

JULI 2016

LOKET KNOOPPUNTEN STATIONSGBIED EINDHOVEN



Loket Knooppunten Stationsgebied Eindhoven

studie naar strategie voor de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit aan de noordzijde van het stationsgebied voor de korte termijn met het oog op de lange termijn

juli 2016



INHOUDSOPGAVE

1	INLEIDING	6
2	OPGAVE	8
	CONTEXT	8
	LOKET, OPGAVE EN AANPAK	10
3	ANALYSE STATIONSGBIED	11
	TIJDLIJN STATIONSGBIED	11
	ANALYSE VAN HET STATIONSGBIED	12
	BELEID OVER HET STATIONSGBIED	15
	STAKEHOLDERS	16
4	KWALITEITSVERBETERING OP KORYTE TERMIJN	18
	RISICO'S	27
	DOORKIJK NAAR DE LANGE TERMIJN	28

5

TERUGKOPPELING STAKEHOLDERS

32

6

CONCLUSIES EN ANBEVELINGEN

34

1. Inleiding

Inleiding

Brainport Eindhoven omschrijft zichzelf als een *Innovatieve toptechnologieregio van wereldformaat*. De Brainport wordt ontsloten door een goed busnetwerk en Station Eindhoven is hiervan het brandpunt. Dit levert een grote druk op het busstation en de openbare ruimte van het stationsgebied.

Posad heeft in opdracht van de gemeente Eindhoven en het college van Rijksadviseurs een ruimtelijke strategie opgesteld om op korte termijn de noordkant van het stationsgebied te kunnen verbeteren. Het gaat om een studie die is uitgevoerd in het kader van het CRA knooppuntenloket. De resultaten van de studie worden door de gemeente Eindhoven betrokken bij de verdere uitwerking en planvorming rondom het stationsgebied.

Na de passage van Eindhoven CS is de buitenruimte aan de noordzijde toe aan een kwaliteitsverbetering.

Welke verbeteringen kunnen op korte termijn worden gerealiseerd, die de lange termijn niet in de weg staan? De stakeholders (o.a. TU Eindhoven, de Rabobank e.a.) wensen betere en prettigere voetgangersverbindingen met het station. Door looproutes vrij te maken van autoverkeer en een plein en nieuwe oversteek te creëren, kan op korte termijn een grote stap worden gezet in de transformatie naar een prettig stationsgebied. Met de korte termijn maatregelen is aanzet gegeven voor een netwerk van langzaam verkeersroutes, die op de lange termijn zich kan uitbreiden.



2. Opgave



Context

Als brandpunt van de Brainportregio maakt het station Eindhoven in de komende jaren een sterke groei door in het aantal reizigers, treinen en bussen. Er wordt ingezet op een groei van de luchthaven en een internationale treinverbinding met het Ruhrgebied, een goede internationale connectie is cruciaal voor de ontwikkeling van de Brainportregio. Het stationsgebied staat centraal binnen deze ontwikkelingen. De noordzijde heeft op een aantal punten in de huidige situatie moeite met de grote stromen en hoeveelheden reizigers. Op meerdere aspecten zal het gebied getransformeerd moeten worden om de groei op te vangen. De uitstraling van het huidige stationsgebied sluit op dit moment ook niet aan bij de ambitie van de stad en de regio.

In 2005 heeft de gemeente de integrale visie voor het

stationsgebied 'Verblijven en Verbinden' opgesteld, waarin een grote ambitie voor de kwaliteitsverbetering en groei van het stationsgebied is neergezet. In deze visie wordt ingezet op het verbeteren van de interne verbindingen in het gebied gecombineerd met een verdichtingsopgave en het verbeteren van ruimtelijke kwaliteit. In en om het stationsgebied vinden er momenteel een aantal ontwikkelingen plaats. De NS en ProRail hebben een investering gedaan in het stationsgebied met renovatie en uitbreiding van de reizigerstunnel en het stationsgebouw. Aan de zuidzijde is de gemeente plannen aan het voorbereiden voor de herinrichting van het stationsplein en vinden er in het plan Lichthoven een aantal vastgoedontwikkelingen plaats. Aan de noordzijde wordt in samenwerking met verschillende partijen gestudeerd op een overdekte fietsenstalling



foto stationsgebied Eindhoven www.bing.com/maps

voor 5000 fietsen tussen Noordzicht en de Vestdijk.

In de directe omgeving van het stationsgebied investeren verschillende partijen momenteel in renovatie of nieuwbouw van hun gebouwen en in een kwaliteitsverbetering van hun terrein. Andere partijen zouden in de toekomst graag in het gebied gaan ontwikkelen. De Rabobank bouwt momenteel een nieuw kantoor aan de Fellenoord en de TU voert een grootschalige gefaseerde herontwikkeling van de campus uit. De Fontys Hogeschool heeft onlangs haar campus gerenoveerd. Het oude kantoor van de Rabobank zal in de toekomst worden herontwikkeld of gerenoveerd en het Beursgebouw loopt momenteel tegen een einde van haar levensduur aan.

In de stationsomgeving is een samenhangende structuur nodig die al deze ontwikkelingen met elkaar verbindt. In het stationsgebied zouden deze ontwikkelingen ruimtelijke en functioneel goed op de omgeving dienen te worden aangesloten, zodat ze een kwaliteitsimpuls aan de beleving en uitstraling van het stationsgebied Eindhoven kan geven.

Loket, opgave en aanpak

HET KNOOPPUNTENLOKET

Het Loket Knooppunten is een programma van de Rijksadviseur voor Infrastructuur en Stad en heeft als doel sterke multimodale knooppunten te stimuleren. Ontwikkelingen als het stationsgebied Eindhoven zijn vaak lange kostbare en complexe trajecten met veel onderzoek en discussie, die moeizaam op gang komen. Dit gaat vaak ten koste van de ruimtelijke kwaliteit van het gebied en investeringen worden daardoor niet optimaal benut, terwijl er op korte termijn al veel te winnen is zonder grote investeringen te doen. In de werkwijze van het loket wordt niet gewacht op grote ingrepen of investeringen, maar wordt samen met diverse stakeholders vanaf dag één gewerkt aan een stapsgewijze verbetering van het gebied. Door te kijken welke ingrepen nu al zijn te realiseren, kan direct een eerste impuls worden gegeven aan de kwaliteit van het gebied. Grote ontwikkelingen blijven mogelijk, maar een kwaliteitsverbetering is hiervan niet langer afhankelijk. Er wordt een proces in gang gezet dat kan blijven evolueren, waardoor de plek steeds prettiger zal worden voor de reizigers en gebruikers van het gebied.

OPGAVE

Vanuit het CRA en de gemeente Eindhoven is aan Posad gevraagd om een ontwikkelingsstrategie te ontwikkelen, die de werking van het stationsgebied verbetert en die bijdraagt aan de uitstraling en allure van een internationaal knooppunt als visitekaartje en entree van de Brainport. Hierbij beschouwen we het stationsgebied als geheel, maar wordt de nadruk gelegd op de noordkant van het station.

Binnen de opgave wordt er ingezoomd op de volgende onderdelen:

- de kwaliteit van de openbare ruimte en verblijfsruimten,
- de verbindingen met de omgeving en
- de samenwerking met partners.

OPZET VAN DE OPGAVE

De uitvoering van de opgave is opgesplitst in drie fasen. In deze drie fasen zijn er een analyse en ontwerpend onderzoek uitgevoerd naar concrete voorstellen. De tussenresultaten van de studie zijn gepresenteerd in de werkgroep. Met de werkgroep zijn de uitkomsten besproken en verder uitgedacht. De werkgroep bestaat uit vertegenwoordigers van de gemeente, de provincie, NS, CRA en Posad.

De insteek van de opgave is om de stakeholders te betrekken binnen het onderzoek. Gedurende het onderzoek hebben op verschillende momenten gesprekken met stakeholders plaatsgevonden om hun inbreng in het proces te waarborgen. Ook zijn hierbij inzichten en resultaten teruggekoppeld.

Het project is uitgevoerd binnen een kader van mogelijkheden en onmogelijkheden. Het project richt zich op de korte termijn en op lage kosten: Wat kan er op korte termijn worden gedaan om een kwaliteitsverbetering aan het stationsgebied te geven, zonder dat dit ontwikkelingen voor een lange termijn in de weg staan? Om deze vraag te beantwoorden zijn er een aantal uitgangspunten en doelen vastgesteld. Vervolgens is gekeken welke maatregelen binnen een kort termijn haalbaar zijn en welke onderwerp zijn voor een lange termijn. Het aanpassen van het busstation en de Fellenoord zijn binnen deze uitgangspunten niet mogelijk.

3. Analyse stationsgebied



1860



1920



1960



2000

Tijdlijn stationsgebied

Omstreeks 1860 krijgt Eindhoven een verbinding met het spoor. Eindhoven is dan nog een kleine stad ter grootte van het huidige centrum. Aan de noordoostzijde van Eindhoven komt het stationsgebouw te liggen, welke in 1913 al wordt vervangen. De komst van Philips naar Eindhoven in 1920 zet de groei van de stad in gang. Eindhoven groeit snel en annexeert de omliggende gemeentes.

