

NOTA VAN ZIENSWIJZEN
ONTWERP GEBIEDSKADER KANAALZONE-ZUID

EINDHOVEN

INHOUD

Inleiding			3
Onderwerp	-	Algemeen	6
Onderwerp	-	Plan MER/ milieueffectbeoordeling	7
Onderwerp	-	Dichtheden en woningaantallen	8
Onderwerp	-	Hoogbouw	9
Onderwerp	-	Mobiliteit	10
Onderwerp	-	Parkeren	12
Onderwerp	-	Groen, schaduw en leefkwaliteit	13
Onderwerp	-	Hemelwater	15
Onderwerp	-	Ontbrekende onderzoeken	15
Onderwerp	-	Voorzieningen en functiemenging	16
Onderdeel	-	Omgeving	17
Onderwerp	-	Participatie	18
Onderwerp	-	Openbare ruimte	20
Onderwerp	-	Kanaal	21
Onderwerp	-	Wonen op water	22

COLOFON

Gemeente Eindhoven
Ruimtelijke Programma's en Projecten – Centrum en Tongelre

2 februari 2026

INLEIDING

Deze nota van zienswijzen hoort bij het ontwerp gebiedskader Kanaalzone-Zuid. Het ontwerp gebiedskader is zes weken ter inzage gelegd om in de stad een ‘extra check’ uit te voeren op wat er in het ontwerp staat, inclusief de wijzigingen die zijn aangebracht na de uitgevoerde participatie. Het college wilde eenieder de kans te geven daarop te reageren door middel van een inspraakreactie.

Op 27 oktober 2025 is het ontwerp gebiedskader gepubliceerd op openeindhoven.nl/kanaalzonezuid. Tot en met 7 december 2025 kon iedereen reageren met een inspraakreactie, die we hier een zienswijze noemen. Reageren kon via een formulier op de website en per brief.

In deze nota van zienswijzen zijn de zienswijzen samengevat. De samenvatting heeft uitsluitend tot doel om de leesbaarheid van de nota te vergroten. Bij de beoordeling van de zienswijzen zijn de volledige reacties met bijlagen, zoals deze bij de gemeente zijn binnengekomen, betrokken. Naar aanleiding van de terinzagelegging zijn er 46 zienswijzen ontvangen. De zienswijzen zijn in deze nota van een gemeentelijk standpunt voorzien.

Wat is een gebiedskader?

Het gebiedskader geldt na vaststelling als programma onder de Omgevingswet en geeft richting aan hoe het gebied eruit kan komen te zien en hoe ruimtelijke ontwikkelingen kunnen bijdragen aan maatschappelijke opgaven. Daarbij worden belangrijke randvoorwaarden benoemd, maar vermelden we ook kansen om een stap extra te zetten op diverse thema’s.

Het gebiedskader vormt in Kanaalzone-Zuid de eerste stap in de transformatie van een bedrijventerrein naar een gemengd woon- en leefgebied. Het schetst een globale opzet en denkrichting van de ruimtelijke structuur: de vorm, hoogtes en plaatsing van gebouwen, en de manier waarop deze zich verhouden tot elkaar en tot de bestaande omgeving. Daarbij komen thema’s aan bod zoals wonen, werken, openbare ruimte, voorzieningen, verkeer en leefbaarheid. Deels gebruiken we daarbij al eerder vastgesteld beleid. Bijvoorbeeld de beslissing van de raad om de Dirk Boutslaan op te waarderen tot een belangrijkere uitvalsweg tussen de Ring en het stadscentrum (Masterplan Mobiliteit 2050, vastgesteld door de gemeenteraad op 12 maart 2024). Die beslissing is na een zorgvuldige afweging genomen en staat, vanuit het gebiedskader bezien, niet meer open voor discussie.

Wat is het doel van het gebiedskader?

De gemeente gebruikt het gebiedskader onder andere om bouwinitiatieven te toetsen. Het gebiedskader bevat bijvoorbeeld spelregels waaraan toekomstige plannen moeten voldoen, zoals maximale bouwhoogtes. De concrete invulling volgt later bij de uitwerking van de stedenbouwkundige uitwerking. Eerst wordt er een stedenbouwkundige uitwerking gemaakt. Zodra concrete bouwinitiatieven gaan ontstaan, is er opnieuw ruimte voor participatie, zodat belanghebbenden invloed kunnen uitoefenen op de plannen die dan voorliggen.

Wat is het ontwerp gebiedskader?

Het ontwerp gebiedskader is een tussenstap richting het definitieve kader. Voordat het ontwerp werd opgesteld, heeft de gemeenteraad op 9 september al zijn wensen en bedenkingen meegegeven op een conceptversie. Deze zijn verwerkt en dit heeft geleid tot het ontwerp gebiedskader. Vervolgens hebben we dit ontwerp gebiedskader gepresenteerd op 27 oktober. Dit ontwerp lag zes weken ter inzage, zodat reacties kunnen worden verzameld.

Waarop zijn reacties mogelijk?

Tijdens de periode van de inzage, kon iedereen reageren op alle onderdelen van het ontwerp gebiedskader. Echter, de eerder door de gemeente genomen besluiten worden niet teruggedraaid, zoals het voorbeeld van de Dirk Boutslaan.

Wat gebeurt er met de reacties?

Na de inzageperiode zijn alle reacties gebundeld in deze zienswijzennota. Zo beoordeelt het college welke reacties wel of niet in het gebiedskader worden verwerkt. In deze nota staat hoe de reacties worden overgenomen of waarom ze niet worden overgenomen. Vervolgens stelt het college het gebiedskader definitief vast, samen met de zienswijzennota, en informeert de raad. Het wordt dan gepubliceerd in het digitaal stelsel omgevingswet (‘Regels op de Kaart’) en op openeindhoven.nl zodat het gemakkelijk vindbaar is.

Vervolgstappen

1. **Kwartaal 1 2026:**
   Vaststellen definitief gebiedskader; Het college stelt het gebiedskader vast. Hiermee worden de inhoudelijke kaders voor de verdere ontwikkeling van Kanaalzone-Zuid vastgesteld.
2. **Kwartaal 1 tot en met 4 2026:**
   Start stedenbouwkundige uitwerking en fasering. Na vaststelling begint de stedenbouwkundige uitwerking, waarbij het programma (aantal en soorten woningen en soorten voorzieningen), de openbare ruimte en de inrichting van de Kanaalzone-Zuid verder worden geconcretiseerd. Ook wordt een eerste globale fasering opgenomen.
3. **Kwartaal 3 2026:**
   Voorbereiding wijziging omgevingsplan; Gelijktijdig start de procedure om het omgevingsplan te wijzigen zodat toekomstige ontwikkelingen juridisch-planologisch mogelijk worden gemaakt.
4. **Kwartaal 3 2027:**
   Concrete fasering en eerste deelprojecten; Op basis van de stedenbouw-kundige uitwerking wordt toegewerkt naar een realistische fasering en de eerste deelprojecten in beeld gebracht.
5. **Mobiliteit:**
   Gelijktijdig uitwerken van de aansluiting op de ring en de verkeersstructuur rondom de Kanaalzone.

