

VOORLOPIG ONTWERP STEDENBOUWKUNDIG PLAN



PROF. DR. DORGELOLAAN

9B
9C

INHOUD

01	INLEIDING	05
1.1	Aanleiding en aard van de opgave	05
1.2	Concrete ontwikkelvragen voor de clusters 9B en 9C; pioniers een plek geven	07
1.3	Kansen van deze ontwikkeling voor de stad	08
1.4	Doorlopen proces	10

02	BESTAANDE SITUATIE	12
2.1	Plangebied; cluster 9	13
2.2	Historie	14
2.3	Kwaliteiten	17

03	KORTE SAMENVATTING RELEVANT BELEID EN DOORKIJK NAAR DE TOEKOMST	18
3.1	Vastgesteld beleid	19
3.2	Relevante verkenningen en studies	22

04	KADERS EN UITGANGSPUNTEN	24
4.1	Van ontwikkelvisie naar clusterkaart	25
4.2	Gemeentelijke randvoorwaarden vanuit bestaand beleid voor clusters 9B en 9C	28

05	STEDENBOUWKUNDIG PLAN	34
5.1	Inleiding en samenhang in het plan	35
5.2	Bebouwing en inrichting begane grond cluster 9B	39
5.3	Voorstel plan cluster 9C	45
5.4	Voorstel inrichting groene buitenruimte	48
5.5	Ontsluiting	53

06	WENSBEELD TOEKOMST OMGEVING	54
-----------	------------------------------------	-----------

07	VERVOLGSTAPPEN	60
7.1	Concrete vervolgstappen	61
7.2	Actielijst in het verlengde van het VOSP	61

01

INLEIDING

01 INLEIDING

1.1 Aanleiding en aard van de opgave

Eindhoven heeft de ambitie een stad van wereldkwaliteit te worden, als hart van de snelgroeiende en dynamische Brainport-regio. Een economisch powerhouse in Nederland en Europa, sterk in hightech maakindustrie en design en een magneet voor nationale en internationale talenten.

Dit betekent dat er moet worden geïnvesteerd in de kwaliteit van de stad, in economie, wonen en totaalbeleving. Centrum- en stationsgebied staan daarin samen met de TUE-campus centraal. Dit 'kerngebied' vormt het hart van de toekomstige stad en de aanjager voor verdere ontwikkeling.

In de visie voor Internationale Knoop XL wordt de koers uitgezet voor deze verdere ontwikkeling en de ambities en uitgangspunten die daarbij horen. Belangrijke aspecten zijn de focus op hoogwaardige stedelijke ontwikkelingen binnen de ring, het vergroten van het centrum, de mobiliteitstransitie en de impuls in de (verblijfs)kwaliteit stad.

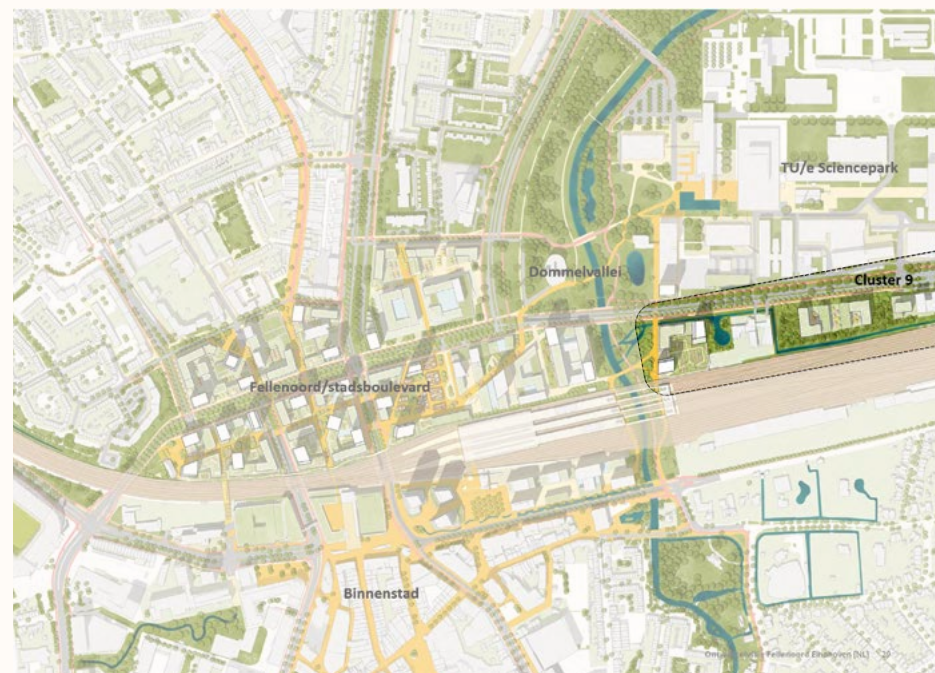
Het stationsgebied is binnen het kerngebied een hele belangrijke schakel; sociaal en economisch, maar ook fysiek. Het vormt de entree van de stad en tegelijkertijd een bruisend stedelijk vestigingsmilieu voor bedrijven en bewoners.



In de ontwikkelvisie Fellenoord wordt beschreven hoe het gebied aan de noordzijde van het station zich verder gaat ontwikkelen als belangrijke schakel tussen centrum, campus en woonwijken. De Dommelvallei krijgt daarin een belangrijke positie als ecologische en recreatieve verbinding en om het gebied klimaatadaptief te maken.

Het plangebied van de ontwikkelvisie Fellenoord is opgedeeld in verschillende clusters die, op basis van de ontwikkelvisie, stapsgewijs ontwikkeld zullen worden in samenwerking met eigenaren en marktpartijen.

Cluster 9, tussen het spoor en de Prof. Dr. Dorgelolaan, loopt daarin voorop en hier kan relatief snel worden gestart. De ontwikkeling van dit cluster vormt feitelijk de pionier voor de transitie van het gebied. Blikvanger daarin is de ontwikkeling van cluster 9A met het project 'Dutch Mountains'. Maar ook de naastgelegen clusters 9B en 9C bieden kansen om snel tot realisatie gebracht te worden en daarmee de ontwikkeling van het gebied een vliegende start te geven, door het toevoegen van nieuw stedelijk werkprogramma en het verder intensiveren en opwaarderen van het gebied.



Ontwikkelvisie Fellenoord



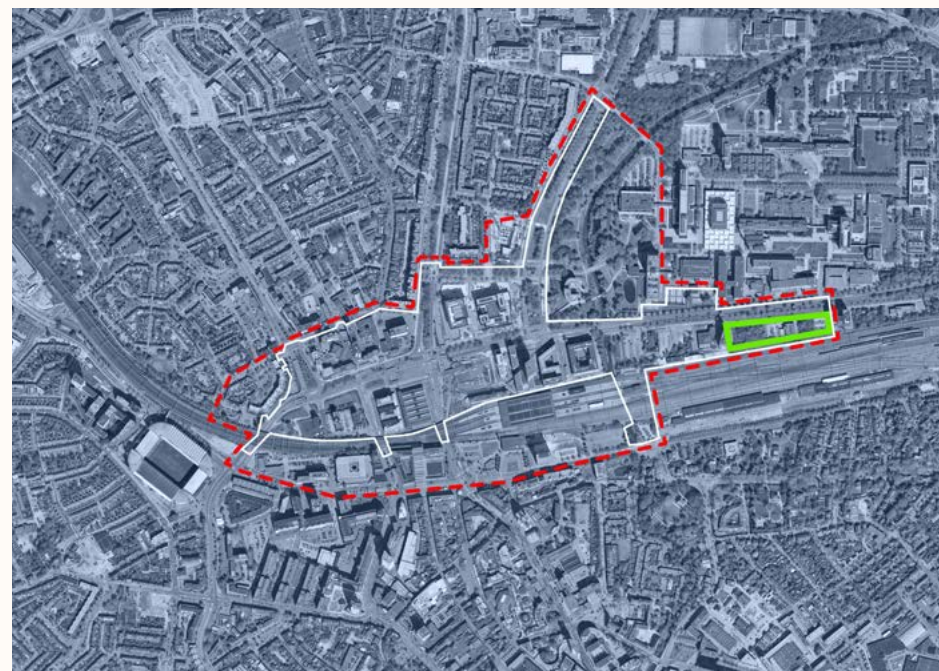
Clusters binnen ontwikkelvisie Fellenoord

1.2 Concrete ontwikkelvragen voor de clusters 9B en 9C; pioniers een plek geven

Het Rijksvastgoedbedrijf (RVB) ziet in cluster 9B een goede plek om de in de regio verspreid gelegen inspectie overheidsdiensten met een hoog intern beveiligingsniveau efficiënt samen te brengen in één gebouw, op loopafstand van het station, zeker bij het open stellen van een 3^e stations entree, en tegelijkertijd vanaf de ring goed bereikbaar met de (dienst) auto. Zij zien bovendien interessante kansen om aan te haken op het campus-milieu rond de TUE. Er is vanuit de RVB behoefte om snel tot concrete stappen te komen en door te kunnen pakken op deze plek.

Voor cluster 9C is interesse getoond door ProRail om haar activiteiten elders in het stationsgebied te concentreren. Ook voor ProRail is de goede ontsluiting via trein en over de weg een belangrijk voordeel, omdat zij deze plek mogelijk ook willen gebruiken als uitvalsbasis voor de incidentenbestrijding.

Deze ontwikkeling is minder concreet dan die van 9B, omdat er nog meer locaties worden overwogen door ProRail. Het is daarmee niet ondenkbaar dat op cluster 9C uiteindelijk nog een andere partij gaat landen. Het is nu van groot belang om in samenhang naar de ontwikkelingen op clusters 9B en 9C te kijken en om heldere kaders en een afgewogen plan en inrichtingsvoorstel voor het gehele gebied van 9B en 9C te maken, inclusief de tussenliggende groengebieden.



Ligging in de stad

- Plangebied 9B en 9C
- Projectgebied Fellenoord
- - - Internationale Knoop XL

1.3 Kansen van deze ontwikkeling voor de stad

De inzet is om met de ontwikkeling van de clusters 9B en 9C de volgende kansen te verzilveren:

1. DE VISIE FELLENOORD EN AMBITIES VERTALEN IN CONCRETE ONTWIKKELINGEN

De ontwikkelvisie Fellenoord schetst de ontwikkelrichting voor het gebied ten noorden van het station tot 2040. Het doel is dit centraal gelegen en goed ontsloten gebied verder te ontwikkelen tot een intensief en gemengd stedelijk gebied, met internationale allure. De ontwikkeling van cluster 9 is de eerste kans deze visie handen en voeten te geven, draagt bij aan het ontdekken van de kracht van de visie Fellenoord en is een vliegwiel voor nieuwe initiatieven in het gebied.

2. IMPULS INTERNATIONALE KNOOP XL

De ontwikkeling van cluster 9 levert een belangrijke bijdrage aan de ambities van Internationale Knoop XL. Het draagt bij aan de stadsontwikkeling binnenring en om de uitstraling van de entree van de stad te verbeteren vanaf de weg en het spoor. Daarnaast kan het een bijdrage leveren aan de sociale opgaven in de stad.



3. INVESTERINGEN TE DOEN IN ECONOMIE EN WERKGELEGENHEID

De ontwikkeling van cluster 9 zorgt voor het intensiveren van het stationsgebied met een hoogwaardig werkprogramma. Op die manier wordt een impuls gegeven aan de werkgelegenheid en de voorzieningen in de stad en zo aan de regionale economie.

4. MOBILITEITSTRANSITIE EN IMPULS (VERBLIJFS)KWALITEIT STAD

De openbaar vervoersknoop rondom het station wordt verbeterd, zodat een knooppunt van duurzame mobiliteit ontstaat, waar de focus ligt op openbaar vervoer, fietsen en wandelen. Parallel daaraan wordt nagedacht over een mobiliteitshub aan de rand van het gebied, waar parkeren kan worden geconcentreerd en er snelle fietsverbindingen zijn met station, centrum en campus. De clusters 9B en 9C liggen daar precies tussen.

De ontwikkeling van cluster 9 geeft een impuls aan het gebruik van het openbaar vervoer en aan het wandelen en fietsen.

5. HOOGSTEDELIJKE INTERACTIEMILIEUS

De inzet is een hoogstedelijk 'interactiemilieu' te creëren, door het toevoegen van aantrekkelijke, stedelijke woon- en werkmilieus, nieuwe voorzieningen en het stimuleren van uitwisseling en innovatie. Het mengen van functies en het faciliteren van samenwerking en interactie is daarbij leidraad; economische ecosystemen lopen in elkaar over en versterken elkaar. Met de ontwikkeling van cluster 9 wordt deze functiemenging verder uitgebouwd en gestimuleerd en wordt ingezet op uitwisseling en interactie, binnen de gebouwen en in de openbare ruimte.

6. IMPULS GROENSTRUCTUUR, ECOLOGIE EN KLIMAATADAPTATIE

De ontwikkeling van clusters 9B en 9C gaat samen met het mogelijk vergroten van de kwaliteiten van het aanwezige groen, door een investering in de ecologische waarde, de recreatieve mogelijkheden en de capaciteit om in het kader van klimaatverandering het water beter op te vangen en vast te houden. Gemeente Eindhoven moet hiervoor nog nader onderzoek laten uitvoeren en nader beleid formeren. Het gebied krijgt een meer hoogstedelijk karakter en wordt aanzienlijk verdicht, maar er wordt in principe alleen gebouwd op de huidige, verharde bedrijfskavels en ter plaatse van bestaande bebouwing. Bestaande groene plekken blijven ook in de toekomst groen, maar krijgen een mogelijke kwaliteitsimpuls en worden passend gemaakt voor een meer intensief, multifunctioneel gebruik, passend bij een dynamisch en hoogstedelijk gebied.

7. IMPULS TUE-CAMPUS

De ontwikkeling van 9B en 9C geeft een economische en ruimtelijke impuls aan de TUE-campus, door het intensiveren van het stedelijk programma en aantal arbeidsplaatsen, het vergroten van de interactie en het verrijken van de groene omlijsting met ecologie en recreatieve routes en verblijfsplekken in het groen.

1.4 Doorlopen proces

Om dit VOSP te kunnen maken is een intensief proces doorlopen met de gemeente Eindhoven, het RVB en Property Match. Het doel van voorliggend VOSP is een vertaling van de ontwikkelvisie Fellenoord en bijbehorend clusterpaspoort in een meer concreet plan. Omdat er nog geen specifiek clusterpaspoort voor 9B en 9C beschikbaar is, bevat dit VOSP ook een overzicht van de harde randvoorwaarden voor het uit te werken plan en de toekomstige ontwikkelingen.

In voorliggend VOSP is op basis van de ontwikkelvisie Fellenoord, het door de gemeente opgestelde algemene clusterpaspoort en in samenwerking met de gemeente en het RVB, het stedenbouwkundig plan uitgewerkt voor clusters 9B en 9C. De focus ligt nu vooral op gebouw 9B, om het RVB snel een plek te kunnen geven.

In het VOSP zijn alle stedenbouwkundige aspecten die belangrijk zijn voor de inpassing en opwaardering van dit gebied beschreven en in beeld gebracht. De bereikbaarheid van de clusters en de inbedding in het groen zijn hierbinnen twee belangrijke onderwerpen die in het VOSP verder zijn uitgewerkt. In een gezamenlijk ontwerpproces hebben we de belangrijke ruimtelijke en programmatische uitgangspunten bepaald, principekeuzes gemaakt voor belangrijke zaken als de massa, functionele invulling, ontsluiting, aansluiting op de omgeving en inrichting van de buitenruimte en het groen dat te zijner tijd integraal wordt meegenomen met de ontwikkeling van de gebouwen.

Tegelijkertijd ligt er met het VOSP ook een plan waarin we voorbereid zijn op de verdere doorontwikkeling van het gebied (zoals de ontwikkeling van overige kavels en een transformatie van de Prof. Dr. Dorgelolaan naar een stadsboulevard). Met dit plan willen we ruimte bieden aan deze ontwikkelingen, maar we willen er niet van afhankelijk zijn. De komende 10 jaar zal er meer duidelijkheid komen op basis van nader onderzoek, te maken keuzes en beschikbare budgetten, hoe de ontwikkeling van de omgeving en infrastructuurmaatregelen verder vorm zullen krijgen. Daarom is in het VOSP helder beschreven wat nu beoogde ontwikkelingen zijn en wat er in de toekomst allemaal nog staat te gebeuren in het gebied. We maken dus een onderscheid in harde randvoorwaarden (die later ook in het clusterpaspoort nog verder uitgewerkt worden), ideeën/plannen voor de korte termijn en maken een doorkijk naar het wensbeeld voor de omgeving.

In het proces om te komen tot dit VOSP zijn met elkaar een aantal principekeuzes gemaakt. Dit VOSP biedt hierin helderheid en sturing, maar er wordt ook ruimte gelaten voor onverwachte inzichten en kansen en creatieve oplossingen bij de verdere uitwerking van gebouwen en buitenruimte. Nog niet alles is in deze fase duidelijk en verschillende zaken zullen op basis van nader onderzoek nog moeten worden uitgewerkt in het DOSP. Het VOSP vormt daarom uitdrukkelijk geen blauwdruk, want dan zou het een keurslijf worden bij de verdere doorontwikkeling van de plannen. Het VOSP borgt vooral de aspecten die cruciaal zijn voor de stedenbouwkundige inpassing. Hoe sluiten we aan op de omgeving, hoe gaan we om met massa, ontsluiting, groen en water? En hoe sluiten de toekomstige gebouwen en groengebieden aan op de openbare ruimte?

Het VOSP vormt de basis van het op te stellen DOSP. Het VOSP geeft voldoende kaders om het bestemmingsplan te kunnen opstellen. Daarna kan het DOSP, omgevingsplan opgesteld worden en biedt het kaders voor de verdere architectonische uitwerking van de gebouwen en de inrichting van de buitenruimte.

En daarmee vormt het één van de voorwaarden om tot afspraken te komen tussen gemeente, eigenaar Property Match en het RVB.

De exacte invulling van gebouwen, buitenruimte en terreininrichting rondom de gebouwen zal, in samenwerking met uiteindelijke eigenaren en gebruikers, op basis van het VOSP in een DOSP uitgewerkt worden. Zaken die in deze fase nog onduidelijk zijn, worden nader onderzocht en zullen dan meer concreet worden gemaakt.