Het gelijkvloerse spoor vormt een barrière in de verbinding met Woensel en na een ongeluk komt ter hoogte van de Lichttoren een overweg in 1929. In de oorlog wordt Fellenoord zwaar getroffen door bombardementen, maar na de oorlog wordt de wederopbouw snel opgepakt. Het spoor wordt verhoogd aangelegd, ongeveer 150 meter noordelijker dan oude ligging. In 1956 is het station gereed op de huidige locatie. Het stationsgebied is dan nog een uitgestrekt, vrij leeg gebied. Vanaf de jaren '60 worden de lege terreinen gevuld met verschillende ontwikkelingen en de aanleg van ruim opgezette infrastructuur aan de noordzijde (Bijenkorf, Piazza, Rabobank en TU). Omstreeks 1970 wordt het busstation verplaatst naar de noordzijde, welke in jaren '80 transformeert in dynamisch busstation Neckerspoel. Vanaf jaren '90 zijn de terreinen Beursgebouw en KBC ontwikkeld.



Woenselse overgang 1929



opbouwplan v.d. Laan 1946



aanleg verhoogd spoor 1947



opening station 1956



18-Septemberplein 1961



ontwikkeling noorzijde 1966



verhoging Fellenoord 1980



situatie 2009

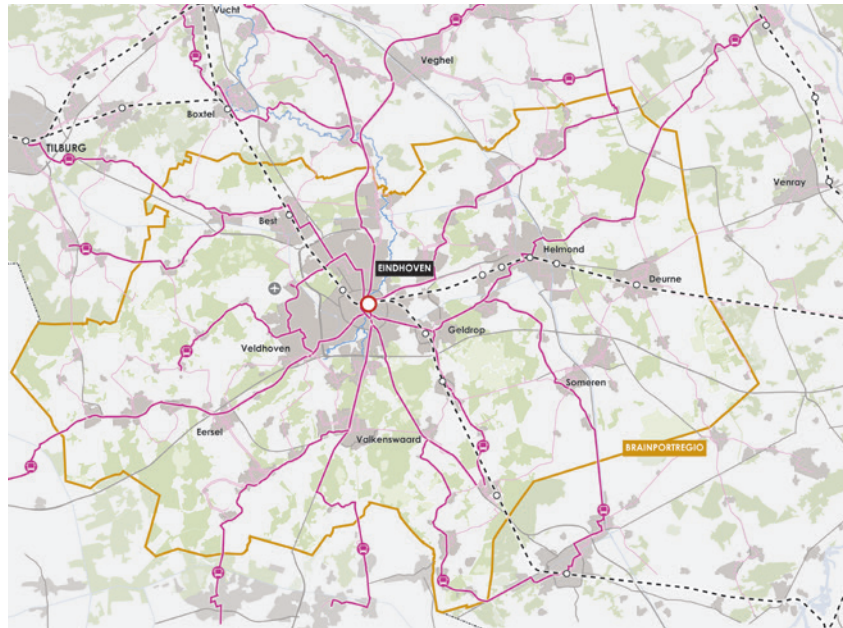


stationsgebied als verbindend gebied tussen de groene campus en het compacte centrum

Analyse van het stationsgebied

Het spoor, dat rond 1860 is aangelegd tussen Woensel en Eindhoven, vormt een scheiding binnen de stad tussen een noordelijk en een zuidelijk deel. Vanuit de historische groei worden beide gebieden gekenmerkt door een eigen weefsel. De centrumzijde aan de zuidkant, is historisch aan elkaar gegroeid en heeft een binnenstedelijk weefsel met een patroon van smalle straten en pleinen. De noordzijde wordt gekenmerkt door grote eilanden en relatief veel groen, met woonwijken, kantoorgebieden en de TU-campus met de Dommel, die van elkaar gescheiden worden door brede wegen.

In de huidige situatie is er geen sprake van een vloeiende overgang tussen de gebieden. Het stationsgebied aan de noordzijde wordt gedomineerd door de aanwezigheid van infrastructuur. Een gescheiden verkeerssysteem van langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer zorgt ervoor dat fietsers en voetgangers zich moeten bewegen door tunnels om aan de andere zijde van de Fellenoord te komen. Door de aanwezigheid van infrastructuur en de fragmentatie van positie van gebouwen in de zone van het stationsgebied ontbreekt er een duidelijke ruimtelijke relatie binnen het stationsgebied en tussen het stationsgebied en de noordzijde van de Fellenoord.



de hoofdverbindingen in het busnetwerk laten de grote waarde van de stationsknoop binnen de Brainportregio zien



verdeling voor- en natrasport station Eindhoven in 2020 (NS/ gemeente Eindhoven)

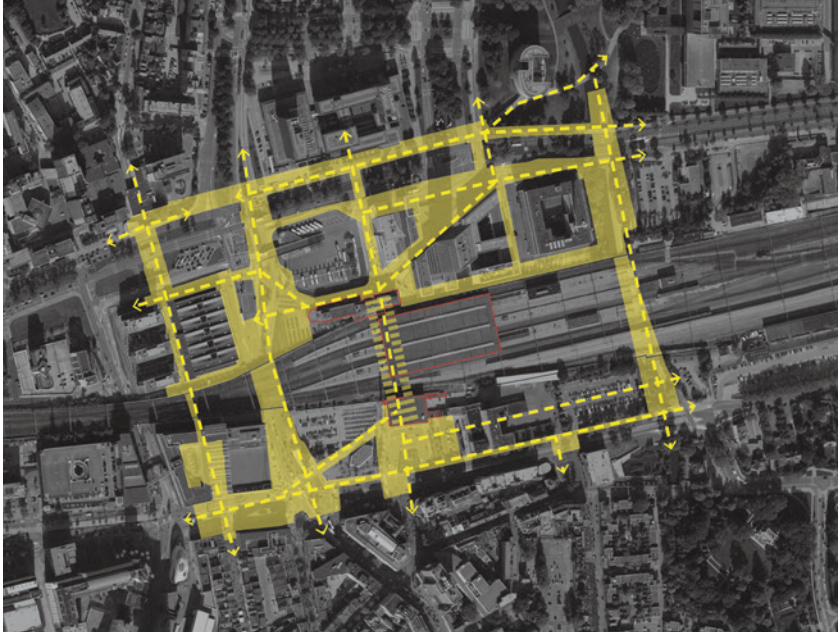
Het stationsgebied is een belangrijke schakel in de bereikbaarheid van de Brainportregio. Het treinstation is de belangrijkste opstapplaats voor verbinding met de Randstad en Maastricht met 60.000 in- en uitstappers per dag in 2014. Het busstation is het brandpunt van de Brainportregio en geldt als instap- en overstapplaats voor de verbindingen met omliggende gemeentes en de luchthaven. In de ochtendspits vertrekken er 150 bussen vanaf Neckerspoel. De vervoerswaarde van de stationsknoop is zeer groot binnen de Brainportregio. De prognose is dat in 2020 dagelijks 150.000 mensen het gebied en de stationstunnel passeren, waarvan 70% ook de noordzijde aan zal doen.

De verblijfskwaliteit van het station en met name aan de noordzijde is laag. De noordzijde van het station is vooral functioneel ingericht als vervoersmachine. Hierbij is de beleving en verblijfskwaliteit voor de reiziger laag. Het stationsgebied is in principe een plek waar iedereen voetganger is, dus juist hier is de ruimtelijke kwaliteit voor de voetganger van groot belang. Voor voetgangers die uit de stationstunnel komen oogt de noordzijde rommelig, er is veel autoverkeer aanwezig en

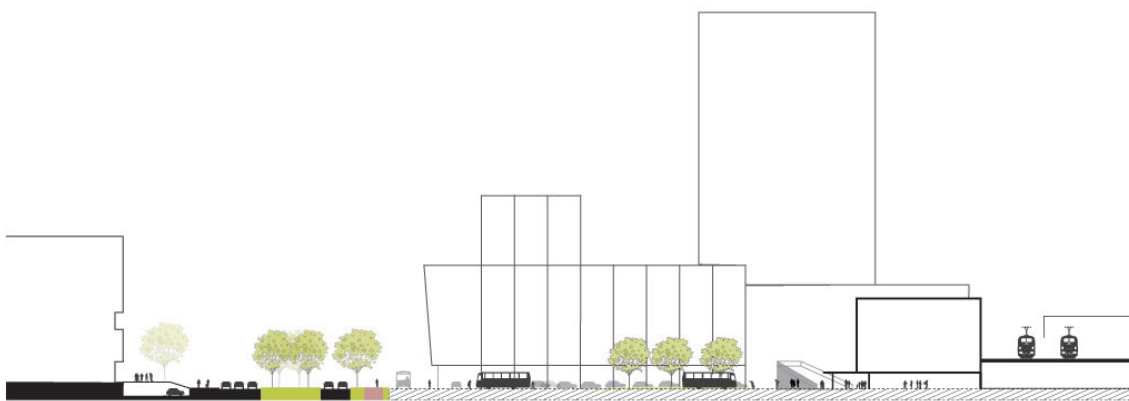
het ontbreekt aan duidelijke en vrije loopverbindingen naar de omliggende gebieden. Er is sprake van een intensief mobiliteitsbeeld in en rond het station met voetgangers, fietsers, busverkeer, taxi's, en kiss & ride. De actuele situatie daarvan is onlangs vastgelegd met een onderzoek in maart 2016 (Dufec).