Zienswijzen en gemeentelijke reacties

Ten aanzien van het ontwerp gebiedskader Kanaalzone-Zuid zijn er 46 zienswijzen ontvangen. Deze zienswijzen zijn binnen de termijn ingediend. De zienswijzen zijn daarmee ontvankelijk. Hieronder wordt een samenvatting van de zienswijzen weergegeven en worden ze voorzien van een gemeentelijk standpunt.

Indieners zienswijzen

In verband met de privacy zijn de naam- en adresgegevens van de indieners van de zienswijzen in een aparte bijlagen opgenomen. Deze bijlage is niet digitaal beschikbaar, maar wel analoog. Ten aanzien van het ontwerp gebieds-kader zijn zienswijzen kenbaar gemaakt door:

1. Zienswijze, bewoners, Hoefkestraat
2. Zienswijze, bewoners, Joachim Patinirstraat
3. Zienswijze, bewoners, Joachim Patinirstraat
4. Zienswijze, bewoners, Joachim Patinirstraat
5. Zienswijze, bewoners, Rachel Ruyschstraat
6. Zienswijze, bewoners, Van Wassenhovestraat
7. Zienswijze, bewoners, Joachim Patinirstraat
8. Zienswijze, bewoners, Maria van Oosterwijckstraat
9. Zienswijze, bewoners, Pieter Aertsenstraat
10. Zienswijze, bewoners, Van Wassenhovestraat
11. Zienswijze, bewoners, Joachim Patinirstraat
12. Zienswijze, bewoners, Gabriël Metsulaan
13. Zienswijze, bewoners, Gabriël Metsulaan
14. Zienswijze, bewoners, Gabriël Metsulaan
15. Zienswijze, bewoners, Frans Masereelstraat
16. Zienswijze, bewoners, van Wassenhovestraat
17. Zienswijze, bewoners, van Wassenhovestraat
18. Zienswijze, bewoners, Pieter Aertsenstraat
19. Zienswijze, bewoners, Gabriël Metsulaan
20. Zienswijze, bewoners, van Wassenhovestraat
21. Zienswijze, bewoners, Guldenstraat
22. Zienswijze, bewoners, van Wassenhovestraat
23. Zienswijze, bewoners, Gabriël Metsulaan
24. Zienswijze, bewoners, van Wassenhovestraat
25. Zienswijze, bewoners, Gabriël Metsulaan
26. Zienswijze, bewoners, Bosbaan
27. Zienswijze, bewoners, Gabriël Metsulaan
28. Zienswijze, bewoners, van Wassenhovestraat
29. Zienswijze, bewoners, van Wassenhovestraat
30. Zienswijze, bewoners, Kanaaldijk-Noord
31. Zienswijze, bewoners, Gabriël Metsulaan
32. Zienswijze, bewoners, van Wassenhovestraat
33. Zienswijze, bewoners, Joachim Patinirstraat
34. Zienswijze, bewoners, Joachim Patinirstraat
35. Zienswijze, bewoners, Joachim Patinirstraat
36. Zienswijze, bewoners, van Wassenhovestraat
37. Zienswijze, bewoners, van Wassenhovestraat
38. Zienswijze, bewoners, Joachim Patinirstraat
39. Zienswijze, bewoners, Joachim Patinirstraat
40. Zienswijze, bewoners, Gabriël Metsulaan
41. Zienswijze, bewoners, van Wassenhovestraat
42. Zienswijze, bewoners, Joachim Patinirstraat
43. Zienswijze, bewoners, Joachim Patinirstraat
44. Zienswijze, bewoners, Waldeck Pyrmontstraat
45. Zienswijze, bewoners, van Wassenhovestraat
46. Zienswijze, bewoners, Joachim Patinirstraat

ONDERWERP – ALGEMEEN

Strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.
Het ontwerp-gebiedskader is een omgevingsprogramma als bedoeld in artikel 3.4 en 3.5 van de Omgevingswet. Een dergelijk programma moet voldoen aan de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. In het ontwerp ontbreken essentiële onderzoeken, worden keuzes onvoldoende gemotiveerd en worden belangen van omwonenden onvoldoende meegewogen.

- Verzoek tot opnemen van een klankbordgroep met bewonersorganisaties in het supervisieproces en dit vast te leggen in het gebiedskader.

Adressanten onder

5,6,7,9,12,13,14,15,18,20,21,22,23,24,25,27,28,29,30,31,32,33,34,35,37,38,40,43,46

Beantwoording

Het gebiedskader is een omgevingsprogramma op grond van artikel 3.4 en 3.5 Omgevingswet. Het is een richtinggevend document en geen besluit dat rechtstreeks rechten of plichten schept, anders dan voor het college van B&W zelf. Bij de totstandkoming is aangesloten bij de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Onderzoeken en motivering

De stelling dat essentiële onderzoeken ontbreken wordt niet gedeeld. Voor het gebiedskader zijn relevante onderzoeken uitgevoerd, zoals stedenbouwkundig onderzoek, een m.e.r.-beoordeling (inclusief milieuanalyses) en de haalbaarheidsstudie voor een parkeeroplossing. Aanvullende en verdiepende onderzoeken worden gaandeweg de verdere uitwerking opgepakt, bijvoorbeeld bij omgevingsplanwijzigingen of projectbesluiten.

Belangenafweging en participatie

Bewonersorganisaties en omwonenden (inwoners en ondernemers) zijn actief in de gelegenheid gesteld om betrokken te zijn bij het opstellen van het gebiedskader via de aanpak die is beschreven in het door B&W vastgestelde participatieplan. Er zijn bijvoorbeeld gesprekken gevoerd en bijeenkomsten georganiseerd. De resultaten zijn verwerkt in een participatieverslag. In de vervolgstappen, bijvoorbeeld omgevingsplanwijzigingen of projectbesluiten wordt opnieuw participatie georganiseerd.

Verzoek klankbordgroep

Het verzoek om een vaste klankbordgroep in het gebiedskader te verankeren wordt niet overgenomen. Het gebiedskader legt namelijk geen procesafspraken vast, maar beschrijft de inhoudelijke ontwikkelrichting voor het gebied. De betrokkenheid van bewoners blijft een belangrijk uitgangspunt en wordt vormgegeven via reguliere overleggen, zoals de gesprekken die de gebiedscoördinator van de gemeente Eindhoven met omwonenden voert. En bij de vervolgprojecten volgens het participatiebeleid van de gemeente Eindhoven. Daarnaast is er een extra voortgangsoverleg georganiseerd met de bewonersverenigingen van Cingelshouck en de Irisbuurt. Voor deze bewonersverenigingen wordt twee keer per jaar een overleg ingepland om de vorderingen en actuele stand van zaken te bespreken. Wanneer hier behoefte aan is, bestaat altijd de mogelijkheid om vaker met elkaar in overleg te gaan.

Conclusie

Het verzoek wordt niet verder verankerd in het gebiedskader. Participatie en eventuele overlegvormen worden ingericht binnen de reguliere werkwijzen en kaders van het gemeentelijk participatiebeleid.

ONDERWERP – PLAN-MER / MILIEUEFFECTBEOORDELING

Gezien de aard en omvang van de ontwikkeling en mogelijke gevolgen voor Natura 2000-gebieden kan sprake zijn van plan-MER-plicht. Een MER ontbreekt volledig in het ontwerp, wat strijdig is met artikel 16.40 Omgevingswet. Het ontwerp is onvolledig nu er een rapportage ontbreekt en daar kan met deze zienswijze ook niet op gereageerd worden.