02

BESTAANDE SITUATIE

02 BESTAANDE SITUATIE

2.1 Plangebied; cluster 9

Cluster 9 is onderdeel van het stationsgebied en ligt strategisch ten oosten van Eindhoven Centraal en de Dommelvallei, langs het spoor en de Prof. Dr. Dorgelolaan, een belangrijke invalsweg vanaf de ring. Direct aan de overzijde van de Prof. Dr. Dorgelolaan ligt de TUE-campus. Er bevinden zich in het gebied ook nog twee bestaande kantoorgebouwen die behouden blijven.

Cluster 9 bestaat uit 3 deelgebieden: 9A, 9B en 9C. Cluster 9A is het meest westelijke van deze deelgebieden en ligt direct aan de Dommelvallei. Hier wordt gewerkt aan het plan voor de 'Dutch Mountains', dat een belangrijke blikvanger zal moeten gaan worden in het stationsgebied en waar mogelijk een intensief programma gaat komen met wonen, werken en stedelijke voorzieningen. Hier wordt een eigen VOSP voor opgesteld. Voorliggend VOSP richt zich op de clusters 9B en 9C.

9B ligt vrij in het groen en is nu een bedrijfspand met parkeren en buitenopslag daar omheen. 9C ligt direct naast het Dorgelo-gebouw, het bestaande kantoorgebouw op Prof. Dr. Dorgelolaan 30. Hier bevindt zich nu een parkeerterrein en een parkeerkelder. De rest van de locatie is groen, met veel opgaande bomen en struiken en omsluit de clusters.



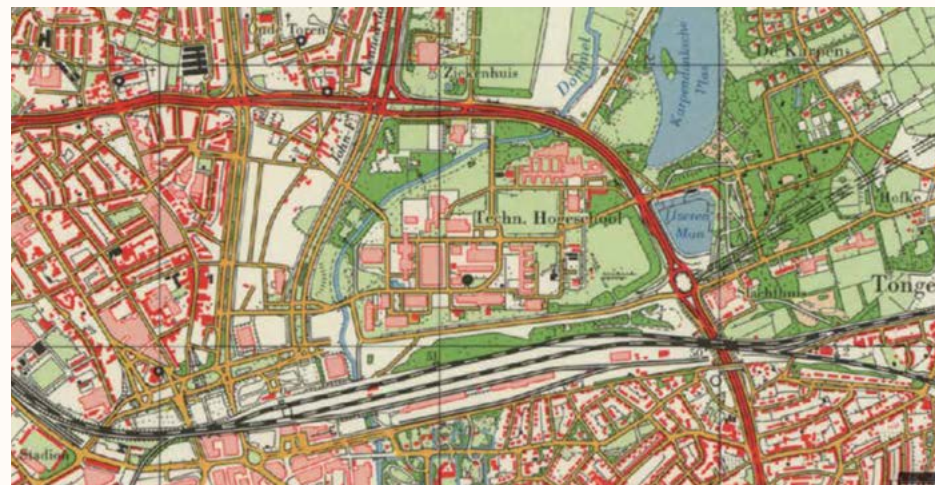
Plangebied clusters 9B en 9C

2.2 Historie

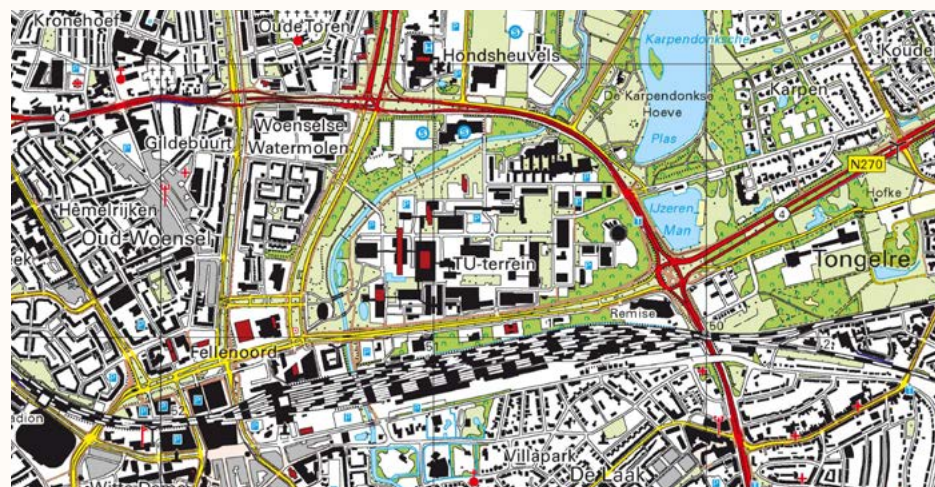
In het verleden is het plangebied lange tijd onderdeel geweest van een groene rand rondom de campus, met bosstroken die doorlopen tot aan het groen en recreatie rond de IJzeren Man. De Prof. Dr. Dorgelolaan was toen nog geen doorgaande ontsluiting tussen ring en Fellenoord, maar al wel een duidelijke overgang met de campus.

Toen begin jaren 80 de Prof. Dr. Dorgelolaan een directe aansluiting heeft gekregen op Fellenoord is deze een belangrijke auto-ontsluiting voor het stationsgebied en de stad geworden en hebben zich binnen de bosstrook stapje voor stapje kantoren en bedrijven gevestigd. Tevens is er een busremise aangelegd. Door de strategische ligging is het in de loop der tijd een heel divers gebied geworden en is de groene verbinding op een aantal plekken door bebouwing deels verloren gegaan. Ook is de relatie met de campus door intensieve bebouwing van de TUE-campus en de drukke en brede Prof. Dr. Dorgelolaan niet heel sterk.

Met de voorgenomen ontwikkeling van het stationsgebied en omgeving Fellenoord tot een bruisend hoogstedelijk vestigingsmilieu (voor de kaders en uitgangspunten: zie ontwikkelvisie Fellenoord) komen ook deze clusters in beeld voor intensivering en ontwikkellocatie voor een gemengd stedelijk werkprogramma. Dit gaat parallel op met een kwaliteitsimpuls in het tussengelegen groen.



Topografische kaart 1975

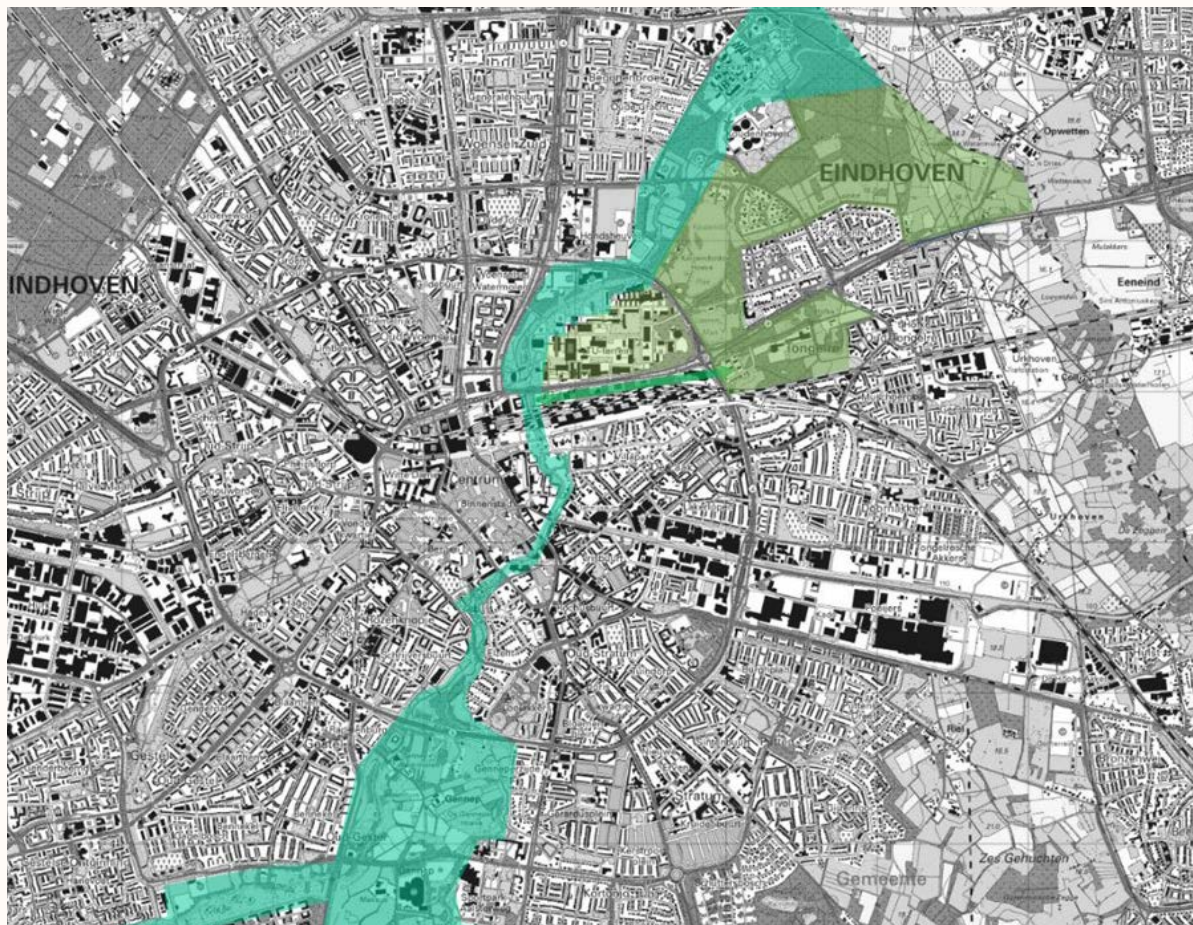


Topografische kaart 2021

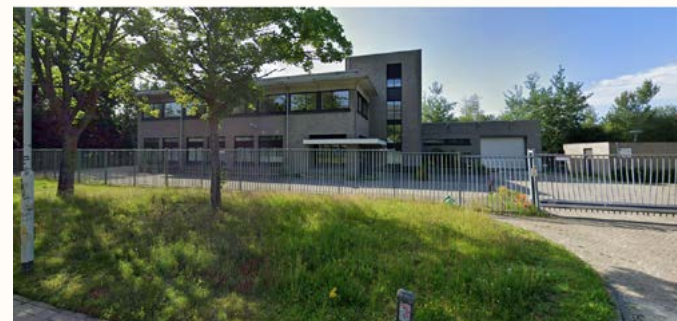


Cluster 9B is nu een bestaand bedrijfspand met parkeer- en buitenterrein en cluster 9C is een parkeerterrein van het naastgelegen kantoorgebouw, waar op dit moment onder andere KPMG is gevestigd. De beide kavels zijn in eigendom van Property Match. De opgehoogde kavels worden omsloten door een iets lager gelegen groengebied met veel natuurlijk, opgaand groen. Een sloot vormt de overgang naar het spoor. Aan de zijde van de Prof. Dr. Dorgelolaan loopt het groen over in het laanprofiel van deze lange lijn. De kavels worden ontsloten via een ventweg die recent is getransformeerd tot een fietsstraat om de snelfietsroute, die Helmond en Nuenen verbindt met het stationsgebied en het centrum van Eindhoven, te faciliteren. De insteek is om in de toekomst de clusters direct vanaf de Prof. Dr. Dorgelolaan te ontsluiten en daarmee de fietsers ruim baan te geven.

Het bestaande groen in het plangebied heeft een spontaan en natuurlijk karakter en is met de ontwikkeling van de campus en het stationsgebied in de loop van jaren gegroeid. Het is tevens gesitueerd in een lager gelegen gebied in de stad. Het is een natter gebied en waardevol als groencluster en vogelbosje. Individuele bomen staan echter niet op de waardenkaart van de gemeente en uit recent ecologisch onderzoek zijn geen bijzondere natuurwaarden naar voren gekomen.



Groenblauwe hoofdstructuur: Dommelvallei, buitengebied, campus en groene wig



2.3 Kwaliteiten

Cluster 9 heeft een strategische positie, als onderdeel van het stationsgebied en Internationale Knoop XL, zoals beschreven in de ontwikkelvisie Fellenoord, maar ook in aansluiting op de TUE-campus. Het vormt gevoelsmatig een onderdeel van zowel stationsgebied als campus en bevindt zich daarmee in het hart van de economische en stedelijke ontwikkeling van Eindhoven en de regio.

Cluster 9 heeft daarnaast een onderscheidende kwaliteit, doordat het op wandelafstand ligt van het station, maar ook via de weg goed bereikbaar is. Via de Prof. Dr. Dorgelolaan is de ring snel te bereiken. RVB en ProRail zijn voor hun dienstauto's, expeditie en incidentenbestrijding afhankelijk van een goede wegverbinding, maar zoeken tevens een plek die goed bereikbaar is met het openbaar vervoer.

Tenslotte bepaalt cluster 9 natuurlijk sterk het beeld van de stad, binnenkomend via spoor of via de weg. Hier presenteert het stationsgebied zich aan reizigers en bezoekers. De uitstraling van de plek en de samenhang met omliggende bebouwing, openbare ruimte en groen verdienen daarom nadrukkelijk de aandacht. Hier is een hoogwaardige invulling gewenst. De omgeving van het plangebied is sterk in ontwikkeling. Zowel het stationsgebied als de TUE-campus staan voor een grote transitie en het plangebied ligt hier middenin. De toekomstige ontwikkelingsrichting van het gebied en de uitgangspunten en ambities die daarbij horen, komen duidelijk naar voren in de ontwikkelvisie Fellenoord en het Masterplan TUE.

De aanwezige groene wig, vanaf de Berenkuil tot aan de derde stationsuitgang, waarin het plangebied gelegen is, onderscheidt zich met de meer ecologische en natte inrichting nadrukkelijk van de meer parkachtige Dommelvallei en campus, en vormt samen met deze prominente stedelijke groenstructuren een belangrijk groenblauw netwerk in Eindhoven. Dit groenblauwe netwerk zorgt voor verkoeling in tijden van hitte, vangt regenwater op bij piekbuien en vormt een welkom uitloopgebied voor de verdichtende stad. Het voegt daarnaast een robuuste ecologische verbinding toe tussen Dommelvallei en buitengebied.

03

KORTE SAMENVATTING RELEVANT BELEID EN DOORKIJK NAAR DE TOEKOMST

03 KORTE SAMENVATTING RELEVANT BELEID EN DOORKIJK NAAR DE TOEKOMST

3.1 Vastgesteld beleid

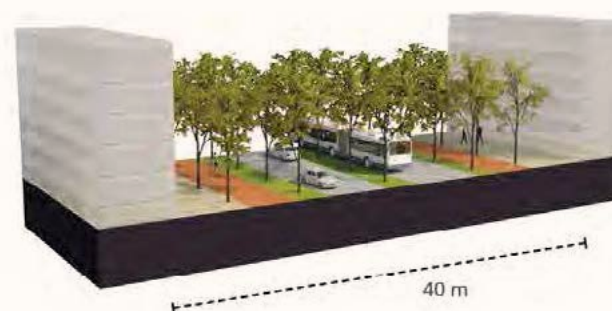
Een aantal relevante beleidsstukken vormen een belangrijk kader waarbinnen dit VOSP uitgewerkt is. We benoemen de belangrijkste:

ONTWIKKELVISIE FELLENOORD

Ontwikkelvisie Fellenoord is in 2021 door de gemeenteraad vastgesteld en schetst de ontwikkelrichting voor het gebied ten noorden van het station tot 2040. De ontwikkelvisie richt zich op het maken van een gemengd stedelijk gebied met internationale allure en daarmee bij te dragen aan de ambitie van Internationale Knoop XL. De visie beoogt ook verschillende wijken met sociale opgaven beter aan de rest van de stad te verbinden. De focus ligt op het creëren van hoogstedelijke interactiemilieus waar samenwerking, het mengen van functies, dynamiek en het in elkaar overlopen van economische ecosystemen gestimuleerd mag worden. In de ontwikkelvisie wordt verder ingezet op het verbeteren van het openbaar vervoersknooppunt rond het station, met een vernieuwd en vergroot busstation, een derde stationsuitgang/entree en mogelijk een nieuwe mobiliteitshub.

Stadsboulevard

Basis voor de stapsgewijze transitie en opwaardering van het Fellenoord plangebied is een robuust raamwerk van openbare ruimtes. De ruggengraat vormen Fellenoord en Prof. Dr. Dorgelolaan, die stapje voor stapje transformeren naar een groene stadsboulevard. De focus verschuift dan van auto-ontsluiting en doorstroming naar een stedelijke verblijfsruimte. Toekomstige bebouwing krijgt een prominent adres aan deze boulevard en levendige stedelijke functies begeleiden de openbare ruimte. De route wordt afgewaardeerd als doorgaande autoverbinding (autoluwe inrichting en voetgangers en fietsers krijgen prioriteit) en er komt meer ruimte voor groen, wandelen, fietsen en verblijven. Waar deze drukke ontsluitingsroute nu nog een fysieke en mentale barrière vormt tussen station, woonwijken en campus, wordt deze in de toekomst juist de verbinding en een aantrekkelijk adres voor bestaande en nieuwe stedelijke functies.



