die juist als recreatieve en ecologische zone ontwikkeld wordt) en bleken locaties in het Stationsgebied niet te ontsluiten. In de evaluatie werden verder de programmatistische kaders voor kantoren, wonen, vermaak en detailhandel geactualiseerd.

Op basis van de evaluatie gaf het college van Burgemeester en Wethouders in september 2002 opdracht om in samenwerking met marktpartijen een haalbaarheidsstudie te verrichten voor de ontwikkeling van het Stationsgebied. Als uitgangspunten voor de ruimtelijke visie werden meegegeven het één maaiveld-principe, het waarborgen van de bereikbaarheid en het toetsen op financiële en technische haalbaarheid. In april 2004 is de Intentieovereenkomst ondertekend ten behoeve van deze haalbaarheidsstudie.

[39]



ONTWIKKELINGSVISIE STATIONSDISTRICT EINDHOVEN



Hamerkopmodel

[41]



Evaluatie van
ontwikkelingsvisie en
ontwikkelingsplan
Stationsdistrict

Stationsgebouw

[42] In cultuurhistorisch onderzoek (L.Bakkeren, 2003) wordt geconcludeerd dat het Stationsgebouw aan de zuidzijde uit 1956, in de volksmond bekend als 'de Radio', monumentale waarde heeft. Hierbij gaat het niet alleen om het Stationsgebouw, maar ook aan de perronoverkapping en het Hoogspoor wordt waarde toegekend. Daarnaast is het Stationsgebouw in de preselectie van de Rijksdienst voor de Monumentenzorg opgenomen, wat betekent dat het wellicht in de toekomst wordt aangewezen als rijksmonument.

Door de stichting Wederopbouw Erfgoed Eindhoven is inmiddels een aanvraag voor een gemeentelijke monumentenstatus ingediend. In de komende periode zal duidelijk worden of de status van gemeentelijk monument zal worden toegekend en welke onderdelen daarbij als monument worden aangewezen.

3.4 Actuele projecten

Anno 2005 spelen er volop ontwikkelingen in het Stationsgebied. Vanaf de jaren '90 zijn er enkele ambitieuze projecten gerealiseerd, zoals het Kennedy Business Center en het Piazza Center. De Media Markt is in aanbouw. Ook staan er enkele projecten op stapel. Deze projecten zorgen voor een kwaliteitsverbetering in het gebied.

Kennedy Business Center (2004)

[42] Met de ontwikkeling van het KBC is een kantorencluster met een hoogwaardige uitstraling gerealiseerd. Kenmerkend voor het KBC is de opzet in de vorm van 'losse elementen op een printplaat', waarbij de openbare ruimte in een strakke schuine as is vormgegeven ten behoeve van de looplijn naar de Technische Universiteit. opdrachtgever Ontwikkelings Combinatie Eindhoven ontwerpers Kees Christiaanse (masterplan), Rob van Aken architectuur (KBC-toren), Juurlink en Geluk (openbare ruimte)

Piazza Center (2004)

[43] De Piazza is herontwikkeld tot het Piazza Center, een overdekt winkelcentrum dat zich uitstrekt over vier verdiepingen en een groot aanbod van mode, sport, speelgoed en horeca kent. Kenmerkend zijn het overvloedig gebruik van daglicht en de grote luifel die uitsteekt over het 18 Septemberplein. opdrachtgever William Properties, Rodamco ontwerper Massimiliano Fuksas

Media Markt (2005)

[44] Naast de parkeergarage Mathildelaan wordt een nieuw gebouw voor de Media Markt gerealiseerd. De Mediamarkt is verbonden met de parkeergarage en met het Piazza Center door middel van een loopbrug. Op deze wijze is de kop van het kernwinkelgebied (Bijenkorf, Piazza Center en Media Markt) overdekt bereikbaar vanuit de parkeergarage Mathildelaan. opdrachtgever William Properties, Rodamco ontwerper Massimiliano Fuksas

Busplein Neckerspoel (realisatie 2005)

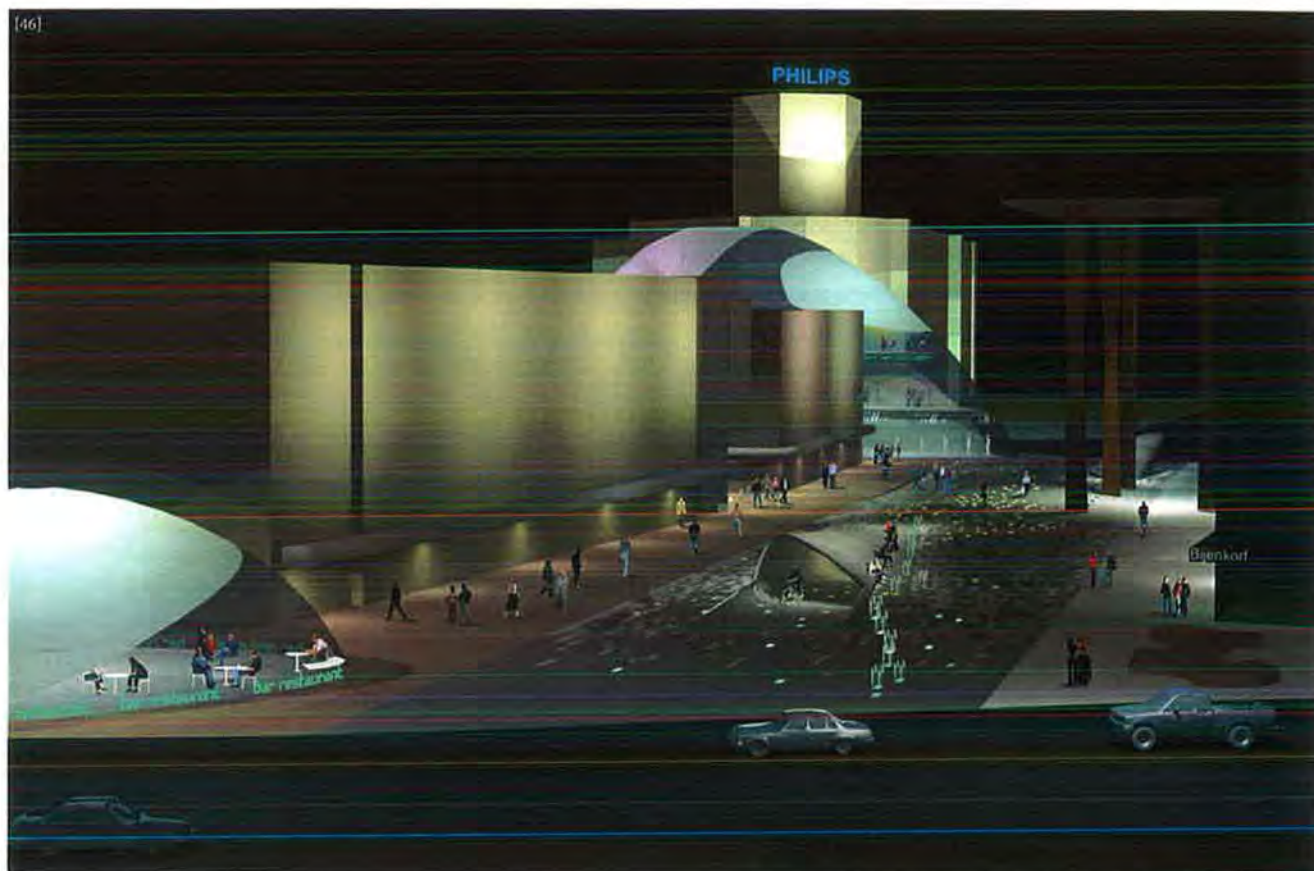
[45] Met de herinrichting van Neckerspoel wordt een kwaliteitsslag gemaakt in de openbare ruimte (bestrating, meubilair) aansluitend bij het KBC, een overdekte wachtruimte op het plein gerealiseerd, de fietsenstalling uitgebreid en een pleinbegrenzing gemaakt door middel van bomen. De herinrichting is bedoeld voor een periode van 10 jaar. opdrachtgever NS Vastgoed en gemeente Eindhoven ontwerpers Juurlink en Geluk

18 Septemberplein (realisatie voorzien in 2006)

[46] De hoogwaardige herontwikkeling van het 18 Septemberplein verbindt de Demer (hoofdwinkelstraat) met Bijenkorf en Piazza Center. Het plan bevat een grote fietsenkelder met circa 2000 plaatsen. De pleinvloer is voorzien van een patroon van glaselementen,



[46]



zodat er daglicht toe kan treden in de kelder. Op het plein zijn twee kiezelvormige gebouwen voorzien, het grootste gebouw is tevens het Entreegebouw naar 'Rond de Admirant'. Dit is een nieuwbouwproject met winkelen, vermaak, werken, wonen en parkeren dat grenst aan het 18 Septemberplein. **opdrachtgever** gemeente Eindhoven **ontwerper** Massimiliano Fuksas

Demerpassage (realisatie voorzien in 2005)

[47] Door realisatie van detailhandel in de Demerpassage (onder het spoor) ontstaat een verbinding tussen het kernwinkelgebied en het winkelgebied van de Lardinoisstraat. Het gaat om kleinschalige winkels, die de beleving van de route onder het spoor zullen verbeteren. **opdrachtgever** Hurks Bouw en Vastgoed **ontwerper** Beusen Maas Verheijden

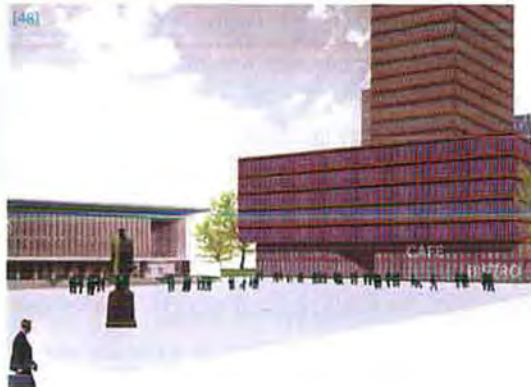
Stationslocatie Zuidoost (realisatie voorzien vanaf 2007)

[48] Voor de PTT-locatie en het parkeerterrein aan de Stationsweg is een herontwikkeling voorzien. Het gaat om een stedelijke multifunctionele invulling met wonen, vermaak, werken en parkeren. De bebouwingsopzet kent een hovenstructuur die zich opent naar de Stationsweg en de Dommel. Ook de herinrichting van de Stationsweg hoort bij het project, waarbij de openbare ruimte wordt opgewaarderd tot stationsboulevard en de Gender wordt teruggebracht in het straatbeeld. **opdrachtgever** BAM, Van Straten, gemeente Eindhoven **ontwerper** de Architecten Cie.

[47]



[48]



3.6 Vigerende beleidskaders

De ruimtelijke visie en de haalbaarheidsstudie is gebaseerd op de volgende vigerende beleidsdocumenten:

- Sleutelproject Westcorridor (1991)
- Mobiliteitsplan (2000)
- Groenbeleidsplan (2000)
- Visie Dommelzone (2001)
- Evaluatie Stationsdistrict (2002)
- Waterplan (2004)
- Centrumvisie (2004)
- Economische Visie (2004)
- Beleidsplan Wonen (2004)
- Stadsvisie 2010 / Stedelijk Ontwikkelingsprogramma 2005-2009
- Regionaal Structuurplan regio Eindhoven (2005)
- Milieubeleidsplan (2005)
- Ruimtelijke Visie (concept, 2005)





3.7 Probleemdefinitie

Structurele kwaliteitsslag noodzakelijk

Het Stationsdistrict is één van de belangrijke ontwikkelingsgebieden in de stad. Het gebied vormt een infrastructureel knooppunt van openbaar vervoer, gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer. Het gebied is strategisch gelegen nabij de binnenstad, het OV-knooppunt en TU/e. Het gebied zelf heeft zich gevormd tot het zakelijk centrumdistrict van Eindhoven met voornamelijk kantoren, het Beursgebouw, de Kennispoort en de nabijheid van de universiteit. Het gebied ontbeert echter de nodige kwaliteit. Door de niveauverschillen op het maaiveld, de fiets- en voetgangerstunnels, de in zichzelf gekeerde bebouwing en het ontbreken van levendige functies wordt het gebied gekenschetst als desolaat en onveilig.

Dit terwijl het Stationsdistrict een ideale centrumlocatie is voor:

- centrumstedelijk wonen
- hoogwaardig zakelijk vestigingsmilieu Zuid-Nederland: Brainport
- cultuur en vermaak op regionaal en landelijk niveau

Voorwaarde voor een dergelijke hoogwaardige en multifunctionele invulling is echter uitstraling en kwaliteit van het openbaar gebied. En dát ontbreekt in het Stationsdistrict.

Reeds jaren wordt getracht om het gebied als één geheel kwalitatief verder te ontwikkelen. Er zijn verschillende hoogwaardige projecten gerealiseerd zoals het Kennedy Business Center, de Piazza, de Kennispoort en de Media Markt. Ook zijn er nog projecten in voorbereiding zoals het 18 Septemberplein, busstation Neckerpoel en de Demerpassage.

Een totale kwaliteitsslag in het gebied is echter tot nu toe nog niet gemaakt. Er is meer sprake van op zichzelf staande losse projecten. Ontwikkeling van zelfstandige locaties is echter op den duur niet meer mogelijk. Dit vraagt om een structurele kwaliteitsslag in het gebied, waarbij de ontwikkelpotentie van het gebied kan worden benut.

Barrière in de stad

Het Stationsdistrict vormt bovendien een barrière in de stad terwijl het de centrumtree vanuit Eindhoven-Noord, waar 60 % van de bevolking woont, zou moeten zijn. De barrière wordt gevormd door:

- tunnelstelsel voor langzaam verkeer
- onaantrekkelijke en sociaal onveilige routes
- zeer brede infrastructuur Fellenoord
- in zichzelf gekeerde bebouwing zonder plinten of duidelijke entrees
- eilandwerking door hoogteverschillen
- gebouwen staan in een 'bak', ofwel lager dan omringende wegen
- goede oost-westverbindingen ontbreken.

Centraal Station Eindhoven functioneert niet goed

Onderzoek van ProRail heeft uitgewezen dat Centraal Station Eindhoven niet goed functioneert. Station Eindhoven behoort tot de 11 slechtst scorende stations van Nederland, vanwege:

- slechte transferkwaliteit
- te smalle en te lage tunnel
- onvoldoende kwalitatieve stationshallen
- onvoldoende fietsenstalling, kiss&ride, park&ride, etc.
- ambities voor een integraal vervoersknooppunt worden onvoldoende benut
- regionaal OV-netwerk is onvoldoende
- geen shuttleverbinding op Europees netwerk HSL
- HOV-netwerk beslaat nog slechts één lijn.

Zorgen bij de markt

Er bestaan zorgen over de toekomst van het Stationsdistrict als er niets gebeurt:

- De verhuurbaarheid van bestaande kantoren staat onder druk, deels vanwege de slechte openbare ruimte en deels vanwege het kwalitatief matig aanbod van vastgoed.
- De verhuurbaarheid van winkels aan met name de Lardinoisstraat is een lastig punt door ontbreken van loop in dit gebied.
- De openbare ruimte is slecht en glijdt steeds verder af.
- Ontwikkelpotentie kan niet worden ingevuld. Er is een goede start gemaakt met o.a. de ontwikkeling van het KBC en de Piazza, echter overige locaties zijn moeilijk in te vullen.

Centrumtree vanuit Station Eindhoven behoeft verbetering.

- Station Eindhoven is zeer dicht bij de binnenstad gelegen, maar de verbindingroute ontbeert kwaliteit en allure.
- In de route tussen station en 18 Septemberplein moet een vijfbaansweg overgestoken worden, door het plaatselijke tweerichtingsverkeer op de Vestdijk. Dit terwijl de oversteekbaarheid van de binnenring op dit punt belangrijk is, doordat het 18 Septemberplein en omgeving een steeds grotere trekkracht krijgt door nieuwe ontwikkelingen als Piazza Center, Media Markt en Rond de Admirant.
- De route van station naar Dommelstraat en Nieuwstraat zou duidelijker vormgegeven moeten worden.
- De Stationsweg is aan een upgrade toe.

Functie van binnenring als parkeerverwijsring moet verbeterd worden.

- De binnenring zou aan de noordzijde gesloten moeten worden, zodat een logische ringstructuur ontstaat langs de verschillende parkeervoorzieningen.
- De binnenring zou voorzien moeten worden van een dynamisch verkeersmanagement-systeem.

#04
Visie

4.1 Ambitie

[01] De ambitie is om één aaneengesloten maaiveld te creëren op centrumniveau in de zone tussen Fellenoord en spoor. Hierdoor kan een kwaliteit in de openbare ruimte gerealiseerd worden die nu niet mogelijk is: veilige routes overdag en 's nachts tussen Eindhoven-Noord en Eindhoven-Zuid, goede verbindingen met het station vanuit alle richtingen, fijnmazig stelsel van routes en assen dat alle locaties in het Stationsgebied met elkaar verbindt, prettige verblijfsplekken, goed ingerichte pleinen, winkelplinten op strategische plekken en hoogwaardige inrichting van het openbaar gebied. Deze ambitie komt verder tot stand door het toevoegen van nieuw en gemengd programma in het gebied: kantoren, woningen, winkels, vermaak, cultuur, voorzieningen en parkeren. Op deze wijze kan het Stationsgebied getransformeerd worden tot een attractief gebied en een hoogwaardige centrumtree vanuit het station en Eindhoven-Noord.