- Als nu naar het gebiedskader wordt gekeken, dan wordt het woord milieueffectrapportage niet in de mond genomen. Voorts staat op pagina 53 onder punt 2 bij beoordeling mogelijke milieueffecten 'Volgt na aanleveren TAUW'. De gehele beoordeling ontbreekt behoudens deze zin.
- Vaststelling van het ontwerp zou dus ertoe leiden dat uw college in strijd met het zorgvuldigheids- en motiveringsbeginsel handelt. Evenals heeft u niet alle kennis vergaard die nodig is om over te kunnen gaan tot vaststelling van het ontwerp.
- Er zijn bekende bodemverontreinigingen en mogelijk onontplofte oorlogsresten. Verzoek bodemonderzoek en garantie voor veiligheid voor de uitvoering van werkzaamheden.

Adressanten onder

5,6,7,9,12,13,14,15,17,18,20,21,22,23,24,25,27,28,29,30,31,32,33,34,35,37,38,40,43,46

Beantwoording

Een plan-mer beoordeling is een procedure waarbij het bevoegd gezag beoordeelt of er aanzienlijke milieueffecten kunnen optreden bij een project. Het bevestigt of er milieueffecten zijn die zo aanzienlijk zijn, dat het moet leiden tot opstelling van een milieueffectrapport (MER).

De plan-mer-beoordeling was ten tijde van het ontwerp gebiedskader nog in afronding. Deze beoordeling is inmiddels uitgevoerd en is bij de raadsvergadering van 9 september 2025 aan het gebiedskader toegevoegd. Hieruit volgt dat het gebiedskader niet MER-plichtig is en dat geen belangrijke nadelige milieugevolgen worden verwacht.

Bekende bodemverontreinigingen en mogelijke niet-gesprongen (NGE) explosieven worden projectmatig onderzocht in de vervolgfase. Voorafgaand aan werkzaamheden worden, waar nodig, aanvullend bodemonderzoek en NGE-onderzoek uitgevoerd volgens de geldende veiligheidsrichtlijnen.

Conclusie

Het voorstel is om in het vast te stellen gebiedskader op de plek waar nu staat dat de beoordeling "nog volgt", een korte samenvatting van de conclusies uit de plan-mer-beoordeling op te nemen.

ONDERWERP – DICHTHEDEN EN WONINGAANTALLEN

De omgevingsvisie Eindhoven spreekt van ‘ongeveer 2.000 woningen’, maar het ontwerp telt ‘minimaal 2.000 woningen’ en zelfs meer. Deze wijziging wordt niet onderbouwd en de gevolgen zijn niet onderzocht.

- Resulteert in een zeer hoge bebouwingsdichtheid en een potentieel overbelaste woonomgeving, zonder dat een duurzame, integrale ontwikkelingsvisie is gepresenteerd. Bij goedkeuring zou de planlocatie een hogere dichtheid bereiken dan Strijp-S, dat reeds als intensief ontwikkeld geldt.
- Met een beoogd programma van 4.000 tot 6.000 woningen op circa 30 hectare komt de verwachte dichtheid uit op 130 tot 160 woningen per hectare, wat uitzonderlijk hoog is in deze context.
- Er wordt nergens vermeld of omschreven waarom juist aan de Kanaaldijk-Zuid hoge dichtheden aan bewoning of bovenmatige metrages aan andere functies kansrijk zijn.
- Gevolgen omliggende woonwijken.
- Dit is een beleidsverzwaring in strijd met artikel 3.5 Omgevingswet, toelichting afwijking hiervan.
- Verzoek om meer gezinswoningen en flexibiliteit in woningontwerp, zodat het gebied toekomstbestendig en sociaal stabiel blijft.

Adressanten onder

1,5,6,7,9,12,13,14,15,17,18,20,21,22,23,24,25,27,28,29,30,31,32,33,34,35,36, 37,38,40,41,42,43,46

Beantwoording

Het gebiedskader gaat uit van ongeveer 2.000 woningen, conform de omgevingsvisie Eindhoven. Een programma van 4.000 tot 6.000 woningen wordt in het gebiedskader nergens genoemd. De formulering “minimaal 2.000 woningen” wordt verduidelijkt: het programma bedraagt circa 2.000 woningen, waarbij ruimte nodig is om in de verdere uitwerking flexibel te kunnen inspelen op toekomstige woonbehoeften.

Flexibiliteit richting de toekomst

De toekomstige vraag naar bepaalde woningtypen en woonvormen kan sterk veranderen. Daarom is gekozen voor een flexibel programma in vierkante meters, in plaats van vaste aantallen of typologieën. Dit voorkomt dat nu keuzes worden vastgezet, die later niet meer aansluiten bij demografische of marktontwikkelingen. In de stedenbouwkundige uitwerking wordt bepaald welke mix van woningtypen passend is.

Locatiekeuze en effecten op de omgeving

Kanaalzone-Zuid is een bedrijventerrein waar meerdere grondeigenaren bereid zijn tot herontwikkeling. De ligging nabij het centrum en voorzieningen, gecombineerd met de kwaliteit en identiteit van het kanaal, maakt het gebied kansrijk voor de ontwikkeling van een nieuwe stadswijk. In de uitwerking van het stedenbouwkundigplan worden bouwvolumes nader uitgewerkt in relatie met de omgeving en verder ingezoomd op schaduwwerking, bezonning, windhinder etc. Dat is uiteindelijk maatgevend voor totale bouwvolume en dus ook aantallen woningen.

Conclusie

Het gebiedskader blijft uitgaan van ongeveer 2.000 woningen binnen een flexibel programma. Dit biedt ruimte om in de uitwerking te sturen op kwaliteit, leefbaarheid en woningtypen. We zullen dit aanpassen in het gebiedskader naar ongeveer 2.000 woningen.

ONDERWERP – HOOGBOUW

Het ontwerp voorziet in woontorens van 75 tot 105 meter. Deze staan haaks op de schaal van de omgeving en op eigen randvoorwaarden. Effecten op privacy, bezonning en leefkwaliteit zijn niet onderzocht.

- Volgens vigerende bestemmingsplan is hogere bebouwing dan 12 meter niet toegestaan.
- Waarde woning daalt.

Adressanten onder

5,6,7,8,9,10,12,13,14,15,17,18,19,20,22,23,24,25,27,28,29,30,31,32,33,34,35,37,38, 40,42,43,45,46

Beantwoording

Het gebiedskader maakt enkele woontorens tussen 75 en 105 meter mogelijk. Deze hoogtes passen binnen de ambitie om het huidige bedrijventerrein te transformeren naar een gemengd stedelijk woon- en leefmilieu. Het omgevingsplan (voorheen 'bestemmingsplan') staat inderdaad slechts 12 meter toe, maar dat plan is gebaseerd op de bestaande bedrijfsfunctie. Het gebiedskader vormt de eerste stap richting een nieuwe ruimtelijke structuur.