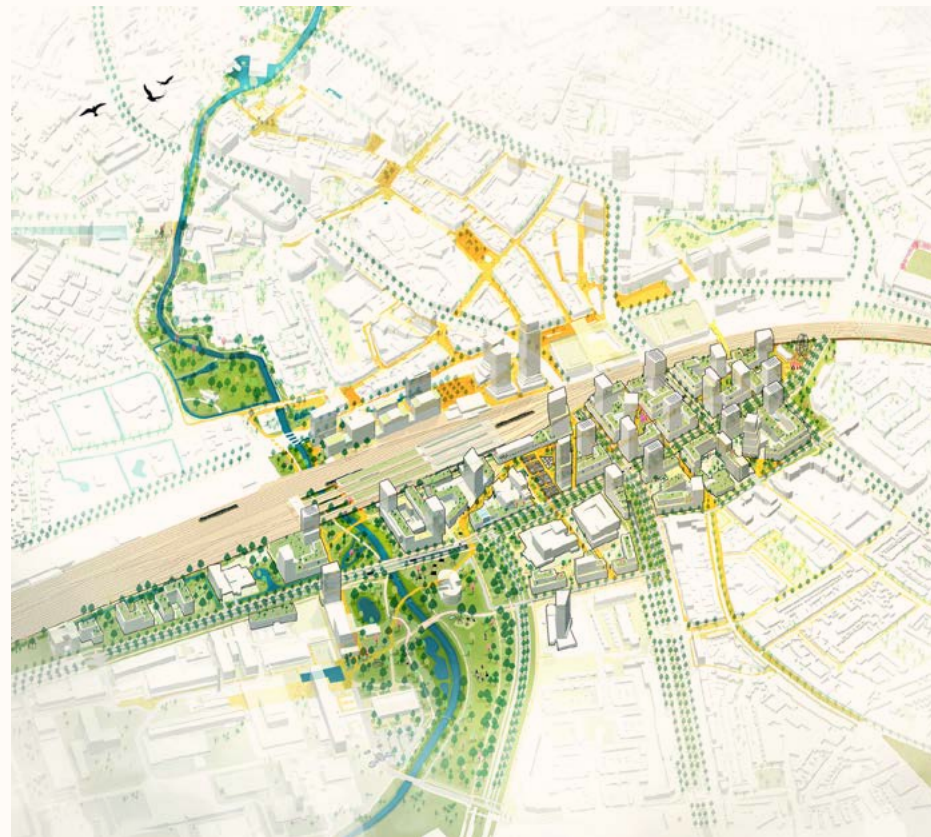
Ontwikkelvisie Fellenoord: voorstel profiel stadsboulevard

Landschap als vestigingsfactor

Er moet meer ruimte komen voor groen, recreatie, het opvangen en vasthouden van water en natuur. Hierin speelt de Dommelvallei een belangrijke rol. Via de Dommelvallei wordt de fysieke relatie met het centrum aan de andere zijde van het spoor versterkt en er is het wensbeeld om hier een derde aansluiting voor het station te realiseren, zodat een meer directe en aantrekkelijke wandelverbinding met de TUE-campus ontstaat. Ook rondom Fellenoord en Prof. Dr. Dorgelolaan wordt ingezet op vergroening, zodat het gebied meer klimaatadaptief en aantrekkelijker wordt. De 'groene wig' tussen Prof. Dr. Dorgelolaan en het spoor, waar ook cluster 9 in gelegen is, is onderdeel van dit groene raamwerk en vormt een natuurlijke verbinding tussen Dommelvallei en buitengebied en de groene omlijsting van de TUE-campus.

Fijnmazig netwerk van routes

De visie Fellenoord heeft als belangrijke ambitie om de oversteekbaarheid van de stadsboulevard te verbeteren, zodat het historische netwerk van wandel- en fietsroutes vanuit het centrum en stationsgebied naar het noorden in ere kan worden hersteld. In de stationsomgeving zijn voetgangers en fietsers de belangrijkste vervoerswijzen op maaiveld. Een fijnmazig en aantrekkelijk netwerk vergroot het bereik van Eindhoven Centraal en ondersteunt daarmee de gewenste autoluwe ontwikkeling. Op die manier worden deze stadsdelen innig verweven met de ontwikkelende stad en kan de TUE-campus een meer integraal onderdeel worden van de Internationale Knoop XL. Dit biedt ook de kans de wandelroutes tussen station en campus te verbeteren.



Ontwikkelvisie Fellenoord: vogelvlucht

Stapsgewijze ontwikkeling en cluster 9

Binnen de kaders van de ontwikkelvisie zal het gebied stapje voor stapje ontwikkeld worden, door verschillende publieke en private partijen. De fasering en volgordelijkheid zijn afhankelijk van vele factoren, waarbij steeds, als er zich kansen voordoen, wordt gekeken hoe ambities en opgaven handen en voeten kunnen krijgen. De noodzakelijke (door)ontwikkeling van infrastructuur en groen in het gebied wordt door de gemeente uitgewerkt en moeten de komende jaren geleidelijk handen en voeten gaan krijgen. Een deel van de ontwikkelingen in het gebied zijn hier afhankelijk van, maar een deel kan ook al vooruitlopend worden gerealiseerd, dan is de planvorming van de gemeente daarop volgend.

Cluster 9 is één van de deelgebieden binnen deze visie en ligt tussen het meer stedelijke stationsgebied rond Fellenoord en de groene TUE-campus. De ontwikkeling in cluster 9 kan gelijk starten en hier vindt nu al planvorming plaats.

Specifiek voor cluster 9 zijn er binnen de ontwikkelvisie ook een aantal ambities/uitgangspunten uitgesproken; die waar dat mogelijk is gelijk worden meegenomen binnen de verschillende ontwikkelingen. Waar dat geen optie is krijgen deze later handen en voeten, bij de doorontwikkeling van de infra- en groenstructuur. De tijdsplanning daarvoor is afhankelijk van de resultaten van diverse lopende onderzoeken en de beschikbaarheid van budgetten. De inschatting is tussen 7 en 10 jaar.

Groene wig met watermeander

In de ontwikkelvisie Fellenoord wordt voorgesteld in de groene wig een 'watermeander' te realiseren. De bestaande hoofdwatergang langs het spoor slingert nu langs cluster 9B richting de Prof. Dr. Dorgelolaan en verdwijnt daar in een duiker onder de grond, richting de Dommel. Door deze langs de Prof. Dr. Dorgelolaan weer zichtbaar te maken ontstaat een ruimtelijke verbinding door het gebied van de groene wig en kansen

de ecologische en landschappelijke waardes te vergroten. Deze zal nog door de gemeente Eindhoven uitgewerkt moeten worden in het DOSP, aan de hand van een integraal waterplan.

Robuuste, herkenbare bouwvolumes

Uitgangspunt in de ontwikkelvisie Fellenoord is dat langs de Prof. Dr. Dorgelolaan wordt ingezet op robuuste, herkenbare bouwvolumes, afgewisseld met groen, met een hoogteaccent bij de Dommelvallei. De Prof. Dr. Dorgelolaan wordt buiten het hoogteaccent begeleid door stoere, sculpturale blokken van tussen de circa 40 en 48 meter hoog, met steeds een wisselende breedte- en dieptemaat. Tussen de blokken is steeds voldoende ruimte aanwezig, waarmee een afwisselende ritmiek van gebouwen en groen ontstaat.

Begeleiding en activeren stadsboulevard

De ambitie is om de Prof. Dr. Dorgelolaan in de toekomst stapje voor stapje te transformeren naar een autoluwe, groene stadsboulevard. De bestaande en nieuwe gebouwen met hun voordeur naar de stadsboulevard, activeren de openbare ruimte en zorgen voor levendigheid en interactie en zijn gericht op de groene campus en het stadspark.

Funciemix

Voor cluster 9B en 9C wordt ingezet op funciemix in de plint. Het doel van deze funciemix is om de aantrekkelijkheid van het gebouw te vergroten en daarmee onder andere een kwaliteitsbijdrage te leveren aan de omgeving. De positionering van de funciemix zal dan ook een nadrukkelijke kwalitatieve relatie met de omgeving aan dienen te gaan om zo de levendigheid te versterken. Bij de invulling van de funciemix moet onderzocht worden hoe dit een positief effect heeft op zowel de gebruikswaarde, belevingswaarde, toekomstwaarde en omgevingswaarde van het gebouw. Dat betekent dat funciemix aansluit op het primaire proces van de gebruiker(s) en/of dienstbaar kan zijn aan

algemeen maatschappelijke belangen of bijzondere beleidsprioriteiten.

Ontsluiting

Ontwikkelingen in de groene wig worden direct op de Prof. Dr. Dorgelolaan ontsloten, waarbij het parkeren, de expeditie en het stallen van fietsen op eigen terrein een plek krijgt, in een gebouwde voorziening. Langs de Prof. Dr. Dorgelolaan is recent een doorfietsroute gerealiseerd, zodat ook de bereikbaarheid met de fiets zeer goed is.

BELEID GEMEENTE EINDHOVEN

Er zijn meerdere beleidsstukken die de kaders bepalen voor dit VOSP. Deze gaan bijvoorbeeld over de openbare ruimte, groen, parkeernormen, hemelwater, veiligheid, etc. In hoofdstuk 4 worden daaruit de belangrijkste randvoorwaarden op een rij gezet voor de ontwikkeling van de clusters 9B en 9C. Voor een volledig overzicht verwijzen we naar de volgende webpagina:

<https://www.eindhoven.nl/bestuur-en-beleid/beleid/visies-plannen-en-verordeningen#:~:text=De%20gemeenteraad%20van%20Eindhoven%20stelt,worden%20rechten%20van%20burgers%20beschreven.>

3.2 Relevante verkenningen en studies

Naast het vastgestelde beleid zijn er ook een aantal relevante verkenningen en studies gedaan in de afgelopen tijd, die inspiratie en richting geven voor de ontwikkeling van de clusters 9B en 9C.

MASTERPLAN TUE

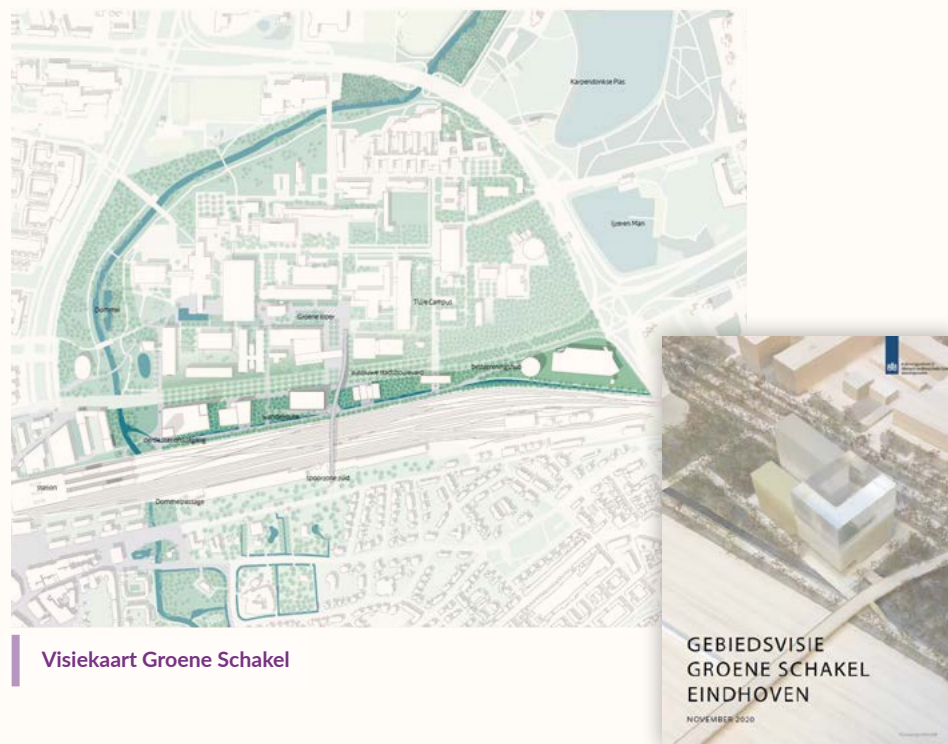
In het masterplan voor de TUE worden de ambities tot 2040 beschreven voor de TUE-campus. Insteek is het verder doorontwikkelen, vernieuwen en intensiveren van de campus tot een levendig groen stadsdeel waar onderwijs, onderzoek, innovatie en bedrijfsleven samen komen. Het gebied met een orthogonaal grid moet beter aanhaken op de stad, een meer integraal onderdeel van de stad worden en de relatie met het station versterken. Een aantrekkelijk adres en aangename, uitnodigende verblijfsplek, waar interactie en uitwisseling centraal staat. Hierbinnen is er ruimte voor nieuwe ontwikkelingen en functies als onderwijs, onderzoek en werken. Het groene raamwerk van openbare ruimtes zal daarbij versterkt worden. De groene omlijsting van de campus, waar naast de Dommelvallei ook de groene wig met daarin cluster 9 een onderdeel van is, worden ook door de TUE gekoesterd en omarmd in het verlengde van hun eigen visie. Hier wordt ingezet op een kwaliteitsverbetering en komt ruimte voor nieuwe natuur, recreatie en klimaatopgaven.



Plankaart en verbeelding Masterplan TUE

GEBIEDSVISIE GROENE SCHAKEL

Het Rijksvastgoedbedrijf heeft in de 'Groene Schakel' een verkenning gedaan naar de inpassing en transformatie van de groene wig en de inpassing van het nieuwe gebouw daarin. Het onderzoekt de inpassing van het benodigde programma en de relatie met het groen en doet het voorstel het bestaande groen te transformeren naar een ecologisch rijk broekbos. Ook worden er doorkijken gegeven naar de toekomst, waarin steviger wordt aanhaakt op de TUE-campus, met groen en oversteken over de Prof. Dr. Dorgelolaan. Daarnaast is in de verkenning een extra route naar het station door het groen onderzocht en is er een idee voor de verdere toekomst met een extra route over het spoor, om zo de locatie te verweven met de rest van de stad.



Visiekaart Groene Schakel

04

KADERS EN UITGANGS- PUNTEN

04 KADERS EN UITGANGSPUNTEN

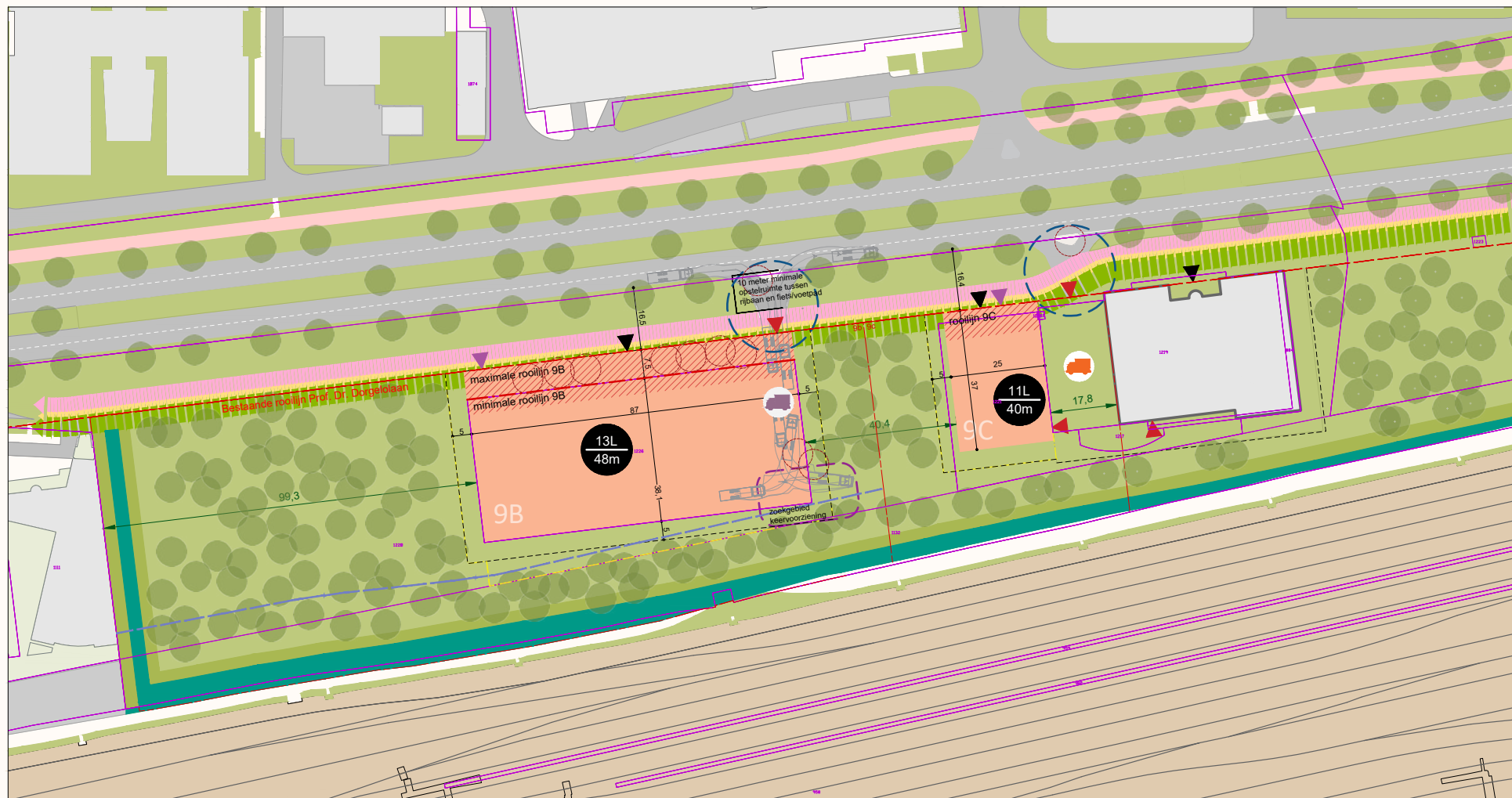
4.1 Van ontwikkelvisie naar clusterkaart

Op basis van de ontwikkelvisie Fellenoord worden clusterpaspoorten opgesteld voor de verschillende ontwikkellocaties in het gebied, waarin de belangrijke gemeentelijke kaders en uitgangspunten zijn verzameld en in beeld gebracht. Deze vormen het vertrekpunt voor de stedenbouwkundige planvorming en verdere uitwerking van deze gebieden.

Aangezien de clusters 9B en 9C voorlopers zijn in het gebied, zijn deze clusterpaspoorten nog niet gereed bij het opstellen van dit VOSP. Er is wel een meer algemeen clusterpaspoort, dat samen met bestaand gemeentelijk beleid is samengebracht tot een serie harde randvoorwaarden voor de ontwikkeling van de clusters 9B en 9C. Ook is in navolging van de ontwikkelvisie en in afstemming met het RVB een clusterkaart opgesteld voor 9B en 9C, waarin de belangrijkste spelregels zijn vastgelegd:

- Er wordt ingezet op 2 bouwvelden op de plek van de bestaande bebouwing en parkeer- en opslagfaciliteiten. Cluster 9B krijgt een maximale hoogte van 48 meter met maximaal 13 lagen en maximaal laadvermogen van 31.300 m² BVO bovengronds (waarvan 7,5% functiemix). Dit is exclusief ondergronds parkeren. Cluster 9C krijgt een maximale hoogte van 40 meter mee, met maximaal 11 bouwlagen (maximaal 9.000 m² BVO boven maaiveld). Beide clusters krijgen een minimale bouwhoogte van 20 meter.
- Daarnaast wordt ingezet op een hoge plint en een stedelijke laag van minimaal 20 meter hoog. De plint bestaat uit een begane grond verdieping van minimaal 6 meter hoog met een levendige functiemix conform de doelstellingen uit de ontwikkelvisie. Hoofdentrees liggen aan de Prof. Dr. Dorgelolaan.
- Het groene karakter van de huidige situatie zal ook in de nieuwe situatie het beeld vormen, en is daarmee de robuuste overgang tussen de beide bouwvelden en naar het naastgelegen bestaande gebouw. Ook de overgang naar het spoor zal een groene uitstraling behouden, als continuering van de groene wig.
- Cluster 9C sluit daarbij aan op de bestaande rooilijn van het naastgelegen Dorgelo-gebouw. Cluster 9B houdt deze zelfde rooilijn aan als maximale rooilijn, maar een terugliggende rooilijn van 7,5 m is mogelijk waarbij samen met de gemeente naar een goede inpassing van het fietspad gekeken moet worden. Het profiel van de Dorgelolaan en de aansluitingen op de gebouwen moet dus in overleg met de afdeling verkeer vormgegeven worden.

