



Retouradres Postbus 90150, 5600 RB Eindhoven

**Aan de bewoners en ondernemers in
en rondom Stationsgebied Zuid**

SAMENVATTING TV STATION OVER DE TRANSFORMATIE VAN STATIONSGBIED ZUID

Er gaat het nodige veranderen in het centrum van Eindhoven. Als eerste is de zuidkant van het station (centrumzijde) aan de beurt. Dit gebied gaat ingrijpend op schop. Wat gaat er veranderen? En waarom? Wat heeft dat voor gevolgen? Dat kwam allemaal aan bod op woensdag 16 juni 2021 tijdens een informatieve, online talkshow. Dit is daarvan een verslag.

Als je nu aan de centrumkant Eindhoven Centraal verlaat, kom je terecht in een lege, stenige en best onaantrekkelijke ruimte. Niet echt het ideale visitekaartje voor Brainport Eindhoven. 'Maar dat gaat veranderen,' vertelt, Toine Schoester, projectmanager openbare ruimte bij de gemeente Eindhoven.

'Eerst zijn we gaan praten met bewoners en ondernemers uit het stationsgebied om te horen wat hun wensen zijn. Die lijst hebben we aangevuld met onze eigen wensen. We willen bijvoorbeeld meer water en meer groen in het gebied. Water wordt schaarser; dat moet je zoveel mogelijk opvangen en niet meteen afvoeren op de riolering. Groen maakt een gebied aantrekkelijker en zorgt op warme dagen voor verkoeling, terwijl asfalt en steen de stad juist warmer maken.' Het plein voor het station krijgt volgens Schoester een dubbelfunctie. 'Het moet een plek worden waar het fijn is om te verblijven, maar óók een plek waar je gemakkelijk van en naar het station kunt gaan, ook als je minder mobiel bent.'



Compleet anders

Aan de hand van een filmpje laat talkshowhost Steye van Dam zien wat er gaat veranderen. Hij loopt vanaf bioscoop Pathé richting station. Als hij wil oversteken, moet hij oppassen voor het verkeer dat vanaf het 18 Septemberplein komt. Straks moet hij daar op fietsers letten, want daar komt een fietspad voor beide richtingen, net als op de Vestdijk. Daarna komt een rijstrook voor auto's die in oostelijke richting (richting Tongelre) rijden, dan een groenstrook met daarin de Gender – de beek die er vroeger stroomde en die weer aan de oppervlakte wordt gebracht – en daarna één rijstrook voor autoverkeer in westelijke richting (richting 18 Septemberplein).

Vanaf Pathé loop je straks dus met een brug over de Gender recht naar het station. De fietsenstalling voor The Student Hotel maakt plaats voor een compacte 'kiss & ride': een plek waar je mensen die van het station komen of ernaartoe gaan kunt brengen of ophalen. De chaotische aanblik van alle fietsen voor The Student Hotel behoort straks tot het verleden, vertelt Bart Hofsink, projectmanager fietsenstalling ProRail. 'Je gaat dan met een zogenaamde luie trap naar beneden, naar niveau-1. Een luie trap loopt flauw af, zodat je niet aan de hand van je fiets als het ware naar beneden wordt getrokken. Ook omhoog is goed te doen.'