Motivering hoogbouw

De keuze voor enkele hogere accenten sluit aan bij de ontwikkelingen, die al zijn gestart bij de Caai. Daarbij is in de omgevingsvisie van Eindhoven de Kanaalzone als belangrijke ontwikkellocatie aangestipt. Door een beperkt aantal hogere gebouwen mogelijk te maken, kan meer ruimte worden vrijgespeeld voor een hoogwaardige openbare ruimte, waaronder het toekomstige kanaalpark. Dit draagt bij aan een aantrekkelijk en groen verblijfsgebied. Naast zorgen over hoogbouw zijn er ook zienswijzen ingediend die juist ondersteuning uitspreken voor de voorgestelde bouwhoogtes. In de participatie is eveneens naar voren gekomen dat Kanaalzone-Zuid door veel betrokkenen wordt gezien als een geschikte locatie voor hogere accenten, mede vanwege de transformatieopgave en de ontwikkeling bij de Caai. De ingediende positieve zienswijzen bevestigen dit beeld. De ontvangen reacties laten zien dat er zowel zorgen als steun bestaan voor hoogbouw.

Effecten op privacy, bezonning en leefkwaliteit

Deze effecten worden in de stedenbouwkundige uitwerking onderzocht, onder meer via bezonningsstudies, wind- en schaduwanalyses en leefbaarheidsverkenningen. Het gebiedskader legt hiervoor slechts de ruimtelijke richting vast; de gedetailleerde beoordeling volgt in de vervolgfase.

Woningwaarde

Een daling van woningwaarde is op dit moment geen gegeven en kan niet worden vastgesteld op basis van het gebiedskader. De daadwerkelijke effecten hangen af van de toekomstige uitwerking, kwaliteit van de openbare ruimte en de stedenbouwkundige inpassing.

Conclusie

Het gebiedskader maakt hogere bouwaccenten mogelijk om ruimte te creëren voor een hoogwaardige openbare ruimte en een toekomstbestendige stadswijk. De effecten op omgeving en leefkwaliteit worden in de vervolgstappen onderzocht. We zien in de inspraakreacties op dit punt geen aanleiding het gebiedskader aan te passen.

ONDERWERP - MOBILITEIT

De ontwikkeling wordt vrijwel volledig ontsloten via de Dirk Boutslaan.

- Dit leidt tot overbelasting, verkeersonveiligheid en barrièrewerking. Een integrale verkeersvisie ontbreekt.
- Auto's die dicht langs bestaande huizen rijden.
- Onveilige situatie voor scholieren die de autobaan moeten oversteken.
- Direct conflict tussen de verkeersfunctie en de verblijfs- en leefbaarheidsfunctie.
- De kaders moeten de maximale snelheid op de gehele Dirk Boutslaan, Lucas Gasselstraat en Breitnerstraat vastleggen op 30 km/u.
- De straten dienen primair te dienen voor bestemmingsverkeer (bewoners en logistiek). De Ring en Kanaaldijk-Noord dienen de doorvoerfunctie op te vangen. De radiaal mag geen snelle ontsluiting van de Ring naar het stadscentrum vormen.
- De kaders moeten garanderen dat de fietspaden langs de Dirk Boutslaan volledig gescheiden en hoogwaardig worden uitgevoerd (bij voorkeur vrij liggende fietspaden), en dat de voorrangspositie van de fietser op de aansluitende Kanaaldijk gewaarborgd blijft.
- Door het toenemend verkeer zal onze garages moeilijk bereikbaar worden. Houden jullie daar ook rekening mee?
- Een fietsbrug over het kanaal is oké, maar voor het openbaar vervoer over die brug, zie ik geen toekomst.
- De vernieuwde Gabriel Metsulaan lijkt me ongeschikt om daar 4 keer of meer, per uur, een stadsbus doorheen te laten gaan.
- Zo wordt op de pagina's 16 van het kader enkel de Gabriel Metsulaan aangeduid als gebiedsontsluitingsweg voor gemotoriseerd verkeer, terwijl op pagina 24 de Van Wassehovestraat de indicatie heeft van groene autoluwe straat. Enige toelichting wat dit inhoudt of wat het betekent voor de bereikbaarheid wordt niet genoemd.
- In 2019 is bij de Raad van State nog uitgesproken dat er absoluut geen verstoringen / aansluitingen op deze weg mogen komen i.v.m. de bereikbaarheid door hulpdiensten en de typologie van de weg als route de stad uit.
- Effectstudie verkeersdruk toekomstige projecten.
- Graag inzicht in de cumulatieve verkeersimpact van Kanaaldijk-Zuid samen met Caai, Hugo en andere verdichtingsprojecten in de zuidelijke Kanaalzone.
- Voer vóór vaststelling een logistiek masterplan op gebiedsniveau in, waarin specifieke zones, tijdvensters, en alternatieve stedelijke logistiek (hubs, cargobikes, nachtlogistiek) worden uitgewerkt. Houdt hierbij rekening met de invloed die de logistiek heeft op omliggende wijken.
- De Gabriel Metsulaan, tussen de Dirk Boutslaan en de Kanaaldijk biedt wel mogelijkheden voor een busroute.
- Fietsparkeren van de Design Academy wordt dat geheel inpandig.
- Alleen toegankelijk met elektrische auto's.
- Een "Park+Bike" is dan ook uit den boze.

Adressanten onder

1,2,3,5,6,7,9,10,12,13,14,15,17,18,20,21,22,23,24,25,27,28,29,30,31,32,33,34,35,36,37,38,39,40,41,42,43,46

Beantwoording

De gemeenteraad heeft op 20 mei 2025 het verkeerscirculatieplan Eindhoven Binnen de Ring en het verbeterplan Ring vastgesteld. Daarbij is ook besloten een maximumsnelheid van 30 km/uur in te voeren op alle radialen binnen de Ring uiterlijk in 2027; met uitzondering van de radialen John F. Kennedylaan en Prof. Dr. Dorgelolaan. De Dirk Boutslaan is in het Masterplan Mobiliteit 2050 aangewezen als radiaal binnen de Ring voor autoverkeer. Autoverkeer tussen

de Ring en het centrum, zal vooral gebruik maken van deze radialen. Dat betekent dat we zorgen voor een rechtstreekse aansluiting van de Dirk Boutslaan op de Ring en dat we de Dirk Boutslaan op een verkeersveilige manier gaan inrichten. In 2026 werken we beleidsuitgangspunten en inrichtingsprincipes uit en stellen we een ontwerpverkeersbesluit vast als voorbereiding op het verlagen van de maximumsnelheid op de Dirk Boutslaan naar 30 km/u in 2027. Dit draagt ook bij aan minder geluidsoverlast en een verbetering van de oversteekbaarheid en de kwaliteit van de leefomgeving. We kijken daarbij ook zorgvuldig naar goede en veilige oversteekmogelijkheden voor o.a. de scholieren. We houden bij de plannen rekening met de toename van verkeer en zorgen ervoor dat garages goed bereikbaar blijven. Mocht uit verdere uitwerking blijken dat extra maatregelen nodig zijn, dan nemen we die mee. Met de aanbieder van het openbaar vervoer zullen nog afspraken moeten worden gemaakt over de mogelijkheden voor aanvullend openbaar vervoer in het gebied.

Op 6 januari 2026 is het Uitvoeringskader Duurzame Logistiek vastgesteld. Hierin worden er kaders gesteld rondom de wenselijke ontwikkelingen met betrekking tot logistieke bewegingen en vast te stellen beleid hierin. Bepaalde onderwerpen, zoals venstertijden en hoofdroutes, worden nog verder uitgewerkt op gebiedsniveau. Momenteel wordt een hubstrategie opgesteld waarin we alle potentiele hub locaties (waaronder ook de Park & Bike locaties) tegen het licht houden. Het is dus nog niet zeker dat de Park & Bike op deze locatie gerealiseerd gaat worden.