- > Tussen de rijbaan en de voorgevel wordt een doorlopende wadi, doorfietsroute en trottoir ingepast, zodat een aantrekkelijk groen entreegebied ontstaat, comfortabele en snelle wandel- en fietsverbindingen met o.a. het station, maar ook ruimte voor een verkeersveilige inrit voor auto's en vrachtauto's. De exacte invulling van deze zone en positionering van de verschillende onderdelen daarbinnen, wordt in het DOSP nader uitgewerkt en zal parallel met de bouw van de clusters afgestemd en gerealiseerd worden.
- > Rond de bouwvelden komt een zone van 5 meter die toegankelijk moet zijn voor hulpdiensten. Deze zone krijgt een groene uitstraling, maar is overrijdbaar.
- > Parkeren van voertuigen vindt in Cluster 9B en 9C in een kelder onder het gebouw plaats. De parkeerbak wordt hierbij groter dan de footprint van de bovengrondse gebouwdelen (circa 5 meter rondom en tot 7,5 meter aan de voorzijde). Ondergrondse belemmeringen vanwege de positie van kabels en leidingtracé is een aandachtspunt om te onderzoeken voor de parkeergarages.
- > Er komen twee aansluitingen voor gemotoriseerd verkeer aan de Prof. Dr. Dorgelolaan, met een onderlinge afstand van 70 meter. Op die manier wordt de doorstroming op de Prof. Dr. Dorgelolaan niet verstoord, maar wordt voor beide clusters wel te allen tijde een goede bereikbaarheid geborgd en zijn de clusters niet afhankelijk van elkaar. De positionering van deze twee ontsluitingen is zo gedaan dat deze de minste impact op het groen hebben. Specifiek voor cluster 9B geldt dat er minimaal 10 meter opstelplek moet komen tussen rijbaan en fiets-/voetpad, om het vele expeditieverkeer veilig het fietspad te kunnen laten kruisen.
- > De toegang voor beide clusters voor gemotoriseerd verkeer ligt aan de noordoostzijde van het cluster, zodat de zonnige zijde profiteert van de relatie met het groen. Hier zijn dan mogelijkheden voor verblijfs- en ontmoetingsruimtes en publieke functies. Cluster 9B heeft een logistieke straat tussen 9C en Dorgelo-gebouw waar expeditie en entree parkeervoorziening zijn gecombineerd. Aan de zuidoostzijde is er nog mogelijkheid om buiten het gebouw een keervoorziening te maken. Voor cluster 9C bevinden zich de expeditie en toegangen tot het parkeren aan de zijkant van het gebouw, gecombineerd met de toegang tot het bestaande Dorgelo-gebouw.
- > Ook de toegangen voor de inpandige fietsenstallingen zijn gericht naar het fietspad langs de Prof. Dr. Dorgelolaan voor werknemers. Bezoekers parkeren hun fiets niet in de inpandige berging maar alleen op 'eigen' terrein aan de voorzijde van het gebouw. Op die manier wordt de fiets optimaal gefaciliteerd en fietsen, wandelen en gebruik OV gestimuleerd.
- > Door het grote volume van het gebouw op 9B moeten er ontwerp oplossingen gekozen worden die ook licht en ruimte brengen in het hart van het gebouw. Daarnaast vraagt de maat van het gebouw om een zekere geleiding om de massa van het grote volume te doorbreken.



Legenda

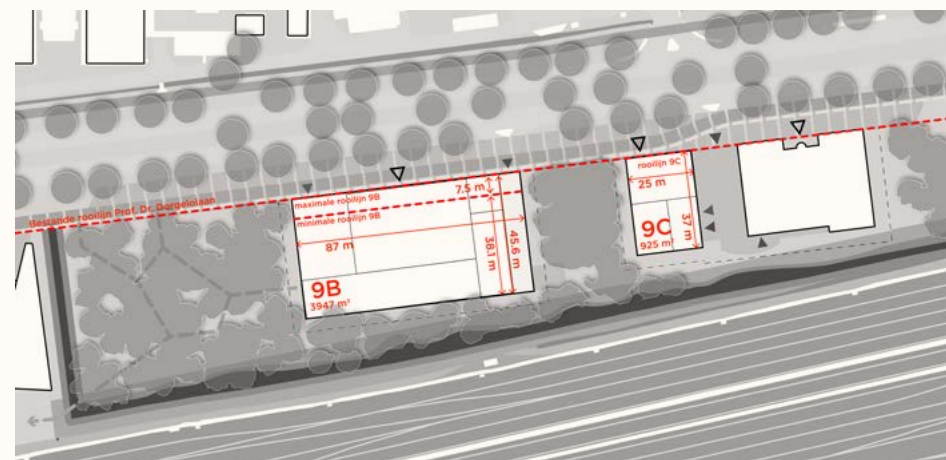
- | | | |
|---|--|--|
| Clustergrens | Zone toegankelijkheid hulpdiensten | Zone logistiek en parkeren binnen gebouw op te nemen |
| Bestaande kadastrale grenzen | Levendige plint | Zone logistiek en parkeren tussen gebouwen, groen in te kleden |
| Maximaal bovengronds bouwveld | Maximale bouwgrens kelder / parkeergarage | Indicatie hoofdentree |
| Bebouwing: maximaal aantal bouwlagen en bouwhoogtes | Zoekgebied keervoorziening | Indicatie toegang fietsen |
| Bestaande rooilijn Prof. Dr. Dorgelolaan | Zoekgebied aansluiting logistiek en parkeren | Indicatie toegang logistiek en parkeren |
| Minimale rooilijn 9B | Indicatie doorfietsroute (nader uit te werken) | Rijbaan |
| Veiligheidszonering spoor | Indicatie trottoir (nader uit te werken) | Groen en landschap |
| Bomen die gekapt mogen worden | Indicatie wadi (nader uit te werken) | Water |
| Indicatie bestaande bomen | | |

4.2 Gemeentelijke randvoorwaarden vanuit bestaand beleid voor clusters 9B en 9C

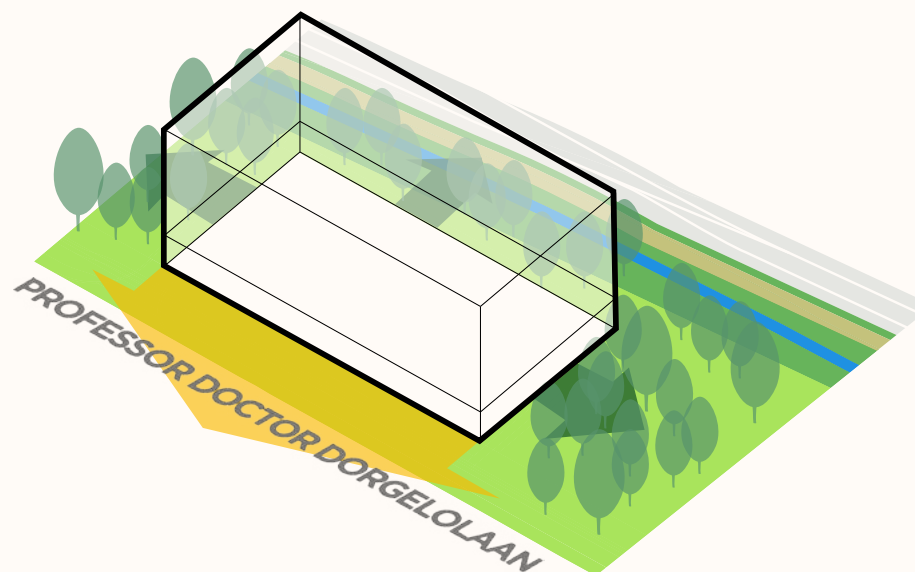
Aangezien een specifiek clusterpaspoort voor 9B en 9C nog niet beschikbaar is, zijn hier, in aanvulling op de clusterkaart, de belangrijke gemeentelijke randvoorwaarden en kaders op een rij gezet.

ORIËNTATIE EN FUNCTIEMIX

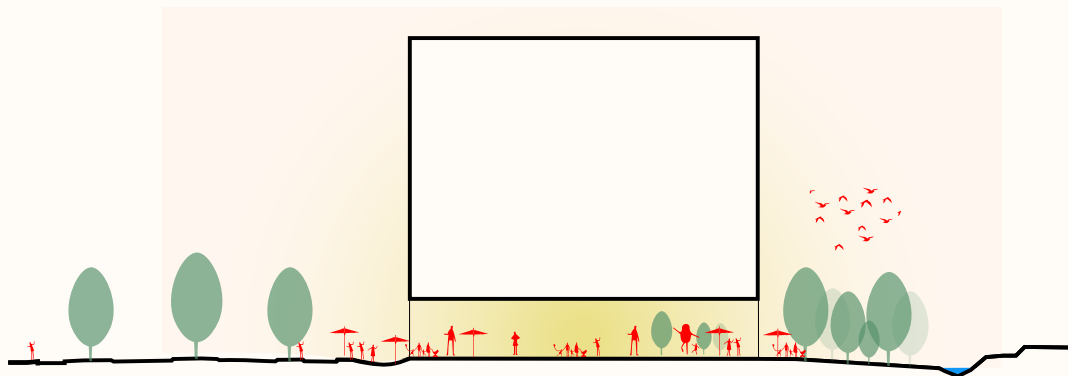
- Beide gebouwen zijn georiënteerd met hun entree op de Prof. Dr. Dorgelolaan. De gebouwen zijn wel alzijdig in hun uitstraling. De entree ligt aan de Prof. Dr. Dorgelolaan, op een functionele plaats centraal in het gebouw.
- Ingezet moet worden op een duidelijk herkenbare hoge plint van tenminste 6 meter, met bij de uitwerking daarvan veel aandacht voor de stad op ooghoogte. Het gebouw loopt als het ware over in de openbare ruimte, zodat er een representatief beeld ontstaat naar de stad en er veel interactie is tussen binnen en buiten.
- Ingezet moet worden op een levendige begane grond met functiemix die bijdraagt aan de stedelijkheid en activiteit van de openbare ruimte. Dit draagt vervolgens weer bij aan de uitwisseling van economische ecosystemen, ontmoeting en levendigheid in het gebied.



Rooilijn en bouwvlak

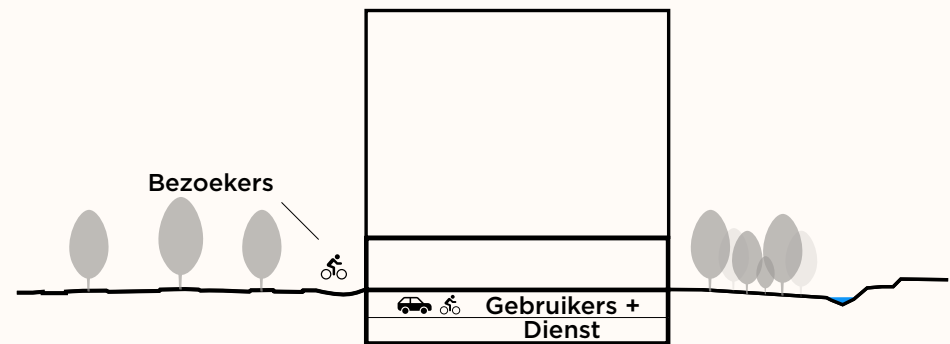
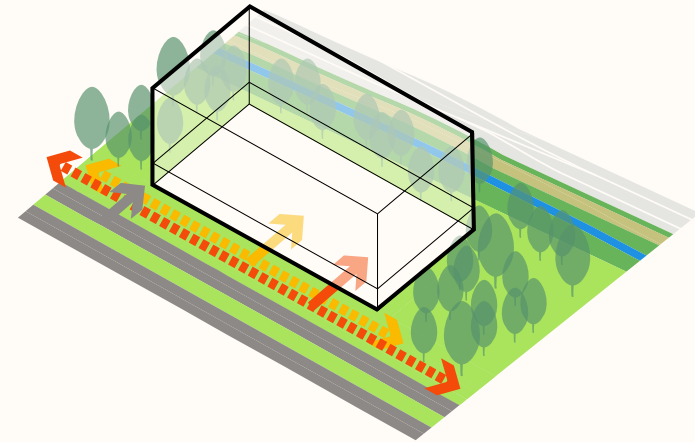


- Voor cluster 9B en 9C wordt ingezet op functiemix in de plint. Het doel van deze functiemix is om de aantrekkelijkheid van de gebouwen te vergroten en daarmee onder andere een kwaliteitsbijdrage te leveren aan de omgeving. De positionering van de functiemix zal dan ook een nadrukkelijke kwalitatieve relatie met de omgeving aan dienen te gaan om zo de levendigheid te versterken. Bij de invulling van de functiemix moet onderzocht worden hoe dit een positief effect heeft op zowel de gebruikswaarde, belevingswaarde, toekomstwaarde en omgevingswaarde van het gebouw. Dat betekent dat functiemix aansluit op het primaire proces van de gebruiker(s) en/of dienstbaar kan zijn aan algemeen maatschappelijke belangen of bijzondere beleidsprioriteiten. Bij cluster 9B staat de functiemix op gespannen voet met de overheidsgebruikers die een hoog (intern) beveiligingsniveau hanteren.



ONTSLUITING/PARKEREN

- > Organisatie en opzet van het gebouw stimuleert het wandelen en fietsen. Beide gebouwen krijgen een royale fietsenstalling voor gebruikers binnen het gebouw, conform de normen van de gemeente. Het parkeren van fietsen voor bezoekers wordt georganiseerd op eigen terrein. Deze fietsenstallingen zijn goed herkenbaar vanaf de Prof. Dr. Dorgelolaan en snel en comfortabel bereikbaar.
- > Bij de hoofdentrees worden enkele openbaar toegankelijke fietsparkeerplaatsen gerealiseerd voor kort fietsparkeren van bezoekers. Hoe deze plaatsen worden ingepast is nog niet te benoemen omdat dit onderdeel is van het gebouwontwerp in een latere fase.
- > Het parkeren van dienstwagens en gebruikers moet ingepast worden op eigen kavel. Bezoekers kunnen parkeren in openbare voorzieningen in de directe omgeving. De parkeernormen en bijbehorende reducties voor deze plek worden per cluster in het volgende hoofdstuk uitgewerkt. De ontsluiting van de parkeervoorzieningen op de kavels vindt plaats aan de noordoostzijde van de gebouwen, zoveel mogelijk inpandig. Bij de uitwerking is veel aandacht nodig voor de veiligheid van trottoir en doorfietsroute.

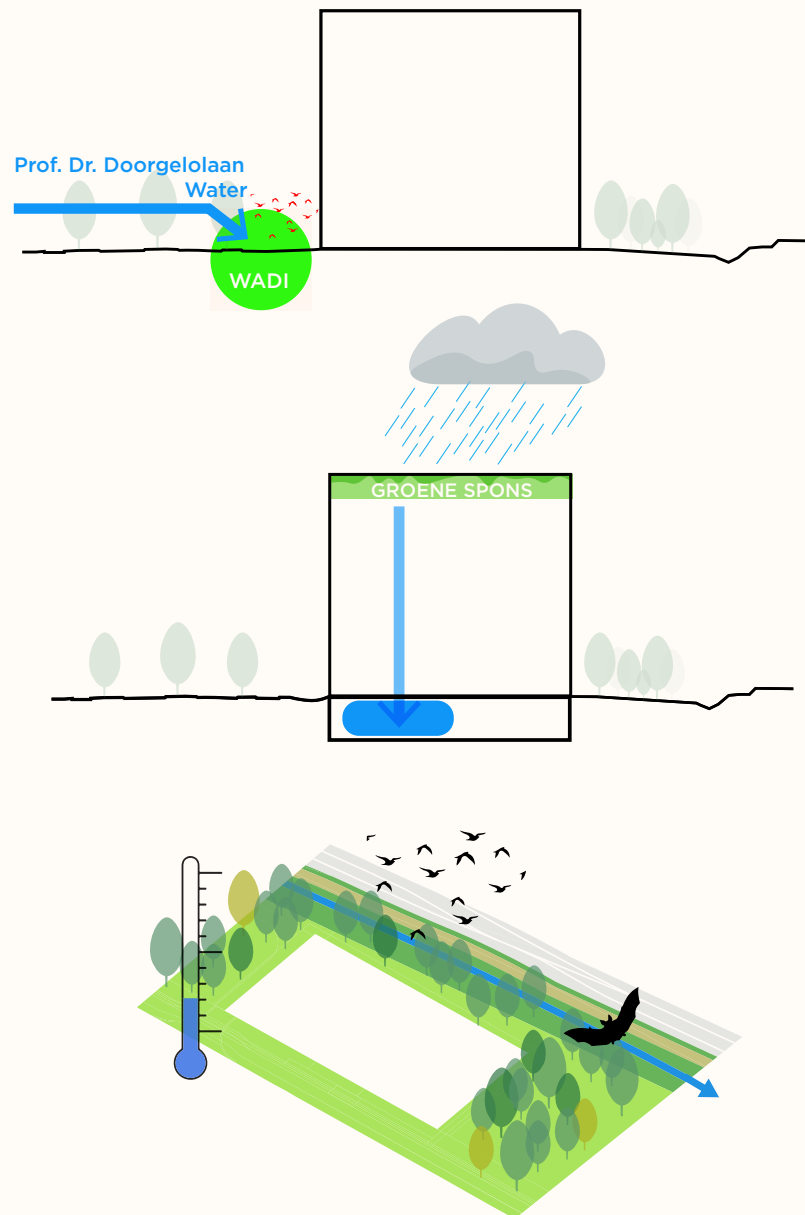


Principe stallen en parkeren

GROEN EN WATER

In het vervolg zal er een integraal waterplan moeten worden opgesteld waarin de verschillende waterstromen ten opzichte van elkaar worden beschreven en gekwantificeerd, inclusief de bijbehorende maatregelen.