De uitdaging ligt hier enerzijds in het samenbrengen en verwerken van de veelheid aan verkeersbewegingen en anderzijds het stationsgebied te transformeren in een verblijfsgebied dat aansluit bij de ambities van Eindhoven en de Brainportregio. Door de knoop te ontrafelen kan het gebied beter verbonden worden met de aangrenzende gebieden. Voor de ruimtelijke kwaliteit zou de 'campusidentiteit' van de noordzijde doorgezet kunnen worden in het stationsgebied, tot de uitgang van het station aan de noordzijde, waardoor het stationsgebied een overgangsgebied is tussen noord en zuid met heldere verbindingen met de omgeving. Het stationsgebied kan op deze wijze getransformeerd worden tot een knooppunt met een uitstraling die past bij de internationaal georiënteerde Brainportregio.

3.



luchtfoto met daarop de beschikbare openbare ruimte binnen het stationsgebied en het wenselijk fijnmazig netwerk van verbindingen voor voetgangers en aanhechting met de omgeving



doorsnede van de bestaande situatie van het Rabobank kantoor tot aan het station



centrum



knoop



campus

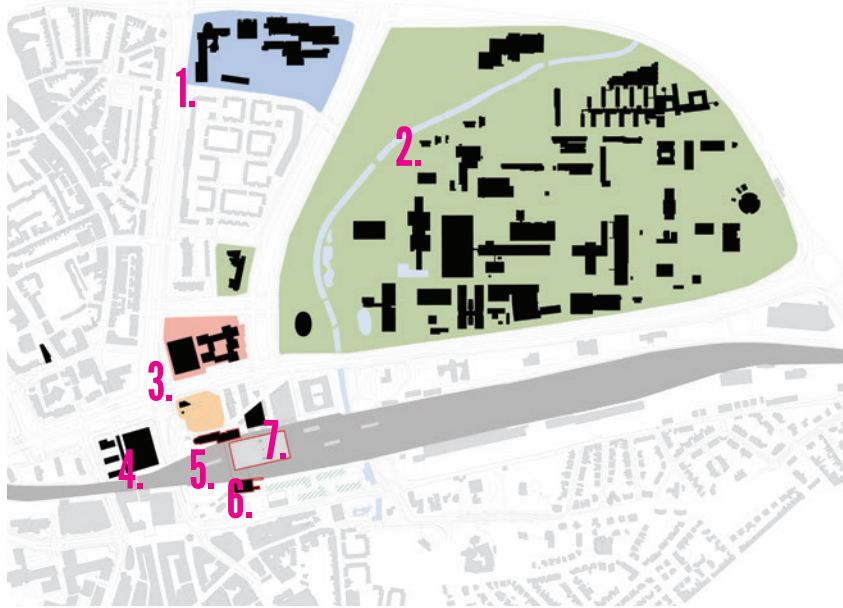
drie identiteiten aanwezig in het stationsgebied

Beleid over het stationsgebied

In 2005 heeft de gemeente een ruimtelijke visie 'Verblijven en Verbinden' voor de ontwikkeling van het stationsgebied vastgesteld. Centraal in deze visie staat het verbeteren van de relaties tussen gebieden en het verbeteren van de verblijfssfeer. In het plan wordt de situatie van de Fellenoord omgedraaid, waarbij het autoverkeer onder het fiets- en voetverkeer doorgaat, een centrale verbinding tussen oost-west verbinding aan de noordzijde en een busstation in twee lagen. Deze operatie gaat gepaard met een grootschalige toevoeging van vastgoedprogramma. De crises vanaf 2008 heeft een rem op deze ontwikkeling gezet en vraagt om een nieuwe benadering.

In 2013 is de mobiliteitsvisie 'Eindhoven op weg' door de gemeenteraad vastgesteld. Dit document geldt als een visiedocument waarin een aantal duidelijke keuzes staan over het anders omgaan met de bereikbaarheid van de stad. De gemeente zet binnen de ring in op meer ruimte voor openbaar vervoer en fietsers en minder in op auto's. Door toepassing van de principes 'slow motion - fast moving' en 'plaatsmaken', wordt ruimte gecreëerd voor kwalitatieve inrichting. Aantrekkelijke routes en nieuwe plekken voor verblijf gelden als een stimulans voor het anders verplaatsen binnen de stad. De stationsomgeving is een belangrijke knoop, waar veel van deze ambities samenkomen.

'Brainport Avenue 2020-2040 Gebiedsvisie Brainport City' (2014) is een gebiedsvisie die een toekomstperspectief biedt voor de Brainportregio om de concurrentiepositie als kennisregio te verstevigen. Tien majeure opgaven worden geformuleerd. Het station en de stationsomgeving zijn een majeure opgave uit het adaptieve programma van Brainport City. Een van de projecten is nieuwe shuttleverbinding binnen de Brainport die ook het station aandoet.



geïnterviewde stakeholders

Stakeholders

De insteek van de studie is om een plan te maken in een samenwerking met stakeholders van de stationsomgeving. Na een selectie van stakeholders met de gemeente zijn al deze partijen geïnterviewd. In deze gesprekken gaven zij aan wat naar hun idee de opgaven in het gebied zijn en gaven zij aan het erg op prijs te stellen om te worden betrokken bij de ontwikkelingen. De input van de stakeholders is meegenomen in de studie. In de laatste fase heeft er een terugkoppeling plaats gevonden met de stakeholders.

Wensen voor het stationsgebied vanuit de stakeholders:

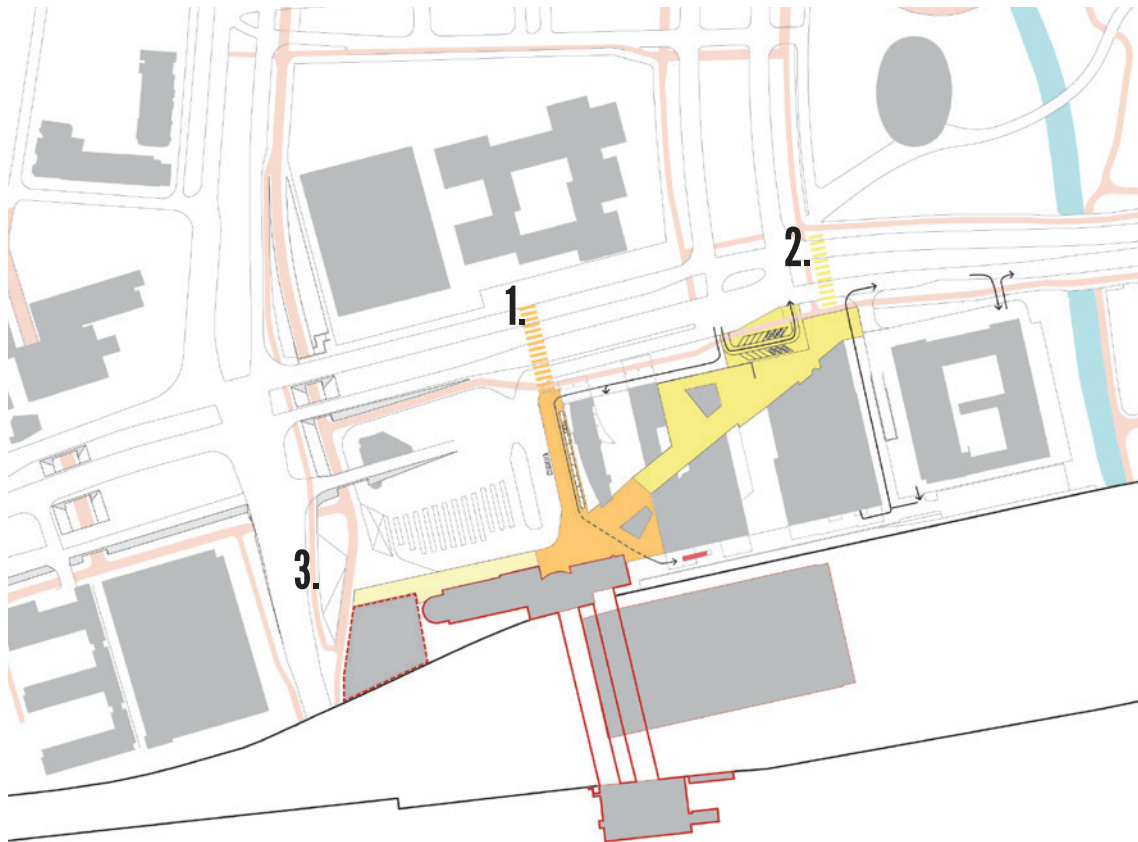
- kwalitatieve en hoogwaardige verblijfsruimte rondom het station;
- prettige en veilige routes naar bestemmingen;
- Fellenoord opwaarderen tot een stadsboulevard: meer ruimte voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en structureel groen;
- punt op de horizon: waar werken we naar toe;
- stakeholders blijven graag betrokken bij het proces.