4.2 Doelstellingen

Stedenbouw

- Zoeken naar andere manier om één aaneengesloten maaiveld te realiseren
- Creëren basis voor aantrekkelijk verblijfsklimaat en vestigingsmilieu
- Realiseren hoogwaardige centrumtree vanuit Eindhoven-Noord
- Creëren logische verbindingen, opheffen barrières
- Alternatief bieden voor laagwaardig tunnelstelsel voetgangers en fietsers
- Lichttoepassing als kwaliteitselement

Verkeer

- Handhaven huidige bereikbaarheid
- Handhaven scheiding auto & langzaam verkeer
- Binnenring afronden
- Realiseren integraal vervoersknooppunt:
met goed bereikbaar station Eindhoven voor alle modaliteiten
als onderdeel van het nationale en internationale OV-netwerk
verbeteren transferkwaliteit
verbeteren verblijfskwaliteit en aanbod (commerciële)
voorzieningen
behoud stationsgebouw zuidzijde

Programma

- verbeteren verblijfskwaliteit ten behoeve van internationaal concurrerend vestigingsmilieu (Brainport) en centrumstedelijk wonen
- verhogen levendigheid, meer mensen op straat
- toevoegen programma en doorbreken monocultuur
- situeren winkels / plinten op strategische plekken
- parkeren inzetten als publieksaantrekkende functie

Markt

- verder afglijden voorkomen
- niet voortbouwen op bestaande situatie, maar gebied als één geheel kwalitatief verder ontwikkelen
- kwaliteitsslag tot stand brengen in verband met toekomstwaarde
- participeren in ontwikkeling Stationsdistrict, ziet potentie

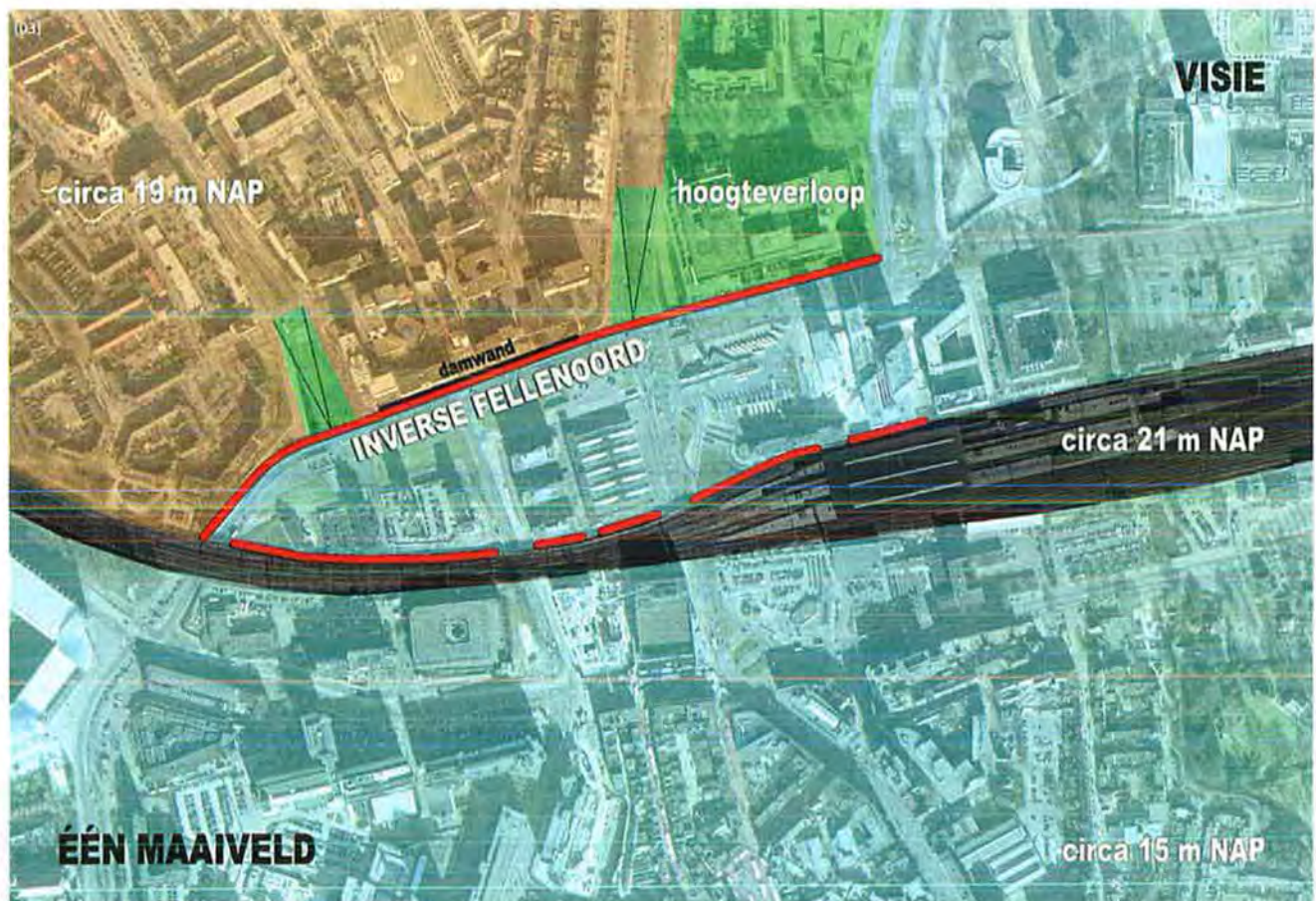
Financieel

- kosten dienen gedekt te worden uit opbrengsten
- ontwikkelpotentie risico's verdelen over gemeente en marktpartijen
- realistische afzetbaarheid, rekening houdend met prioritering ten opzichte van andere centrumprojecten

4.3 Ruimtelijke visie

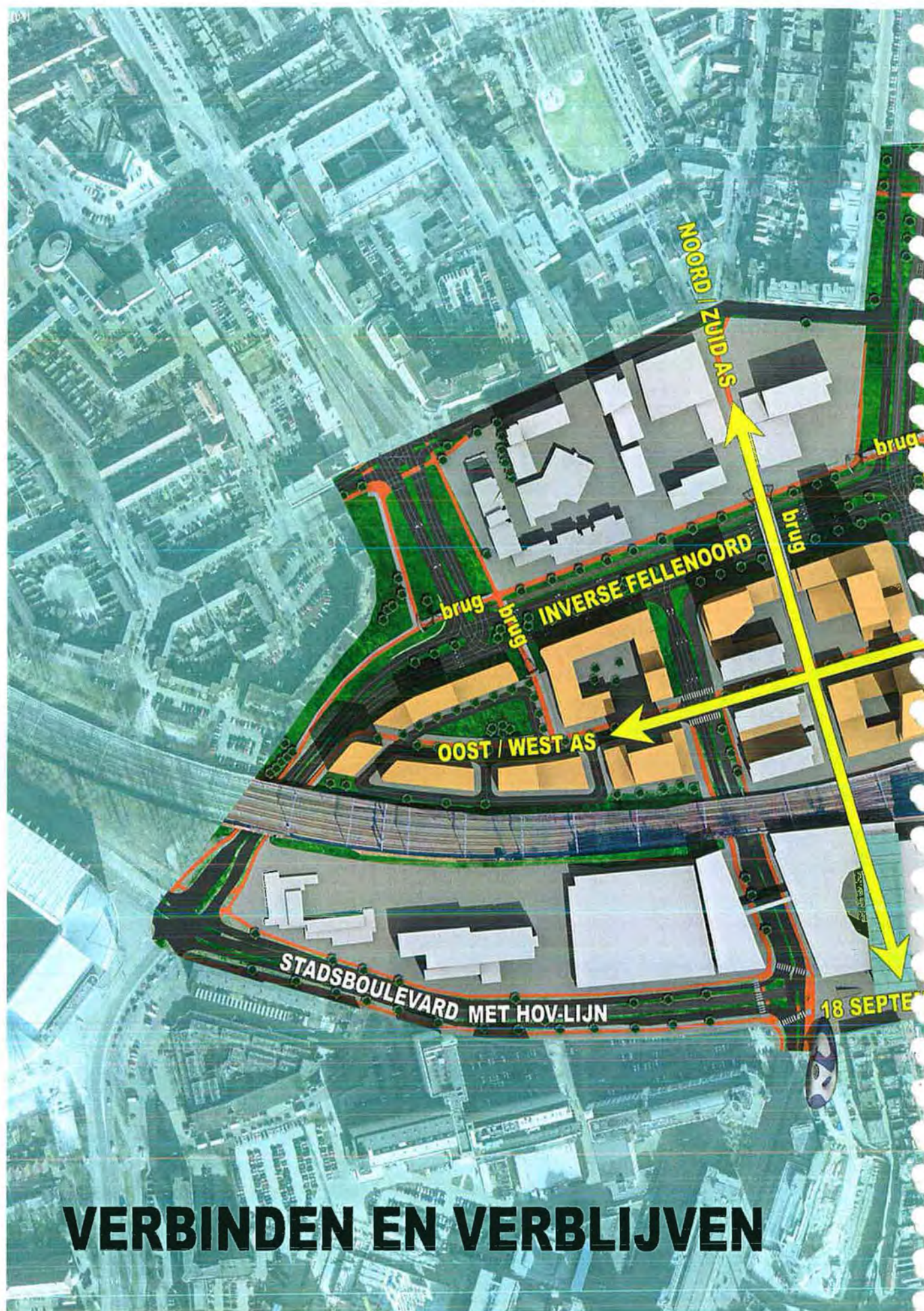
Eén maaiveld

[02] [03] De basis van de ruimtelijke visie voor het Stationsgebied is het creëren van één maaiveld op centrumniveau. Om dit mogelijk te maken wordt de Fellenoord verlaagd van Woensels niveau (19m NAP) tot centrumniveau (15m NAP). De hellingbanen van Vestedijktunnel en Boschdijktunnel verdwijnen en er ontstaat een aaneengesloten gebied op één hoogteniveau ten noorden van het spoor. De bestaande damwand wordt als het ware naar het noorden opgeschoven. Daarnaast wordt het verkeerssysteem van de Fellenoord omgekeerd. Het langzaam verkeer gaat niet meer onder het autoverkeer door, maar er overheen. De fiets- en voetgangerstunnels verdwijnen en in plaats daarvan komen er fraaie bruggen over de Fellenoord, die hoog op Woensels niveau de Fellenoord oversteken en vervolgens ten zuiden van de Fellenoord dalen tot centrumniveau. Hierdoor worden de routes voor voetgangers en fietsers tussen Eindhoven-Noord en het Stationsgebied prettiger en veiliger, terwijl tegelijkertijd de verkeersstructuur intact blijft en de bereikbaarheid gewaarborgd. De 'omgekeerde' Fellenoord wordt aangeduid als Inverse Fellenoord.



Verbinden en verblijven

[04] Eén maaiveld maakt het mogelijk om een kwaliteitsslag in de openbare ruimte te realiseren door middel van de strategie **verbinden en verblijven**. Hiermee wordt een fijnmazig stelsel van routes en assen gemaakt dat alle locaties in het Stationsgebied met elkaar en de omliggende gebieden verbindt, goede verbindingen legt met het Station vanuit alle richtingen en prettige verblijfsplekken, goed ingerichte pleinen en hoogwaardige inrichting van het openbaar gebied realiseert. Onderdelen van de strategie verbinden en verblijven zijn: Noord-Zuid as, Oost-West as, Stationspassage, Inverse Fellenoord, Stationsplein-Zuid, Lichttorenas, Stationsplein-Noord, Stationsweg en Dommelzone.



VERBINDEN EN VERBLIJVEN



NIEUW / HERINRICHTEN
BESTAAND

Noord – Zuid as en bruggen

[05] [06] Door de verlaging van de Fellenoord wordt het mogelijk om de tunnels voor fietsers en voetgangers te vervangen door bruggen, vijf in totaal. Hierdoor kunnen er meerdere aantrekkelijke en sociaal veilige routes tussen Eindhoven-Noord en centrum gemaakt worden. Ten eerste kan de historische Noord-Zuid as van Kruisstraat naar Demer in ere hersteld worden. Door de verhoogde ligging is er vanuit Woensel een mooi uitzicht op het centrum, een echte entree. De Lardinoisstraat zal een flinke opwaardering krijgen: de straat wordt twee keer zo breed, waardoor er een prettige maat ontstaat en meer zonlicht toe kan treden. Verder zijn er concrete plannen om kleine winkels onder de spoordijk (Demerpassage) te openen. De herontwikkelde Piazza en het nieuw in te richten 18 Septemberplein completeren de Noord-Zuid as. Naast deze historische as ontstaan er ook vanuit de Boschdijk en de Montgomerylaan mooie toegangen tot het centrum middels twee bruggen. De brug in het verlengde van de Boschdijk voert via 't Eindje naar het centrum, de brug in het verlengde van de Montgomerylaan ontsluit rechtstreeks het Stationsplein-Noord.

De bruggen parallel aan de Fellenoord completeren het fijnmazig netwerk voor langzaam verkeer, zij vormen de doorgaande fiets-route tussen het westen en oosten van Eindhoven.



bestaand



visie

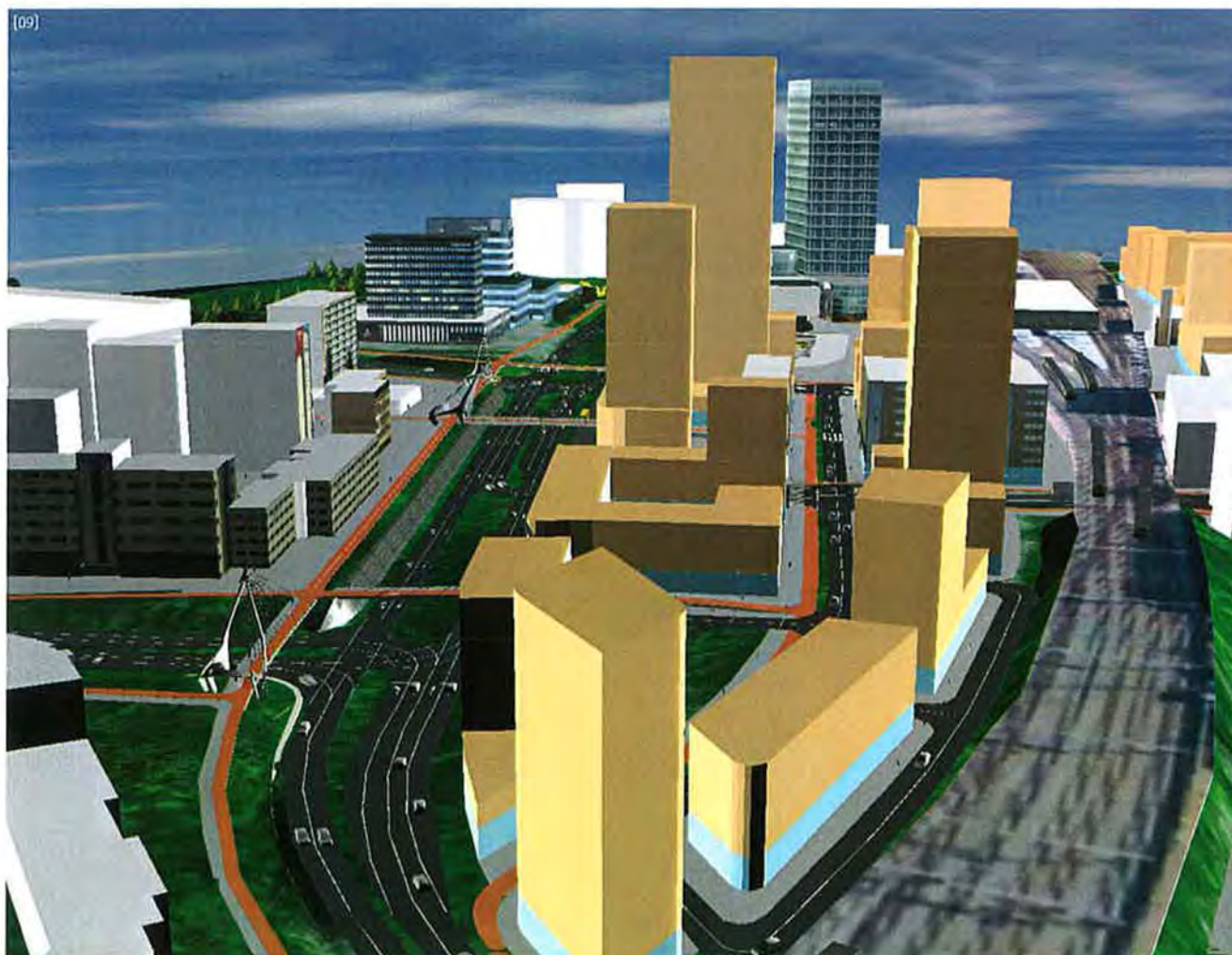
Oost – West as (stadsstraat)

[07] [08] [09] Een aaneengesloten maaiveld op centrumniveau betekent dat de hellingbanen tussen spoor en Fellenoord verwijderd kunnen worden. Hierdoor wordt het mogelijk om een nieuwe as te maken die KBC, Stationsplein-Noord, 't Schimmelt en 't Eindje met elkaar verbindt: de Oost-West as. De nieuwe as wordt opgespannen tussen het station aan de noordzijde en het nieuw te realiseren plantsoen op 't Eindje. De nieuwe as krijgt het karakter van een 'stadsstraat', hiermee wordt bedoeld dat de weg langs winkelplinten, horeca, ingang van parkeervoorzieningen, entreepartijen van kantoren en woningen voert en een profiel heeft waar de auto te gast is. In de verkeersstructuur heeft de as een functie als afronding van de binnenring, wat van belang is om een goed parkeerverwijssysteem te kunnen maken langs de parkeergarages in de binnenstad. De Oost-West as is kortom de rode draad voor de noordzijde van het Stationsgebied, het verbindt alle deelgebieden met elkaar en is door het karakter van 'stadsstraat' een prettige omgeving om te verblijven.

Er zijn twee varianten voor de ligging van de Oost-West as. De Zuidvariant legt de as meer in het midden van het gebied, door de bebouwing van 't Schimmelt heen. De Noordvariant legt de as om het huidige bebouwing van 't Schimmelt heen.



bestaand



visie

Inverse Fellenoord

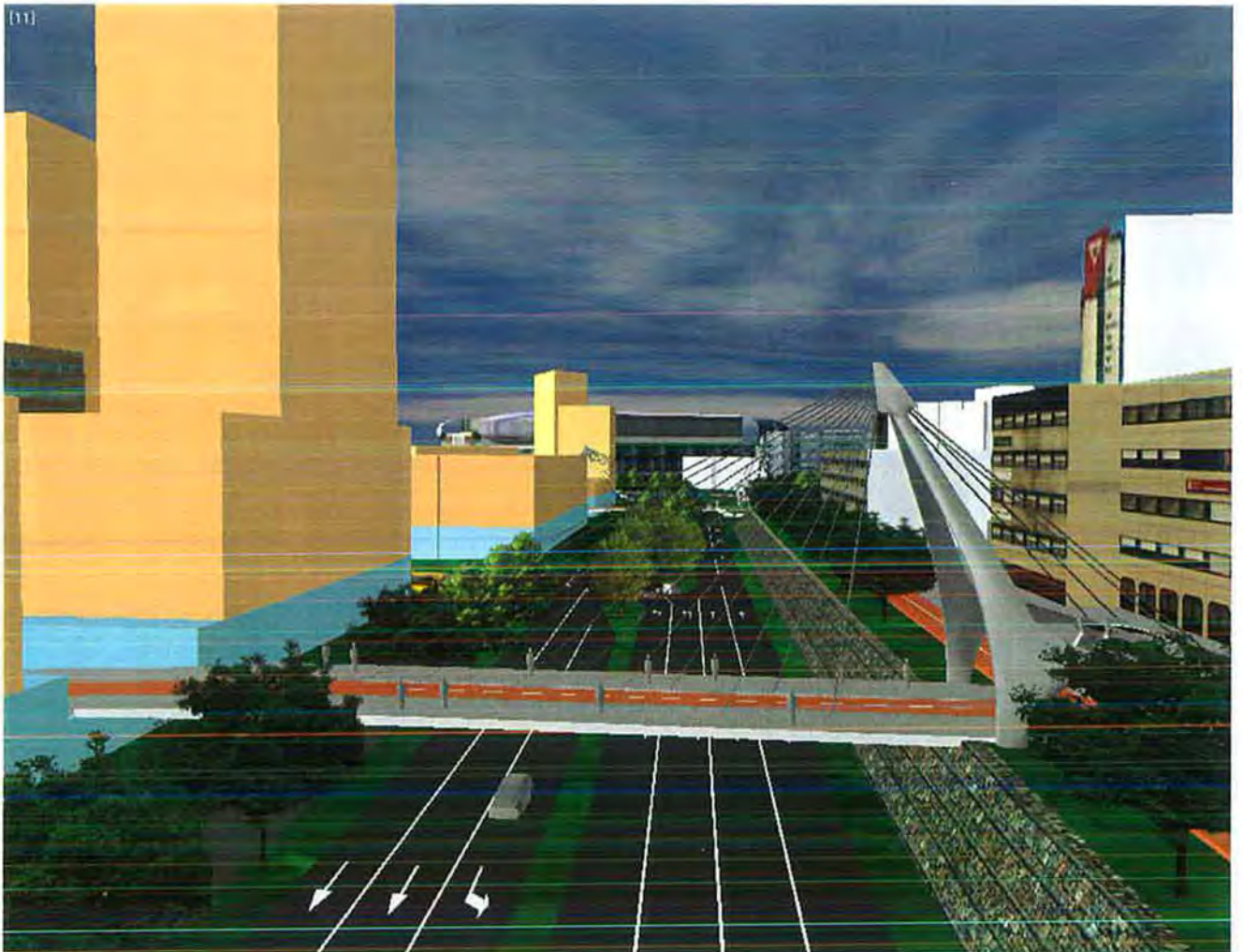
[10] [11] Het verkeerssysteem van de Fellenoord wordt omgekeerd (langzaam verkeer over autoverkeer heen), tegelijkertijd blijft de verkeersstructuur intact en de bereikbaarheid gewaarborgd. De Inverse Fellenoord zal daarom nog steeds een royale centrum-entree voor autoverkeer zijn vanuit Eindhoven-Noord en de functie vervullen van tangent binnen het hoofdinfrastructuursysteem van Eindhoven.

Qua uitstraling zal de Inverse Fellenoord een groene, bomenrijke weg zijn met eye-catchers in de vorm van bruggen, architectuur en kunst. Een stadsentree dus waar het groene karakter van Eindhoven zichtbaar is en tegelijkertijd het centrum zich aankondigt.