- > Langs de Prof. Dr. Dorgelolaan, op een nog nader uit te werken plek, komt een droge wadi, waarin het hemelwater van de verhardingen in de openbare ruimte wordt opgevangen en geïnfiltreerd. Deze wadi gaat een groene structuur vormen in het gebied.
- > Buiten de gegeven bouwvlakken is de inrichting zoveel mogelijk groen. Dit zorgt voor een gezonde leefomgeving en is goed tegen hitte, goed voor de ecologie, en potentieel een kans voor recreatie. De groengebieden rondom de gebouwen blijven daarom zoveel mogelijk behouden, maar het behoud van bestaande beplanting is daarbij niet strikt noodzakelijk. Vernieuwing is mogelijk als daarmee de ecologische en recreatieve waarde toeneemt.
- > De bestaande sloot in het plangebied is belangrijk als hoofdwatgang en blijft dus behouden. De sloot vormt ook een vanzelfsprekende overgang naar het spoor. Onderhoud vindt plaats vanaf de spoorzijde.
- > Hemelwater dient op eigen terrein te worden opgevangen. Deze randvoorwaarde geldt niet als het water gebruikt en van nut kan zijn voor de kwaliteitsontwikkeling van het groen. Dit dient dan in de uitwerking, door een nader eco-hydrologisch onderzoek, te worden aangetoond.
- > Groentoevoeging bij niet-woonfuncties is minimaal 10% van het programma m2 BVO op basis van het meeste recente vastgestelde groenbeleid. Dit kan toegevoegd worden in de vorm van een groen binnenhof, terras of balkon, op het dak en aan de gevel.



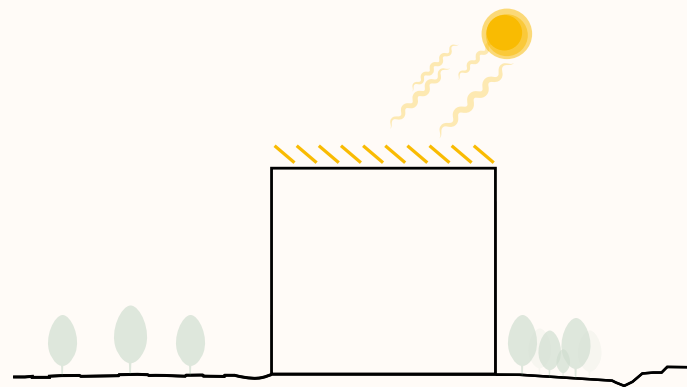
VEILIGHEID EN ONDERHOUD

- > De gebouwen komen te staan in de externe veiligheidscontouren van het spoor, dus dit onderwerp vraagt specifiek de aandacht in de uitwerking. Ten behoeve van de veiligheid is het belangrijk dat er altijd een opstelplek voor hulpdiensten aanwezig is aan de Prof. Dr. Dorgelolaan en de gebouwen dienen van alle zijden toegankelijk te zijn voor hulpdiensten. Daartoe dient rondom de gebouwen een bereikbare zone te worden gerealiseerd van minimaal 5 meter breed.
- > Het onderhoud aan het gebouw vindt plaats vanaf deze veiligheidszone en/of vanaf het dak.



ENERGIE

- > Ingezet dient te worden op een zo energiezuinig mogelijk gebouw, waarbij de specifieke uitgangspunten uit het algemeen clusterpaspoort als kader dienen.
- > Er is een ambitie voor een WKO-installatie voor het gehele gebied. RVB staat open te participeren in een collectieve voorziening, mits deze ontwikkeling in lijn is met de realisatie van het gebouw.



KABELS EN LEIDINGEN

Mogelijk zullen bestaande kabels en leidingen verplaatst moeten worden om de kavels en haar bouwvlakken bouwrijp op te leveren. Dit wordt door de gemeente en inrichtingsplan nader uitgezocht.

05

STEDENBOUW- KUNDIG PLAN

05 STEDENBOUWKUNDIG PLAN

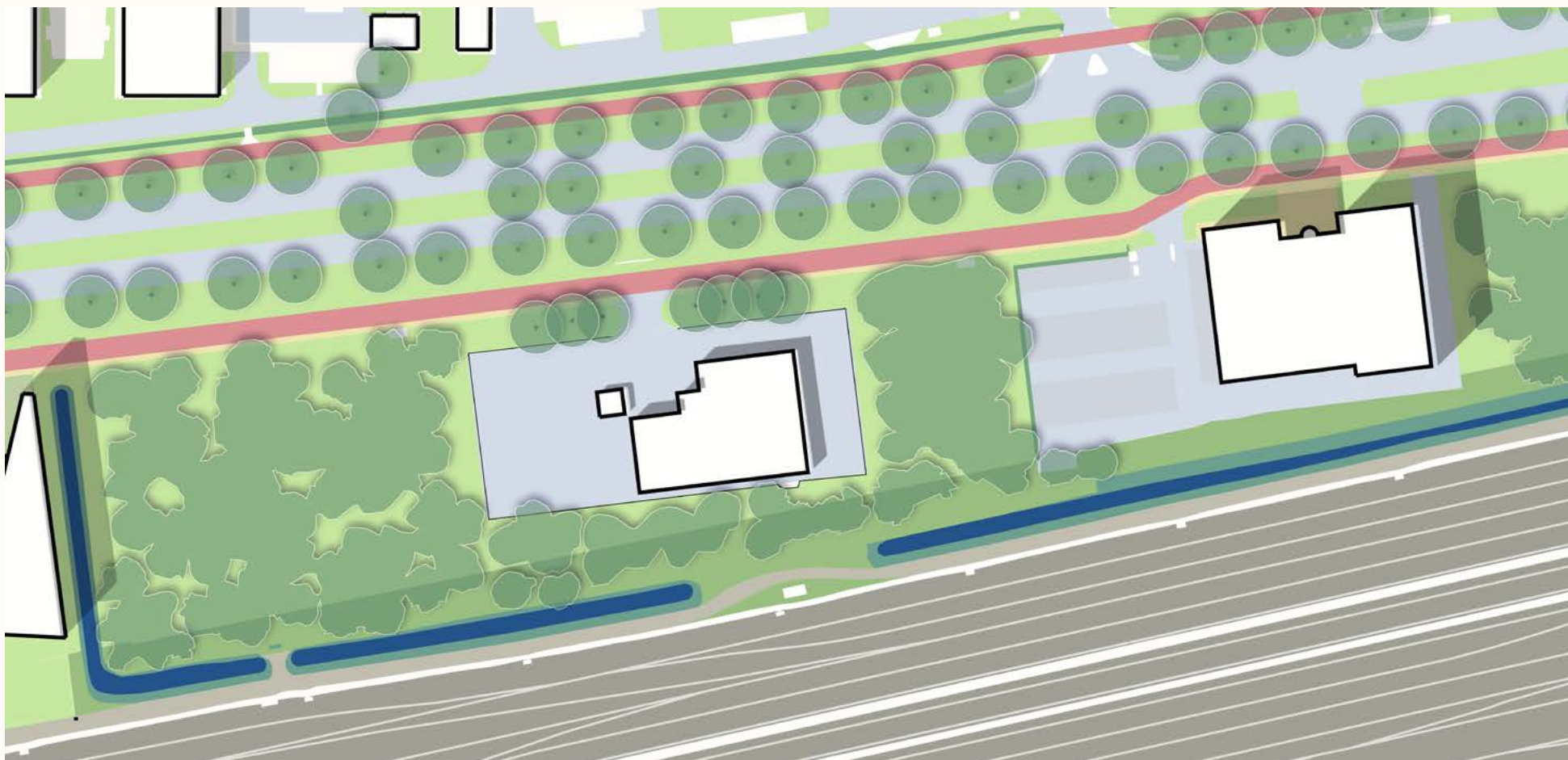
5.1 Inleiding en samenhang in het plan

In dit hoofdstuk doen we in het verlengde van de kaders, uitgangspunten en randvoorwaarden, een globale beschrijving van de beoogde stedenbouwkundige planopzet. Deze beschrijving ligt in het verlengde van ideeën en studies die gedaan zijn. Aan de hand van kaarten, beelden en beschrijvingen wordt een overzicht gegeven van de belangrijkste ideeën en denkrichtingen voor de opzet en uitstraling van de gebouwen en de buitenruimte. De beschrijving betreft een planopzet voor zowel cluster 9B als ook cluster 9C als ook de inrichting van de buitenruimte.

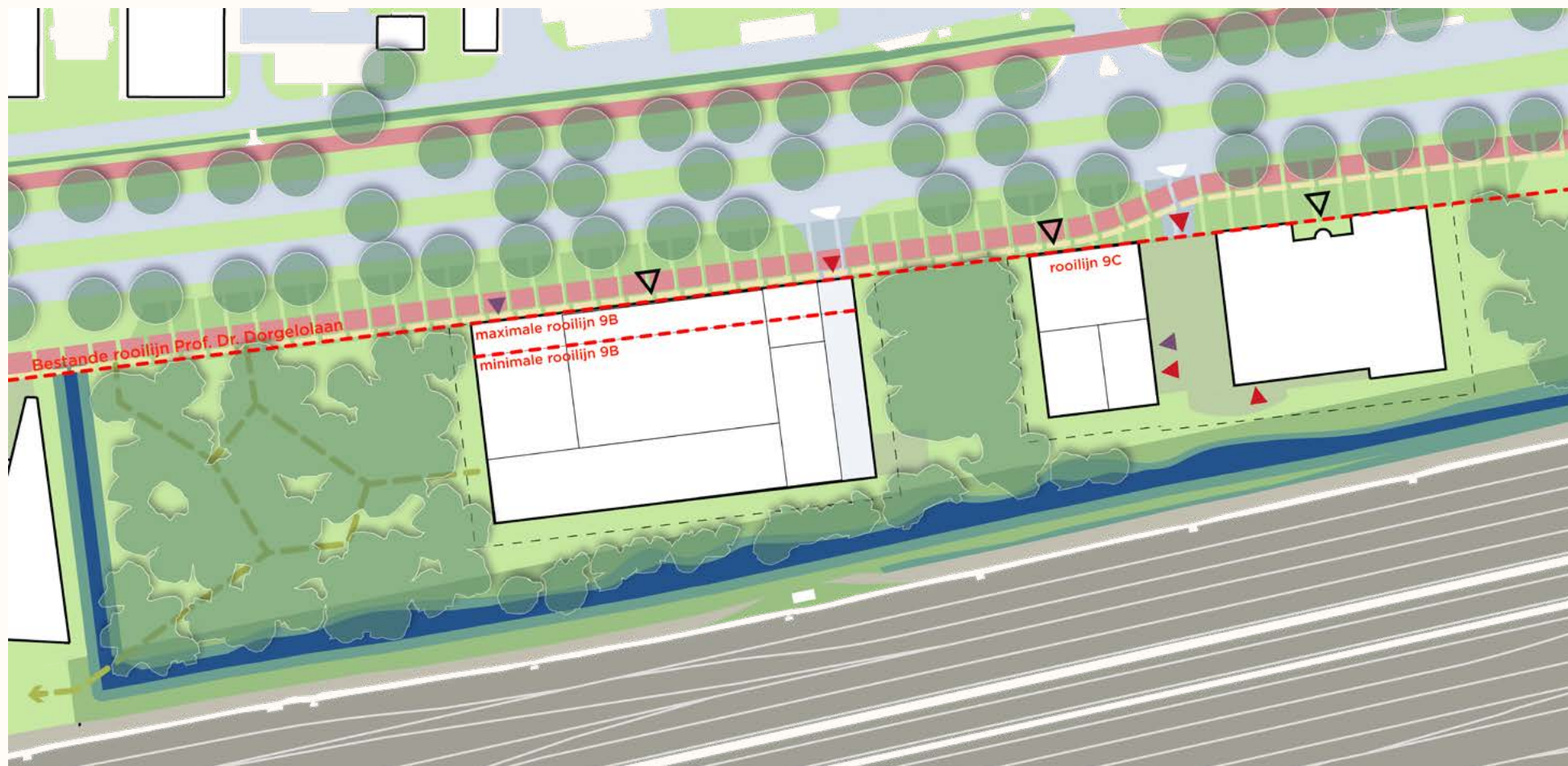
Dit VO stedenbouwkundig plan is een voorzet voor de verdere stedenbouwkundige uitwerking in het DOSP en de uitwerking van de architectuur en inrichting van de buitenruimte. Het geeft dus de hoofdlijnen en richtingen mee, die afhankelijk van nadere onderzoeken, afstemmingen en nieuwe creatieve ideeën verder handen en voeten zullen krijgen.

De samenhang in deze groene wig zit in het samenhangende groen waar de gebouwen in gesitueerd zijn, in combinatie met het continue profiel van de Prof. Dr. Dorgelolaan, met bomenlanen, wadi en waterlijn langs het spoor.

Binnen deze groene setting variëren de gebouwen in massa en architectuur.



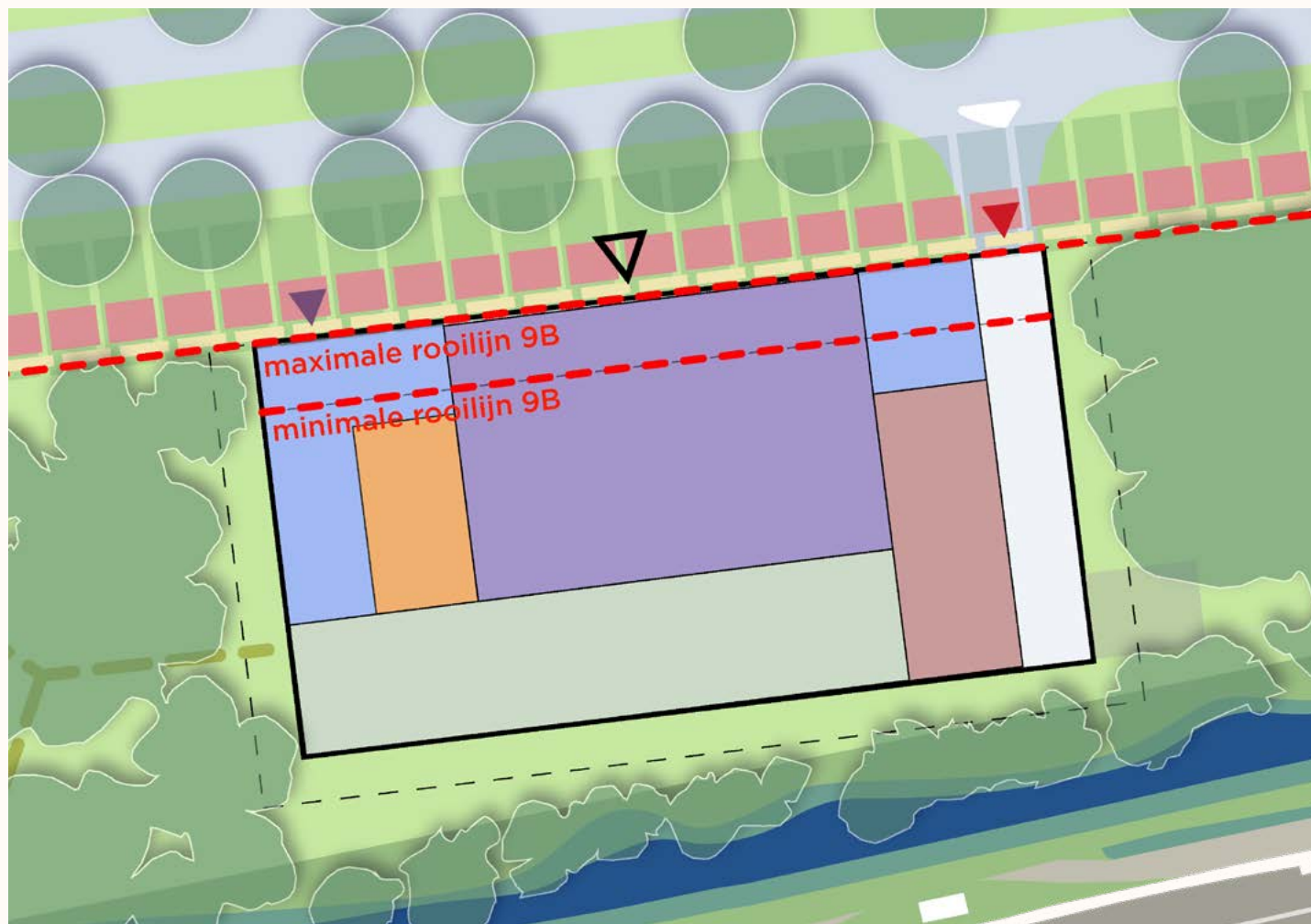
Bestaande situatie 9B en 9C



Plankaart 9B en 9C

LEGENDA

- | | | | |
|--|--|--|---------------------------------------|
| | Indicatie hoofdentree | | Indicatie trottoir |
| | Laadruimte en voertuigruimte | | Indicatie wadi |
| | Indicatie entree parkeergarage en expeditie | | Indicatie fietspad |
| | Indicatie entree fiets gebruikers en bezoekers | | Indicatie wandelroutes door het groen |
| | | | Zone toegankelijkheid hulpdiensten |



Indicatief vlekkenplan indeling begane grond 9B

LEGENDA

INDICATIEVE FUNCTIES EN INDELING

-  Indicatie hoofdentree
-  Lobby
-  Binnentuin
-  Start-ups
-  Logistiek
-  Fietsenstalling
-  Laadruimte en voertuigruinte
-  Indicatie entree parkeergarage en expeditie
-  Indicatie entree fiets gebruikers en bezoekers
-  Indicatie trottoir
-  Indicatie wadi
-  Indicatie fietspad
-  Indicatie wandelroutes door het groen
-  Zone toegankelijkheid hulpdiensten

5.2 Bebouwing en inrichting begane grond cluster 9B

ORGANISATIE EN SITUERING

In de huidige uitwerkingsplannen voor 9B betreft het totaalprogramma maximaal 28.200 m² BVO bovengronds (waarvan 7,5% functiemix). Dit is exclusief ondergronds parkeren. In de plannen wordt ingezet op maximaal twee verdiepte lagen voor parkeren, het stallen van fietsen en eventuele waterberging. Het totaalprogramma past derhalve binnen het maximale laadvermogen van 31.300 m² BVO, exclusief ondergronds parkeren. De begane grond is minimaal 7 meter hoog met een transparante gevel en een prominente entree aan de Prof. Dr. Dorgelolaan in het hart van het gebouw. Daarachter liggen de functies die bijdragen aan de levendige functiemix.