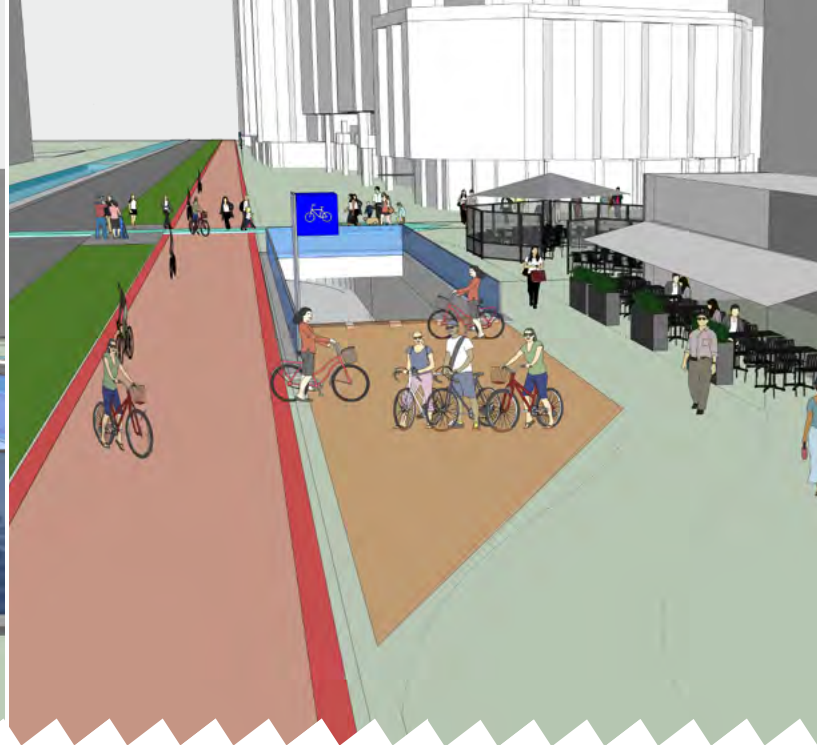
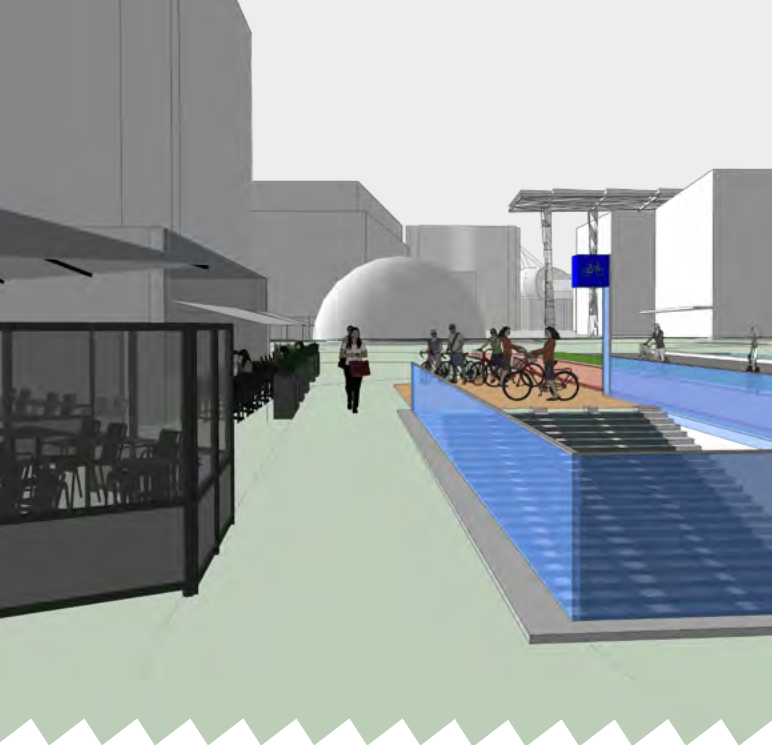
Driekwart voetbalveld aan fietsenstalling

Die stalling wordt een behoorlijk groot gebouw, aldus Hofsink. 'Het wordt driekwart voetbalveld groot met een capaciteit voor vijfduizend fietsen, maar dat zie je er niet aan af. Je ziet alleen de ingang op straatniveau. De rest ligt onder de grond en vanuit de stalling kun je binnendoor omhoog, het station in,' aldus Hofsink, die liever niet spreekt van een fietsenkelder. 'Bij een kelder denk je aan een donkere, ietwat onveilige plek. Dat wordt het zeker niet. Het wordt een mooie stalling waar je je – net als op het plein erboven – prettig voelt.' De ingang van de stalling ligt aan de centrumzijde van het Stationsplein. Hofsink: 'Fietsers hoeven dus niet het verkeer en de Gender te kruisen. Ze dalen aan de centrumkant af, lopen dan via een tunnel onder de weg en de Gender door en komen zo in de fietsenstalling en vervolgens in het station. Hartstikke veilig dus.'

Schoester vult aan: 'We gaan boven op de fietsenstalling forse bomen plaatsen. Er komt een 1,2 meter hoge laag aarde op het dak van de stalling. De constructie van de stalling is daarop berekend. En tussen de bomen komen ondergrondse kratten om regenwater te bergen.'

Ruim baan voor water en groen

Vervolgens voelt Steye Erik van Hal aan de tand. Erik is verkeersplanoloog bij de gemeente Eindhoven en probeert het verkeer in Eindhoven in goede banen te leiden, kijkend naar het verleden én naar de toekomst. 'Eindhoven groeit; we bouwen de komende jaren tienduizenden extra woningen. Het verkeer neemt dus toe, maar de ruimte is beperkt. Daarom krijgt de auto een minder dominante positie en gaan we meer gestapeld bouwen, dus de hoogte in. Zo houden we ruimte over voor groen en water.'



Switchen naar andere vervoersvorm

Erik en zijn collega's vonden een paar jaar terug 2.000 mensen bereid om zich met GPS te laten volgen. 'Daaruit bleek dat de helft van de verplaatsingen met de auto gebeurt. Het autoverkeer zit vooral op de Randweg en de Ring. Binnen de Ring worden de fiets en het OV belangrijker. Dus als we gaan bouwen binnen de Ring, moeten we voldoende ruimte geven aan het langzame verkeer. Voor alle duidelijkheid: de auto blijft belangrijk. Wel proberen we autogebruikers te verleiden in ieder geval af en toe voor een andere vervoersvorm te kiezen. Uit onderzoek blijkt dat mensen daar best toe bereid zijn, mits die andere vormen beschikbaar en betaalbaar zijn. Met name jongeren staan daarvoor open.'