Conclusie

Naar aanleiding van deze zienswijzen stellen we geen aanpassingen aan het gebiedskader voor.



ONDERWERP - PARKEREN

Een gebiedsspecifieke parkeeraanpak ontbreekt. De haalbaarheid en omvang van de parkeerkelder zijn niet onderzocht en de voorgestelde 80/20-strategie is onrealistisch.

- Parkeertarief van circa €150 per maand (zoals bij Rise/De Caai) niet haalbaar.
- Volgens Nota parkeernormen 2024 kleven er gebreken aan dit onderwerp.
- Verzoek om een concreet fallback-scenario en structurele monitoring met verplichte bijsturing.

Adressanten onder

1,4,5,6,7,9,12,13,14,15,18,20,21,22,23,24,25,27,28,29,30,31,32,33,34,35,37,38,40,42,43,46

Beantwoording

Het gebiedskader werkt met een gebiedsgerichte en flexibele parkeeraanpak. Omdat de stedenbouwkundige uitwerking nog volgt, worden nu geen definitieve keuzes vastgelegd. De mogelijke oplossingen, waaronder een parkeervoorziening onder het kanaal, worden in de vervolgfase onderzocht op haalbaarheid, kosten en ruimtelijke kwaliteit.

Haalbaarheid en fallback-scenario

De haalbaarheid van een ondergrondse parkeervoorziening wordt nog onderzocht. Als deze oplossing niet uitvoerbaar blijkt, wordt gekozen voor een bovengrondse gebiedsgerichte aanpak. Dit is het fallback-scenario.

Parkeertarieven

Over toekomstige parkeertarieven kan nu geen uitspraak worden gedaan. Tarieven van andere projecten, zoals Rise en de Caai, zijn niet één op één toepasbaar op Kanaalzone-Zuid.

Nota Parkeernormen 2024

De genoemde “gebreken” worden in de zienswijze niet geconcretiseerd en kunnen daarom niet worden beoordeeld. Het gebiedskader sluit aan bij de geldende gemeentelijke parkeerkaders.

Monitoring

Monitoring en eventuele bijsturing maken onderdeel uit van de reguliere uitvoerings- en beheerfase en worden niet in het gebiedskader vastgelegd.

Conclusie

De parkeeraanpak blijft zoals opgenomen in het gebiedskader. Naar aanleiding van deze zienswijzen worden geen aanpassingen gedaan.

ONDERWERP - GROEN, SCHADUW EN LEEFKWALITEIT

De hoge dichtheid en beoogde hoogbouw bedreigen de groenblauwe structuur van de kanaalzone. Het risico bestaat dat het Kanaalpark grotendeels in de schaduw komt te liggen.

- In het plan wordt slechts één zijde van het kanaal uitgewerkt, waardoor één oever groen wordt en de andere 'grijs' blijft. Het integreren van beide oevers, eventueel voorlopig alleen de publieke ruimte, zou bijdragen aan een evenwichtige, toekomstgerichte ontwikkeling. Nu blijft dit een 'grijze zone'.
- Publiek vs. privaat groen: Geef inzicht in de verhouding tussen publiek toegankelijk groen op maaiveld en privaat groen op daken.
- Als het gebied langs het kanaal park wordt, garandeer dan in elk geval dat het dan ook tenminste over een breedte van 20 meter echt natuur is over de gehele lengte van 835 meter. Dus exclusief elke verharding voor wandelen, fietsen of terrassen en zonder het water van het kanaal.
- Wordt het "koppark" ook volledig openbaar toegankelijk.
- Nieuwe voetgangers- en fietsbrug over het kanaal. Wordt het Kanaalpark vanaf hier verbonden met het Van Gogh Nationaal Park?

Adressanten onder

1,5,6,7,9,12,13,14,15,17,18,20,21,22,23,24,25,27,28,29,30,31,32,33,34,35,37,38,40, 42,43,46

Beantwoording

Het gebiedskader richt zich op de zuidzijde van het kanaal, omdat de grondeigenaren hier willen ontwikkelen. De noordzijde blijft vooralsnog bedrijventerrein. Met het door de raad aangenomen amendement is de ambitie voor de zuidzijde aangescherpt: hier worden zoveel mogelijk natuurlijke oevers toegevoegd. Bij eventuele plannen aan de noordzijde moet bekeken worden hoe beide oevers in de toekomst beter kunnen aansluiten.

Schaduw en hoogbouw

De effecten van hoogbouw op schaduw, bezonning en verblijfskwaliteit worden verder onderzocht in de stedenbouwkundige uitwerking. De meeste schaduw valt in deze variant op het Kanaalpark. De effecten op de omgeving wordt zoals gezegd op een later moment verder onderzocht. Het gebiedskader legt alleen de ruimtelijke richting vast.

Publiek en privaat groen

De verhouding tussen publiek toegankelijk groen op maaiveld en privaat groen op daken wordt in de uitwerking bepaald. Het gebiedskader geeft hiervoor de randvoorwaarden.

Breedte en inrichting Kanaalpark

Het gebiedskader kan nu geen vaste breedte of exacte inrichting garanderen. Een harde claim, zoals 20 meter natuur over de volledige lengte, past niet in deze fase. De randvoorwaarden voor een groen Kanaalpark in de volle grond zijn opgenomen; de verdere uitwerking bepaalt de definitieve inrichting, waarbij opnieuw het gesprek met de omgeving aangegaan wordt.