Een andere karakteristiek is het hoogteverschil tussen Centrum en Woensel, dat goed zichtbaar zal zijn op een deel van de Inverse Fellenoord. De bebouwing van Fellenoordcomplex en Holiday Inn staat immers op Woensels niveau, dus hoger dan de weg op centrumniveau. In verband met de benodigde doorgangshoogte onder de fietsbruggen voor vrachtverkeer (4,2 m), zal de Inverse Fellenoord wat lager liggen dan centrumniveau (1-1,4 m). Hierbij geldt hoe kleiner de constructiehoogte van de fietsbruggen, hoe kleiner het hoogteverschil tussen Fellenoord en centrumniveau.



bestaand



visie

[12] [13] De ruimte voor Fellenoordcomplex en Holiday Inn op Woensels niveau zal worden ingericht als groene verblijfsruimte, die ook wel wordt aangeduid als 'het balkon', omdat hiervandaan een spectaculair uitzicht ontstaat op het Stationsgebied. Het balkon is goed bereikbaar voor voetgangers en fietsers vanuit Centrum en station via de bruggen over de Inverse Fellenoord. Daarnaast zal de doorgaande fietsroute tussen het oosten en westen van Eindhoven worden opgenomen in het balkon. Zo krijgen de gebouwen op Woensels niveau een aantrekkelijke voorruimte.



Stationsplein-Noord

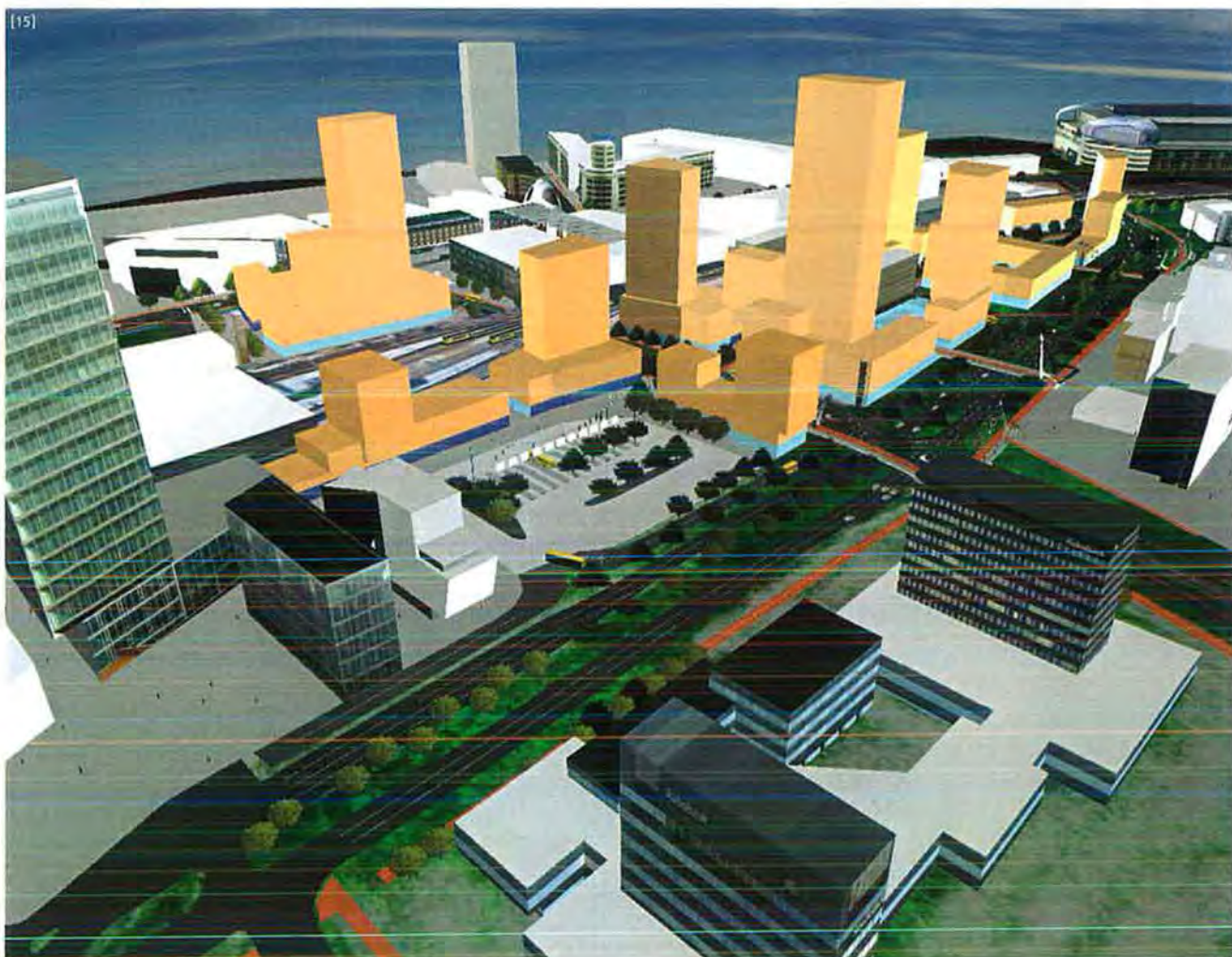
[14] [15] Het Stationsplein-Noord, oftewel busstation Neckerspoel, krijgt al op korte termijn (2005) een opwaardering (zie actuele projecten). Er wordt een grote luifel geplaatst waaronder busreizigers kunnen wachten. Het plein wordt volledig heringericht waarbij dezelfde materialen worden gebruikt als bij het Kennedy Business Center. Er worden bomen geplaatst aan de Vestdijkzijde waardoor het plein wat meer begrensd wordt.

In de toekomst, als de Inverse Fellenoord er is, wordt het mogelijk om het Stationsplein-Noord aan de westzijde te ontsluiten via de nieuwe Oost-West as, waardoor er een directe verbinding ontstaat met 't Schimmelt en 't Eindje. De Oost-West as sluit aan op de Kennedy-as richting Universiteitsterrein. De hellingbaan voor bussen zal verdwijnen, omdat er geen hoogteverschil meer overbrugd hoeft te worden tussen busstation en Fellenoord. Op dit moment wordt gedacht aan één centrale ontsluiting voor HOV en bussen vanaf de Fellenoord.

Om de beleving van het plein te verbeteren zal nieuwe randbebouwing worden geplaatst langs de Vestdijk, zodat het Stationsplein-Noord een betere begrenzing krijgt. De ambitie is verder om het stationsgebouw Noordzicht te vervangen door nieuwbouw met een hoogwaardiger architectuur. Tevens moet hierbij ruimte gevonden worden voor (ondergrondse) fietsenstallingen om de capaciteit te vergroten.



bestaand



visie

Stationspassage

De stationstunnel zal substantieel verbreed (van 5m naar circa 18m) en enigszins verdiept worden. Zo ontstaat de brede en hogere Stationspassage, die de toegang vormt tot de perrons en daarnaast een belangrijke looproute is tussen centrumzijde en noordzijde. In de Stationspassage zal meer ruimte zijn voor winkels die zich specifiek richten op de reiziger en voorbijganger, bijvoorbeeld een broodjeszaak, bloemist, tijdschriftenkiosk, drogisterij, enzovoort. Aandachtspunt is het Beheerst Toegang Systeem (BTS) met toegangspoortjes dat de Spoorwegen en de rijksoverheid willen invoeren om de veiligheid in het station te verhogen. Hierdoor zou mogelijk het station afgesloten gaan worden voor passanten.

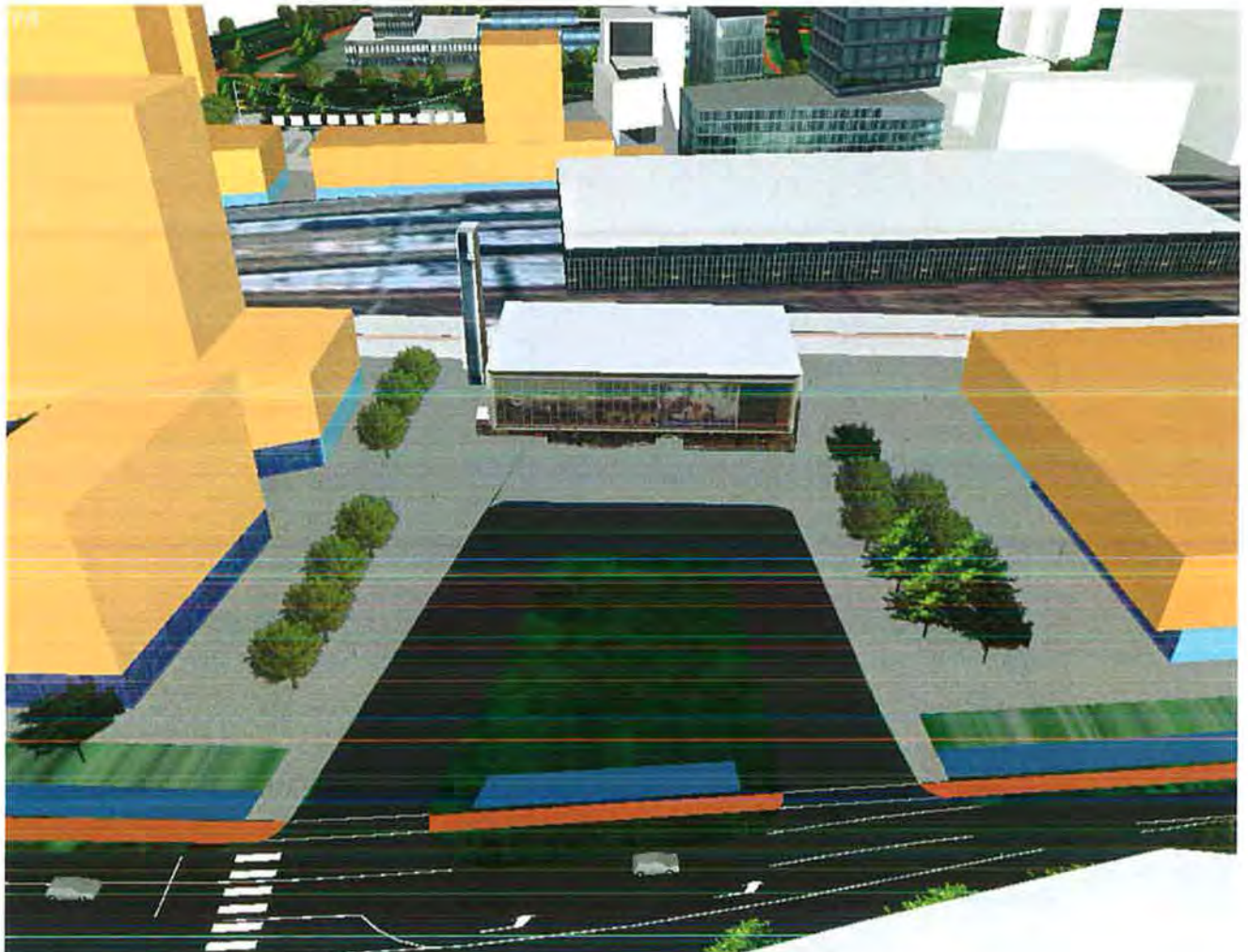
De Stationspassage is onderdeel van het integraal OV-knooppunt, dat als doel heeft een verbeterslag te realiseren in de bereikbaarheid, capaciteit en beleving van Station Eindhoven.

Stationsplein-Zuid

[16] [17] Het Stationsplein-Zuid is toe aan een herinrichting. Aanleiding hiervoor zijn onder andere: wens tot verbetering en uitbreiding fietsenstalling (bewaakt en onbewaakt); helderder inrichting taxistandplaatsen en kiss&ride-voorziening; verbetering routing naar 18 Septemberplein, Dommelstraat en Dommel; meer ruimte voor wachtende reizigers voor het station; betere pleinbegrenzing door bebouwing. De herinrichting van het Stationsplein-Zuid behoeft uitgebreide nadere studie. Uitgangspunt is in ieder geval het behoud van het Stationsgebouw aan de zuidzijde (de 'Radio') en het beeld van Anton Philips op het Stationsplein. Het behoud van het Stationsgebouw brengt enkele stedenbouwkundige uitgangspunten met zich mee. Nieuwbouw op de VVV-locatie en Postkantoor-locatie moet direct aan het Stationsplein relatief laag zijn, zodat het stationsgebouw niet geminiaturiseerd wordt en er een plein ontstaat met evenwichtige pleinvanden. Daarnaast moet er ruimte opgehouden worden tussen stationsgebouw en nieuwe bebouwing, zodat er zicht blijft op het Hoogspoor dat in de Wederopbouwperiode als één geheel met het stationsgebouw is ontworpen.



bestaand



visie

Lichttorenas

[18] [19] De Lichttorenas is een nieuwe rechtstreekse route met allure van het Centraal Station naar de binnenstad. In een directe zichtlijn op de Lichttoren wandelt de reiziger op een aangename manier naar het 18 Septemberplein, langs nieuwe stedelijke bebouwing met in de plint winkels gericht op de reiziger en voorbijganger. De oversteek van de Vestdijk wordt op termijn aanzienlijk verbeterd, doordat er geen vijf maar drie rijbanen overgestoken hoeven worden. Dit wordt mogelijk door het tweerichtingsverkeer op dit deel van de Binnenring op te heffen, waardoor de hele Binnenring een éénrichtingscircuit wordt.



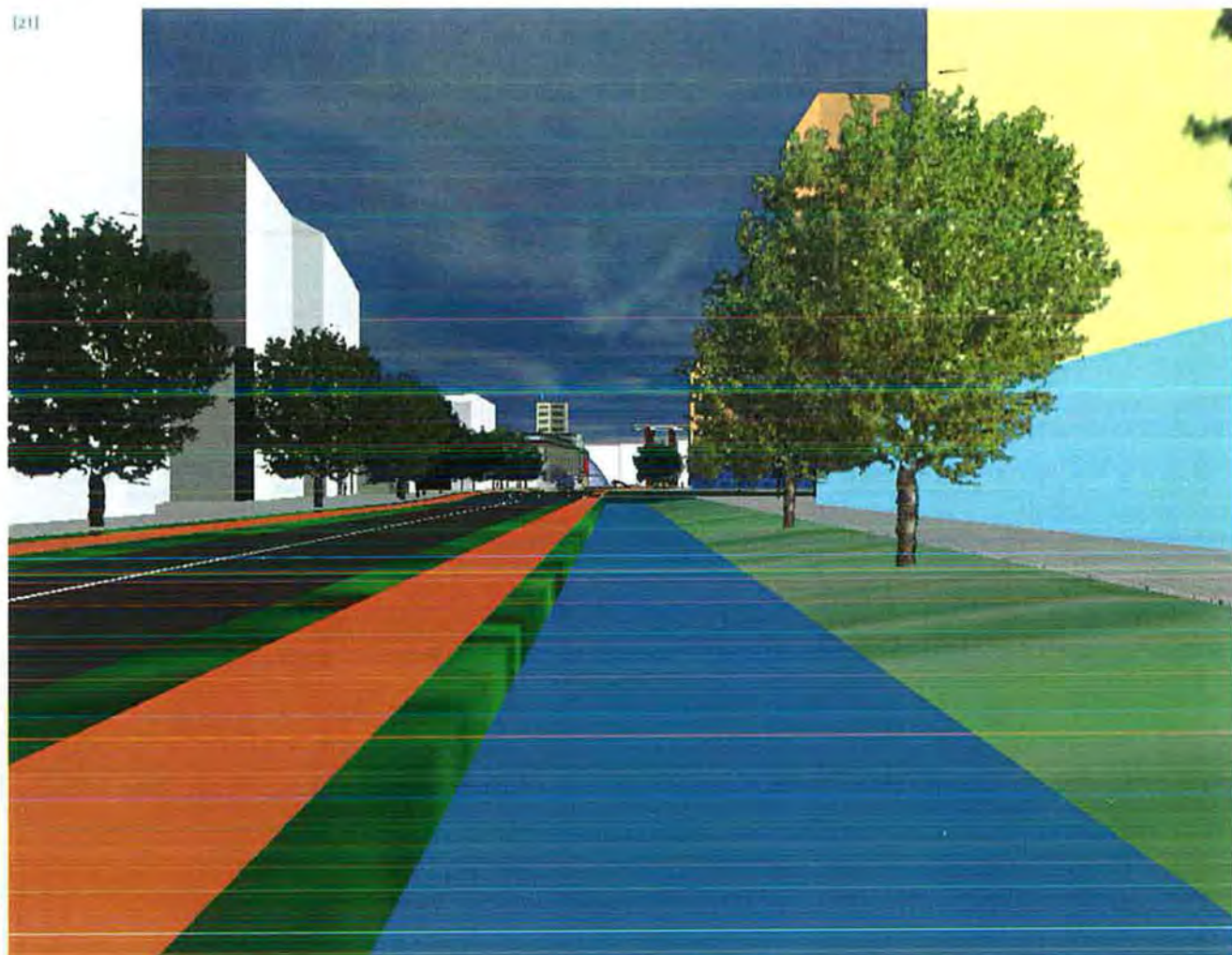
bestaand



visie

Stationsweg

[20] [21] De Stationsweg is toe aan een kwaliteitsimpuls door herinrichting. Daarbij is vanuit het Waterplan de ambitie gesteld om de Gender als open water terug te brengen in het straatbeeld. De Gender zal in de toekomst vanaf park Engelsbergen via Vonderkwartier en Emmasingelcomplex naar het Stationsgebied stromen en via de Stationsweg afwateren op de Dommel. De Gender wordt aan de noordzijde van de straat gelegd, tussen verkeersweg en voetpad in, zodat er een mooie looproute ontstaat langs het water aan de zonzijde van de weg. Aan beide zijden van de Stationsweg zullen bomen worden geplant, zodat een mooi laanprofiel ontstaat. Door de gunstige situering op de zon is een terras langs de Gender op de VVV-locatie een niet te missen kans.