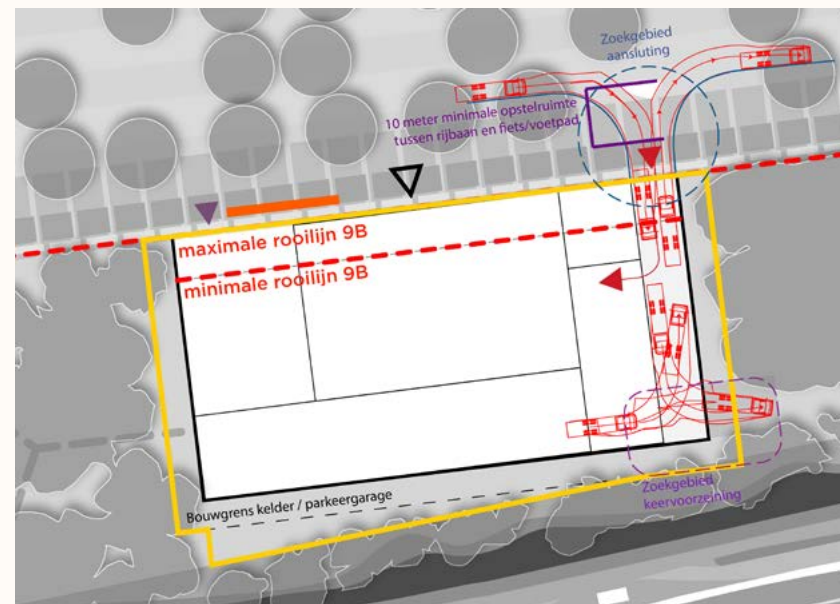
Gebouwontwerp en inrichtingsplan voor de groene openbare ruimte zijn sterk met elkaar verbonden. Aan de zuid- en westzijde lopen deze juist over in het omliggende groen en komt het bos gevoelsmatig naar binnen. Zo ontstaat een aangename, gezonde en uitnodigende werkomgeving, die veel interactie heeft met de omgeving en het gebied een groot deel van de dag activeert.

BEREIKBAARHEID

Gebruikers en bezoekers worden verleid te komen met het openbaar vervoer en de fiets. Het is slechts 8 minuten lopen naar het station (bij de inpassing van een derde stationsentree wordt dat circa 6 min) en aan de stationszijde wordt een royale en comfortabele fietsenstalling gerealiseerd. De entree is vanaf de doorfietsroute prominent zichtbaar en fungeert als een uitnodiging de fiets te pakken.

De toegangsweg naar het perceel ligt aan de voorzijde van het gebouw, daarachter is de expeditie gesitueerd, met een openbaar deel voor de catering en afval en een beveiligd deel voor de expeditie. Hier is een afgesloten en beveiligde opstelplek voor busjes en vrachtwagens.

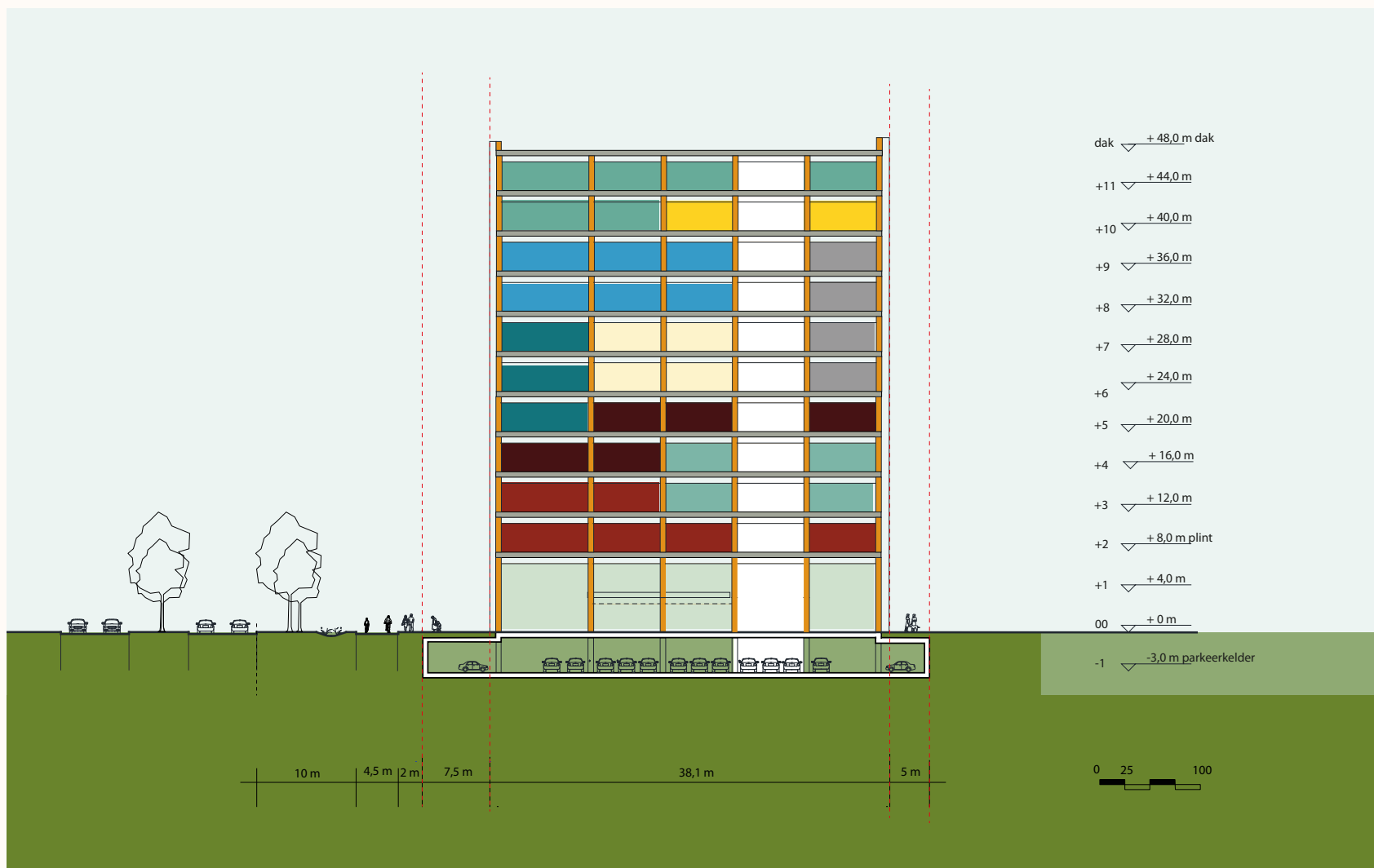
Aan de oostzijde van het gebouw (zijde 9C) is de entree tot de verdiepte garage voor dienstvoertuigen en gebruikers. Hier worden alle gemotoriseerde bewegingen gebundeld en zoveel mogelijk inpandig opgelost. De zonnige zuid- en westzijde wordt gebruikt voor het creëren van verblijfsruimte langs het gebouw en de interactie met het groen.



Ontsluiting logistiek en parkeren

LEGENDA

-  Indicatie hoofdentree
-  Maximale bouwgrens kelder / parkeergarage
-  Indicatie entree parkeergarage en expeditie
-  Indicatie entree fiets gebruikers en bezoekers
-  Zoekgebied aansluiting logistiek en parkeren
-  Zoekgebied keervoorziening

Doorsnede blokkenschema beoogd programma RVB diensten totaal 28.200 m² BVO

PARKEREN

Voor cluster 9B geldt dat deze ontwikkeling in de nabijheid van een OV-knoop is gelegen waardoor hiervoor het uitgangspunt van het mobiliteitsplan gericht moet zijn op realiseren van zo min mogelijk parkeerplaatsen. De onderkant van de bandbreedte voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen moet bepaald worden aan de hand van de normen uit het gemeentelijk nota parkeernormen. Deze is voor cluster 9B dan als volgt opgebouwd:

- › Vertrekpunt is de gemeentelijke basisnorm: 1,3 parkeerplaats/100 m² BVO = 367 parkeerplaatsen.
- › Door de ligging binnen 800 meter van het station is er meer focus op het openbaar vervoer en is er daarom een reductie van 50%.
- › Daarnaast parkeren bezoekers elders in het stationsgebied, in de openbare parkeervoorzieningen. Dit levert nog een reductie op van 5%.
- › De 50% OV reductie gaat samen met het beschikbaar stellen van deelmobiliteit.
- › In het gebied geldt de 'XL-regeling' wat een parkeeroplossing van ten minste 50% van het totaal buiten de kavel mogelijk maakt.
- › Het benodigde aantal parkeerplaatsen komt daarmee minimaal op: $((367 \cdot 0,5) \cdot 0,95) = 174$ parkeerplaatsen waarvan er maximaal 87 parkeerplaatsen voor personeel op eigen kavel mogen worden gerealiseerd.

Toelichting:

- › De parkeerkelder (beoogde plannen 128 pp) onder het gebouw overschrijdt de norm met $128 - 87 = 41$ pp;
- › In de parkeergarage worden 128 parkeerplaatsen gerealiseerd:
 - › een 5-tal mindervalide pp (personeel + bezoek)
 - › 77 parkeerplaatsen voor personeel
 - › 29 parkeerplaatsen afgeschermd in beveiligde omgeving voor dienstvoertuigen
 - › 17 deelauto's voor rijksgebruikers
- › Voor regulier woon- en werkverkeer zijn er dus 82 parkeerplaatsen in de kelder beschikbaar voor personeel.

- › Om aan de norm van 174 pp te voldoen zal het RVB 92 pp reserveren op de locatie Fellenoord 15 voor een periode van tenminste 10 jaar (eigendom RVB) gelegen op loopafstand van Prof. Dr. Dorgelolaan 20.

FIETSPARKEREN

Parkeernormen gemeente (rekentool nota parkeernormen 2019):

- › Vertrekpunt is de rekentool van de gemeente Eindhoven;
- › Gelegen in de z.g. schilwijk;
- › 28.200 m² BVO Kantoor (zonder baliefunctie);
- › Hierdoor worden er 338 stallingen als min. eis gesteld;
- › Bij dubbellaagse fietsrekken komt dit neer op ca. 372 m² (efficiënt ingedeeld, 1,1 m² per fiets).

Toelichting:

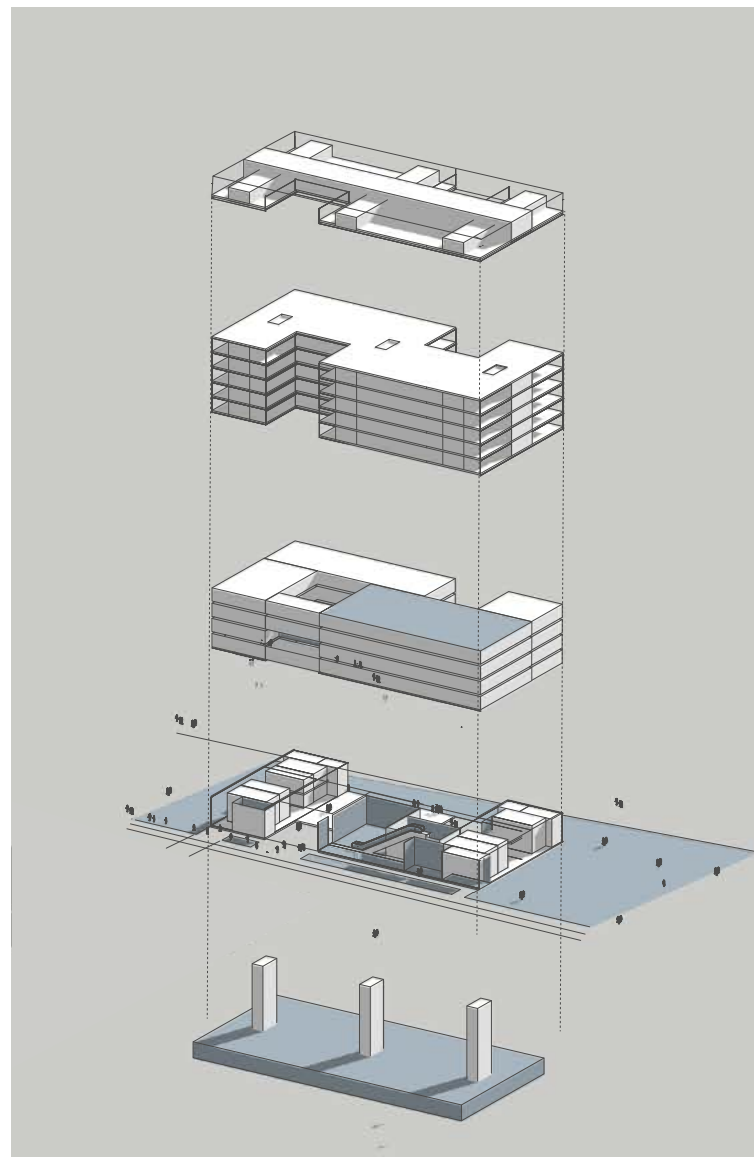
- › Via de rekentool wordt er een minimale eis van 372 m² gesteld aan de oppervlakte van de stalling voor personeel.
- › De behoefte is voor het RVB (PVE Rijksgebruikers) hoger. Hierbij wordt rekening gehouden met buitenmodel-fietsen, scooters en scootmobielen.
- › Voor bezoekers geldt dat er vanuit het parkeerbeleid ruimte moet zijn voor minimaal 46 fietsen dat gelijk staat aan een oppervlakte van circa 55 m². Het moet in, onder of aan het gebouw worden vormgegeven. Omdat het nieuwe gebouw voornamelijk inspectiediensten huisvest zonder baliefunctie zal het aantal bezoekers zeer beperkt zijn. Er is een behoefte om het bezoekers parkeren te verlagen.
- › Hoe bezoekers fiets parkeren wordt ingepast is nog niet te benoemen omdat dit onderdeel is van het gebouwwontwerp in een latere fase.
- › Naast het parkeren van auto's zal er tevens (bovenop de beschikbare ruimte voor fietsparkeren voor personeel en bezoek) ruimte worden ingepast voor het inpassen van tenminste 34 deelfietsen. Dit vanuit de 50% reductie en het leveren van deelmobiliteit.

SCULPTURAAL EN EIGENTIJD

In massa en geleding zetten we in op een gebouw passend bij de locatie en haar gebruikers. Door setbacks aan te brengen krijgt het volume een menselijke maat. De architectuur en het materiaalgebruik zijn eigentijds, transparant, circulair en natuurinclusief. Door het volume van het gebouw op 9B, moeten er ontwerpoplossingen gekozen worden die licht en ruimte brengen in het gebouw. Daarnaast vraagt de maat van het gebouw om een zekere geleding om de massa van het grote volume te doorbreken.

INVULLING DAK

Uitgangspunt is een integrale benadering op duurzaamheid met een ambitie die streeft naar de norm van 2050. Welke maatregelen daarvoor nodig zijn wordt later nader uitgewerkt. Een groen dak hoort daarbij tot de mogelijkheden gecombineerd met andere installaties. Alle voorzieningen op het dak zijn in het architectonisch concept integraal meegenomen in de kroon van het gebouw.

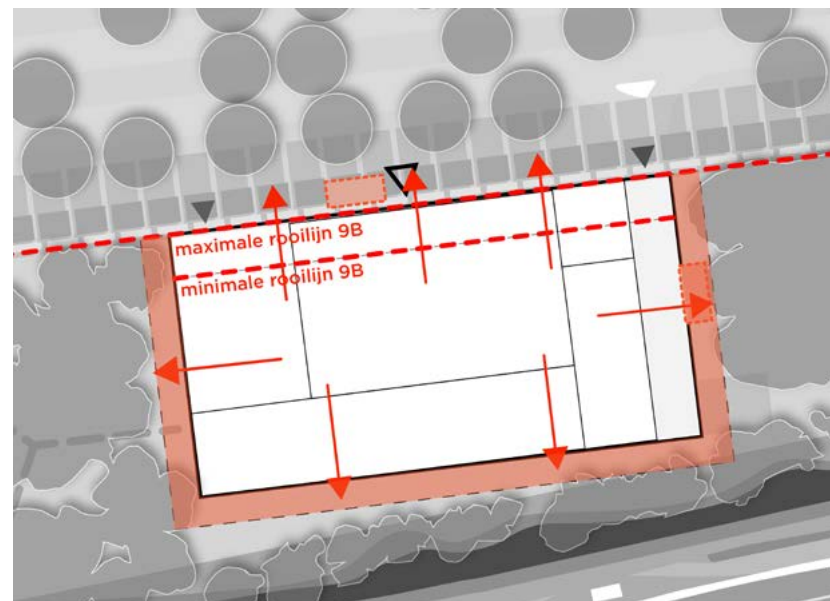


Indicatieve 3D-invulling van het beoogde programma

VEILIGHEID

Externe veiligheid speelt op deze plek langs het spoor een belangrijke rol. Bij de hoofdentree aan de Prof. Dr. Dorgelolaan en binnen het expeditiehof zijn in ieder geval twee opstelplekken voor hulpdiensten. Ook zijn er vluchtmogelijkheden aan alle zijden, waarbij extra mogelijkheden worden gecreëerd van het spoor af, richting de Prof. Dr. Dorgelolaan.