resultaten uit de stakeholdersgesprekken

Stakeholder Namen	Relatie tot stationsgebied	Opmerking
1 Fontys Hogeschool	<ul style="list-style-type: none"> - 11.000 studenten: ov/fiets/auto - 50/25/25 % - 1.000 werknemers: ov/fiets/auto - 15/30/50 % 	<ul style="list-style-type: none"> - studenten komen uit de regio en gebruiken voornamelijk OV - looproutes naar station onduidelijk en onprettig - HOV is een vooruitgang - campus is net gerenoveerd
2 TU Eindhoven	<ul style="list-style-type: none"> - campus 121 ha. - 9.100 studenten - 6.600 werknemers - campus: onderwijs, bedrijven en wonen 	<ul style="list-style-type: none"> - groene kwaliteit van de campus door trekken tot het station - TU is bezig met een grote stapsgewijze renovatie van de campus (gemengd stedelijk gebied) - groene omgeving stimuleert de innovatiekracht
3 Rabobank en OVG	<ul style="list-style-type: none"> - nieuw kantoor vvo 28.000m2 - Rabobank 2.200 fte - ov&fiets/auto - 70/30% - oudbouw renovatie of sloop? 	<ul style="list-style-type: none"> - nieuw gebouw gericht op de Fellenoord met open hoeken - voetgangers en fietsers op Fellenoord wenselijk - oversteken op maaiveld en niet door tunnels - omgeving mag meer kwalitatief groen krijgen
4 Hurks en Heijmans	<ul style="list-style-type: none"> - 7.200m2 vvo beursruimte - gebouwd voor tijdelijk(10jr) 1990 	<ul style="list-style-type: none"> - beursgebouw: toe aan grondige renovatie of nieuwbouw - verbetering verblijfskwaliteit voetgangersgebied (ook na 17.00u) - integrale aanpak ontwikkeling stationsgebied wenselijk - Fellenoord als stadsstraat
5 Hermes	<ul style="list-style-type: none"> - exploitant busstation - vervoerder bus - frequentie bussen: ochtendspits 143 avondspits 121 	<ul style="list-style-type: none"> - busstation te krap - trend: bussen worden groter, meer gelede bussen, meer buffer - verwachting: capaciteitsvraag groeit in de toekomst - wens op lange termijn is een dubbellaags busstation - pleit ervoor om op korte termijn maatregelen te nemen die de kwaliteit van het afwikkeling busstation verbeteren
6 NS	<ul style="list-style-type: none"> - vervoerder trein - eigenaar Noordzicht en vernieuwde spoortunnel 	<ul style="list-style-type: none"> - domein voor de aankomende bezoekers moet er goed uitzien - groot conflict voetgangers met auto's bij ingang noordzijde - gevel van Noordzicht is niet mooi
7 AXA investment managers	<ul style="list-style-type: none"> - beheerder vvo 30.000m2 kantoorruimte - deel eigenaar parkeergarage 	<ul style="list-style-type: none"> - bestrating is glad bij nat weer - meer kwalitatief groen in de omgeving is wenselijk - uitstraling van busstation en spoorzijde kan beter

4.

Kwaliteitsverbetering op korte termijn



routes

STATIONSGBIED ALS VERBINDENDE SCHAKEL

Het is de wens van de gemeente en van de stakeholders om de verbinding met de aangrenzende gebieden te verbeteren en het 'centrale' plein voor de toegang van de stationspassage vrij te maken van verkeer en als prettige verblijfruimte in te richten. Door drie duidelijke voetgangersroutes te introduceren vanaf het 'centrale' plein naar de omliggende gebieden wordt de bereikbaarheid sterk verbeterd en ontstaan er nieuwe sterke ruimtelijke relaties.

DRIE VERBINDINGEN VOOR VOETGANGERS

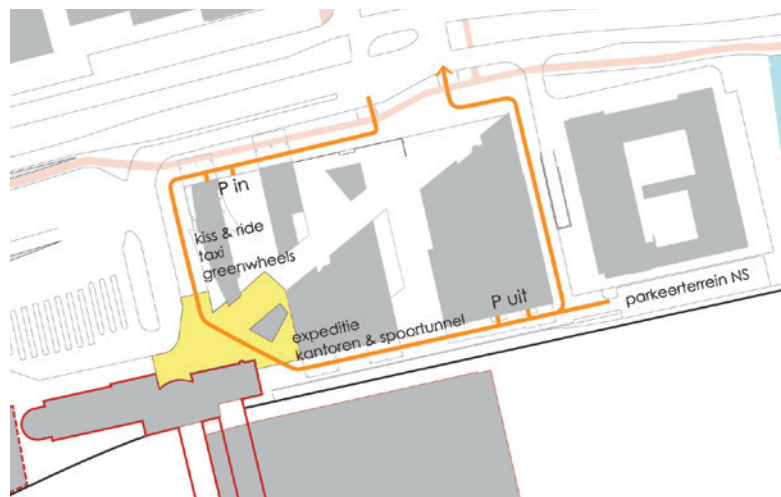
Posad heeft voor het gebied het 'centrale' plein en de drie verbindingen bestudeerd en uitgewerkt. In deze studie is een samenhang van maatregelen naar voren gekomen die op de korte termijn tot een verbetering kunnen leiden. Op korte termijn kan al een grote winst behaald worden voor de ruimtelijke kwaliteit van het gebied met deze drie routes en pleinruimte vanuit de stationspassage naar de aangrenzende gebieden.

Het circuit rondom het KBC-complex wordt intensief gebruikt voor kiss & ride, taxiverkeer en bevoorrading van het KBC en de spoortunnel. Met het voorstel liggen er kansen om de doorsnijding van de voetgangersstromen door de auto's te verminderen door een aantal ingrepen.

Dit betekent dat er voor de taxi, kiss & ride, greenwheels, expeditie en de toerit van het parkeerterrein van de NS een andere locatie in het gebied moeten worden gevonden. Uit de verkeerstellingen, uitgevoerd door bureau Dufec in opdracht van de gemeente Eindhoven, komt naar voren dat er 1.181 voertuigen zijn gepasseerd tussen 7-19u. Hiervan zijn 95% auto's, 4% taxi's en 1% vrachtverkeer. Hieruit kan de conclusie worden getrokken dat 95% wordt veroorzaakt door kiss & ride en de gebruikers van het parkeerterrein van NS.

ROUTE 1

Deze route loopt vanaf de spoortunnel naar de overkant van de Fellenoord naar de Rabobank. Het plein voor het station wordt heringericht tot een prettige entreeplein. Het verkeer op de strook van de huidige kiss & ride en taxi zal met 95% gereduceerd worden door het verplaatsen van de kiss & ride. Enkel het bevoorradingsverkeer (vrachtverkeer) en de taxi maken nog gebruik van deze gedeelde ruimte. Langs het gebouw van het Kadaster is ruimte voor 6 tot 9 taxiplaatsen. De strook richting de oversteek wordt gebruikt voor het afzetten van buspassagiers en kan gebruikt worden als doorgaande route voor voetgangers die de andere zijde van de Fellenoord hun bestemming hebben. De oversteek naar de overzijde van de Fellenoord is te realiseren door de



circuit in de huidige situatie dat zoveel mogelijk autovrij gemaakt dient te worden om een aangenaam plein te creëren

toepassing van verkeerslichten. Deze zijn inpasbaar binnen de bestaande regelingen. De complexiteit bij de uitgang van het busstation verdraagt echter geen extra toevoeging (fietsers én voetgangers). De situatie kan vereenvoudigen door het fietspad te verplaatsen naar de overzijde van de Fellenoord. Daarmee ontstaat ook extra ruimte voor het busstation. Met deze route ontstaat er voor het eerst de mogelijkheid om de noordzijde van de Fellenoord bij het stationsgebied te betrekken. Voor alle reizigers die verder dan het stationsgebied zelf reizen wordt zo een veilige prettige looproute gecreeerd. Dit betreft onder andere de werknemers van de Rabobank en de studenten en medewerkers van de Hogeschool.

ROUTE 2

De route vanuit het station naar de TU kan in kwaliteit worden verbeterd tot aan de oversteek van de Dorgelolaan. Als het verkeerscircuit de looproute naar de TU niet meer kruist is dit een grote kwaliteitsverbetering voor de route. Op de kop van de Kennedylaan is er ruimte voor een kiss & ride in een tijdelijke situatie, met een directe looproute vanuit het station naar de kiss & ride. Voor een heldere en logische situatie heeft dit als gevolg dat de bestaande uitrit van KPN verplaatst zou moeten worden. Door deze te verplaatsen is het mogelijk de uitrit van de parkeergarage rechtsaf op de Dorgelolaan

te ontsluiten. Op de Prof. Dorgelolaan zorgt een keerlus ervoor dat auto's niet nodeloos hoeven om te rijden om op de Kennedylaan uit te komen.