Koppark

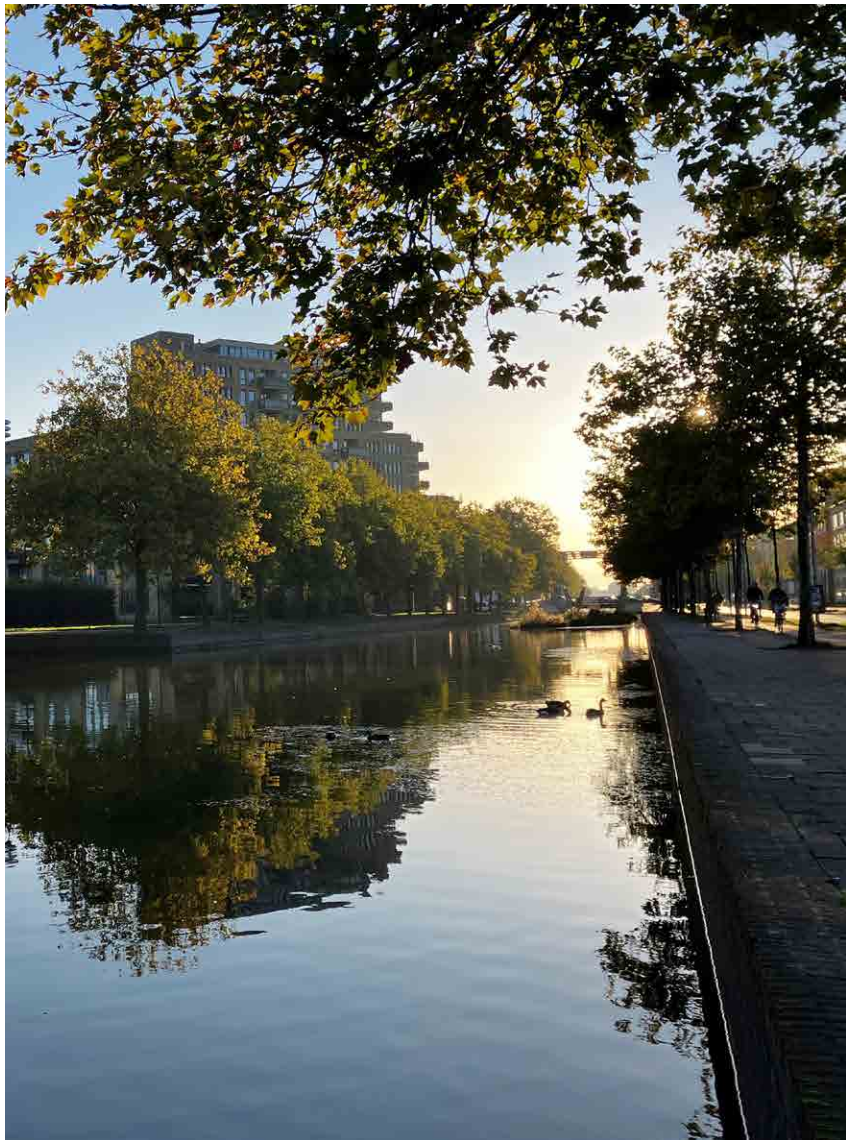
Het Koppark maakt onderdeel uit van het Kanaalpark. In de uitwerking wordt bepaald welke delen openbaar worden en welke eventueel een private invulling krijgen.

Brug en verbindingen

Het vervallen van de Kanaaldijk-Zuid als autoweg creëert een nieuwe langzaamverkeersroute richting het Van Gogh Nationaal Park. De voorgestelde brug verbetert de oversteekbaarheid van het kanaal en maakt het Kanaalpark beter toegankelijk voor omliggende wijken.

Conclusie

Het gebiedskader blijft ongewijzigd. De verdere uitwerking bepaalt de exacte inrichting, toegankelijkheid en groenverdeling.



ONDERWERP - HEMELWATER

Oplossen van het hemelwater in de te volle Dommel is onverstandig, beter kan het water worden benut in de ruimere omgeving voor aanvulling grondwater en doorstroming stagnante waterpartijen. Hoe wordt hiernaar gekeken.

Adressanten onder

5,6,7,9,10,12,14,15,18,20,22,23,24,25,27,28,29,30,31,32,33,34,35,37,38,40,43,46

Beantwoording

Het gebiedskader gaat, zoals opgenomen in de randvoorwaarden bij het hoofdstuk Water, uit van het principe dat hemelwater zoveel mogelijk lokaal wordt hergebruikt, geïnfiltreerd of – waar dat niet kan - geborgen en vertraagd afgevoerd. Het afvoeren naar de Dommel is geen voorkeursroute, omdat de Dommel beperkte capaciteit heeft. Afstromend schoon regenwater van daken dat niet hergebruikt of geïnfiltreerd kan worden, wordt bij voorkeur afgevoerd naar het Eindhovens Kanaal omdat schoon regenwater hier kan bijdragen aan de waterkwaliteit van het kanaal. De exacte maatregelen worden in de stedenbouwkundige uitwerking bepaald. Daarvoor wordt in de ontwerpfase een samenhangend hemelwater- en rioleringssysteem ontworpen. Het gebiedskader legt hiervoor de randvoorwaarden vast; de technische keuzes volgen in de vervolgfase.

Conclusie

De uitgangspunten voor hemelwater blijven zoals opgenomen in het gebiedskader. Naar aanleiding van deze zienswijze worden geen aanpassingen gedaan.

ONDERWERP - ONTBREKENDE ONDERZOEKEN

Onderzoeken naar bezonning, wind, geluid en privacy ontbreken geheel. Hierdoor kan geen goed woon- en leefklimaat worden gegarandeerd.

Adressanten onder

5,6,7,9,12,14,15,18,20,21,22,23,24,25,27,28,29,30,31,32,33,34,35,37,38,40,43,46

Beantwoording

Het gebiedskader legt alleen de ruimtelijke richting vast. Voor de mogelijke uitwerking is een eerste verkenning gedaan om tot een realistisch ruimtelijk scenario te komen. De gedetailleerdere onderzoeken naar bezonning, wind, geluid en privacy maken onderdeel uit van de stedenbouwkundige uitwerking en worden ook uitgevoerd zodra een concreet bouwplan wordt opgesteld. Op dat moment kan ook het woon- en leefklimaat volledig worden beoordeeld.

Conclusie

De benodigde onderzoeken volgen in de stedenbouwkundige en ontwerpfase. Het gebiedskader blijft ongewijzigd naar aanleiding van deze zienswijze.

ONDERWERP - VOORZIENINGEN EN FUNCTIEMENGING

Basiszorg, jeugdvoorzieningen, ouderenzorg en wijkondersteuning ontbreken in het programma, wat leidt tot een onevenwichtige wijkontwikkeling.

- Op pagina 12 van het ontwerp wordt overwogen dat het niet-wonen aandeel tussen de 10-20% ligt. Niet duidelijk waar deze percentages op zien, mocht dit het bruto vloeroppervlak betreffen dan is dit een grote hoeveelheid aan voorzieningen zoals detailhandel en horeca die mogelijk worden gemaakt. In hoeverre is dit passend in de omgeving?
- Verzoek opnemen van een concreet voorzieningenprogramma.
- Hoeveel m2 BVO is hiervoor gereserveerd?

Adressanten onder

5,6,7,9,12,13,14,15,17,18,20,21,22,23,24,25,27,28,29,30,31,32,33,34,35,37,38,40,42,43,46

Beantwoording

Het gebiedskader hanteert een bandbreedte van 10–20% van circa 235.000 m² BVO voor het totale programma aan niet-woonfuncties. Dit is een harde programmatische ruimte, maar het is geen vaste toedeling aan specifieke functies zoals detailhandel of horeca. De exacte invulling binnen deze bandbreedte wordt bepaald in de stedenbouwkundige uitwerking. De verdere uitwerking bepaalt welke functies passend en wenselijk zijn binnen de totale programmatische ruimte.

De ambitie voor Kanaalzone-Zuid richt zich primair op design-georiënteerde functies, zoals werkplaatsen, ateliers en andere creatieve en maakgerelateerde voorzieningen. Deze sluiten aan bij de gewenste identiteit van het gebied. Andere voorzieningen worden gaandeweg verkend op basis van behoefte en ruimtelijke geschiktheid.

Voor basiszorg, jeugdvoorzieningen, ouderenzorg en wijkondersteuning geldt dat deze stedelijk al goed zijn gespreid. Er is op dit moment geen aanleiding om dergelijke functies specifiek in dit gebied op te nemen. Dat geldt ook voor supermarkten en scholen.

Het gebiedskader legt geen vast voorzieningenprogramma vast.

Conclusie

Het gebiedskader blijft ongewijzigd. De exacte invulling van voorzieningen wordt in de stedenbouwkundige uitwerking bepaald.

ONDERDEEL – OMGEVING

Is er gekeken naar het effect op het gebied Cingelshouck?