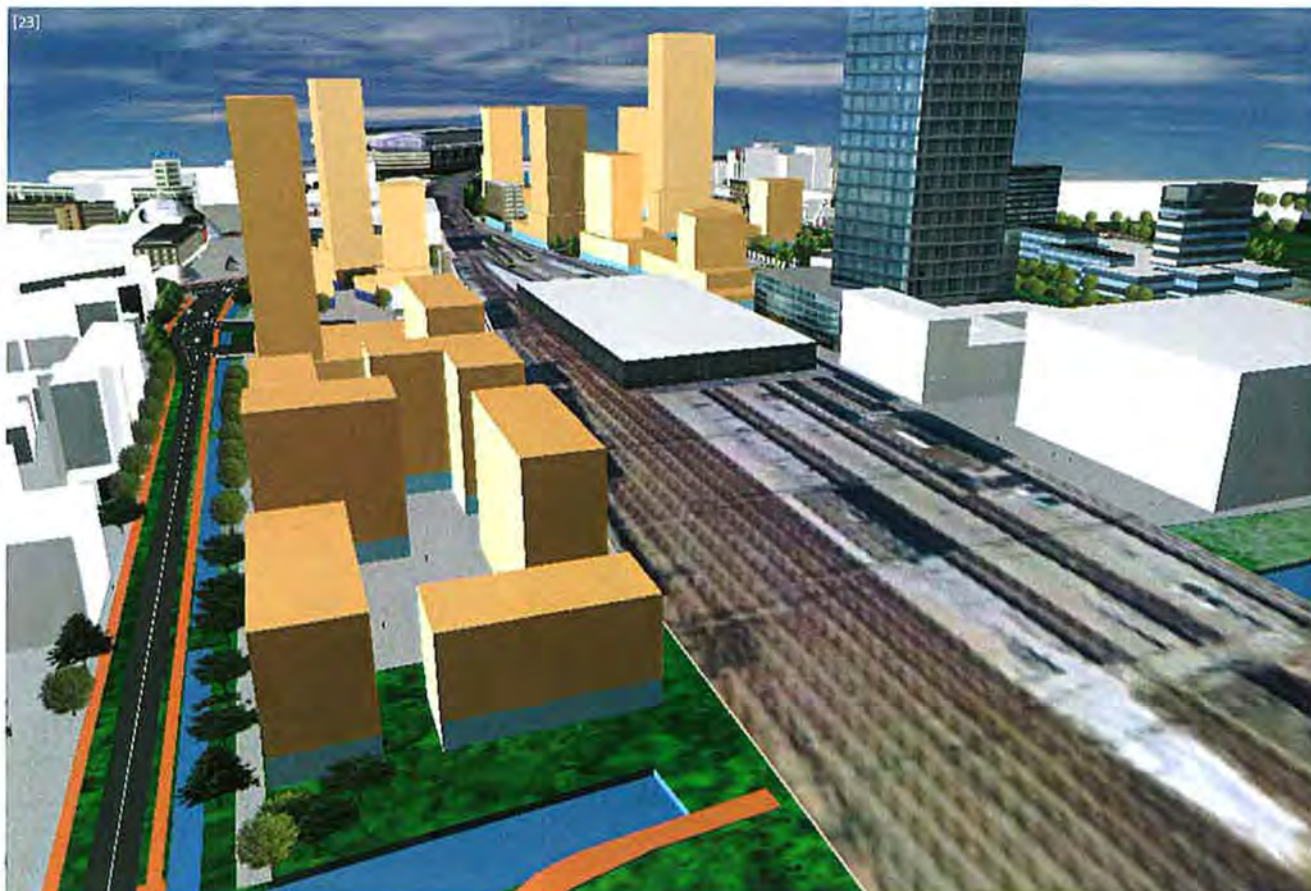
Dommelzone

[22] [23] De Dommelzone is een strategische ontwikkelingszone in Eindhoven. Doelstellingen zijn het versterken van de natuurfunctie én het nadrukkelijker in beeld brengen van de Dommel als wezenlijk onderdeel van de stad. Tevens wordt een beter gebruik en beleving van de Dommelzone nagestreefd door het creëren van een net van doorgaande wandel- en fietsroutes en het richten van de omgeving (stedenbouwkundig en architectonisch) op het Dommeldal. De Dommelzone begint dan ook steeds meer een kwaliteitselement in Eindhoven te worden. Een sprekend voorbeeld is de tuin van het Van Abbemuseum. Ook aan de rand van het Stationsgebied, bij de Effenaar, zal een stadspark aan de Dommel gerealiseerd worden. In het Stationsgebied bevindt zich het grootste knelpunt in de Dommelzone binnen de Ring, namelijk de zone tussen Stationsweg en Prof. Dr. Dorgelolaan. In deze zone kent de Dommel geen oevers, geen beekdal, geen passagemogelijkheden voor flora en fauna en het Dommeltunneltje is een sociaal onveilige route voor langzaam verkeer. Een structurele oplossing is onmogelijk vanwege het zeer brede spoorwegemplacement. Wel is het mogelijk om de beleving van de Dommeltunnel te verbeteren, hiertoe wordt op dit moment een haalbaarheidsonderzoek gedaan door een kunstenaar. Verder kan de stuw passeerbaar gemaakt worden door de aanleg van een vispassage.

De herontwikkeling van de Stationslocatie Zuidoost (tussen Dommel en Stationsplein) biedt daarnaast goede kansen voor versterking van de Dommelzone. Door ruimte voor groen te maken bij de oever, door bebouwing te oriënteren op de Dommel en door de brug over de Stationsweg te vervangen door een lichte en meer open constructie kan een grote verbetering gerealiseerd worden.



bestaand



visie

Bebouwing

[24] Er is een verkennende massavolumestudie uitgevoerd, waarin is geanalyseerd hoe bebouwing in het Stationsgebied ingepast en gepositioneerd zou kunnen worden. Het betreft nog geen concrete uitwerking van de verschillende locaties, maar een aanzet daartoe. Resultaten van de massavolumestudie zijn te zien in het 3D-model, dat als bijlage aan deze eindrapportage is toegevoegd. Als randvoorwaarden zijn diversiteit en marktconformiteit van bebouwingsvolumes en een afstand tot de spoordijk van minimaal 15 meter in verband met externe veiligheid gehanteerd. De massavolumestudie heeft geresulteerd in uitgangspunten voor het stedenbouwkundig masterplan, met betrekking tot stedelijk weefsel verdichten, hoogbouw en architectuur.



Stedelijk weefsel verdichten

[25] Het stedelijk weefsel wordt verdicht zodat het Stationsgebied getransformeerd wordt van een door verkeer gedomineerde omgeving met een overmaat aan openbare ruimte naar een centrum-stedelijke omgeving tot een fijnmazige structuur en diverse functies en verblijfsruimten. Toevoegen van programma is een noodzakelijke voorwaarde om dit te bereiken.

Onderdelen van het verdichten van het stedelijk weefsel zijn:

- Begrenzen van pleinen

De stationspleinen aan zuidzijde en noordzijde moeten een goede begrenzing krijgen, zodat de pleinen naast de huidige verkeersfunctie ook een verblijfsfunctie krijgen. Het moeten voor reizigers en stadsbewoners prettige ruimtes zijn om te wachten of te verblijven.

- Creëren van straatwanden

Creëren van straatwanden door begeleidende bebouwing en het oriënteren van deze bebouwing op de straat. Dit is van groot belang, omdat in de bestaande situatie in het Stationsgebied gebleken is dat achterkantrelaties desastreus zijn voor levendigheid en sociale veiligheid. Er zouden nieuwe straatwanden gerealiseerd moeten worden aan de Stationsweg, Vestdijktunnel, Boschdijktunnel en Fellenoord.

- Begeleiden van loopstromen

Ook de belangrijke loopstromen in het Stationsgebied verdienen een goede begeleiding door bebouwing, waarbij direct aangrenzend aan de loopstromen bij voorkeur geen hoogbouw maar relatief lagere bebouwing geplaatst zou moeten worden. Het gaat om de loopstromen in de Noord-Zuid as, de Oost-West as en de Lichttorenas.

- Creëren van rustige verblijfsplekken

In het Stationsgebied zijn zeer veel verkeersbewegingen die geluid e.d. veroorzaken. Het is in deze omgeving van groot belang om rustige verblijfsplekken te creëren middels afschermende bebouwing. Dit geldt voor het hele Stationsgebied, maar met name voor de zone tussen spoordijk en Fellenoord.



Referentie: fijnmazig stedelijk weefsel in Eindhoven

Hoogbouw

[26] Toepassen van hoogbouw. Als er één gebied in Eindhoven geschikt is voor het maken van een stedelijk landschap van hoogbouw, dan is dat het Stationsgebied met zijn centrale ligging en moderne uitstraling. Niet als losstaande torens, maar als onderdeel van het stedelijk weefsel door hoogbouwelementen middels het basement op te nemen in een stadsblok of straatwand.

Qua positionering is gekozen voor concentratie van hoogbouw rondom het Centraal Station aan weerszijden van het spoor, aflopend in hoogte richting Dommel en PSV. Op deze wijze vindt concentratie van massa's, functies en mensen plaats in het meest centrale gedeelte van het Centrumgebied en sluit de hoogbouw aan op de concentratie van torens aan de binnenring.

Architectuur

[27] [28] Karakteristiek voor het Stationsgebied zijn grote, moderne gebouwen met een zakelijke uitstraling. Het Stationsgebied heeft door de bebouwing een eigen sfeer en uitstraling gekregen, die zich duidelijk onderscheidt van de binnenstad. Dit is ook terug te voeren op het feit, dat de maat en schaal van gebouwen in het Stationsgebied veel groter is dan in de binnenstad. In het Stationsgebied geen perceelsgewijze opbouw, maar kloeki en wandvormende gebouwen.

Opgave voor de toekomst is om het karakter van het Stationsgebied te respecteren en te versterken en de architectuurtraditie, die





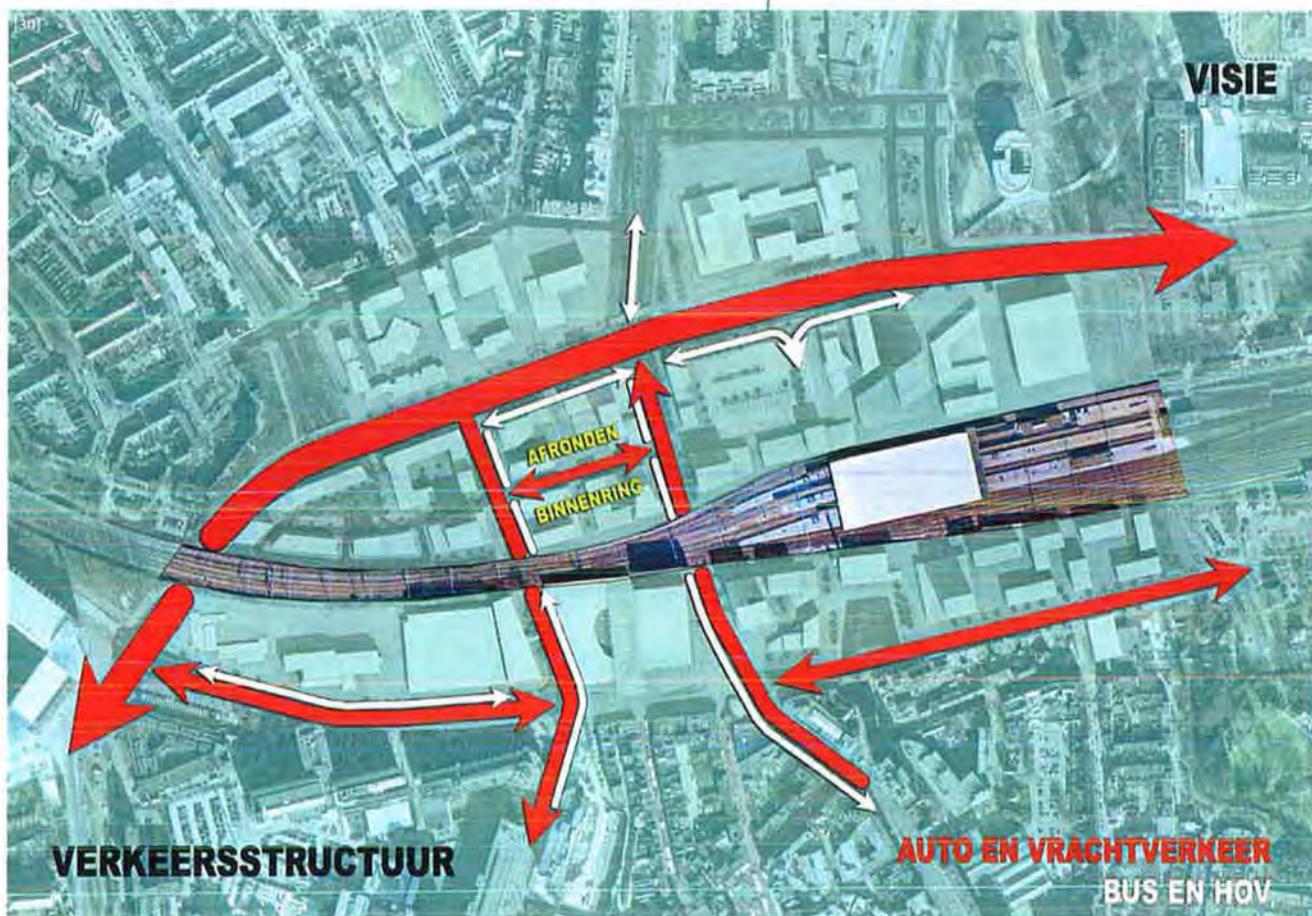
getypeerd zou kunnen worden als 'eigentijds en tijdloos bouwen', met elan voort te zetten. De zakelijke sfeer zou daarbij wat meer sprankelend en uitnodigend mogen worden, passend bij de transformatie van het Stationsgebied tot een multifunctionele stedelijke wijk met wonen, werken, vermaak, verblijven en winkelen. Het toepassen van bijzondere lichtelementen, zoals tegenwoordig al te zien is op Stationsplein en 18 Septemberplein, lijkt daarbij een niet te missen kans.

Verkeersstructuur

[29] [30] De verkeersstructuur van het Stationsgebied blijft in hoofdlijn hetzelfde, de bereikbaarheid wordt gehandhaafd op het huidige niveau. Dit betekent dat er geen wegvakken verwijderd worden ten opzichte van de bestaande situatie, maar dat er ook geen verkeersruimte meer wordt toegevoegd. Ook de scheiding van gemotoriseerd en langzaam verkeer op de Fellenoord zal blijven bestaan. Op deze wijze kan de bereikbaarheid van het Stationsgebied en het Centrum naar de toekomst toe enigszins gegarandeerd worden.

Ten noorden van het spoor zullen op strategische plekken grote parkeervoorzieningen gerealiseerd worden voor centrumbezoek. Automobilisten die het Centrum vanuit Eindhoven-Noord benaderen, kunnen hier aan de hoofdwegenstructuur parkeervoorzieningen vinden. Op deze wijze ontstaan loopstromen door het Stationsgebied naar de Binnenstad, wat bijdraagt aan de levendigheid en verblijfskwaliteit van het openbaar gebied. Ook zullen de tunnels onder het spoor en de binnenring minder belast worden door autoverkeer.

Hoewel de verkeersstructuur in hoofdlijn hetzelfde blijft, zullen op basis van de ruimtelijke visie de hoogteniveaus waarover het verkeer zich beweegt geheel anders zijn in de zone ten noorden van de spoordijk. Fellenoord, Vestdijktunnel en Boschdijktunnel zullen op centrumniveau (dus lager) worden aangelegd, de hellingbanen verdwijnen. Het hoogteverschil met Woensels niveau zal worden overbrugd op Boschdijk en Montgomerylaan, in de zone tussen Pastoor Petersstraat en Fellenoord. Het kleinere hoogteverschil



naar de J.F. Kennedylaan wordt in de Fellenoord overbrugd, in de zone langs de Rabobank.

Op basis van de ruimtelijke visie worden er enkele aanpassingen in de verkeersstructuur voorzien:

Afronding binnenring

De binnenring wordt afgerond door het gebied 't Schimmelt heen. Hierdoor wordt het mogelijk om de noordzone van 't Schimmelt en 't Eindje te ontsluiten en dit gebied tot ontwikkeling te brengen. (Voorheen was dit niet mogelijk, bijvoorbeeld het geplande Poortgebouw bleek verkeerstechnisch niet te ontsluiten.)

Daarnaast wordt de binnenring gesloten, waardoor een logische structuur ontstaat die als parkeerwijsring kan dienen langs de verschillende parkeervoorzieningen in de binnenstad.

Verder maakt de afronding van de Binnenring tevens onderdeel uit van de Oost-West as, die de deelgebieden ten noorden van het spoor met elkaar verbindt.

Aanpassing routes openbaar vervoer

De routes voor bus en HOV worden parallel langs de Fellenoord gelegd en daarmee iets naar het noorden verplaatst. De hellingbaan van Vestdijktunnel naar Neckerspoel komt te vervallen omdat het hoogteverschil hier niet meer aanwezig is; hiermee verdwijnt ook de tweede toegang. In de verkeersstructuur is een voorzet gedaan voor de toekomstige ontsluiting van busstation Neckerspoel.

Hierbij wordt één centrale toegang aan de Fellenoord gesitueerd. Nader onderzoek moet uitwijzen of hiermee de bereikbaarheid van het busstation voldoende gewaarborgd is.

Opheffen tweerichtingsverkeer Vestdijktunnel

Het tweerichtingsverkeer in de Vestdijktunnel wordt opgeheven. Het smalle profiel van de Binnenring kan hierdoor in de zone tussen Stationsweg en Fellenoord gerealiseerd worden, waardoor de oversteekbaarheid aanzienlijk verbetert en de sfeer van een stadsstraat kan ontstaan. Het halen en brengen van reizigers vanuit Eindhoven-Noord zal gefaciliteerd worden aan de noordzijde. Dit zorgt voor minder autoverkeer in de tunnels onder het spoor en tevens zal het Station-Noord zich tot volwaardiger knooppunt kunnen ontwikkelen ten opzichte van het Station-Zuid. De ontsluiting van de oostzijde van het centrumgebied is via de Fuutlaan voorzien.

Netwerk langzaam verkeer

[31] [32] Een belangrijke doelstelling voor de ruimtelijke visie is het opheffen van de sociaal onveilige en ontaantrekkelijk publieke ruimtes, zoals die in het Stationsgebied vandaag de dag te vinden zijn. De volgende maatregelen worden voorzien om logische routes en een aantrekkelijk verblijfsklimaat te realiseren:

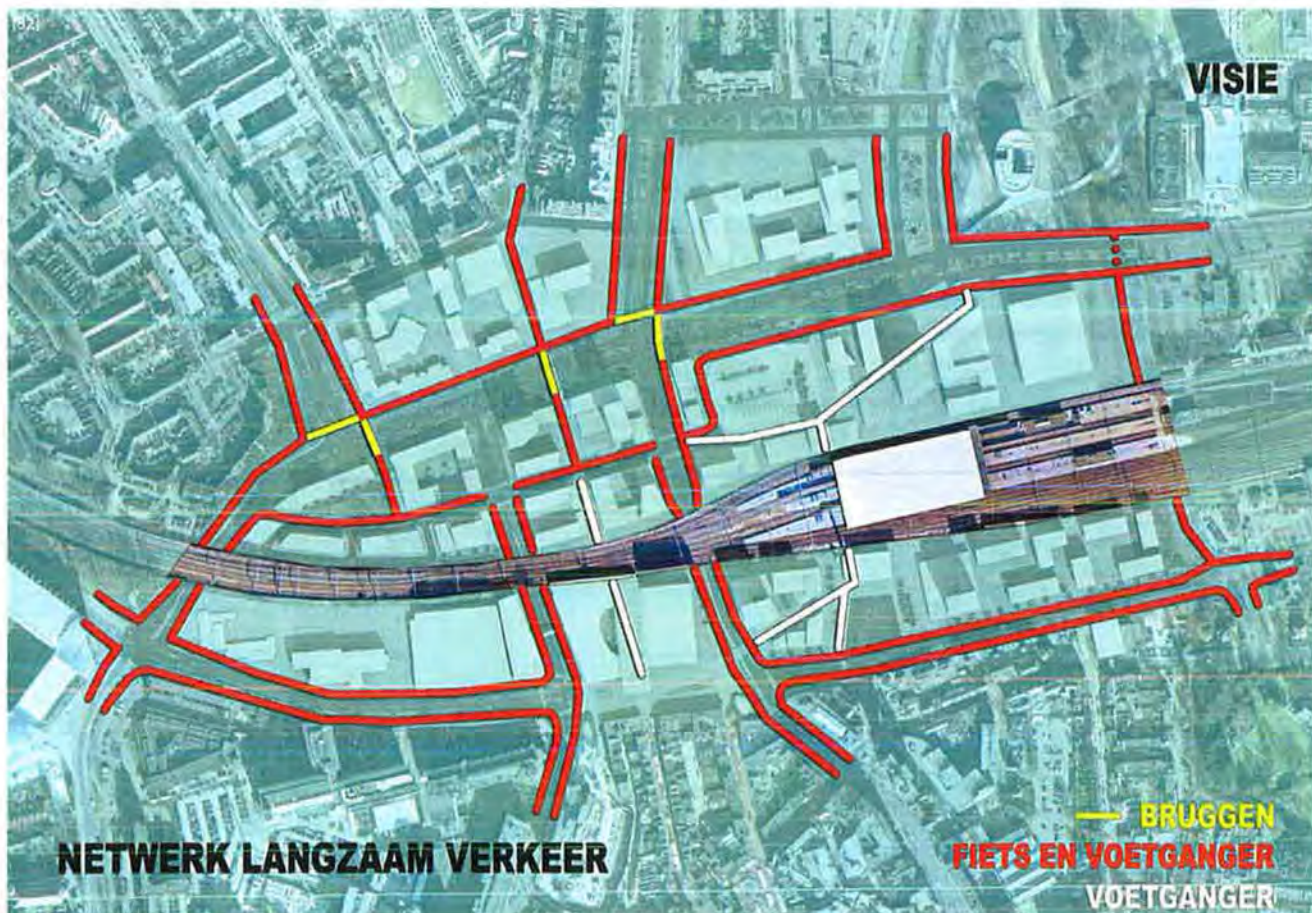
Geen tunnels maar bruggen

De tunnels die onder Fellenoord doorvoeren worden vervangen door bruggen, zodat aantrekkelijke en sociaal veilige routes ontstaan. De ruimtelijke visie voorziet in vijf bruggen op cruciale locaties. Vanaf de bruggen is er een wijds uitzicht over het Stationsgebied en via meerdere zichtlijnen wordt visueel contact gelegd met de binnenstad.