Waar de looproute eerder drie keer te maken kreeg met kruisend autoverkeer, hoeft nu enkel nog de Dorgelolaan overgestoken te worden bij de verkeerslichten. De route is nu zeer stenig en glad tijdens regen en vorst, in de nieuwe situatie kan de groene kwaliteit van de campus tot aan het station doorgezet worden. Zo zal de verblijfskwaliteit van het gehele gebied rondom de KBC omhoog gaan.

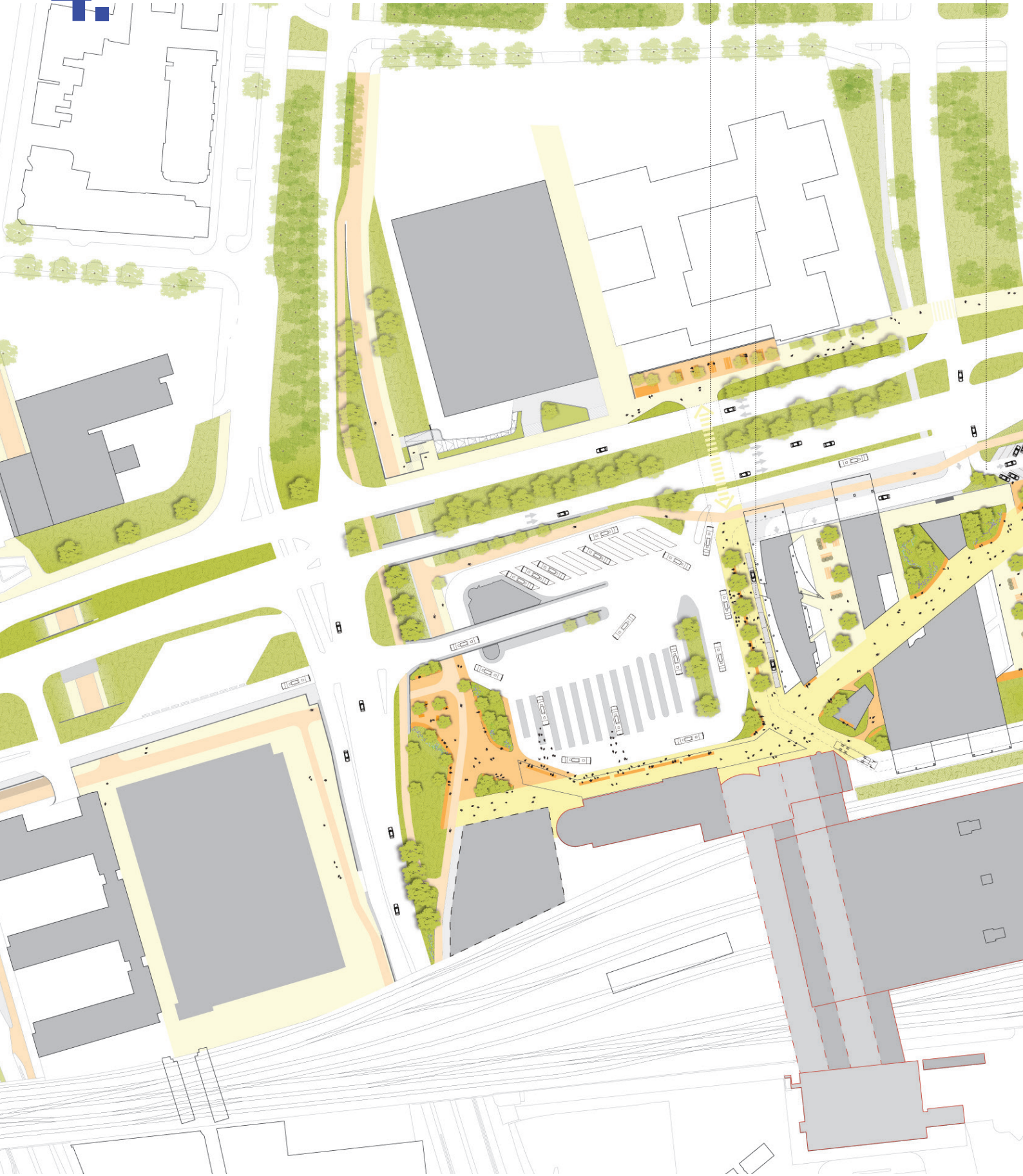
ROUTE 3

De derde route maakt de verbinding met de nieuwe fietsenstalling. Voor de lange termijn zou deze route kunnen worden doorgetrokken worden naar de as Kruisstraat-Piazza. Zo ontstaat er een fijnmazig raamwerk voor voetgangers en fietsers en gaat het stationsgebied steeds meer functioneren als het schakelpunt tussen het centrum, Eindhoven Noord en de gehele regio.

oversteek met vri na verplaatsing fietspad

taxi

kiss & ride



uitrit parkeergarage

in- en uitrit KPN

internationale bus



schetsplan van eindbeeld van de maatregelen op de korte termijn



Inzoom op de drie vrije routes vanuit het stationsentree met korte termijn kwaliteitsverbetering

PLEIN

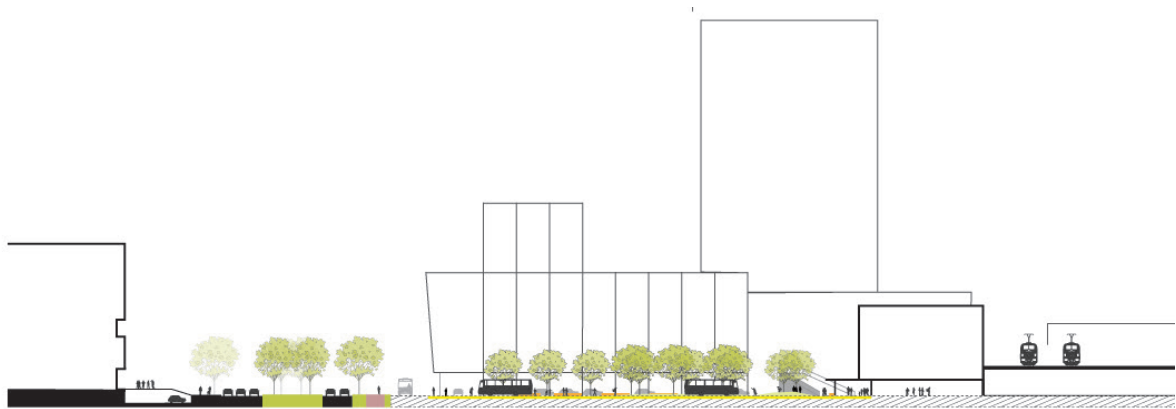
De noordzijde is de plek waar dagelijks de meeste personen passeren. Bij het verlaten van de vernieuwde stations passage stuit men direct op het busstation aan de linkerkzijde en een drukke passage met rijdende en geparkeerde auto's en taxi's. Het plein geldt als een entree voor de stad waar reizigers snel de route kunnen vervolgen of kan wachten op de bus. De voetganger staat centraal op dit plein waar de auto en taxi te gast zijn. Een plek die overzicht geeft in waar je naar toe wil gaan en daarnaast een plek waar het prettig is om een tijdje te wachten. Een plek die goed aansluit op de spoor tunnel, het busstation, de KBC en de commerciële voorzieningen in de plinten van de gebouwen.

FELLENOORD

Het profiel van de Fellenoord is breed en neemt veel ruimte in. De ligging van de weg is de beperkende factor in de doorontwikkeling van het busstation. Uitgangspunt is echter om op korte termijn geen wijzigingen te doen aan de Fellenoord. De gemeente wil op korte termijn een studie starten waarin wordt gezocht naar mogelijkheden om het verkeer op de Fellenoord terug te dringen.

BUSSTATION NECKERSPOEL

Het busstation staat onder druk en voor het faciliteren van de gewenste groei van het busvervoer en het accommoderen van nieuw (elektrisch) materieel is meer ruimte nodig. Zowel voor de bussen als voor de reizigers



doorsnede A-A' voorstel korte termijn van het Rabobank kantoor tot aan het station

en dient het conflict tussen bussen en reizigers te worden opgelost. Het ontwikkelen van een nieuwe busstation is een complexe opgave, die meer en specifiekere studie vraagt om daarover te kunnen besluiten. Het aanpakken van het busstation is een opgave voor de lange termijn.

OVERDEKTE FIETSENSTALLING

Als onderdeel van het programma Ruimte voor de Fiets voert Prorail in samenwerking met de gemeente een studie uit voor een fietsstallingsgebouw met 5000 plekken. Uit de voorstudiefase die afgerond is, is er een voorkeurslocatie naar voren gekomen. In deze studie is rekening gehouden met de locatie van een nieuw fietsgebouw ten westen van Noordzicht tegen het spoor aan.