Ontbreken van een integrale beoordeling die de cumulatieve effecten van Caai, Hugo en Kanaaldijk-Zuid gezamenlijk in beeld brengt.

Adressanten onder

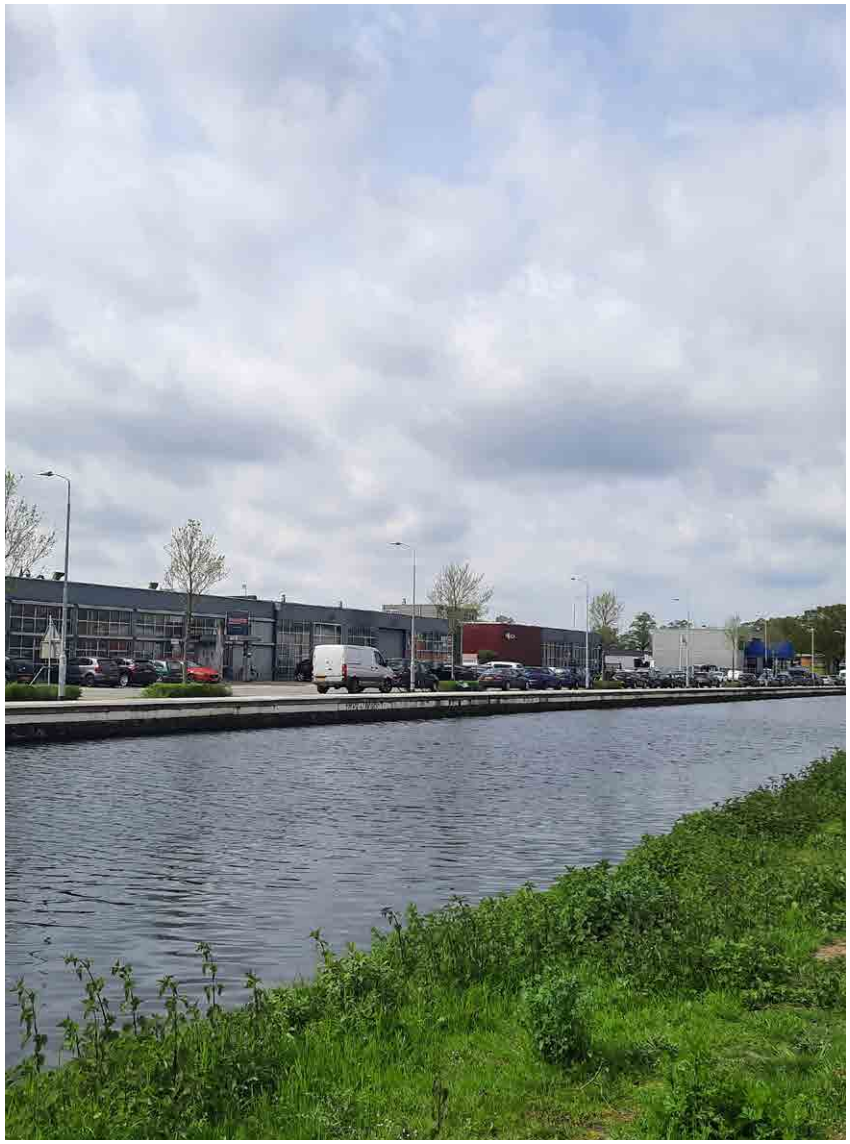
5,6,7,9,11,12,14,15,17,18,20,22,23,24,25,27,28,29,30,31,32,33,34,35,37,38,40,43

Beantwoording

Voor de ontwikkeling van Kanaalzone-Zuid is geen afzonderlijke omgevingsverkenning uitgevoerd naar de relatie met Cingelshouck. Wel is een plan-mer-beoordeling opgesteld. Deze beoordeling vormt de basis voor het gebiedskader en geeft inzicht in de belangrijkste milieuthema's op het niveau dat in deze fase passend is.
Een integrale beoordeling volgt in de stedenbouwkundige uitwerking. In die fase worden mobiliteit, leefkwaliteit en ruimtelijke impact gezamenlijk onderzocht, zodat kan worden vastgesteld of de totale ontwikkeling past binnen de capaciteit en kwaliteit van de omgeving.

Conclusie

Het gebiedskader blijft ongewijzigd. De cumulatieve effecten worden in de verdere uitwerking onderzocht.



ONDERWERP - PARTICIPATIE

Het participatieproces gaf omwonenden onvoldoende invloed. Het hoogstedelijke scenario, dat breed is afgewezen, is toch gekozen. De participatie bij de totstandkoming van het gebiedskader was beperkt en niet representatief.

Dit verhoudt zich niet met de motiveringsplicht zoals dat is geformuleerd in artikel 10.8 lid 1 en 2 van het Omgevingsbesluit. Gelet daarop dient u bij het programma toe te lichten hoe belanghebbenden bij de voorbereiding zijn betrokken en wat de resultaten daarvan zijn. Verder moet inzicht worden gegeven op welke wijze toepassing is gegeven aan het toepasselijke decentrale participatiebeleid.

- Nota Participatiebeleid Omgevingswet wordt niet benoemd
- Verzoek tot een nieuw, verdiepend participatietraject vóór vaststelling van het stedenbouwkundig plan en voor verder traject een helder participatietraject wordt opgetuigd.
- Adressenbestand van ontwikkelaar BPD is betrokken met geïnteresseerden uit Eindhoven en regio, hierdoor vormt de input van omwonenden slechts een beperkt deel van de totale feedback. Onduidelijk is in hoeverre het ontwerp gebaseerd is op inbreng van direct omwonenden.
- Geen plenaire mogelijkheid voor vragen.
- Op welke planonderdelen hebben we wel of geen invloed?

Adressanten onder

5,6,7,9,12,13,14,15,17,18,20,21,22,23,24,25,27,28,29,30,31,32,33,34,35,36,37,38,40,41,43

Beantwoording

We herkennen ons niet in de stelling dat het hoogstedelijke scenario breed is afgewezen. In de verkenningsfase zijn zowel zorgen als kansen benoemd. Daarbij kwam ook naar voren dat dit gebied, mede door de ligging en de reeds ingezette ontwikkeling bij de Caai, door veel betrokkenen wordt gezien als een geschikte locatie voor een meer stedelijke invulling. Daarnaast is in de omgevingsvisie de Kanaalzone al al aangemerkt als ontwikkellocatie. Deze inzichten zijn meegenomen in de verdere uitwerking.

Het participatieproces is uitgevoerd volgens het vastgestelde participatieplan en sluit aan bij de Nota Participatiebeleid Omgevingswet. Eerst is het DNA van de plek verkend, vervolgens is dit in een validatiebijeenkomst getoetst, en daarna is het ontwerp-gebiedskader gepresenteerd en ter inzage gelegd. Daarmee zijn op meerdere momenten en via verschillende vormen mogelijkheden geboden om mee te denken en te reageren.

Direct omwonenden zijn per brief uitgenodigd voor fysieke bijeenkomsten en/of om digitaal te reageren. Buurtverenigingen zijn actief benaderd. Belangengroeperingen zijn uitgenodigd om mee te denken. Uit de postcodeverdeling van de respondenten blijkt dat een groot deel van de reacties afkomstig is uit de directe omgeving. Daarmee is de lokale betrokkenheid goed geborgd. Het bredere adressenbestand van de ontwikkelaar is aanvullend gebruikt om een breder beeld op te halen, maar dit vervangt niet de gerichte uitnodiging van omwonenden.