Fijnmaziger netwerk

Op enkele punten wordt het netwerk voor langzaam verkeer directer aangetakt en uitgebreid, zodat een fijnmaziger netwerk ontstaat. Het netwerk wordt uitgebreid met een tak ten noorden van de Fellenoord, die dienst zal doen als toegangsroute tot de meest noordelijke locaties van het Stationsgebied (Rabobank, Fellenoord-complex), als onderdeel van de doorgaande fietsverbinding tussen Eindhoven-West en Eindhoven-Oost en als verblijfsgebied (balkon). Dit komt ten goede aan de toegankelijkheid en levendigheid van de zone ten noorden van de Fellenoord.

In de zuidvariant wordt de Oost-West as zodanig gepositioneerd, dat deze direct uitkomt bij het Stationsgebouw Noord. Zo ontstaat, net als bij de Kennedy-as richting TU/e, een logische 'loop' naar 't Schimmelt/Eindje en richting Rabobank/Fellenoord.



Routes langzaam verkeer begeleiden met bebouwing en functies

Het is van belang om de routes voor langzaam verkeer te begeleiden met bebouwing en functies, die bij voorkeur gedurende een groot gedeelte van de dag voor levendigheid zorgen. In de ruimtelijke visie is het begeleiden van routes zoveel mogelijk vormgegeven. Dit gaat vergezeld van een programmatische strategie, die aanstuurt op een mix van wonen en werken en het situeren van winkelpinten op strategische plekken.

Kernelementen ruimtelijke visie

- Maken van één aaneengesloten maaiveld.
- Omkeren van de Fellenoord tot Inverse Fellenoord: autoverkeer gaat omlaag, fietsers en voetgangers gaan er met bruggen overheen.
- Creëren fijnmazig stelsel van routes, assen, pleinen en plekken dat verbindingen legt en uitnodigt tot verblijven.
- Herstellen historische Noord-Zuid as van Kruisstraat tot Demer.
- Introduceren Oost-West as, een stadsstraat die het Stationsplein-Noord en de locaties ten noorden van het spoor met elkaar verbindt en de geïsoleerde ligging opheft.
- Ontwikkelen van OV-knoop met daarin verbrede en hogere Stationspassage.
- Verbeteren centrumtree vanuit Centraal Station.
- Maken van hoogwaardige centrumtree vanaf Eindhoven-Noord door toevoegen van bebouwing waar nu leegte of verkeersruimte is.
- Monocultuur doorbreken door toevoegen gemengd programma van kantoren, woningen, winkels, vermaak, cultuur, voorzieningen en parkeren.
- Parkeergarages ten noorden van het spoor realiseren voor bezoekers van het centrum afkomstig uit Eindhoven-Noord.

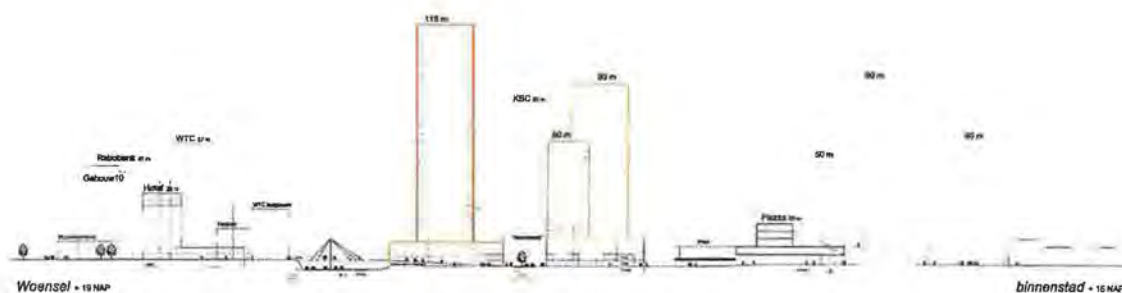
Vergelijking ruimtelijke varianten

Tijdens de haalbaarheidsstudie zijn verschillende mogelijkheden en ruimtelijke varianten onderzocht. Uiteindelijk zijn twee varianten overgebleven. De varianten brengen de ligging van de Oost-West as in beeld. Als de twee ruimtelijke varianten vergeleken worden, kunnen de volgende voor- en nadelen per variant genoemd worden.

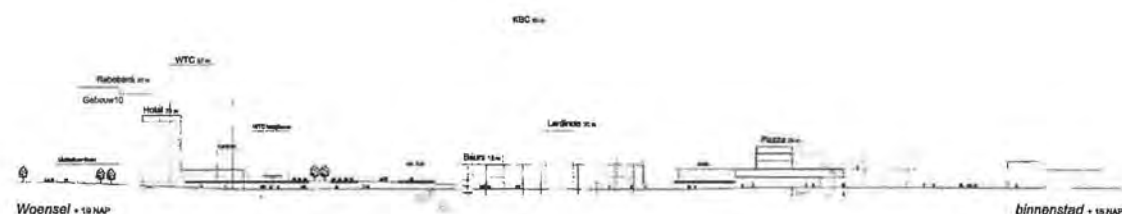
De zuidvariant

[33] [34] De zuidvariant legt de Oost-Westas meer in het midden van het gebied. Hierdoor is het mogelijk om het langzaam verkeer vanaf de bruggen over de Fellenoord op een logische en aantrekkelijke manier te laten dalen tot centrumniveau. In de zone tussen Fellenoord en Oost-West as kan het hoogteverschil van 4 meter namelijk overbrugd worden middels hellingbanen in het verlengde van de Noord-Zuid assen. Ook kan een directe aansluiting van de Oost-West as op het Stationsplein-Noord gerealiseerd worden. Daarnaast is de afwikkeling van de kruispunten Vestdijktunnel/Oost-West as en Boschdijktunnel/Oost-West as goed hanteerbaar. Verder ontstaat er aan de Fellenoordzijde een ruimer kavel, dat meer stedenbouwkundige mogelijkheden biedt. Tenslotte kan er een straatprofiel gerealiseerd worden van 23 meter breed, zodat er voldoende ruimte is voor wegen, fietspaden en brede trottoirs. Nadelig is dat voor de zuidvariant door het bestaande Schimmeltcomplex wordt gegaan, waarvoor in ieder geval sloop van de parkeerdekken noodzakelijk is. Hiermee gaan sloopkosten gepaard en mogelijk aanpassings- en verwervingskosten. Dit kan tevens invloed hebben op de fasering.

- + logische en aantrekkelijke verbinding voor fietsers en voetgangers tussen bruggen en Oost-West as
- + directe aansluiting Oost-West as op Stationsgebouw Noordzijde
- + afwikkeling kruispunten binnenring goed hanteerbaar
- + ruimere kavels Fellenoord met meer stedenbouwkundige mogelijkheden
- + ruim straatprofiel voor wegen, fietspaden en brede trottoirs
- sloop parkeerdek/aanpassen gebouwen
- verwervings- en aanpassingskosten
- mogelijk complexe fasering



nieuwe situatie



oude situatie

De noordvariant

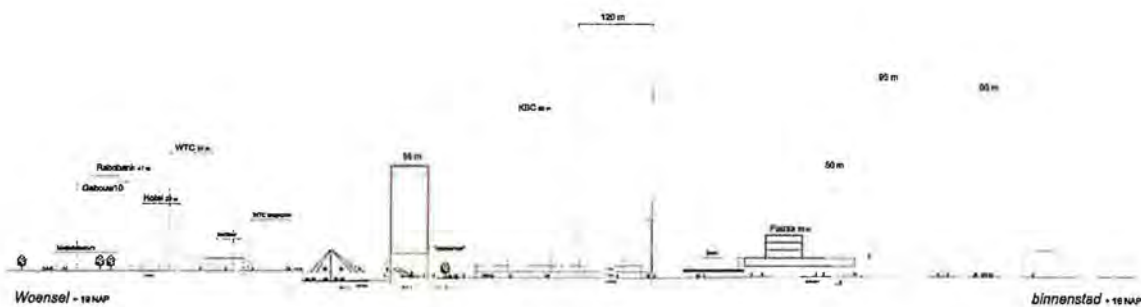
[35] [36] De noordvariant legt de Oost-Westas om het huidige Schimmeltcomplex heen. Positief in de noordvariant is dat geen sloop nodig is van bestaande gebouwen en dat bestaande eigendomsverhoudingen worden gerespecteerd. Ook is er geen complicatie van de fasering. Nadelig is dat er geen aantrekkelijke directe verbinding voor fietsers kan worden gemaakt tussen de bruggen over de Fellenoord en het centrumniveau, omdat de fysieke ruimte voor een hellingbaan ontbreekt. In plaats daarvan dalen de fietspaden parallel aan de Fellenoord in een minder sociaal veilige en prettige omgeving, namelijk langs de noordzijde van gebouwen en langs de drukke verkeersweg. Verder kan de Oost-West as minder direct aansluiten op het Stationsplein, waardoor deze minder logisch wordt. Daarnaast is de afwikkeling van de kruispunten Vestdijktunnel/Oost-West as en Boschdijktunnel/Oost-West as niet eenvoudig. Ook is er voor het straatprofiel maar beperkte ruimte beschikbaar, namelijk slechts 18 meter waardoor er geen ruimte is voor brede trottoirs. De kavel aan de Fellenoord is smaller, maar nog bruikbaar. Geen aantrekkelijke directe verbinding voor fietsers tussen bruggen en Oost-West as, voor voetgangers wel.

- + geen sloop
- + geen verwerving
- + geen faseringsproblematiek
- langs Fellenoord smal, maar bruikbaar
- geen directe aansluiting Oost-West as op Stationsgebouw Noordzijde
- afwikkeling kruispunten binnenring niet eenvoudig
- beperkt straatprofiel, weinig ruimte voor voetgangers

De twee varianten gelden als het ruimtelijk kader waarbinnen de ambities voor het Stationsgebied gerealiseerd kunnen worden.



[36]



nieuwe situatie



oude situatie

4.4 Programma

Van monocultuur naar functiemix

[37] Eén van de doelstellingen die voor het Stationsgebied is geformuleerd is dat de monocultuur, met name aan de noordzijde van het Station, moet worden doorbroken, dat er meer levendigheid in het gebied moet komen en dat de verblijfskwaliteit in het gebied moet worden verbeterd. Dit heeft ertoe geleid dat voor het Stationsgebied gezocht is naar een functiemix van wonen, werken, plintfuncties, trekkers (leisure) en trafficvoorzieningen (detailhandel). De functiemix moet levendigheid in het gebied brengen met een '24-uurs' gebruik dat zowel ruimtelijk als functioneel verbonden is met de omgeving en de stad. Tevens moeten enkele 'trekkers' als aanjager gaan dienen voor sociale activiteiten in het gebied en hiermee ook als katalysator gaan dienen voor de ontwikkeling van het Stationsgebied. De volgende kaders en ambities zijn meegegeven:

kantoren

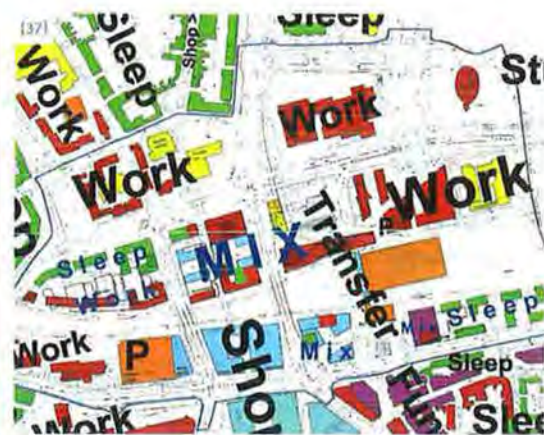
[38] [39] Biedt ruimte voor grootschalige kantoorgebruikers maar ook voor de kleinere (1.000 - 1.500 m²) gebruikers. Zorg voor een gefaseerd aanbod van kantoren in het Stationsgebied zodat vraag en aanbod in het Centrum van Eindhoven beter in balans komt. Er is behoefte aan hoogwaardige kantoren in een hoogwaardige omgeving. Zet de ontwikkelingslocaties in om specifiek Brainport gebruikers (stuwende diensten) naar het Stationsgebied te trekken en zorg ervoor dat overheidsdiensten in het Stationsgebied Eindhoven geïnteresseerd raken bij mogelijke samenvoeging of verhuizing.

detailhandel

[40] Uit de recente detailhandelsnota blijkt dat de detailhandelsmarkt van de binnenstad zo goed als verzadigd is. Recente ontwikkelingen (o.a. Piazza, Admirant) hebben voor een substantiële groei van het aanbod in de detailhandel gezorgd. Dit betekent dat voor het Stationsgebied geen uitbreiding van de winkelfunctie, zoals in de binnenstad, kan worden gerealiseerd. Wel zijn er kansen voor op 'traffic' gerichte detailhandel, met name aan de zuidzijde van het spoor van het 18 Septemberplein over de Lichttoren-as naar het Centraal Station. Aan de noordzijde van het spoor kan heel beperkt detailhandel en andere dienstverlenende functies (bijvoorbeeld apotheek, makelaar, assurantie kantoor) in de plinten worden toegevoegd om loopstromen in de Noord-Zuid as en de Oost-West as te stimuleren en te begeleiden.

wonen

[41] Het Stationsgebied Eindhoven is een geschikte locatie voor centrumstedelijk wonen (hoogbouw – appartementen) in de verschillende segmenten: van studentenhuisvesting tot het dure segment. Dichtbij het Centraal Station, dichtbij de binnenstad en dichtbij alle voorzieningen. Gezien de ontwikkelingen elders in het Centrum en in Strijp S is afstemming tussen deze ontwikkelingslocaties van belang.





leisure

[42] Er is in het Stationsgebied ruimte om leisure functies te huisvesten, met name aan de assen en de pleinen. Deze kunnen als 'trekker' dienen voor het gebied. Voor het Stationsgebied zijn de volgende trekkers genoemd: casino en een hotel met congresvoorziening en wellicht een culturele voorziening. Ook de horeca functies kunnen aan de assen en de pleinen gesitueerd worden.

Programma per ontwikkelingslocatie

Op basis van de ruimtelijke visie en de massavolumestudie is per ontwikkelingslocatie gekeken naar de programmatische mogelijkheden. In het 3D-model zijn de plintfuncties in het Stationsgebied weergegeven op de diverse locaties. Er zijn in deze haalbaarheidsstudie 7 ontwikkelingslocaties benoemd en een 3-tal studielocaties. Per ontwikkelingslocatie zijn de ambities vertaald in functies en vierkante meters.

Totaal m² programma

[43] Het huidige aanbod in het Stationsgebied bedraagt circa 320.000 m². Het totale nieuwbouw programma omvat een maximaal bruto gebouwoppervlak van circa 250.000 m² (exclusief parkeren). In de toekomstige situatie zal in het gebied ca. 525.000 m² b.v.o. aanwezig zijn. In de financiële analyse is uitgegaan van 250.000 m² als basis en een knop met een volume van 230.000 m² aan de onderkant en een knop met een volume van 270.000 m² naar de bovenkant. Bij het maken van het stedenbouwkundig plan zal bekeken moeten worden hoeveel programma daadwerkelijk inpasbaar is.



[43]

Globale opbouw van het nieuwe programma

Leisure	20.000 m2
hotel	7.000 m2
congres	2.000 m2
casino	10.000 m2
horeca	1.000 m2
Cultuur	5.000 m2
Winkels	10.000 m2
Kantoren	105.000 m2
top	20.000 m2
high	60.000 m2
mid	25.000 m2
Wonen (1050 stuks)	110.000 m2
TOTAAL	250.000 m2
parkeren	60.000 m2
	(ca. 2.150 stuks)
TOTAAL inclusief P	310.000 m2

4.5 OV-knoop

[44] Het Stationsgebied vindt haar bestaansrecht in een goed functionerende OV-knoop. De ontwikkeling van de OV-knoop is als uitgangspunt meegenomen in de ruimtelijke visie en de haalbaarheidsstudie. De OV-knoop zal als project verder uitgewerkt worden.

Eindhoven in internationaal en regionaal verband

[45] Eindhoven beschikt op nationaal niveau over uitstekende verbindingen per spoor. Alleen in noordoostelijke richting (Nijmegen/Arnhem) ontbreekt een rechtstreekse verbinding. Echter de positie in het internationale OV-netwerk is daarentegen bijzonder zwak. Toekomstige ambities en ontwikkelingen kunnen er voor zorgen dat het Centraal Station Eindhoven toegang gaat bieden tot internationale railverbindingen. Met de komst van het nieuwe HSL-station in Breda worden de ambities voor OV-netwerk BrabantStad uitgewerkt. Hierdoor worden Eindhoven en de andere Brabantse steden optimaal aangetakt op Breda en daarmee op de HSL-verbinding met Antwerpen, Brussel en Parijs. Er wordt ingezet op een betere verbinding (middels feedering op bestaand spoor) met Breda, waarvandaan HSL-shuttles zullen gaan rijden en op termijn het doortrekken van die shuttles naar Eindhoven. In Europees verband wordt studie verricht naar de mogelijkheden om Eindhoven via bestaand spoor beter aan te sluiten op een aantal belangrijke



Duitse HSL-stations. In de haalbaarheidsstudie is op basis van gesprekken met belanghebbenden de aanname gedaan dat de huidige ruimte van het station, het perron en het spoor kan volstaan voor de realisatie van de ambities.

Eindhoven met een verbeterde OV-knoop voor de toekomst

[46] Het stationsproject binnen de OV-knoop wordt aangestuurd door ProRail. Participanten in het project zijn de NS-partijen en de gemeente Eindhoven. Vanwege de impact en financiële omvang van het project is het opgenomen in het MIT (Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport).

Station Eindhoven behoort tot de 11 slechtst scorende stations ten aanzien van de transferkwaliteit en met name in Eindhoven ten aanzien van de breedte van de tunnel en trappen. Momenteel heeft het station Eindhoven ca. 50.000 in- en uitstappende reizigers per dag en naar verwachting zullen dat er op langere termijn (2020) ca. 59.000 zijn. Het aantal busreizigers, die deels treinreiziger zijn en deels passant, is op dit moment ingeschat op hetzelfde aantal als de treinreizigers en zal mogelijk ook nog een soortgelijke groei doormaken. In de komende jaren zal het station worden voorzien van een Beheerst ToegangSysteem (BTS), waardoor het station mogelijk afgesloten gaat worden voor passanten.

Het totale programma van eisen van de OV-knoop moet medio 2005 gereed zijn, waarna zal worden gestart met de nadere uitwerking onder leiding/aansturing van ProRail. Start van de realisatie is voorzien in 2007.

Programma OV-knoop

[47] [48]

- Capaciteit afstemmen op 59.000 treinreizigers per dag
- Ontsluiting station met HOV, bus, taxi, park&ride, kiss&ride
- Goede aanlanding van station op de stationspleinen aan zuidzijde en noordzijde
- Herinrichting stationspleinen, met aandacht voor toegankelijkheid en verblijfswaarde (groen, water en inrichting openbare ruimte)
- Minimaal 1.000 m² commerciële voorzieningen
- Fietsenstalling in totaliteit 2.800 bewaakt en 2.700 onbewaakt
- Autoparkeren afstemmen binnen gebiedsontwikkeling
- Het ambitieniveau is vergelijkbaar met station Leiden



Referentie Leiden

[49] Ruimtelijke ingreep

- Verbreden passantentunnel naar 18 m (huidige breedte is 5 m)
- Tunnel uitbreiden in oostelijke richting ten behoeve van een betere routing
- Verdiepen passantentunnel incl. aansluiting pleinen
- Perrons vanaf kop ontsluiten middels liften en roltrappen
- Veiligheidspoorten/zonering bij entree en/of toegangen perrons
- In- en uitgangen van de stationsgebouwen verbreden
- Grootte stationshallen afstemmen op bezoekersaantallen en functie als kwalitatief verblijfsgebied
- Hergebruik station aan de zuidzijde & stationshal (architect Van der Gaast) en sloop stationsgebouw Noordzicht

Het Centraal Station als interwijkverbinding van Eindhoven

[50] Naast de genoemde treinreizigers (ca. 59.000) wordt de passantentunnel in het station ook gebruikt door busreizigers en vormt de passantentunnel voor voetgangers (en fietsers) een belangrijke interwijkverbinding tussen Eindhoven-Noord en het Centrum (ca. 50.000). Bij de ruimtelijke ingreep van de passantentunnel zal hier ook rekening mee gehouden worden. De ontwikkeling rond ET/BTS (electronic ticketing en beheerst toegang-systeem) vraagt in Eindhoven speciale aandacht omdat de passantentunnel ook wordt gebruikt door niet-treinreizigers.