HALTE VOOR INTERNATIONALE BUS EN FLIXBUS

De internationale bus en de nieuwe dienst van intercitybussen (Flixbus) dienen een vaste plek binnen het stationsgebied te krijgen. Er wordt gezocht naar een halte voor internationale bussen (onder meer de flixbus) aan de noordzijde, op de Dorgelolaan is een mogelijke locatie hiervoor. Een alternatieve locatie is de parkeerplaats voor het beursgebouw, maar daar valt de inpassing van de haltes duurder uit. Een derde optie is een halte aan de oostzijde van de Kennedylaan, deze sluit goed aan op de routing van de bussen zelf.

4.



schetsbeeld van het stationsplein, zoals het er op korte termijn uit kan zien



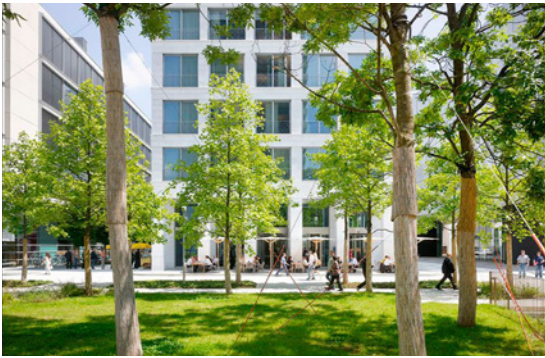
schetsbeeld van de route vanuit station richting Rabobank, met nog ruimte voor de taxi



schetsbeeld van de route richting TU ter hoogte van VGZ met de tijdelijke kiss & ride

4.

REFERENTIES



Novartis campus Basel



Shared space straat Brighton



Novartis campus Basel



Hafencity Hamburg

Risico's

De wijzigingen die voor de korte termijn worden voorgesteld, staan niet los van elkaar. Veel van de maatregelen kunnen alleen worden uitgevoerd als een wijziging op een andere locatie ook gedaan kan worden.

FIETSPAD EN VOETGANGERSOVERSTEEK

Het maken van de oversteek voor voetgangers ter hoogte van de inrit van het busstation in combinatie met het fietspad levert voor de bussen, die hier in- en uitrijden, een gevaarlijke situatie op. Om de oversteek te maken zou het fietspad hier weggehaald moeten worden. Het fietspad op korte termijn terugbrengen is alleen mogelijk aan de overzijde als een rijstrook van de Fellenoord weggenomen wordt. De optie om het fietspad tijdelijke weg te halen, is een risico. Ondanks dat het grootste deel van de fietsers de TU als bestemming heeft en gebruik kan maken van de route over Vincent van de Heuvellaan, is het onduidelijk hoe de overige fietsers met de bestemming in het gebied zich zullen gedragen binnen het stationsgebied. De nieuwe fietsstalling moet goed ontsloten zijn vanuit oostelijke richting. Mocht besloten worden het fietspad eruit te halen, dan ontstaat er meer ruimte voor het busstation en kan beter tegemoet gekomen worden aan de wensen van Hermes. Voor de kiss & ride geldt dat er een veiligere situatie ontstaat als er geen kruisend fietsverkeer is.

KISS & RIDE EN IN- EN UITRIT PARKEERGARAGE

De vrije doorgang voor voetgangers richting TU kan alleen worden gerealiseerd, wanneer de uitrit van de parkeergarage direct op de Dorgelolaan aansluit. Om deze uitrit te realiseren dient de huidige uitrit van de KPN te worden verplaatst. De uitwerking van de kiss & ride dient nog extra aandacht te krijgen om dit verkeerskundig aan te laten sluiten op de kruising.

BEREIKBAARHEID VAN DE PARKEERPLAATS VAN NS

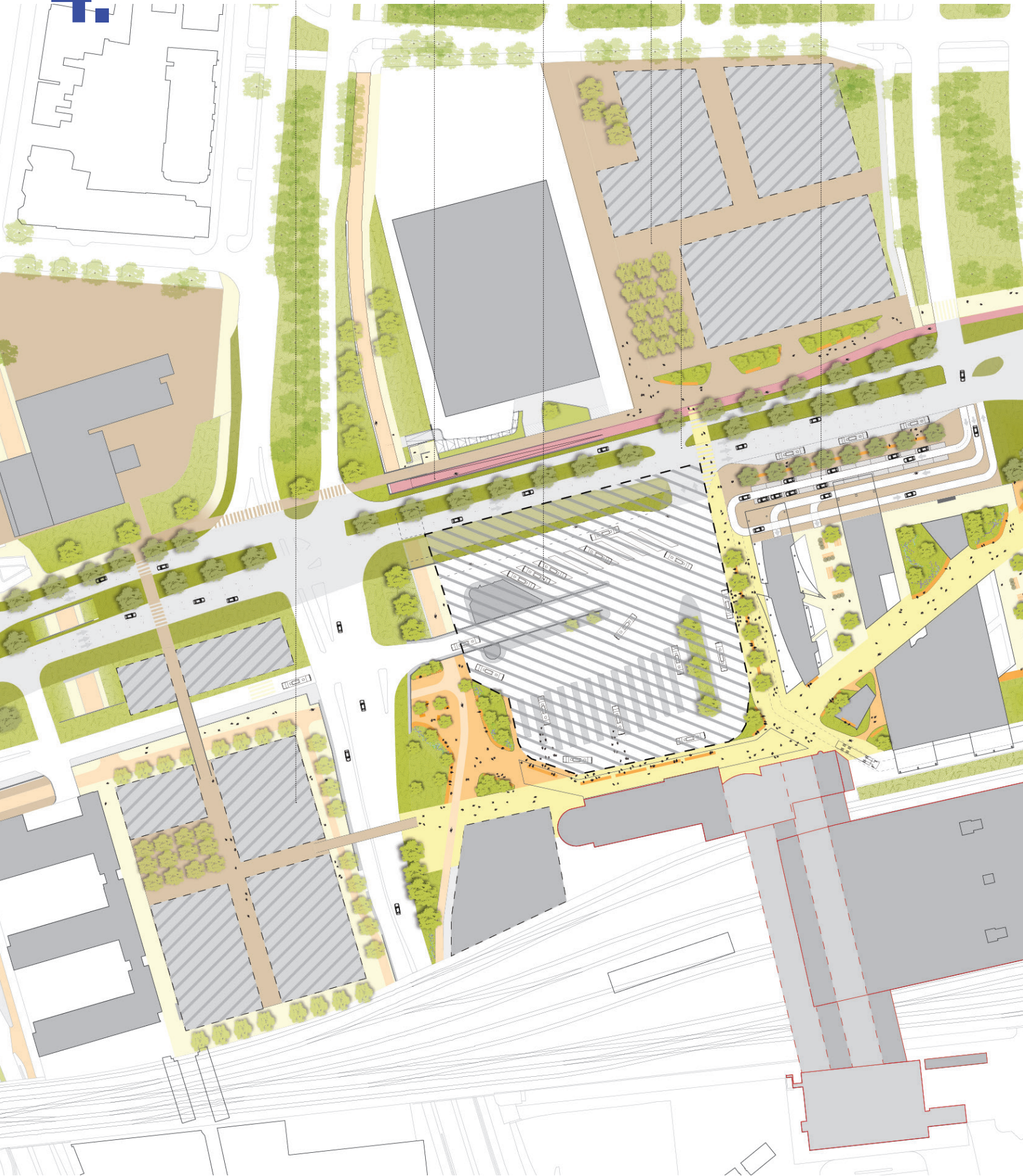
De parkeerplaats achter het KPN terrein hoort bij Noordzicht. Deze is nu bereikbaar via het verkeerscircuit om KBC en over het voetgangersplein bij de uitgang van de stationspassage. Een alternatieve route om het terrein te bereiken is via het terrein van KPN. Op dit terrein berust een hoge veiligheidsstatus en willen daardoor geen derden op het terrein toelaten. Alternatieven zijn om parkeerplaatsen in de bestaande parking te huren of gebruik blijven maken van het circuit.