Overlast (maar beperkt)

Erik maakt plaats voor Jesper Remmen, ook werkzaam bij de gemeente Eindhoven. Jesper gaat over de 'tijdelijkheid': de periode vanaf de start van de bouwwerkzaamheden tot de oplevering van de nieuwe situatie, een periode die zes tot acht jaar gaat duren. Jesper: 'Waarschijnlijk zal een aantal deelprojecten rond het station elkaar gaan overlappen. Uiteraard proberen we de overlast zoveel mogelijk te beperken, al zal er zeker overlast zijn.' Hij geeft een voorbeeld. 'Op dit moment loopt er aan beide zijden van de Stationsweg een fietspad, voor het station langs. Dat gaan we meteen veranderen: er komt een tweebaansfietspad aan de centrumzijde. Zo hebben we meer ruimte voor de bouwwerkzaamheden en kunnen fietsers veilig blijven fietsen.' Het bouwverkeer zal worden afgewikkeld over de Fellenoord en niet over de Fuutlaan, vertelt Jesper. 'De Fellenoord leent zich daar beter voor; die weg heeft een grotere capaciteit. Dat betekent dat we bij het station een keerpunt moeten maken, zodat vrachtwagens er kunnen draaien en weer via de Fellenoord de stad kunnen verlaten.'

Regiegroep

Bij de werkzaamheden zijn vier zaken belangrijk, vertelt Jesper. 'BLVC, ofwel bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie, bijvoorbeeld over looproutes en wegomleidingen. Het is zaak dat het normale leven zoveel mogelijk doorgaat, dat bedrijven kunnen laden en lossen en dat nooduitgangen bereikbaar blijven. We stemmen de maatregelen af met een zogenaamde regiegroep: een groep van belanghebbenden zoals omwonenden en ondernemers uit het stationsgebied maar bijvoorbeeld ook de Fietsersbond.'

Het grotere plaatje

Tot slot krijgen Jos Roijmans en Frank Werner het woord. Jos is programmamanager Spoorzone bij de gemeente. Frank is stedenbouwkundige bij KCAP, een bureau voor architectuur en stedenbouw, gespecialiseerd in stationsgebieden en door de gemeente Eindhoven ingehuurd om een visie op het stationsgebied te maken. Jos over het hoe en waarom van de hele, ingrijpende en kostbare operatie:



'Dit is het hart van de Brainportregio. We willen er ook een echt hart van maken. Dat is het nu niet; vanuit het station loop je nu een leegte in. Pas na 200 meter zie je terrasjes en levendigheid, en aan de noordzijde is het niet veel beter. Dit is de poort naar onze regio. Die moet aantrekkelijker. Daarom hangen we er een nieuwe voordeur in.'

Supervisor Frank Werner:

'In Eindhoven is zowel het gebied aan de noordkant als aan de zuidkant van het station tamelijk leeg. Het zou het kloppend hart moeten zijn, maar dat is nu niet het geval. Je wilt daar zo snel mogelijk weg. Neem het gebied aan de noordkant: daarvan is slechts zestien procent bebouwd. Dat biedt kansen en daarom hebben we een ontwikkelvisie gemaakt. Daarin schetsen we hoe je dit gebied anders en beter zou kunnen inrichten, met meer ruimte voor groen en woningbouw, een efficiënte afwikkeling van het verkeer en: een fijn gebied om in te verblijven.'

Programmamanager Jos Roijmans:

'Op 22 juni 2021 is de gemeenteraad akkoord gegaan met drie bouwplannen (Lichthoven fase 1 kavel A, Lichthoven fase 2 en District E). Er zijn nu twee speerpunten: hoe gaan we om met klimaat- en hit-testress en hoe gaan we om met wind? Uit ervaring weten we dat hoogbouw soms hinderlijke windval veroorzaakt. Daarom gaat het hele gebied nog een keer door de windtunnel, zodat we zeker weten dat het gebied prettig blijft om in te wonen en verblijven.'

Meer weten?

Wil je meer weten over het stationsgebied of heb je een vraag? Mooi! Een deel van de ontwerpplannen is namelijk nog niet definitief. Sterker nog: er is ruimte om ideeën in te brengen om het uiteindelijke ontwerp beter en mooier te maken.

Kijk voor meer informatie eindhoven.nl/stationsgebied

Mail je vraag (of opmerking) naar stationsomgeving@eindhoven.nl

Heb je de talkshow gemist?

Kijk 'm terug via de website, onder het kopje 'Talkshow TV Station'.