Doelstelling ET/BTS is:

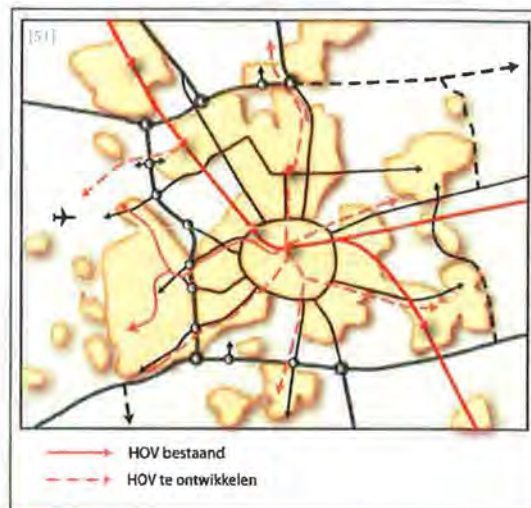
- Het verminderen van agressie in de treinen door het tegengaan van zwartrijden.
- Het voorkomen van zwartrijden door mensen zonder geldig vervoerbewijs te weren van de perrons en in de treinen.
- Bij de ontwikkeling van de verbeterde OV-knoop moet een oplossing gevonden worden voor de uit elkaar liggende belangen van ProRail en gemeente Eindhoven. ProRail wenst de in- en uitgang van de stations d.m.v. poortjes af te sluiten. De gemeente Eindhoven wenst dat de passantentunnel openbaar toegankelijk blijft voor publiek en dat pas bij de stijgpunten of de perrons poortjes worden geplaatst.

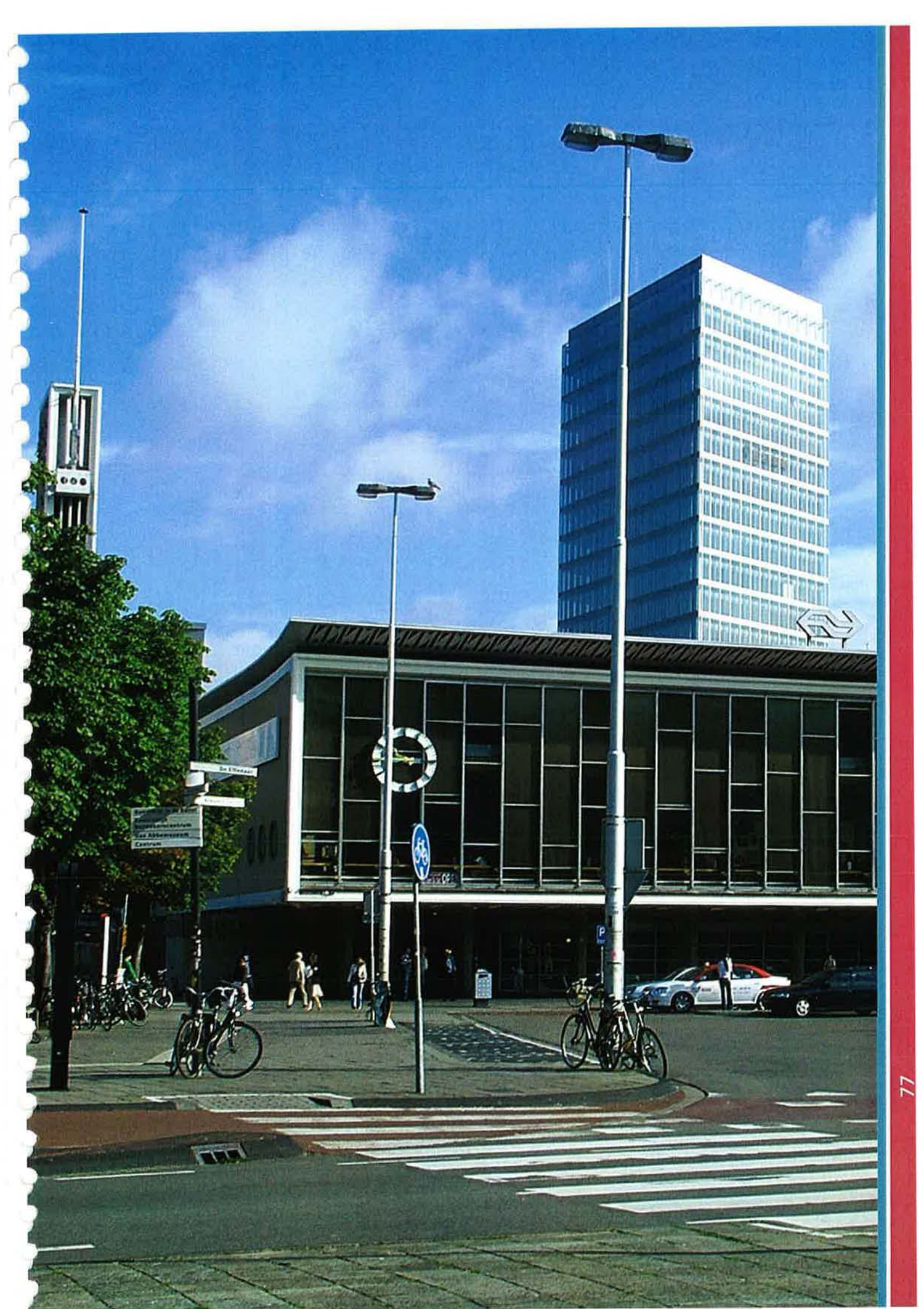
Het HOV-netwerk van Eindhoven

[51] Het plan voor een Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) netwerk bestaat uit 4 lijnen die Eindhoven en de omliggende gemeentes in de regio met elkaar verbindt. Het HOV-voertuig met de naam 'Phileas' is in de regio Eindhoven ontwikkeld en is in 2004 gereed gekomen. De eerste HOV-lijn is in 2004 in gebruik genomen en verbindt station Eindhoven met Eindhoven-Airport enerzijds en Veldhoven City Centrum anderzijds. Deze eerste HOV-lijn is de rode draad van het Sleutelproject Westcorridor. Dit is de prioritaire ontwikkelingszone van Eindhoven waarin belangrijke ontwikkelingslocaties liggen als Stationsgebied, Strijp S, Meerhoven en Flight Forum. Het busstation gebruikt een compact systeem met flexibele perrons en een verwijzingssysteem (1990). Wachtende bussen worden elders gerangeerd. Er wordt een toename verwacht van het aantal reizigers tot 15.000 personen.

Stationsplein-Noord / Neckerspoel

[52] [53] In 1990 is het busstation Neckerspoel geheel ingericht en voorzien van een compact systeem met flexibele perrons inclusief een verwijzingssysteem. Het busstation functioneert anno 2005 goed, maar is toe aan een opknappbeurt. Tevens is bij het verlaten van het station nauwelijks het idee voelbaar dat dit één van de entrees van Eindhoven is. Omdat het busstation goed functioneert, kan met beperkte middelen een grote kwalitatieve slag gemaakt waarmee zeker de komende 10 jaar kan worden volstaan. De opwaardering is gericht op: vervanging verharding, meubilair, aanvullen van fietstopstelplekken en taxistandplaatsen, aanbrengen van luifel aan het stationsgebouw voor wachtende reizigers, aanhaken op het KBC, verbeteren van technische onvolkomenheden voor de bussen en het verbeteren van de algehele sfeer en de verblijfskwaliteit o.a. door groenvoorzieningen. In augustus 2005 is aangevangen met de opwaardering van Neckerspoel. In de toekomst, als de Inverse Fellenoord er is, wordt het mogelijk om het Stationsplein-Noord aan de westzijde te ontsluiten via de nieuwe Oost-West as, waardoor er een directe verbinding ontstaat met 't Schimmelt en 't Eindje. De Oost-West as sluit aan op de Kennedy-as richting Universiteitsterrein. De hellingbaan voor bussen zal verdwijnen, omdat er geen hoogteverschil meer overbrugd hoeft te worden tussen busstation en Fellenoord. Op dit moment wordt gedacht aan één centrale ontsluiting voor HOV en bussen vanaf de







Financiële haalbaarheid

De haalbaarheid van de ruimtelijke visie is op een integrale wijze onderzocht. In dit hoofdstuk wordt gedetailleerder ingegaan op de financiën en fasering.

5.1 Financiën

Financiële systematiek & exploitatie

[01] Er is met de partijen een financiële systematiek opgesteld waarbij de publieke projecten (zoals ingrepen in de infrastructuur, openbare ruimte, kabels en leidingen, etc.) worden gefinancierd uit de afdrachten vanuit de ontwikkelingsprojecten en subsidiestromen. Op basis van het programma, de fasering en de kwalitatieve uitgangspunten zijn door de partijen financiële parameters onderzocht en vastgesteld, zoals bouwkostenniveaus, huuropbrengstenniveaus, rendementen financieringskosten, rente/index, etc. Er is uitgegaan van reële kengetallen voor de Eindhovense markt. Dit alles is verwerkt in een totaalexplotatie.

Ten behoeve van de financiële systematiek zijn de volgende financiële uitgangspunten gehanteerd:

- Projecten worden gerealiseerd op basis van eigendomspositie
- Geen verwerving van 'externe' posities
- Partijen kunnen zich aansluiten bij de samenwerking op basis van de financiële systematiek
- Projecten dienen binnen de ontwikkeling rendabel te zijn
- Geen waardering van bestaande objecten
- Geen verwerking van boekwaardes in ontwikkelingsberekeningen
- Korting op grondprijs vanwege bestaand bouwrecht op basis van bestaande vierkante meters en bestaande functie
- Rendement op ontwikkeling wordt vastgesteld
- Ontwikkelingsfee voor ontwikkelaar wordt vastgesteld op 10% (van bouw- en bijkomende kosten)
- Het meerdere (>10%) wordt afgedragen aan de 'bank' t.b.v. infra, openbare ruimte en kwaliteit binnen het plangebied
- Commitment op plan & kwalitatieve uitgangspunten
- Commitment op ontwikkelingsparameters (programma, functies, huurwaardes, BAR, bouwkosten, opslagen, fasering)

Kosten

[02] [03] De kosten in het project van het Stationsgebied zijn te onderscheiden in een drietal hoofdgroepen:

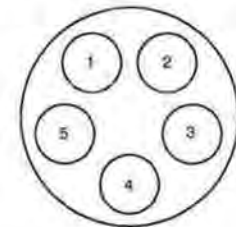
- Bouwkosten commercieel vastgoed (ca. 444 mln. euro)
- Kosten OV-knoop (ca. 55 mln. euro)
- De grondexploitatie (ca. 120 mln. euro)

In totaal spreken we in de Ontwikkelingsvisie van het Stationsgebied over een investering van ca. 620 mln. euro.

Voor het onderdeel grondexploitatie is een serieuze en conservatieve inschatting gemaakt van de kosten die gepaard gaan met het hoge ambitieniveau van de civieltechnische ingrepen en de inrichting van het openbaar gebied. De technische consequenties en de bijbehorende kosten wat betreft ondergrondse en bovengrondse

[01]

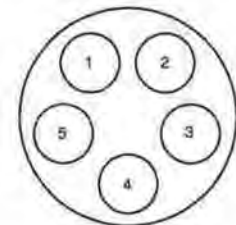
Ontwikkelingsprojecten



1. Beurs (grondprijs + projectsaldo)
2. 't Eindje
3. Stationsplein Noord
4. VVV
5. Zuidoost



Publieke projecten



1. Infrastructuur & openbare ruimte
2. kabels & leidingen
3. waterhuishouding
4. Dommel & Gender
5. OV-knoop

Totaaloverzicht ontwikkelingsexploitatie

<i>alle bedragen in miljoenen euro</i> <i>alle bedragen zijn contant gemaakt</i>	<i>kosten</i> <i>mio euro</i>	<i>opbrengsten</i> <i>mio euro</i>	<i>opbrengsten</i> <i>mio euro</i>
Commercieel	444,3	444,3	0
ontwikkelingskosten (bouw- en bijkomende kosten incl. fee)	349,1		
sloop, verwerving, bouwrijp	14,9		
grondkosten	80,3		
OV-knoop	55,0	55,0	0
station (ProRail/rijk)	45,0	45,0	
bus (gemeente/rijk)	10,0	8,0	
bus (gemeentebegroting)		2,0	
Grondexploitatie incl. infra	119,8	112,1	-7,7
infrakosten	110,7	grondopbrengst 80,3	
kosten projectbureau	6,4	subsidies 15,0	
planningsonzekerheid	5,0	BTW-compensatiefonds 16,8	
rentekosten/inflatie	-2,2		
TOTAAL	619,1	611,4	-7,7

Globale raming infrastructuur

<i>alle bedragen in miljoenen euro</i>	<i>kosten</i>	<i>kosten</i> <i>mio euro</i>	<i>totaal</i> <i>mio euro</i>
1. Hoofd (stam) riool		4,20	
2. Damwand polder		8,90	
3. Grondwerk incl. bouwrijp maken		5,60	
4. Kabels en leidingen		16,10	
5. Sloopwerkzaamheden		2,50	
6. Nieuwe wegen, groen, verlichting		24,50	112,1
7. Faseringskosten		3,00	80,3
8. Fietsenstalling		4,10	15,0
9. Gender/Dommel		4,90	16,8
SUBTOTAAL			
Bijkomende kosten	20%	14,76	73,80
Onvoorzien	5%	4,43	
SUBTOTAAL			92,99
btw	19%	17,67	
TOTAAL			110,66

infrastructuur zijn in kaart gebracht. Dit betreft wegen, kunstwerken, waterbeheersing, grondwerk, kabels en leidingen, sloop, watervoorzieningen, fietsenstalling en faseringskosten. In een latere fase zullen deze kosten verder moeten worden uitgewerkt en moeten worden onderzocht met de betrokken overheden, nutsbedrijven, technische adviseurs en overige belanghebbenden.

Het dashboardmodel en financiële optimalisatie

[04] [05] Gezien de lange doorlooptijd van het project Stationsgebied (15-20 jaar) en de onzekerheid en impact van de te kiezen oplossingen is er een zogenaamd 'dashboard' ontworpen (risico-analyse) waarin het mogelijk is gemaakt middels '12 knoppen' de financiële consequenties van de diverse belangrijke en strategische keuzes te onderzoeken op het totaalresultaat. Deze strategische keuzes betreffen onder andere: het wel of niet meenemen van een functionele trekker in het gebied (casino), het aantal m² te ontwikkelen programma, al dan niet uitbreiding van het aantal bouwblokken, participatie van partijen of verwerving, de hoogte van de subsidie, het planningsscenario, de kosten voor de aanleg van de Gender, de kosten voor waterbeheersing, de kosten voor aanleg van kabels & leidingen en de financieringskosten.

[01]

Beslissingsvariabelen

1. Casino opnemen in grondopbrengsten voor grondexploitatie?	7. Gendertracé betalen uit grondexploitatie?
ja	ja
2. Omvang programma blokken 1 t/m 7?	8. Manier van waterbeheersing?
250.000 m ² BVO	impoldering
3. Blokken 8 t/m 10 ontwikkelen, grondopbrengsten meenemen in grondexploitatie?	9. Hoogte financieringskosten?
nee	4,50 %
4. Externe grondeigenaren blokken 1A en 7 participeren in gebiedsontwikkeling?	10. Hoogte stelpost kabels en leidingen?
participeren	16.100,00 euro
5. Omvang subsidies?	11. Hoogte planningsreserve?
15.000.000 euro	5.000.000 euro
6. Planningsscenario?	12. Verwerving 't Schimmelt voor infra?
optimale financiële planning/marktopname	nee

Het basismodel

[06] De gezamenlijke partijen hebben gekozen voor een basispakket, het zogenaamde 'basismodel'. Dit basismodel kan gehanteerd worden in de verdere studie naar de ontwikkelingsmogelijkheden in het gebied, in de publiek-private samenwerking en is bruikbaar voor politiek-bestuurlijke besluitvorming en de afstemming tussen de diverse partijen. Het saldo (op eindwaarde) van het basismodel kent een tekort van ca. 8 mln euro. In dit model wordt ervan uitgegaan dat er een trekker in het Stationsgebied wordt gehuisvest, dat er circa 250.000 m² b.v.o. wordt ontwikkeld en dat er geen verwerving van gronden en gebouwen plaatsvindt, maar dat partijen op basis van participatie het oude vastgoed om niet inbrengen met als doel te komen tot een nieuwe vastgoedontwikkeling. Afhankelijk van het 'draaien aan de knoppen' op het dashboard kan dit saldo uiteraard variëren in positieve en negatieve zin omdat hiermee de planvariabelen op het ontwikkelingssaldo worden verwerkt.

[05]

Verloop kaspositie



[00]

knoppen	basis
1. Casino	ja
2. Programma	250.000 m ²
3. Blokken 8-10	nee
4. Externe grondeigenaren	participeren
5. Omvang subsidies	15 mio euro
6. Planningsscenario	markt
7. Gendertracé	ja
8. Waterbeheersing	polder
9. Financieringskosten	4,5 %
10. Stelpost kabels/leidingen	16,1 euro
11. Planningsreserve	5,0 euro
12. 't Schimmelt verwerven	nee
SALDO	-7,7 mio euro

Risico analyse marktomstandigheden

[07] Als aanvulling op de gehanteerde financiële parameters in het exploitatiemodel, is een risico-analyse gedaan naar de gevolgen voor het project bij veranderende marktomstandigheden. Hiervoor zijn 3 scenario's doorgerekend. Deze scenario's zijn gebaseerd op het basismodel.

De variatie in de scenario's 2 en 3 bij veranderende marktomstandigheden is gezocht door de grenzen af te tasten van de aangenomen bandbreedtes in verschillende kostensoorten en opbrengsten.

Voorwaarden financiële haalbaarheid

Voor een (financieel) succesvolle ontwikkeling van het Stationsgebied kunnen de volgende voorwaarden aangegeven worden:

- Onderkennen van problemen in het gebied
- Sluitende exploitatiebegroting, inclusief subsidies, etc.
- Bewezen technische uitvoerbaarheid (water & Infra) en faseerbaarheid (verkeersaders)
- Commitment van markt & overheden op project incl. 'afdrachten-systematiek'
- Top-prioriteit in de stad, waarbij de potentieel hoge toegevoegde waarde enerzijds, een hoge kwaliteit en prijsniveau anderzijds kan 'waarmaken'
- Toekenning door het Rijk, Provincie en EU van subsidies voor ontwikkeling van het gebied
- Medewerking & enthousiasme van overige partijen in gebied
- Lange adem van alle partijen en van de burgers van Eindhoven
- Integrale ontwikkeling van de OV-knoop binnen het Stationsgebied

5.2 Fasering

Faseringsvarianten

De gewenste realisatie van ontwikkelingslocaties en infrastructuur is vertaald in faseringsplannen. Hiervoor zijn twee varianten ontwikkeld. Beide faseringsvarianten zijn financieel doorvertaald naar de ontwikkelingsexploitatie.