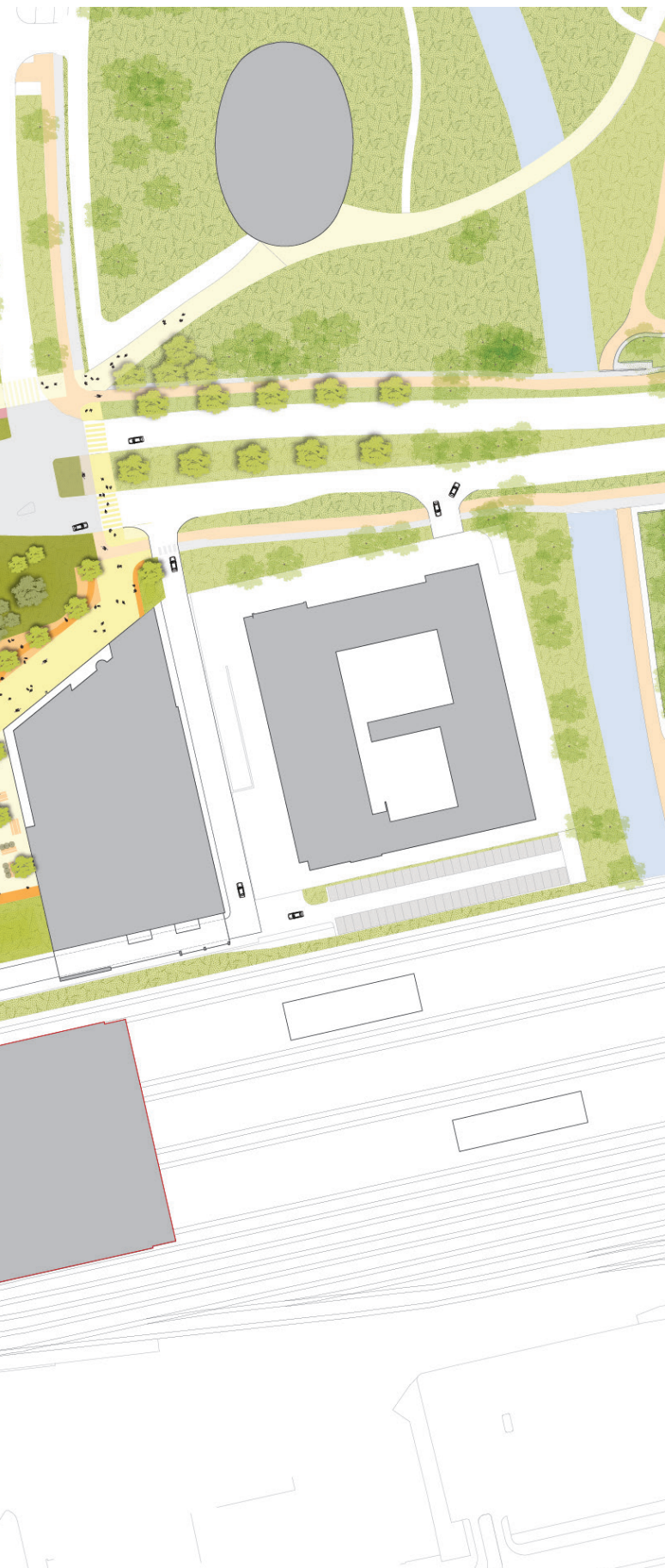
nieuw fietspad

nieuw busstation

nieuwe Fellenoord

taxi, kiss & ride, flixbus





schetsplan van eindbeeld van de maatregelen op de lange termijn

Doorkijk naar de lange termijn

FELLENOORD

In de doorkijk naar de lange termijn wordt wel uitgegaan dat de Fellenoord wordt aangepakt. Hier liggen kansen om de Fellenoord naar een stadsboulevard te transformeren waarbij er een sterkere relatie ontstaat met de bebouwing langs de Fellenoord. Dit zal een positief effect kunnen hebben op de toekomstige ontwikkelingen en de herontwikkelingen van het vastgoed aan de Fellenoord. Met een herprofilering kan de straat ook een veel levendigere straat worden met fietsers en voetgangers. Het verandert daarmee van een barrière in het gebied naar een verbinding. Hierbij moet een afweging gemaakt worden in de ruimte die gegeven wordt aan doorgaand autoverkeer.

Doordat de Fellenoord en het busstation anders kunnen worden ingericht op de lange termijn ontstaat er meer ruimte om de kiss & ride, taxi en internationale bus dicht bij het station te brengen en een vaste plek krijgen. Ruimtes die vrij komen kunnen zo ingericht worden zodat ze bijdragen aan het groene karakter van het station. Het fietspad krijgt een vaste plek aan de noordzijde van de Fellenoord en kan aansluiten op de tunnel. In de toekomst is mogelijk de Brainport-shuttle te integreren in de stationomgeving.

4.



schetsbeeld van de route vanuit station richting Rabobank met in de verte kiss & ride en taxi

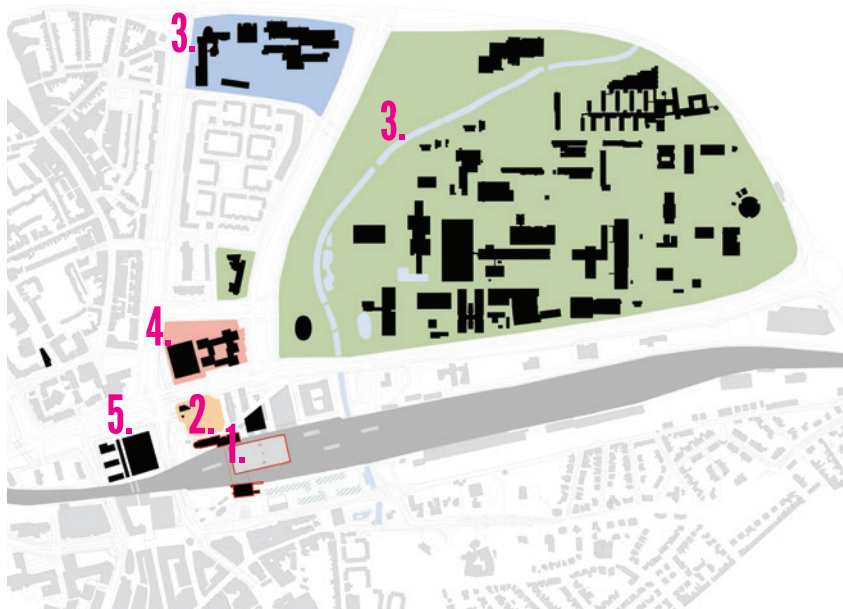


schetsbeeld van de route richting TU, waar de campusedentiteit al duidelijk voelbaar is



doorsnede voorstel lange termijn van het Rabobank kantoor tot aan het station

5. Terugkoppeling stakeholders



stakeholders

Terugkoppeling met stakeholders

In de laatste fase van deze studie heeft er een terugkoppeling plaatsgevonden met de stakeholders. De algemene reactie van de stakeholders is positief. De partijen zijn blij met verbetering van de verbindingen met het omliggende gebied op de korte termijn en met een verbetering van de uitstraling van het stationsgebied. Opmerkingen van de stakeholders met betrekking op de korte termijn:

1. NS

NS is positief over het aanbrengen van kwaliteitsverbeteringen voor voetgangers in het stationsgebied en vooral bij de entree, maar vindt het nog niet ver genoeg gaan. De NS wil graag het plein geheel autovrij hebben. De afstand naar de kiss & ride voor de korte termijn is voor de NS te ver weg en de vindbaarheid is niet optimaal. In een tijdelijke situatie is dit acceptabel, mits deze aan de zuidzijde dichtbij is en er een duidelijk perspectief en een tijdspad. De locatie voor de lange termijn is dicht bij het station en goed vindbaar. De NS is niet gerust op het vinden van een oplossing

voor de bereikbaarheid van het parkeerterrein dat bij Noordzicht hoort. Er zal nader overleg met NS en KPN hierover worden aangegaan door de gemeente.

2. HERMES

Hermes is positief over de kwaliteitsverbeteringen voor voetgangers. In de huidige situatie is Neckerspoel al te krap. Om de huidige groei van het busvervoer te kunnen opvangen heeft Hermes meer ruimte nodig voor met name het bufferen van bussen. Als er maatregelen aan het stationsgebied worden gedaan dan zou extra ruimte voor de bus meegenomen moeten worden. Een voetgangersoversteek op Fellenoord samen met het fietspad zal gevaarlijke situaties opleveren. Hermes geeft hierbij aan dat het goed zou zijn als deze fietsverbinding verlegd zou worden.

3. FONTYS HOGESCHOOL EN TU

Fontys vindt het maken van de nieuwe oversteek een erg goede ontwikkeling. De route vanuit het station naar de campus wordt hiermee aanzienlijk verbeterd.

TU is erg positief over een verbetering van de loopverbinding tussen de campus en het station.

4. RABOBANK EN OVG

De Rabobank en OVG zijn erg blij met een directe en kwalitatieve verbinding met het station. Zij hopen dat deze gereed kan zijn bij de opening van het nieuwe kantoor eind 2017. De pragmatische aanpak wordt op prijs gesteld. OVG geeft aan nog te onderzoeken of de oudbouw eventueel gerenoveerd kan worden.

5. HURKS EN HEIJMANS

Hurks en Heijmans zijn positief over de ontwarring en verbetering van de ruimtelijke kwaliteit aan de zijde van de KBC. Ze vinden het jammer dat de westelijke tunnelroute vanuit station in de richting van de Kruisstraat niet in de korte termijnplannen wordt meegenomen. De oost-west verbinding is net zo belangrijk als de noord-zuid verbinding, stellen zij. Ze zouden graag een kwaliteitsverbetering zien van de tunnelroute. Hurks en Heijmans zien graag een meer intergrale aanpak en

waren verrast over de plannen van de fietsenstalling. Zij willen betrokken blijven en op hoogte gesteld worden van de ontwikkelingen in het gebied.

6. OVERIGE STAKEHOLDERS

Door de gemeente is er ook nog gesproken met de volgende stakeholders: het Gehandicaptenplatform, Fietsersbond en Taxicentrale. Zij hebben allen een aantal waardevolle aandachtspunten meegegeven voor de uitwerkingsfase en zullen bij deze fase nader betrokken worden.