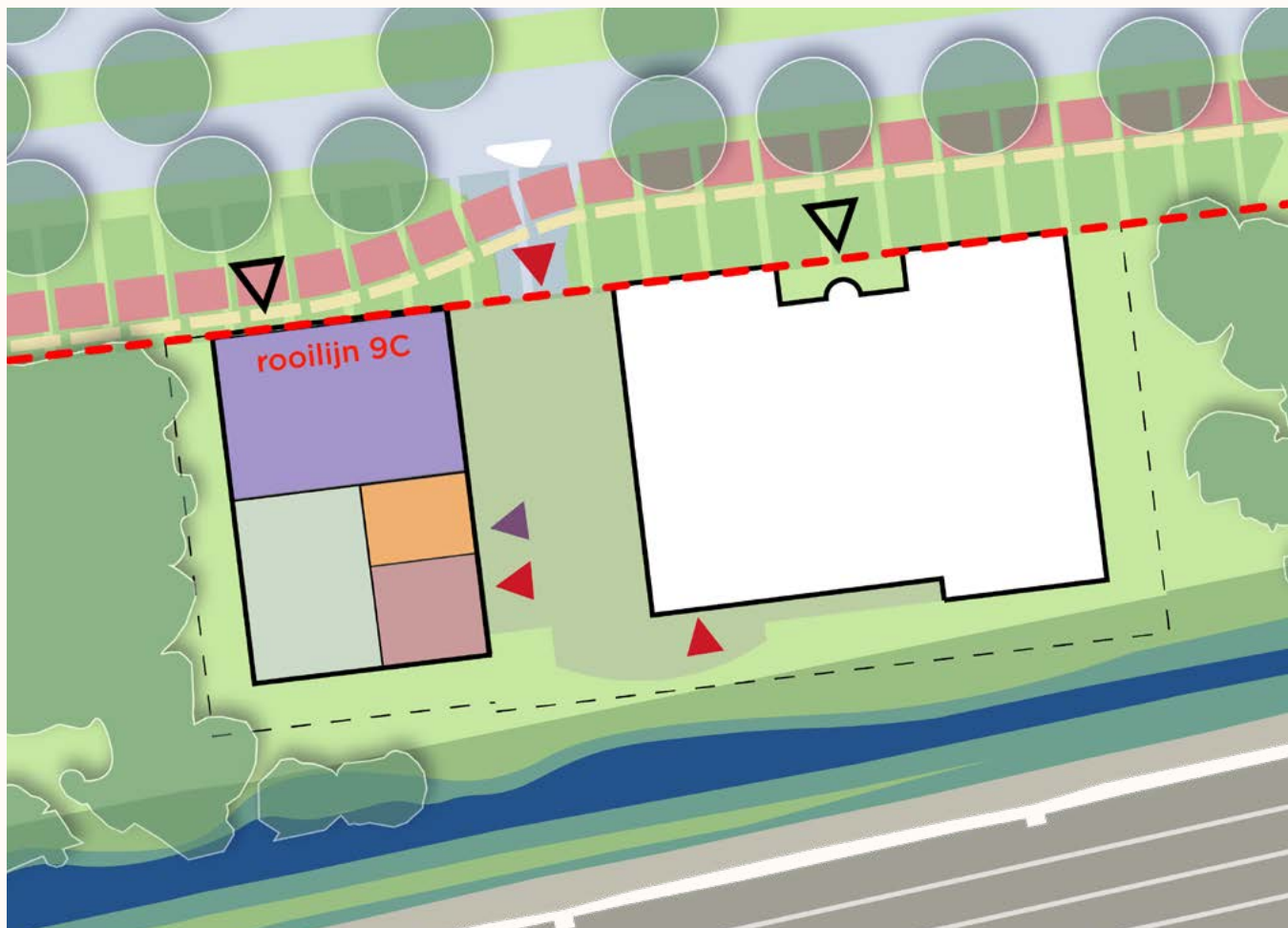
Rondom het gebouw komt een overrijdbare zone van 5 meter breed, die alle zijden toegankelijk maakt voor hulpdiensten en die ook kan worden gebruikt tijdens de bouw. Deze wordt zorgvuldig ingepast in het groen, en lopen vloeiend over in de rijke onderbegroeiing van omliggende groengebieden.



Bereikbaarheid en opstelplekken hulpdiensten en vluchtroutes

LEGENDA

-  Opstelplekken hulpdiensten
-  Zone toegankelijkheid hulpdiensten
-  Vluchtroutes



LEGENDA

INDICATIEVE FUNCTIES EN INDELING

-  Indicatie hoofdentree
-  Lobby
-  Binnentuin
-  Start-ups
-  Logistiek
-  Fietsenstalling
-  Laadruimte en voertuigruimte
-  Indicatie entree parkeergarage en expeditie
-  Indicatie entree fiets gebruikers en bezoekers
-  Indicatie trottoir
-  Indicatie wadi
-  Indicatie fietspad
-  Zone toegankelijkheid hulpdiensten

Indicatief vlekkenplan indeling begane grond 9C

5.3 Voorstel plan cluster 9C

De opzet en organisatie voor het gebouw op cluster 9C sluit in hoofdlijnen aan bij dat van cluster 9B. De principes zijn hetzelfde.

ORGANISATIE EN SITUERING

Hier wordt ingezet op een kloek, sculpturaal gebouw dat georiënteerd is op de Prof. Dr. Dorgelolaan. Met een hoge transparante begane grond waar zich aan de Prof. Dr. Dorgelolaan de hoofdentree en lobby bevindt, gecombineerd met openbaar toegankelijke stedelijke functies. De entree ligt mogelijk aan de westzijde, zodat er veel interactie is met het naastgelegen groen, een binnentuin loopt daar vloeiend in over.

Belangrijke faciliteiten als fietsenkelder, entree parkeergarage en expeditie bevinden zich aan de oostzijde, aan de zijde van het bestaande kantoorgebouw. Hier worden deze zoveel mogelijk gecombineerd, zodat er zoveel mogelijk ruimte overblijft voor groen.

BEREIKBAARHEID

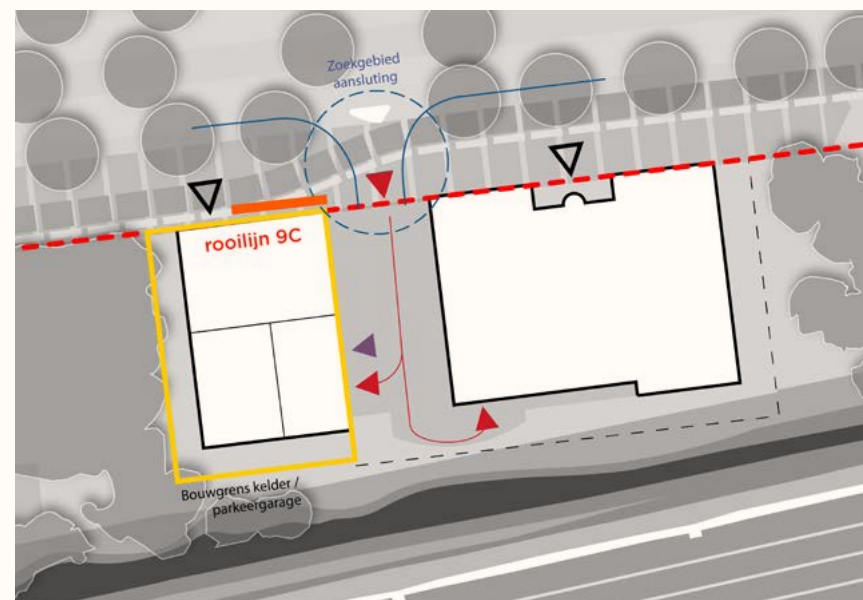
Ook binnen cluster 9C wordt een royale en comfortabele fietsenstalling gerealiseerd. Op de begane grond, openbare ruimte, is ruimte voor een fietsenstalling (nietjes) voor bezoekers.

Zowel bezoekers parkeren als de entree zijn vanaf de doorfietsroute prominent zichtbaar en fungeren als een uitnodiging om de fiets te pakken.

Deze maken gebruik van dezelfde entree, die vanaf de doorfietsroute prominent zichtbaar is en fungeert als een uitnodiging om de fiets te pakken.

Aan de oostzijde van het gebouw is de entree tot de parkeergarage en de expeditie. Hier worden alle gemotoriseerde bewegingen gebundeld.

Ook bij 9C wordt de zonnige andere zijde aan het groen gebruikt voor het creëren van verblijfsruimte langs het gebouw en de interactie met het groen.



Ontsluiting logistiek en parkeren

LEGENDA

-  Indicatie hoofdentree
-  Maximale bouwgrens kelder / parkeergarage
-  Indicatie entree parkeergarage en expeditie
-  Indicatie entree fiets gebruikers en bezoekers
-  Zoekgebied aansluiting logistiek en parkeren
-  Zoekgebied keervoorziening

PARKEREN

De onderkant van de bandbreedte voor het aantal te realiseren parkeerplaatsen moet bepaald worden aan de hand van de normen uit het gemeentelijk nota parkeernormen. Deze is voor cluster 9C dan als volgt opgebouwd:

- Vertrekpunt is de gemeentelijke basisnorm: 1,3 parkeerplaats/ 100 m² BVO = 117 parkeerplaatsen op basis van 9.000 m².
- Door de ligging binnen 800 meter van het station is er meer focus op het openbaar vervoer en is er daarom een reductie van 50%.
- Daarnaast parkeren bezoekers elders in het stationsgebied, in de openbare parkeervoorzieningen. Dit levert nog een reductie op van 5%.
- De 50% OV reductie gaat samen met het beschikbaar stellen van deelmobiliteit.
- Tenslotte is er nog de 'XL-regeling' in dit gebied die ook nog een reductie van 50% betekent.
- Het benodigde aantal parkeerplaatsen komt daarmee op:
- $(117 * 0,5) * 0,95 = 56$ parkeerplaatsen op basis van 9 000 m² waarvan maximaal 28 pp voor personeel op eigen kavel mag worden gerealiseerd.

FIETSPARKEREN

Parkeernormen gemeente (rekentool nota parkeernormen 2019):

- Werknemers: 1,0 fiets per 100 m² BVO (= 1 per 100 m²); 9.000 m² beoogd gebruiksoppervlakte / 100 = 90 fietsen.
- Bezoekers: 0,2 fiets per 100 m² BVO (= 1 per 500 m²); circa 9.000 m² beoogd gebruiksoppervlakte / 500 = 18 fietsen.
- Hierdoor worden er 108 stallingen als minimale eis gesteld;
- Bij dubbellaagse fietsrekken komt dit neer op circa 119 m² (efficiënt ingedeeld, 1,1 m² per fiets)

Toelichting:

- Naast het parkeren van auto's zal er tevens (bovenop de beschikbare ruimte voor fietsparkeren voor personeel en bezoek) ruimte worden ingepast voor het inpassen van deelfietsen. Dit vanuit de 50% reductie en het leveren van deelmobiliteit.

SCULPTURAAL EN EIGENTIJDS

Het volume op 9C is compacter dan dat van 9B, maar nog steeds stevig. Ook hier wordt gezocht naar geleding en sculpturaliteit, door het toepassen van geleding en bijvoorbeeld setbacks. Net als 9B zijn de architectuur en het materiaalgebruik eigentijds, transparant, circulair en natuurinclusief.

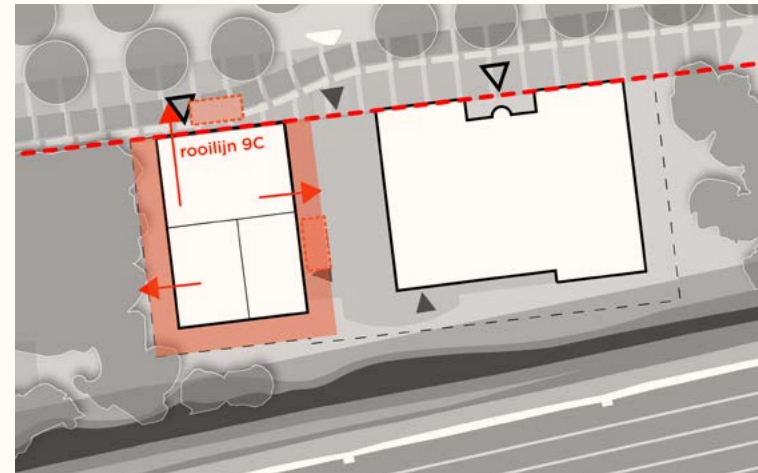
GROEN ZONNEDAK

Uitgangspunt is een groen dak, gecombineerd met ruimte voor bijvoorbeeld zonnepanelen, installaties en waar gewenst een daktuin. Alle voorzieningen op het dak zijn in het architectonisch concept integraal meegenomen in de kroon van het gebouw.

VEILIGHEID

Bij de hoofdentree aan de Prof. Dr. Dorgelolaan en in de ruimte tussen 9C en het bestaande kantoorgebouw worden in ieder geval twee opstelplekken voor hulpdiensten gerealiseerd. Ook zijn er vluchtmogelijkheden aan alle zijden, waarbij extra mogelijkheden worden gecreëerd van het spoor af, richting de Prof. Dr. Dorgelolaan.

Aan de west- en zuidzijde komt een overrijdbare zone van 5 meter breed, die met de expeditiestraat aan de oostzijde alle zijden toegankelijk maakt voor hulpdiensten.



Bereikbaarheid en opstelplekken hulpdiensten en vluchtroutes

LEGENDA

-  Opstelplekken hulpdiensten
-  Zone toegankelijkheid hulpdiensten
-  Vluchtroutes

5.4 Voorstel inrichting groene buitenruimte

Groen is voor de stad heel belangrijk. Het bestaande groen in cluster 9 is iets lager gelegen en is gegroeid in redelijk natte omstandigheden. Het groen heeft echter weinig bijzondere ecologische waarde en ook staan deze bomen niet op een waardenkaart.

Toch is de groene inpassing van clusters 9B en 9C uiterst belangrijk gevonden gedurende de totstandkoming van dit plan. Het groen rondom de gebouwen heeft een belangrijke kwaliteit voor gebruikers en is in potentie in de toekomst ook voor de bredere omgeving van grote waarde, als robuust groen met natuurlijke opgaande beplantingen die klimatologisch en ruimtelijk een prettige plek creëren voor planten, dieren en ook mensen. Vanuit de gebouwen en openbare ruimte biedt het groen een afwisselende en rijke natuurlijke aanblik, met veel variatie in streekeigen beplanting. Tevens creëert het een natuurlijke beveiligingsschil ter afscherming van het gebouw.



Inspiratie beelden voor 9B en 9C

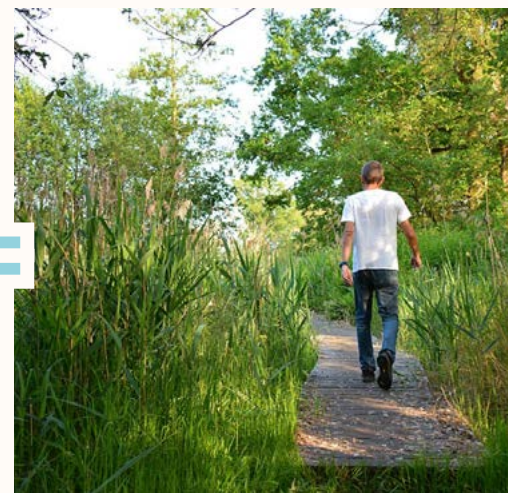


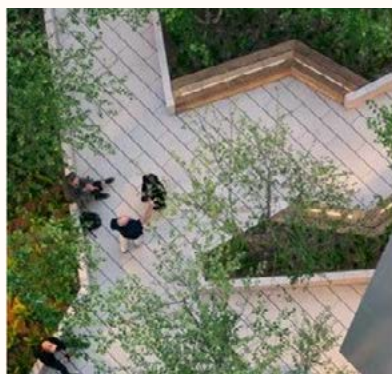
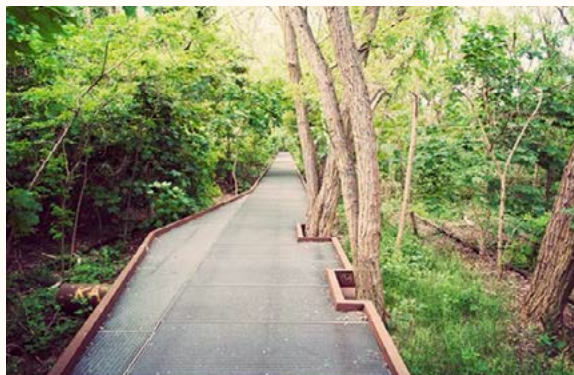
GROENVOORZIENINGEN

Nader onderzoek naar het bestaande groen zal moeten uitwijzen of een zogenaamde broekbos-biotoop realistisch is, of dat de focus op het behoud van het bestaande groen moet komen te liggen. Dit zal tevens invloed hebben op de mogelijkheid, de locatie en de omvang van het kunnen toevoegen van water in het gebied.

De ambitie is om op deze plek een verbeterde groenvoorziening te realiseren, gebruikmakend van de lagere ligging en natte omstandigheden. Zo kan er een gebied ontstaan met meer natte omstandigheden, unieke natuurwaarden en de karakteristieke flora en fauna die daarbij hoort.

Besluitvorming hierover ligt bij de gemeente





PADEN

Door een deel van het broekbos kan mogelijk een netwerk van paden worden ingepast, die zich om bomen heen vouwen en op een aantal plekken kleinschalige verblijfsplekken verbinden tussen het groen. De ambitie is dat op termijn een afwisselende wandelroute ontstaat, maar ook interessante verblijfs- en ontmoetingsplekjes. Deze verblijfsplekken zijn nadrukkelijk te gast in het broekbos, de natuurwaarden staan voorop. Bij de inrichting van dit dichtbegroeide gebied is sociale veiligheid een belangrijk aandachtspunt.

Wellicht dat de wandelroutes in de avonduren beperkt toegankelijk zullen zijn.

NATUURLIJKE OEVER

Door en langs dit groen slingert de watermeander die de waterafvoer van een groter gebied verzorgt. De waterkwaliteit van deze watergang is niet geschikt voor de broekbos-biotop en dient daarom gescheiden te blijven. Deze waterloop biedt echter aan de zonnige noordzijde wel goede mogelijkheden om een fraaie natuurlijke oever te maken, met gradiënten waar de biodiversiteit een impuls kan krijgen.