[07]

scenario's	eindwaarde berekening cashflow* 1-1-2021
1. Basissituatie	-/- 7,7 mio euro
2. Economie draait beter dan verwacht	+ 28 mio euro
3. Economie draait slechter dan verwacht	-/- 84,8 mio euro
4. Infrastructuur kost 20% meer dan verwacht	-/- 38,8 mio euro

710

[08]

Faseringsvariant 1

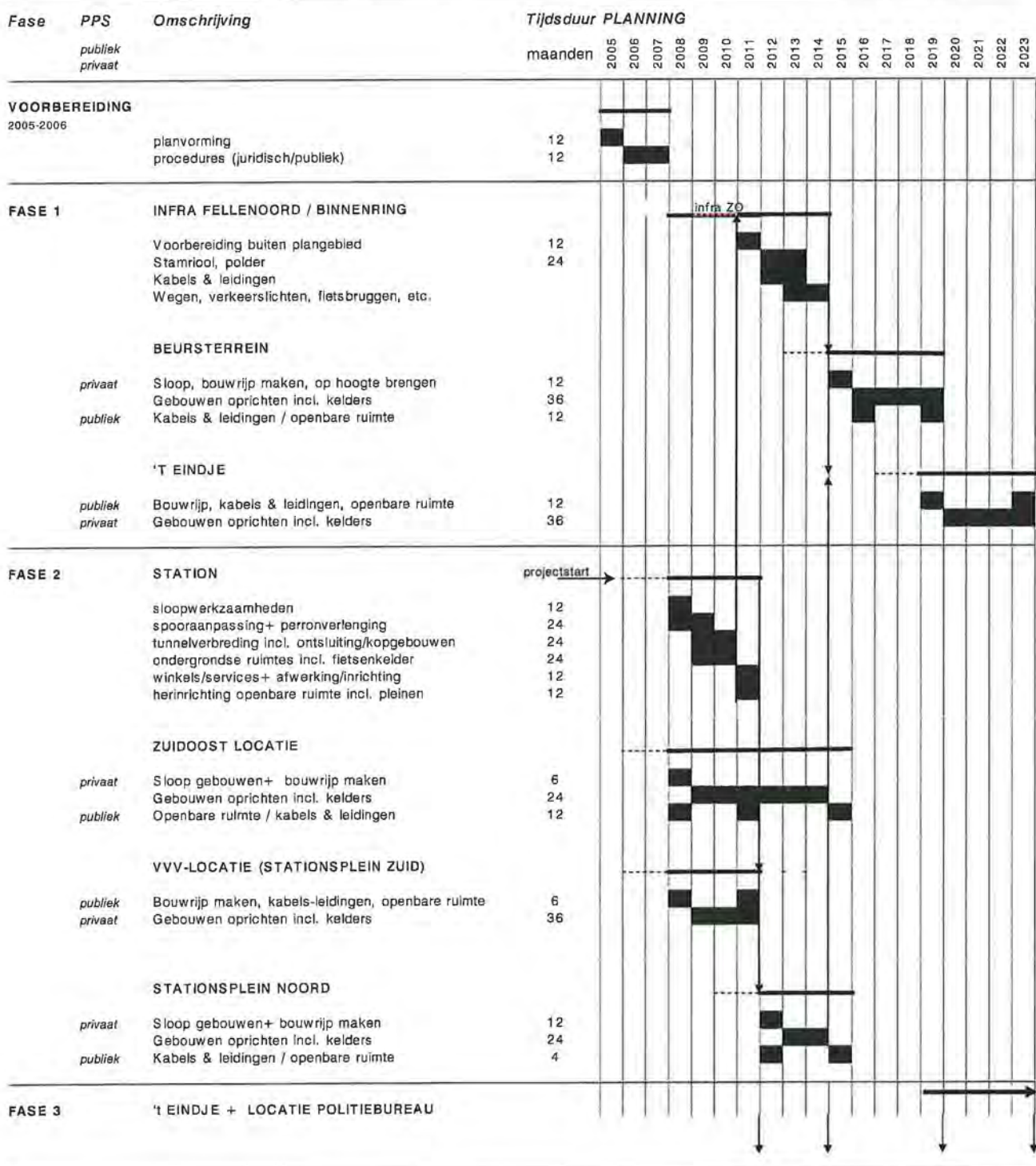
Fase	PPS	Omschrijving	Tijdsduur	PLANNING
	publiek	privaat	maanden	2005 2006 2007 2008 2009 2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019 2020 2021 2022 2023
VOORBEREIDING				
2005-2006				
		planvorming	12	
		procedures (juridisch/publiek)	12	
FASE 1				
		INFRA FELLENOORD / BINNENRING	projectstart	infra ZO
		Voorbereiding buiten plangebied	12	
		Stamrool, polder	24	
		Kabels & leidingen		
		Wegen, verkeerslichten, fietsbruggen, etc.		
		BEURSTERREIN		
privaat		Sloop, bouwrijp maken, op hoogte brengen	12	
		Gebouwen oprichten incl. kelders	36	
publiek		Kabels & leidingen / openbare ruimte	12	
		'T EINDJE		
publiek		Bouwrijp, kabels & leidingen, openbare ruimte	12	
privaat		Gebouwen oprichten incl. kelders	36	
FASE 2				
		STATION		
		sloopwerkzaamheden	12	
		spooraanpassing+ perronverlenging	24	
		tunnelverbreding incl. ontsluiting/kopgebouwen	24	
		ondergrondse ruimtes incl. fietsenkelder	24	
		winkels/services+ afwerking/inrichting	12	
		herinrichting openbare ruimte incl. pleinen	12	
		ZUIDOOST LOCATIE		
privaat		Sloop gebouwen+ bouwrijp maken	6	
		Gebouwen oprichten incl. kelders	24	
publiek		Openbare ruimte / kabels & leidingen	12	
		VVV-LOCATIE (STATIONSPLEIN ZUID)		
publiek		Bouwrijp maken, kabels-leidingen, openbare ruimte	6	
privaat		Gebouwen oprichten incl. kelders	36	
		STATIONSPLEIN NOORD		
privaat		Sloop gebouwen+ bouwrijp maken	12	
		Gebouwen oprichten incl. kelders	24	
publiek		Kabels & leidingen / openbare ruimte	4	
FASE 3				
		'T EINDJE + LOCATIE POLITIEBUREAU		

Variant 2

[09] Bij variant 2 wordt uitgegaan van realisatie van enkele ontwikkelingslocaties, zonder de infrastructuur aan te hoeven passen (eerst opbrengsten genereren). Daarna volgt de aanleg van de infrastructuur en daarop volgend de realisatie van de met infra verweven ontwikkelingsprojecten.

[09]

Faseringsvariant 2



Marktopname

	<i>totale jaaropname markt Eindhoven</i>	<i>jaarproductie plan Stationsgebied</i>	<i>Stationsgebied vs. stad Eindhoven</i>
(m2 bvo/jaar)		opleveringsperiode 2010 -2020	%
kantoren (nieuw)	25.000 m2/jr	10.000 m2/jr (300 woningen/jr)	40%
woningen	30.000 m2/jr (300 woningen/jr)	12.000 m2/jr (110 woningen/jr)	40%
SUBTOTAAL	55.000 m2/jr	22.000 m2/jr	40%
winkels	-	1.000 m2/jr	
voorzieningen	-	2.000 m2/jr	
TOTAAL	-	25.000 m2/jr	

Prioritering

[10] De kwalitatieve ambitie en de strategische positie van het Stationsgebied in de stad, dient nadrukkelijk afgestemd te worden op de ontwikkelingspotentie van de stad als geheel. Er zal wat betreft fasering en realisatie rekening gehouden moeten worden met de afzetmogelijkheden in de Eindhovense markt. De woningmarkt en kantorenmarkt van Eindhoven kent over langere termijn een opnamepotentieel van ca. 300 nieuwbouwwoningen en ca. 25.000 m² b.v.o. nieuwbouwkantoren. De productie per jaar in het Stationsgebied zou ca. 30-50% van deze nieuwbouwproductie moeten zijn. Om een reële productie versus marktopname te kunnen waarmaken dienen op stadsniveau prioriteringsafspraken te worden gemaakt. Bij nadere prioritering zou tevens het grondbeleid en het instrument van de exploitatieverordening ingezet kunnen worden.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100





#06

Technische haalbaarheid

6.1 Techniek

[01]

In de haalbaarheidsstudie is in deze fase al vrij ver ingezoomd op een aantal technische aspecten die van grote invloed zijn op de haalbaarheid. Twee vragen stonden centraal: is de ruimtelijke visie technisch realiseerbaar en wat zijn de te verwachten kosten?

Het creëren van één maaiveld

[01] Het creëren van één maaiveld aan de noordzijde van het Station brengt met zich mee dat er technische voorzieningen moeten worden getroffen. Er is onderzoek gedaan naar de technische uitvoerbaarheid van de ingreep in het maaiveld. Aan de noordzijde moet een polder worden gecreëerd van damwanden (deels als vervanging van de huidige damwand die in het gebied ligt). Deze polder moet worden voorzien van een pompemaal met persleiding. Wellicht zijn goedkopere en andere technisch uitvoerbare alternatieven mogelijk (bijvoorbeeld drainage in het gebied). In deze haalbaarheidsstudie is alleen de poldervariant, die het meest kostbaar is, technisch onderzocht en doorgerekend. Aanvullend geohydrologisch onderzoek is noodzakelijk voor de daadwerkelijke keuze van de technische oplossing.

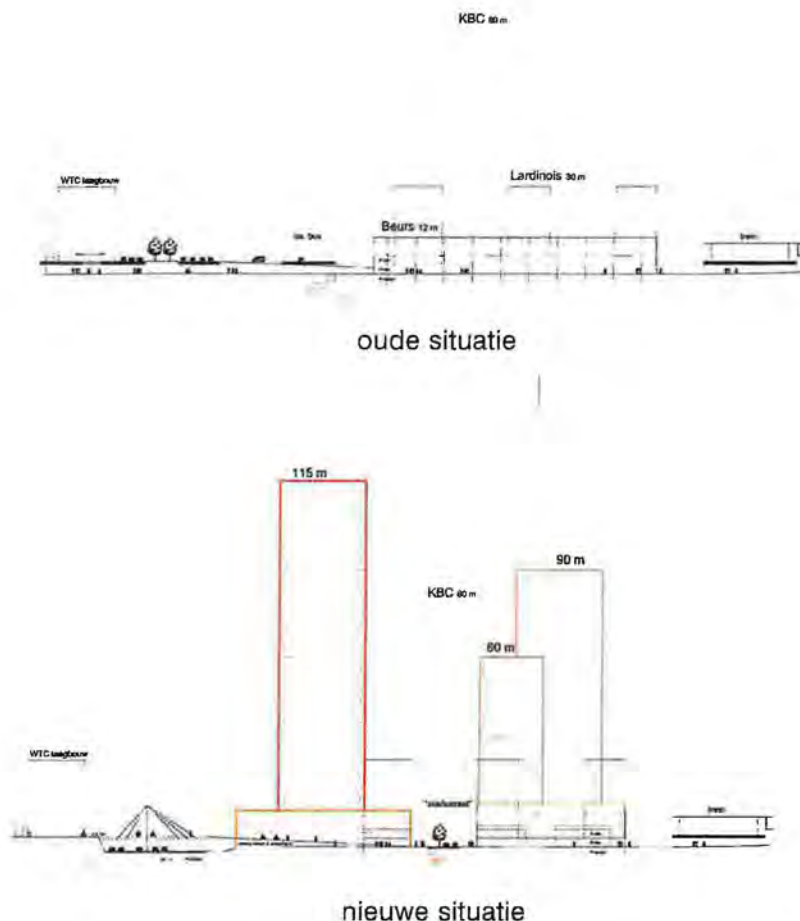
Het inpassen van het stamriool

[02] Om één maaiveld aan de noordzijde van het Station te kunnen creëren is ook onderzocht of het stamriool in een vrij verval kan blijven liggen, zonder boven de grond uit te komen. Zowel bij de zuid- als de noordvariant is het mogelijk om de onderkant van het stamriool op huidige hoogte te houden waarbij afwatering gewaarborgd is. Echter het stamriool dient qua dimensionering te worden aangepast omdat deze anders boven het nieuwe maaiveld uit zou komen. De rioolbuizen zullen minder hoog, maar breder worden. Verder zullen ze voorzien worden van tussenwanden of bestaan uit verschillende buizen, zodat slibvorming wordt voorkomen. Het stamriool moet tevens verlegd worden naar de nieuwe stadsstraat (Oost-West as).

De waterhuishouding

Er is door de gemeente Eindhoven een Waterplan opgesteld dat moet voorzien in een heldere waterstructuur en dat aangeeft welke voorzieningen getroffen kunnen worden. Voor het Stationsgebied gelden de volgende uitgangspunten:

- De huidige capaciteit van het rioolstelsel zal in het gebied gehandhaafd kunnen blijven omdat elders in de stad (bijvoorbeeld Strijp S, Bloemenbuurt) het regenwater wordt ontkoppeld van het riool en in gescheiden buizen wordt afgevoerd naar de dichtstbijzijnde rivier.
- De Gender zal in het Stationsgebied (Stationsweg, Stationsplein, 18 Septemberplein) deels ondergronds en deels bovengronds terugkeren. Hiermee wordt het regenwater aan de zuidzijde van het Stationsgebied naar de Dommel afgevoerd.



Het realiseren van de ondergrondse infrastructuur

Het Stationsgebied is voorzien van veel kabels en leidingen waarvan te verwachten is dat deze (deels) dienen te worden verlegd. Met nutsbedrijven en andere kabelexploitanten zal verder onderzoek moeten worden gedaan naar de routing van de kabels en leidingen en de faseerbaarheid van de verlegging en de uitbreiding.

Uitvoerbaarheid en faseerbaarheid van de infrastructuur

Voor de realisatie (civiele werkzaamheden) moet een faseringsplan worden opgesteld. Uitgangspunt dient te zijn dat het verkeerssysteem van het Stationsgebied zo veel mogelijk in tact blijft. Hiervoor zijn tijdelijke verkeersmaatregelen bedacht, zoals het aanpassen van de tunnel bij de Steenstraat om het centrum voor (vracht)verkeer bereikbaar te houden. De faseerbaarheid zal mede afhankelijk worden van de volgorde en het tijdstip van de ontwikkeling van de verschillende locaties. Gezien de complexiteit moet zeker uitgegaan worden van een voorbereidingstijd en realisatietijd van 4 jaar voor de aanpassingen aan de noordzijde van het Stationsgebied.

6.2 Externe veiligheid

[03] Bij het maken van de ruimtelijke visie voor het Stationsgebied hebben de gemeente, NS Vastgoed en ProTail de uitgangspunten voor externe veiligheid geformuleerd. Er wordt uitgegaan van het standpunt dat het Kabinet in 2004 heeft ingenomen omtrent de ketenstudies. Eveneens zijn de ervaringen met betrekking tot de nieuwbouw bij de Piazza meegenomen. Voor het Stationsgebied is voor het plaatsgebonden risico de keuze gemaakt dat een afstand van 15 meter vanaf het buitenste spoor voldoende is als veiligheidszone. In deze zone van 15 meter kan dan de ontsluiting voor calamiteitendiensten georganiseerd worden. Buiten de 15 meter zijn in de massavolumestudie de bebouwingsblokken gepositioneerd.

In algemene zin zal in het Stationsgebied rekening gehouden moeten worden met vluchtmogelijkheden voor de in het gebied aanwezige mensen (zelfredzaamheid) en de beheersbaarheid en toegankelijkheid voor hulpdiensten. Daartoe zal een rampenplan moeten worden opgesteld. In het project dient eveneens een MER-procedure (milieueffectrapportage) en een VER-procedure (veiligheidseffectrapportage) te worden doorlopen.

Wat betreft het groepsrisico, dient in een MER-procedure het exacte risico bepaald te worden op basis van de functionele invulling van het gebied in relatie tot het spoor. Positionering van woonfuncties en publieksfuncties kunnen hierop een gunstige invloed hebben. Daarnaast dient bij de uitwerking van de plannen rekening te worden gehouden met technische aanpassingen aan de gebouwen die een gunstig effect kunnen hebben (bijvoorbeeld grootte van gevelopeningen).





6.3 Verkeer en parkeren

[04] [05] [06] De ruimtelijke visie met de beide ruimtelijke varianten (noordvariant en zuidvariant) is op verkeersconsequenties onderzocht. Met behulp van verkeerstechnische schetsontwerpen en berekeningen is gekeken naar de verwerkingscapaciteit, de doorstroming en de profielen. Verwachte intensiteitscijfers zijn doorgerekend met een model waarmee op basis van kruispuntontwerpen het afwikkelingsniveau van een (aantal) kruispunt(en) kan worden berekend. Hieruit blijkt dat beide varianten verkeerskundig mogelijk zijn. Echter de zuidvariant kan de verkeersintensiteit op piekmomenten beter verwerken dan de noordvariant. Dit heeft met name te maken met de mogelijkheid om in de zuidvariant langere opstelvakken te maken voor afslaand verkeer. In de zuidvariant is door de grotere afstand tussen de Fellenoord en de Oost-West as de beschikbare afstand hiervoor groter dan in de noordvariant. Verkeerskundig is er derhalve een voorkeur voor de zuidvariant. Naar aanleiding van het toe te voegen programma van circa 250.000 m² b.v.o. in het Stationsgebied, is op basis van het geldende parkeerbeleid en bijbehorende normering voor het Centrum een inventarisatie van bestaande en nieuwe parkeerplaatsen gemaakt. Indien wordt uitgegaan van een cumulatieve parkeerbehoefte dan zouden circa 3.600 parkeerplaatsen toegevoegd moeten worden. Echter uitgaande van een bezettingsgraad van ca. 60%, zijn er circa 2.150 extra parkeerplaatsen nodig. Dubbelgebruik en verbinden van (ondergrondse) parkeervoorzieningen zou deze bezettingsgraad kunnen rechtvaardigen. Indien een definitieve parkeerbalans wordt gemaakt dan dient de reeds aanwezige parkeercapaciteit in het Stationsgebied te worden bezien. Met name enkele private parkeergarages zouden ook (deels) publiekelijk of door gebruikers van de nieuwe functies kunnen worden benut. Een parkeermanagementsysteem is een voorwaarde voor het verder kunnen optimaliseren van de parkeervoorzieningen.