6. Conclusies en aanbevelingen

Het knooppuntenloket werkt in een continue dialoog met stakeholders naar pragmatische oplossingen om het stationsgebied te verbeteren: een maximale impact voor een minimaal budget. Gemeente en stakeholders hebben hun wensen op tafel gelegd en er is gebleken dat er met korte termijn maatregelen al een groot aantal van deze wensen zouden kunnen worden bewerkstelligd. Hiermee wordt er op korte termijn een ambitie neergezet, die door iedereen gesteund wordt. Een ambitie die staat voor een kwaliteitsverbetering van de noordzijde van het stationsgebied. De studie heeft een aantal winstpunten en nieuwe inzichten opgeleverd. De belangrijkste conclusie is dat er op de korte termijn veel te verbeteren valt in het gebied. Daarbij is het van belang te beseffen dat vrijwel alle ruimtelijke ingrepen samenhangen met een eventuele toekomstige aanpassing aan het profiel van de Fellenoord.

Het stationsgebied is een complex gebied waar veel verschillende verkeersbewegingen samenkomen en waar wijzigingen niet zonder gevolgen kunnen worden doorgevoerd. Wijzigingen op de ene plek hebben snel een gevolg voor een andere plek. Door oplossingen steeds concreet in te tekenen en deze ook terug te koppelen met met stakeholders komt naar voren welke situaties werkbaar is en welke niet.

Het stationsgebied heeft behoefte aan perspectieven voor de toekomst. De insteek van deze studie is niet geweest om een nieuw masterplan te maken, maar om een transformatiestrategie te ontwikkelen die grip geeft op het gebied op de korte termijn en die op de lange termijn geen nieuwe ontwikkelingen in de weg staat. Uit de verkenning met de stakeholders is naar voren gekomen dat er de komende jaren een aantal grote vraagstukken op het gebied afkomen. Het busstation loopt tegen een maximum van haar capaciteit aan, partijen willen graag ontwikkelen in het gebied en de gemeente wil de Fellenoord gaan aanpakken. Het ontbreken van een duidelijk toekomstperspectief kan het maken van juiste beslissingen in de weg staan. In deze studie hebben we getracht aan te tonen dat maatregelen op de korte

termijn die van de lange termijn niet in de weg hoeven te staan, maar dat dit juist goed samengaat.

KORTE TERMIJN WINSTPUNTEN

De winstpunten die op korte termijn te halen zijn snijden hout. Er kan morgen gestart worden met de afstemming en verdere uitwerking van de maatregelen. Door een aantal problemen op de korte termijn aan te pakken, wordt er voor de lange termijn tijd gewonnen om de grote vraagstukken grondig aan te pakken.

Voor voetgangers kan op korte termijn een veel prettiger gebied worden gecreëerd door een groot deel van het autoverkeer weg te halen op de belangrijkste routes. Het stationsgebied wordt aantrekkelijker om te verblijven en de looproutes zijn aangenamer. In een tijdelijke situatie zal hiervoor de kiss & ride verder komen te liggen, maar aan de zuidzijde wordt een goed alternatief geboden. De taxi is dichtbij en zal van het plein gebruik blijven maken om uit te rijden. Het samenhangende raamwerk van looproutes in het stationsgebied en de verbindingen met het omliggende weefsel van de stad en de overstappunten op andere vervoersmodaliteiten wordt direct sterk verbeterd. Voor een groot deel van de gebruikers van het stationsgebied zal dit direct een sterke verbetering betekenen en het zal de kwaliteit van de Noordelijke entree van het station aanzienlijk vergroten.

DOORKIJK NAAR DE LANGE TERMIJN

Op de lange termijn kunnen de kiss & ride, taxi en halte voor de internationale bus een vaste plaats krijgen dichtbij het station. De voorstellen die in deze studie hiervoor zijn gedaan tonen aan dat het stationsgebied daarmee een efficiënt, overzichtelijk, maar bovenal ook aantrekkelijk en representatief gebied kan worden. De vervoersmachine zal optimaal kunnen functioneren en de ruimtelijke opzet is logisch, begrijpelijk en biedt een aangename omgeving voor de reiziger en gebruiker. Het netwerk van routes als onderdeel van een groter netwerk kan worden versterkt op maaiveldniveau. Fellenoord zou kunnen worden opgewaardeerd tot een stadsboulevard.

Er blijft een grote ruimte vrij beschikbaar waar een vernieuwd busstation Neckerspoel kan verrijzen. De toekomstige ontwikkelingen in de omgeving kunnen aansluiten op dit netwerk. Hiermee kan het stationsgebied geleidelijk transformeren tot de representatieve entree van de stad Eindhoven en de spil van de Brainportregio.

AANBEVELINGEN

De voorgestelde maatregelen hebben nog een aantal open vragen omtrent handhaving van het autoluwe plein, hoe kan de ontsluiting van het KPN en parkeerterrein voor Noordzicht het beste worden ingepast in de maatregelen, hoe komt een in- en uitrit van de kiss & ride eruit te zien en hoe sluit deze aan op de Kennedylaan. Dit zijn allemaal zaken die nader bestudeerd moeten worden. Het blijven betrekken van stakeholders is daarbij zeer waardevol.

Op het moment wordt er een studie opgezet naar de mogelijkheden van het wijzigen van het profiel van de Fellenoord. Dit heeft uiteraard niet alleen ruimtelijk, maar zeker ook verkeerskundig een effect op dit deel van de stad Eindhoven. De studie naar de Fellenoord zou de belangrijkste thema's die door de stakeholders in deze studie zijn aangedragen mee moeten nemen. Het netwerk van voetgangersverbindingen geldt als raamwerk en kan voor de studie Fellenoord een houvast bieden. Oplossingsrichtingen voor de korte termijn uit deze studie zouden meegenomen moeten worden in de studie Fellenoord. De doorkijk naar de lange termijn uit deze studie benoemt een aantal maatregelen die ook in een Fellenoordstudie meegenomen zouden moeten worden.

Wij willen benadrukken dat er in de uitwerking van de studie Fellenoord niet louter de verkeerskundige, maar zeker ook de ruimtelijke en stedenbouwkundige aspecten van de inpassing van deze structuur worden afgewogen. Een door stakeholders veelgenoemde ambitie is het transformeren van de Fellenoord naar een stadsboulevard. Een dergelijk perspectief vraagt om een integrale benadering. De wijze waarop de Fellenoord

kan transformeren zal cruciaal zijn in de verbetering van de ruimtelijke en functionele kwaliteit van het stationsgebied.

Er zijn al meerdere onderzoeken gedaan naar de ontwikkelingsperspectieven van het busstation Neckerspoel. Een eventuele richting hiervoor zal sterk samenhangen met de eventuele verandering van de Fellenoord. Het zou voor de ontwikkeling van het stationsgebied en de direct aangrenzende gebieden zeer wenselijk zijn als er op enig moment een duidelijke richting gekozen kan worden in de wijze waarop Neckerspoel in samenhang met de Fellenoord kan ontwikkelen.

De mogelijke wijzigingen voor Neckerspoel en Fellenoord dienen zorgvuldig te worden beschouwd om een goede bereikbaarheid van stad en station te waarborgen. Desalniettemin raden wij aan om continue te blijven zoeken naar maatregelen die op korte en middellange termijn tot uitvoering kunnen worden gebracht. De transformatie van het stationsgebied kan zo op een geleidelijke en organische wijze tot stand komen.

Voor de ontwikkelende partijen is het zinvol op te weten welke visie er is voor het gebied. Een nieuwe doorgang langs de Rabobank of door het Beursgebouw zijn voorbeelden hiervoor. Een duidelijke richting voor de ruimtelijke keuzes in het gebied en een open communicatie naar deze partijen kan in het vervolgproces van grote waarde zijn. De principes van het voetgangersnetwerk, zoals uitgewerkt in deze studie kan hier het uitgangspunt vormen.

Bij bovenstaande aanbevelingen ligt een duidelijke rol voor de gemeente, maar zeker ook voor de direct betrokken stakeholders in het gebied. Wij stellen voor om het proces zoals dit in het knooppuntenloket is gestart, voort te zetten in een werkvorm waarbij de gemeente in overleg met de stakeholders gezamenlijk een stapsgewijze transformatie van het stationsgebied kan realiseren.

Colofon

Deze studie is uitgevoerd door Posad in gezamenlijke opdracht van het Lokaal Knooppunten van de Rijksadviseur voor Infrastructuur en Stad en de gemeente Eindhoven.



Han Dijk, Emile Revier, Jaap Witte, Cristina del Arco Gil

Binnen de studie is samengewerkt met een werkgroep bestaande uit:



Rients Dijkstra, Mike Emmerik



Jos Roijmans, Anneke Coolen, Erik van Hal, Herman Kerkdijk, Camille Wildeboer Schut, Ronald Rijnen, Robbert de Mug

Overige leden werkgroep:
Marcel Brok, (Provincie Noord-Brabant), Michiel Jongmans (NS)



Posad spatial strategies
Binckhorstlaan 36
2516 BE Den Haag
tel: 070 322 2869
han@posad.nl

juli 2016