Principe structuur water

LEGENDA

-  Waterstructuur
-  Wadi
-  Hemelwaterberging op het dak, of in de kelder

WADI

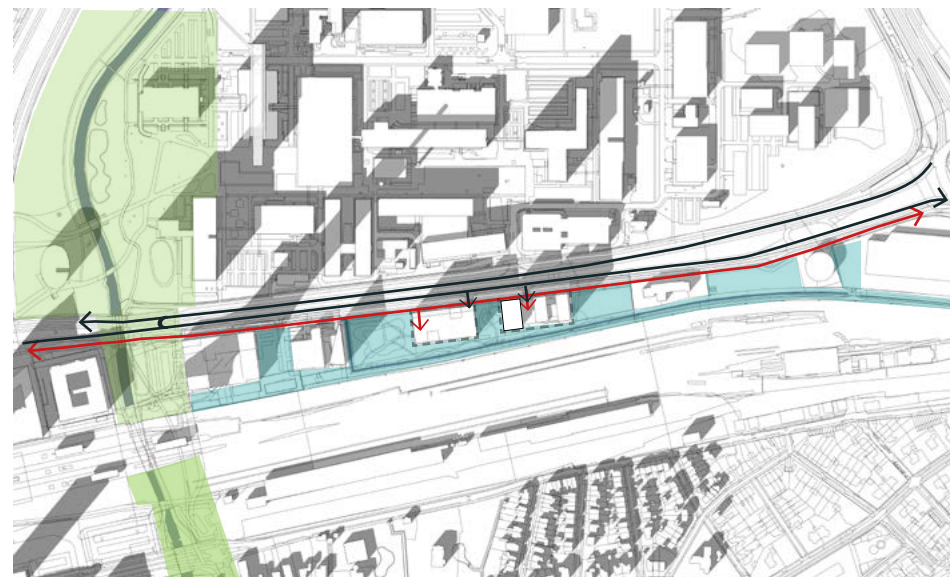
De wadi wordt een weelderig begroeide verlaging langs de Prof. Dr. Dorgelolaan en staat alleen onder water bij hele stevige regenval. Hier infiltreert het hemelwater vanuit de openbare ruimte en wordt het bij hevige regen afgevoerd richting de hoofdwatgang als dat nodig is. Ook dit water blijft gescheiden van de broekbos-biotop, maar de beplanting loopt visueel wel vloeiend over en vormt een groen, ecologisch entreegebied voor gebouwen. In het DOSP wordt de precieze positie en invulling van dit gebied nader uitgewerkt.

Bij de verdere uitwerking wordt ook onderzocht of schoon hemelwater van het dak mogelijk een positieve bijdrage kan leveren aan de broekbos-biotop.

5.5 Ontsluiting

Ten behoeve van een verkeersveilige ontsluiting en inpassing zal de bestaande situatie voor de clusters worden aangepast. De bestaande ventweg wordt een fietspad en deze zal, samen met het royale trottoir, zo worden gepositioneerd, dat een veilige opstelplek kan worden gerealiseerd voor de logistiek van de beide clusters. In het DOSP wordt dit nader uitgewerkt. De ontsluiting van de beide clusters vindt plaats vanaf de Prof. Dr. Dorgelolaan. Vanaf de doorfietsroute worden de fietsenstallingen direct ontsloten en via de doorfietsroute en trottoir is het station snel bereikbaar.

De Prof. Dr. Dorgelolaan vormt ook de ontsluiting voor auto's en logistiek verkeer. Vanaf de Prof. Dr. Dorgelolaan wordt direct aangesloten, maar kan alleen rechtsaf worden geslagen, in verband met de doorstroming. Aan weerszijde van cluster 9 zijn er echter doorsteken in de middenberm die het mogelijk maken de andere kant op te rijden, waar nodig worden deze geschikt gemaakt voor de benodigde voertuigen. Ook de rotonde bij de Berenkuil kan gebruikt worden om te keren als dat nodig is.



Ontsluiting 9B en 9C

LEGENDA

- Gemotoriseerd verkeer
- ↔ Doorfietsroute

06

WENSBEELD TOEKOMST OMGEVING

06 WENSBEELD TOEKOMST OMGEVING

De ontwikkelingen in cluster 9 zijn voorlopers en vormen de eerste stap in een stapsgewijze transformatie van het stationsgebied. Met de realisatie van de gebouwen op de clusters 9B en 9C, zal ook de inrichting van de openbare ruimte voor de deur gelijk worden aangepakt en definitief worden gemaakt. Een eventuele toekomstige transformatie en herinrichting van de Prof. Dr. Dorgelolaan sluit hier vervolgens weer zorgvuldig op aan.

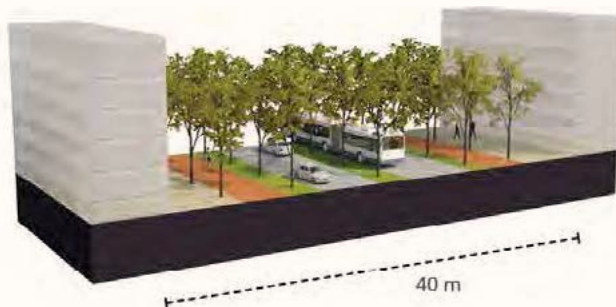
Hoe die toekomstige inrichting van de Prof. Dr. Dorgelolaan precies gaat worden is nog niet exact bepaald en afhankelijk van nader onderzoek. De inrichting voor de clusters 9B en 9C is na realisatie in ieder geval een gegeven en hoeft in principe niet opnieuw te worden aangepakt.



Mogelijk toekomstbeeld Fellenoord en TUE-campus

Of het bestaande groen rondom de gebouwen gelijk kan worden aangepakt en op welke manier is afhankelijk van nadere onderzoeken, die parallel aan het uitwerken van het DOSP worden opgestart. De resultaten zullen in het DOSP en inrichtingsplan worden meegenomen.

Cluster 9 is daarmee richtinggevend en fungeert als vliegwiel en randvoorwaarde voor de verdere transformatie en opwaardering. In het verlengde van de ontwikkelvisie Fellenoord, het masterplan TUE en de gebiedsvisie Groene Schakel maken we in dit hoofdstuk een doorkijk naar de mogelijke ontwikkelingen in de omgeving. Deze doorkijkjes vormen geen harde randvoorwaarden, aangezien er nog het nodige zal moeten worden uitgezocht. Ze vormen meer een streefbeeld en schetsen de ambitie en geven zo richting aan verder onderzoek en uitwerking.



Ontwikkelvisie Fellenoord: profiel stadsboulevard

PROF. DR. DORGELOLAAN ALS STADSBOULEVARD

De Prof. Dr. Dorgelolaan transformeert in de toekomst stapje voor stapje naar een stadsboulevard (insteek is 7-10 jaar), waarbij de oversteekbaarheid verbeterd en de rol als doorgaande auto-ontsluiting niet verdwijnt, maar wel wordt afgewaardeerd. De Prof. Dr. Dorgelolaan is in de toekomst een invalsradiaal voor het stationsgebied. De verkeersstructuur in de binnenstad en het stationsgebied verbeteren is een onderzoek in het kader van MIRT. Het deel ten westen van de Dommelvallei transformeert waarschijnlijk als laatste, dat betekent dat in de eerste fase clusters 9B en 9C nog te maken hebben met de huidige inrichting.

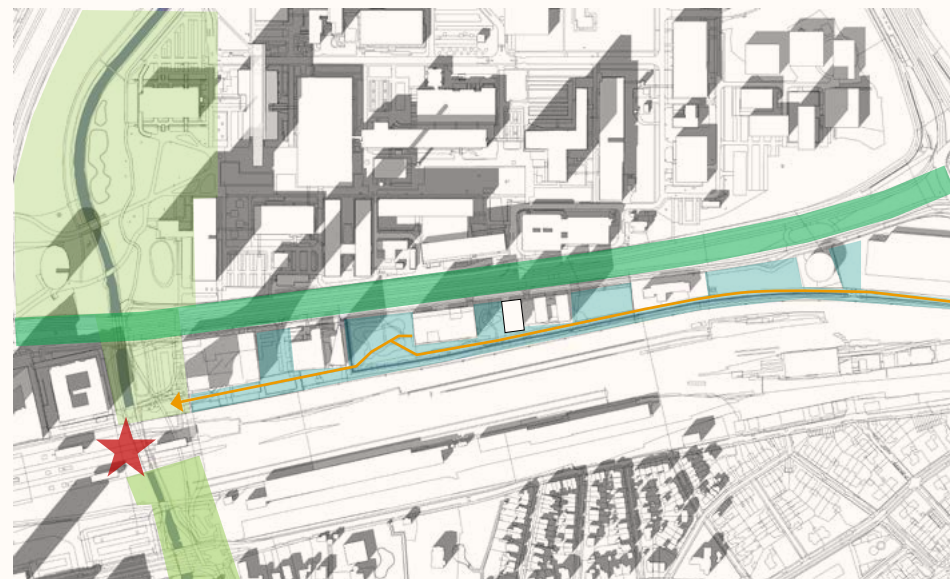
De toekomstige afwaardering van het autoverkeer is afhankelijk van diverse ingrepen in de stad en keuzes die daarin gemaakt (kunnen) worden. Die betreffen onder andere het vernieuwen van het busstation, oplaadpunten voor bussen en ingrepen in de verkeersstructuur. Met de recente doorfietsroute wordt voor fietsers al wel de loper uitgelegd tussen stad, station en naar buiten. En via de Prof. Dr. Dorgelolaan loopt men dadelijk, langs het groen en de bestaande en nieuwe gebouwen, nu binnen 8 minuten en op lange termijn wellicht binnen 6 minuten naar het station. Als de Prof. Dr. Dorgelolaan in de toekomst nog kan worden afgewaardeerd voor autoverkeer, dan ontstaan binnen het wegprofiel kansen voor meer groen en meer oversteekmogelijkheden. Nader onderzoek zal moeten uitwijzen op welke manier dat kan gebeuren en op welke termijn dit handen en voeten kan krijgen.

VERKNOPEN MET DE CAMPUS

Indien er in de toekomst kansen ontstaan om met een afwaardering van de Prof. Dr. Dorgelolaan ook meer oversteekmogelijkheden te realiseren, dan kunnen bestaande routes vanuit de campus worden doorgetrokken naar de zuidzijde en worden clusters 9B en 9C inniger verbonden met de campus. Door de paden in het beoogde broekbos te verknopen met de wandelstructuur van de campus, worden deze ook van betekenis voor de mensen van de campus en staan bestaande en nieuwe gebouwen in cluster 9 gevoelsmatig niet alleen in het stationsgebied, maar ook op de campus. Zo zou de waarde van het plangebied en de waarde van de campus verder kunnen worden vergroot.

NIEUWE ENTREE TOT HET STATION

Een ambitie voor de verdere toekomst is de realisatie van een nieuwe toegang tot het station te maken aan de Dommelvallei. Dit zal de toegankelijkheid van de TUE-campus verbeteren, maar is natuurlijk ook voor cluster 9 waardevol. Het biedt de kans om sneller op het perron te staan en zo het gebruik van openbaar vervoer nog verder te stimuleren.



Wensbeeld: nieuwe entree Dommelvallei en recreatieve wandelroute

LEGENDA

- ★ Nieuwe station entree
- Wandelverbinding



Wensbeeld: verbeteren oversteekbaarheid en aanhaken op wandelroutes TUE-campus

MOGELIJKE NIEUWE WANDELVERBINDINGEN

Als het lukt een nieuwe entree tot het station te maken aan de Dommelvallei, dan wordt daarmee niet alleen de wandelverbinding tussen de TUE-campus en het station verbeterd, maar is het ook interessant na te gaan denken over een tweede wandelverbinding tussen clusters 9B en 9C, het station en de Dommelvallei. Een mogelijkheid die onderzocht zal moeten worden is om dan door het groen een recreatieve wandelroute te realiseren die de paden door de groene wig aaneenrijgt tot één recreatieve wandelroute. Met de positionering van de ontwikkelvelden wordt hier ruimte voor gelaten. De uitdaging ligt bij een aantal bestaande gebouwen in deze zone, die hun parkeervoorzieningen en bouwkavels tot aan de rand van het spoor hebben lopen. Verder zal hierbij de sociale veiligheid een belangrijk aandachtspunt zijn. Of het haalbaar is en op welke termijn zal in het onderzoek rondom de Prof. Dr. Dorgelolaan worden meegenomen.

Tenslotte is in de 'Groene Schakel' het idee geopperd voor een toekomstige wandelverbinding over het spoor naar stadsdeel Tongelre. Op die manier kan het wandelcircuit van de campus nog inniger worden verknoopt met de stad en komt het groen van de campus binnen handbereik voor de bewoners van dit stadsdeel. Op korte termijn lijkt dit niet realiseerbaar, maar met de opzet van het plan wordt deze optie in ieder geval niet geblokkeerd.

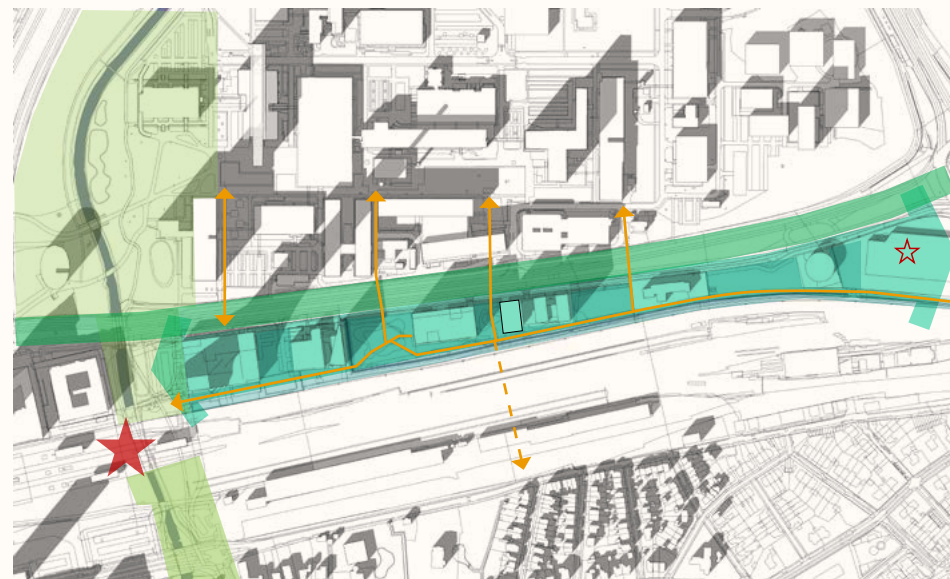
GROENE WIG ALS ECOLOGISCHE GROENSTRUCTUUR EN KLIMAATZONE

Parallel aan dit plan liggen er ook kansen om stapsgewijs de groene scheg om te vormen tot een ecologische groenstructuur en klimaatzone tussen het hoger gelegen gebied ten oosten van de stad en lager gelegen Dommelvallei.

Hierbij kunnen gradiënten uitgenut worden en kan de werking van een watercascade worden vormgegeven. Met voorliggend VOSP wordt hier een voorzet voor gegeven. Door water langer in het gebied vast te houden wordt de druk op de waterafvoer bij hevige regenval verkleind en bij droogte kan het groen profiteren. Het groen levert een positieve bijdrage tijdens hitte en koelt de stad. Het principe van de groene ruimte kan worden doorgezet in de rest van de groene wig, waarbij naar het oosten de omstandigheden steeds hoger en droger worden. Een ecologisch interessante gradiënt. De Prof. Dr. Dorgelolaan en de watermeander rijgen het gebied aan elkaar. De mogelijkheden worden door de gemeente onderzocht.

MOBILITEITSHUB

Er wordt tevens onderzocht of een mobiliteitshub in het gebied een interessante mogelijkheid is. Hier kunnen bezoekers, komend vanaf de ring, parkeren en verder het gebied in met bus, fiets of wandelend. Daarmee neemt de druk van autoverkeer verder af, ontstaan mogelijkheden voor bezoekersparkeren en neemt het belang van de Prof. Dr. Dorgelolaan als wandel- en fietsroute verder toe. Eén van de plekken waarnaar gekeken wordt is het gebied rondom de huidige busremise.



Wensbeeld: groene wig als ecologische verbinding en nieuwe mobiliteitshub

LEGENDA



07

VERVOLG- STAPPEN

07 VERVOLGSTAPPEN

7.1 Concrete vervolgstappen

Om dit voorliggende VOSP verder handen en voeten te geven en te komen tot een concreet plan dienen er een aantal acties, vervolgstappen, onderzoeken en procedures in gang gezet te worden. In dit laatste hoofdstuk worden de belangrijkste vervolgstappen opgesomd. De planning hiervan en de concrete invulling volgt in een later stadium in afstemming met alle betrokkenen.

1. Eerste stap is het vaststellen van het VOSP door het RVB en de supervisor en daarna door het bestuur van de gemeente Eindhoven.
2. Op basis van deze vaststelling kan de anterieure overeenkomst gesloten worden.
3. Op basis van VOSP wordt het bestemmingsplan 9B gemaakt.
4. Daarna wordt het DOSP gemaakt van 9B. (Punt 3 en 4 komen later voor cluster 9C).
5. Vervolgens zal het gebouw door een architect en de inrichting van de buitenruimte door een landschapsarchitect verder uitgewerkt worden voor 9B, voor 9C later. Mogelijk dat hier nog aanvullende onderzoeken nodig zijn.

7.2 Actielijst in het verlengde van het VOSP

Los van bovenstaande cruciale vervolgstappen zijn er nog een aantal open vraagstukken die om (bestuurlijke) keuzes vragen. Er is nog nader onderzoek nodig in dat verband, in het verlengde van dit VOSP. Het is raadzaam deze onderzoeken zo spoedig mogelijk op te starten zodat de planontwikkeling hierin voldoende mee kan lopen.

De volgende actielijst biedt hiervoor een aanzet:

- › Onderzoek naar ideale en veilige positionering van de doorfietsroute, trottoir en wadi in de zone langs de Prof. Dr. Dorgelolaan en keuze voor inrichting van dit gebied.
- › Groen/ecologie; welk groen te handhaven/vernieuwen en hoe te komen tot een kwalitatieve groene inrichting (in samenhang met o.a. de thema's water, klimaatadaptatie en natuurinclusiviteit)?
- › Waterhuishouding en klimaatadaptatie; onderzoek naar een optimale afwikkeling van hemelwater en inrichting van een wadi.
- › Energiehuishouding; hoe te komen tot een zo energiezuinig mogelijk gebouw? Er liggen mogelijk kansen voor clusters 9B en 9C om mee te doen in de energietransitie en verduurzaming.
- › Programmering; het programma dat voor de toekomstige gebruikers tevens een verrijking en mix van gewenste functies is.
- › Mobiliteitsplan en verkenningen naar de mobiliteitshub en een nieuwe entree naar het station.