[06]

Inventarisatie bestaande parkeerplaatsen

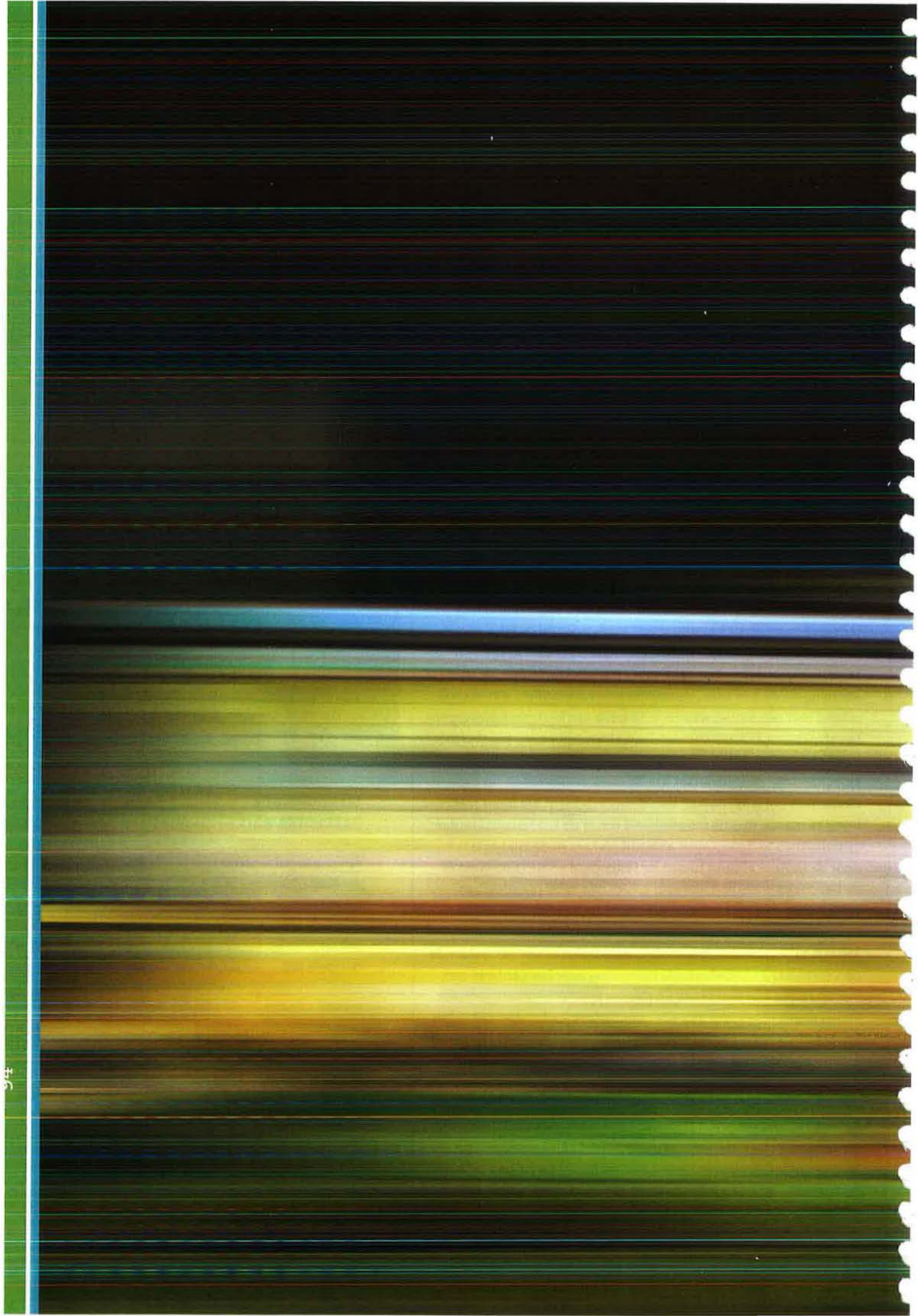
Parkeergarages in gebied	4.275
openbaar	2.210
casino	2.065

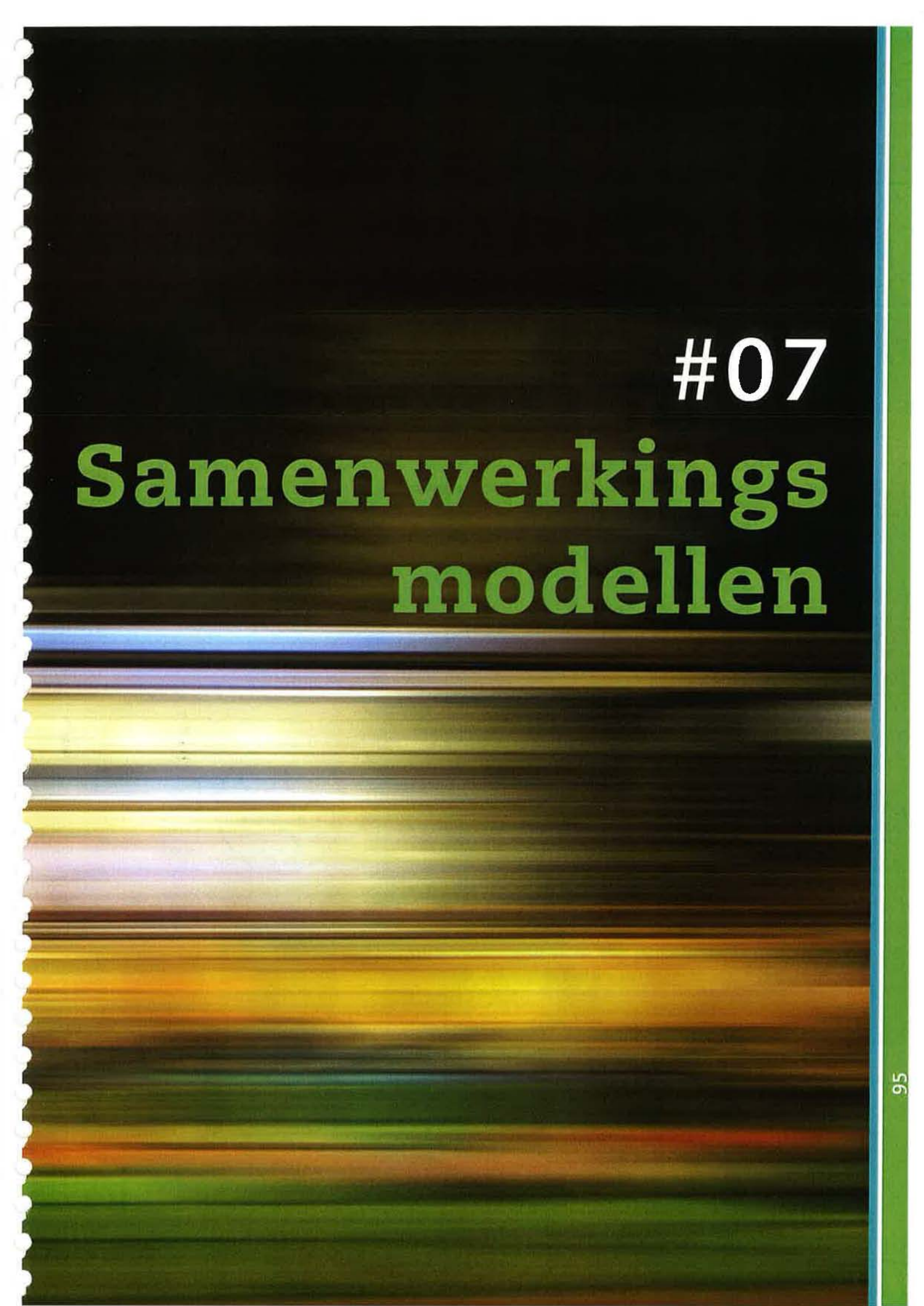
Parkeerterreinen	620
Openbare weg	82

TOTAAL	4.977
---------------	--------------

Nieuwe parkeerplaatsen

OV-knoop (o.a. park & ride)	PM
PROJECT STATIONSGBIED	2.150



The cover features a dark, textured background with a series of horizontal, blurred light streaks in shades of yellow, orange, and green, suggesting motion or light trails. The left edge has a white, scalloped border. The text is positioned in the upper right quadrant.

#07

Samenwerkings modellen

7.1 Publiek-private samenwerking

Voor de ontwikkeling in het Stationsgebied zal een vorm van samenwerking tussen publieke en private partijen noodzakelijk zijn. Voor deze publiek-private samenwerking (PPS) zijn verschillende modellen mogelijk, variërend van een meer economische tot een meer juridische samenwerking. Per PPS-model zijn projectreferenties aan-geleverd die tot voorbeeld kunnen dienen voor verder overleg. De afspraken binnen de publiek-private samenwerking zullen uiteindelijk worden vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst. De doelstellingen van publiek-private samenwerking zijn: het verdelen van risico's en verantwoordelijkheden, het vastleggen van zekerheden, het waarborgen van de kwaliteitsslag in het gebied, het delen van ontwikkelingswinst, het realiseren en bewaken van een sluitende exploitatieopzet, het opzetten van een langdurige samenwerking en het maken van afspraken omtrent infrastructuur, grondafname, fasering en projectrealisaties. De keuze voor een PPS-model zal moeten aansluiten bij de voorliggende belangen en verantwoordelijkheden en capaciteiten van partijen.

7.2 Inventarisatie principe modellen PPS

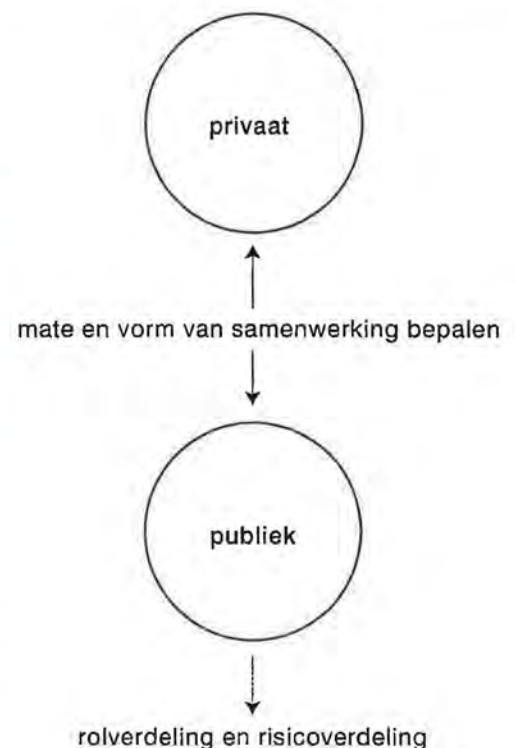
Inventarisatie

[01] Middels de intentieovereenkomst tussen de gemeente Eindhoven, ProRail, NS Vastgoed, Hurks Bouw en Vastgoed en Heijmans IBC Vastgoedontwikkeling is een eerste stap gezet richting een structurele samenwerking tussen publieke en private partijen. In de vervolgfase moet onderzocht worden in welke mate, vorm en samenstelling een samenwerkingsverband kan worden opgezet, waarbinnen de rolverdeling en risicoverdeling kan worden afgesproken. Deze afspraken kunnen worden vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst. Een en ander zal uiteindelijk moeten leiden tot een publiek-private samenwerking voor de duur van het project.

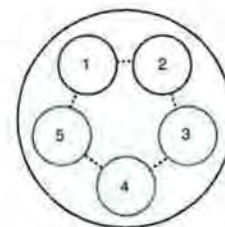
Basismodel 0: gezamenlijke totaalexplotatie 'Ontwikkelingsmaatschappij Stationsgebied BV'

[02] Doel van het basismodel is het gedeelde belang te benadrukken. De vertaling van dit gedeelde belang en de gezamenlijke doelstelling het Stationsgebied te ontwikkelen, zou vertaald kunnen worden naar een gedeelde verantwoordelijkheid van publieke en private organisaties in een gezamenlijk orgaan of bedrijf. De Ontwikkelingsmaatschappij Stationsgebied BV wordt opgericht door de belanghebbende partijen in het Stationsgebied. In dit bedrijf wordt de totale ontwikkelingsexplotatie gevoerd, inclusief grond-exploitatie, vastgoed en infrastructuur. De partijen worden naar

[01]



Ontwikkelingsmij Stationsgebied BV



1. gemeente Eindhoven
2. ProRail
3. Ontw 1
4. Ontw 2
5. Ontw 3

rato van dit belang aandeelhouder in het bedrijf. Elke partij deelt in de opbrengsten en risico's. De gemeente heeft een dubbelrol: zij is partner in de BV en vervult tevens haar publiekrechtelijke taken. De navolgende principemodellen zijn varianten op dit basismodel.

Principe model 1:

gezamenlijke grondexploitatie 'spaarvarkenmodel'

[03] Er wordt een gezamenlijke grondexploitatie opgericht, onder beheer van de gemeente. De grondexploitatie functioneert als een 'bank'. Het gebied wordt verkaveld, rekening houdend met belangen/eigendommen, en de ontwikkelingswaarde per plot worden vastgesteld. Partijen dragen de ontwikkelingswaarde af aan de bank. Ook subsidies gaan direct naar de bank. Uit de bank wordt de grondexploitatie gevoerd en de infrastructuur betaald. De met de grondexploitatie verbonden risico's, zoals onrendabele delen van het project, worden gefinancierd uit de bank. De verantwoordelijkheid voor de risico's wordt gedeeld door de partijen tot een Definitief Ontwerp en een Ontwikkelingsovereenkomst; daarna wordt verantwoording gedragen door de gemeente.

Referenties: Meerhoven in Eindhoven

Principe model 2: gemengd model

'PP-ontwikkelingsmaatschappij & overeenkomsten'

[04] Er wordt een gezamenlijke totaalexplotatie opgericht, waarin de grondexploitatie, vastgoed en infrastructuur begrepen zijn. Aandeelhouders zijn de gemeente en de ontwikkelende partijen met directe belangen in het gebied. Met overige partijen in het gebied worden deellovenovereenkomsten gesloten.

De partijen in de Ontwikkelingsmaatschappij voeren een gezamenlijke grondexploitatie. De opbrengsten en de risico's worden gedeeld.

Referenties: Paleiskwartier Den Bosch, Chasséterrein Breda

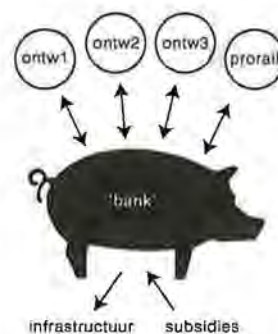
Principe model 3: markt model

'Private Ontwikkelingsmaatschappij'

[05] Er wordt door de marktpartijen een private Ontwikkelingsmaatschappij opgericht, waarin de grondexploitatie, vastgoed en infrastructuur begrepen zijn. De gemeente neemt niet deel in de Ontwikkelingsmaatschappij. In de private Ontwikkelingsmaatschappij kan een financier (bank) worden betrokken. De Ontwikkelingsmaatschappij voert de totale regie over het gebied. De gemeente bevindt zich in een voorwaardenscheppende, superviserende en publiekrechtelijke rol. De Ontwikkelingsmaatschappij gaat overeenkomsten aan met overige partijen in het gebied.

Referenties: PSV parkeerterrein Eindhoven

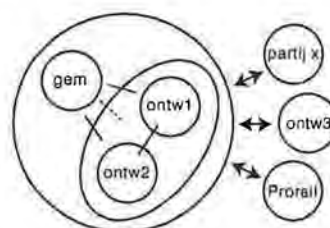
[03]



[04]

Gemengd model

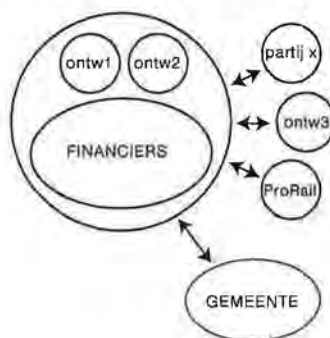
Ontwikkelingsmij Stationsgebied BV



[05]

Marktmodel

Ontwikkelingsmij Stationsgebied BV



7.3. Vergelijking voorkeursvarianten

[06] De samenwerkende partijen hebben aangegeven een voorkeur te hebben voor twee modellen. De voorkeuren zijn het spaarvarkenmodel (meer juridische) en het gemengd model (meer economisch). In een later stadium zal een keuze kunnen worden gemaakt voor één van de modellen op basis van de gewenste verdeling van verantwoordelijkheden, een acceptabel risicoprofiel en de mogelijkheden tot sturing

[06]

Voorkeursvarianten

1. Spaarvarkenmodel

Grondexploitatie & 'bank'

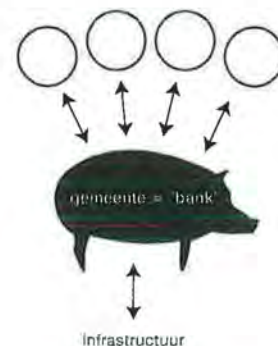
Grondopbrengsten in bank

Infrastructuur financieren in 'bank'

Projectafspraken met marktpartijen

Scheiden van risico's

Juridische samenwerking



2. Gemengd model

Ontwikkelingsmaatschappij

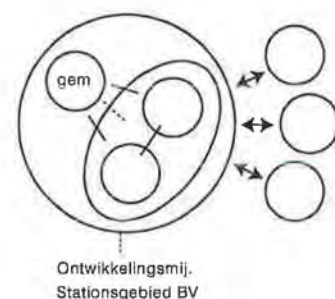
Samenwerking met cruciale partijen

Infrastructuur & commercie in PPS

Projectafspraken met derde partijen

Delen van risico's

Economische samenwerking





#08

Conclusies en aanbevelingen

8.1 Conclusies haalbaarheid

De samenwerkende partijen hebben middels de haalbaarheidsstudie voor de ontwikkeling van het Stationsdistrict geconcludeerd dat het haalbaar is de ruimtelijke visie en ambitie te realiseren.

Deze haalbaarheid gaat uit van:

- De in deze rapportage beschreven ruimtelijke visie voor het gebied, met de ruimtelijke ingreep in het maaiveld (de 'Inverse'), de verdere ontwikkeling van het OV-knooppunt en de technisch noodzakelijke veranderingen in de bovengrondse en ondergrondse infrastructuur. De ruimtelijke varianten vormen een ruimtelijk kader voor de nadere planontwikkeling.
- De financiële systematiek, met de bepaalde parameters voor het programma, kosten, opbrengsten, rendementen, rentes, fasering en planning en met de financiële uitgangspunten voor een sluitende exploitatie, verwerving, afdrachtensystematiek en financiering. In het 'dashboard'-model kunnen nadere keuzes worden gemaakt.
- Een samenwerking, waarbij rolverdeling en risicoverdeling tussen partijen nader wordt bepaald en waarbij vorm kan worden gegeven aan de noodzakelijke lange termijn samenwerking in de stad.

8.2 Aanbevelingen

Ter verdere ondersteuning van realisatie van de plannen, worden de volgende aanbevelingen gedaan:

- Het is vanuit de schaal en de strategische impact van het project op de stad noodzakelijk de Eindhovense markt op stadsniveau te regisseren. De ontwikkeling van het Stationsgebied zal de komende jaren ongeveer de helft van de nieuwbouwproductie voor haar rekening nemen; de bouwproductie dient daarom voor het gebied zelf en voor de stad afgestemd te worden op de mogelijkheden in de markt.
- Daarnaast hangt de ontwikkeling van het Stationsgebied zeer sterk af van de mate waarin gebruikers geïnteresseerd gemaakt kunnen worden voor vestiging in het gebied. Er dient actief en gezamenlijk gezocht te worden naar 'katalysatorprojecten' die het project op gang kunnen brengen.
- Een essentiële bijdrage aan de promotie en marketing van het gebied zou geleverd kunnen worden door een actief 'ambassadeurschap' door een of meer onafhankelijke personen, die richting de markt, het Rijk, Provincie en subsidiënten het idee van de ontwikkeling van het Stationsdistrict met visie en kracht kan neerzetten.

8.3 Vervolgproces

Na deze haalbaarheidsstudie kan de ruimtelijke visie (met financiële bijlagen, etc.) door de gemeente worden vastgesteld. Ook is het noodzakelijk de prioriteringsnota op te stellen en tegelijk met de ruimtelijke visie vast te stellen. Hierna kan een 'strategisch positioneringsdocument' worden gemaakt ten behoeve van de promotie van het project aan overheden, markt en publiek.

Tenslotte kan de ontwikkelingsvisie worden opgesteld, waarin de verdere uitwerking van de plannen plaatsvindt, inclusief het noodzakelijke technisch onderzoek, uitwerking van de locaties, variantenkeuze, financiële detaillering, de te maken keuzes binnen de totaal-exploitatie en het stedenbouwkundig plan.

Parallel vindt het politiek-bestuurlijk overleg plaats en worden tevens de overleggen over het Totaalproject en de OV-knoop doorgezet. Ook kunnen gesprekken met relevante partijen worden gevoerd. Een en ander moet uitmonden in een samenwerkingsovereenkomst, waarin de publiek-private samenwerking wordt vastgelegd.

Colofon

Deelnemers studie

Gemeente Eindhoven

Dienst Stedelijke Ontwikkeling en Beheer

Mw. A. Jansen

Mw. S. Janssen-Poelman

Dhr. C. Horsten

Dhr. L. van Duren

Dhr. H.J. Vennix

Dhr. M. Karssemakers

Hurks Bouw en Vastgoed

Dhr. R. Hendriks

Dhr. B. Schreuder

Mw. D van de Ven

Heijmans IBC Vastgoedontwikkeling

Dhr. M. Schep

Dhr. G. Goesten

Dhr. J. Hermsen

Prorail

Dhr. A. Moerman

Dhr. J. Meljer

NS Vastgoed

Dhr. M. van der Plas

Dhr. H. Teunissen

Procesbegeleiding

IPMMC Vastgoed

Janssoniuslaan 80

3528 AJ Utrecht

Postbus 85457

3508 AL Utrecht

T 030 2817300

F 030 2817015

Projectteam

Dhr. J. Regterschot

Dhr. M. Blom

Dhr. D. Roggeveen

Dhr. T. Vambersk

Dhr. J. Gijssen

Visualisatie

European Design Centre (3D model)

Havensingel 1

5211 TX 's-Hertogenbosch

Volle-Kracht grafisch ontwerp (layout)

Gestelsestraat 1

5615 LA Eindhoven