- Straatgesprekken met bewoners en bezoekers (68 gesprekken)
- Online vragenlijst omwonenden (48 reacties)
- Online vragenlijst toekomstige bewoners en geïnteresseerden (45 reacties)
- Online vragenlijst belangenorganisaties en achterban (153 reacties)
- Interviews met gebruikers (3 interviews)

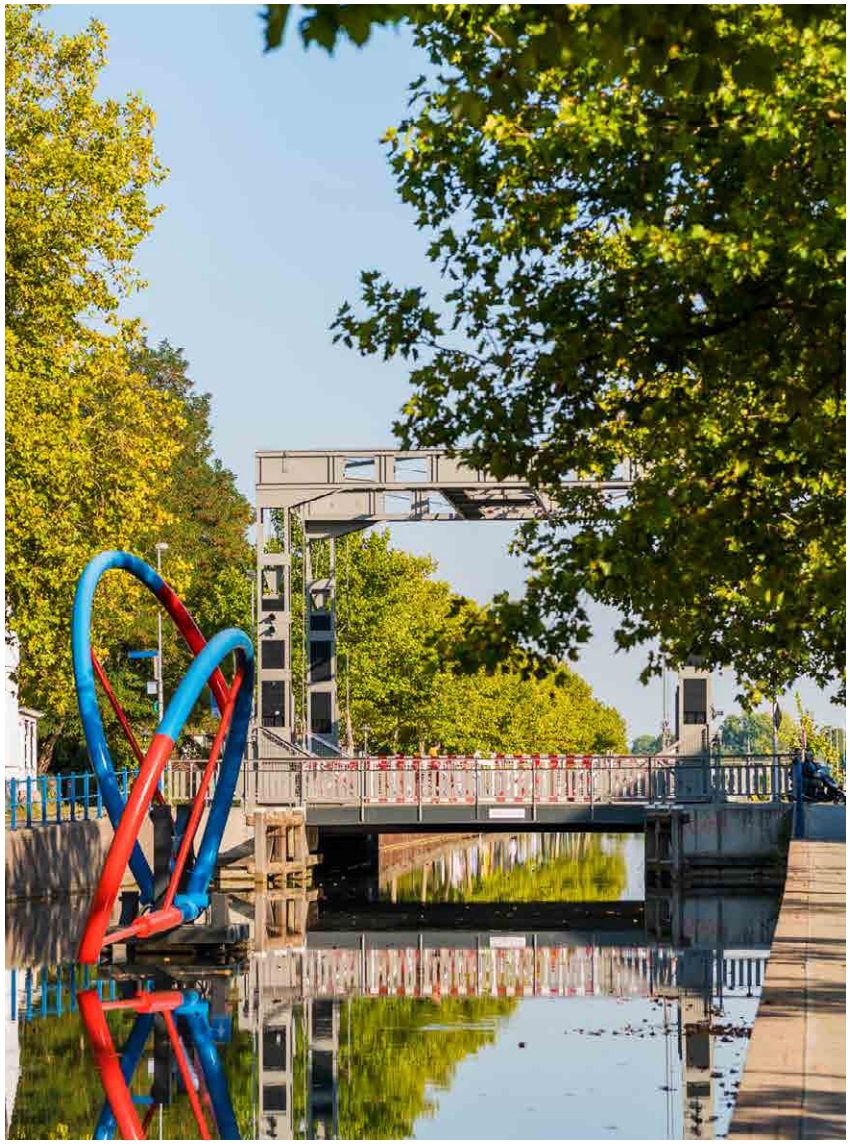
Een plenaire vragenronde op 27 oktober 2025 bij de presentatie van het ontwerp-gebiedskader was geen geschikt format om alle vragen te kunnen beantwoorden. Er waren veel aanwezigen met veel verschillende vragen. Door te kiezen voor een informatiemarkt konden vragen sneller, directer en inhoudelijker worden beantwoord door de aanwezige experts.

Waarop kan worden gereageerd?

Reacties kunnen in beginsel gaan over alle onderdelen van het gebiedskader. Eerder door de gemeente genomen besluiten, worden niet teruggedraaid, zoals in het voorbeeld van de Dirk Boutslaan.
Bij het opstellen van de stedenbouwkundige uitwerking, het wijzigen van het omgevingsplan en het maken van het bouwplan, worden opnieuw participatiemomenten georganiseerd. Deze fase biedt ruimte voor verdere verdieping en betrokkenheid bij de concrete uitwerking.

Conclusie

Het participatieproces is uitgevoerd volgens het vastgestelde participatieplan en het gemeentelijke participatiebeleid Omgevingswet. Naar aanleiding van deze zienswijze worden geen aanpassingen gedaan aan het gebiedskader. We blijven echter bereikbaar voor vragen, toelichting en gesprek, zodat belanghebbenden ook in het vervolgproces toegang houden tot informatie en ruimte voor verdere uitwisseling.



ONDERWERP - OPENBARE RUIMTE

Het gebiedskader suggereert open structuren, maar ervaringen in Eindhoven (Hartje Eindhoven, Strijp-S) tonen dat deze vaak uitmonden in gesloten binnenhoven. Sociale controle en toe-eigening van de publieke ruimte, hoe wordt hierop gehandhaafd?

Wij verzoeken om harde eisen op te nemen in het gebiedskader voor openheid, toegankelijkheid en levendige plinten.

Adressanten onder

5,6,7,9,12,14,15,18,20,22,23,24,25,27,28,29,30,31,32,33,34,35,37,38,40,43

Beantwoording

Het gebiedskader bevat duidelijke ruimtelijke randvoorwaarden om open structuren, doorwaadbaarheid en een levendige openbare ruimte te waarborgen. In het hoofdstuk over de ruimtelijke opzet is opgenomen dat het gebied wordt ingericht met open bouwblokken, zichtlijnen naar het kanaal, doorsteken voor langzaam verkeer en een netwerk van publieke ruimtes. Deze uitgangspunten zijn bedoeld om gesloten binnenhoven te voorkomen en sociale controle te versterken.

Daarnaast stelt het gebiedskader randvoorwaarden voor actieve en levendige plinten langs belangrijke routes en publieke ruimtes. Hiermee wordt gestuurd op toegankelijkheid, interactie met de straat en een aantrekkelijk verblijfsklimaat. De exacte uitwerking hiervan volgt in de stedenbouwkundige fase, waar deze randvoorwaarden worden vertaald naar concrete ontwerpen.

Handhaving op sociale veiligheid en toe-eigening van de openbare ruimte vindt plaats via het ontwerp zelf: door open structuren, zichtbaarheid en een logisch netwerk van publieke ruimtes. Deze principes zijn in het gebiedskader verankerd en vormen het toetsingskader voor de verdere planvorming.

Conclusie

Het gebiedskader bevat al duidelijke randvoorwaarden voor openheid, toegankelijkheid en levendige plinten. Naar aanleiding van deze zienswijze worden geen aanvullende eisen opgenomen.

ONDERWERP - KANAAL

Om de roeiverenigingen te kunnen laten oefenen in het kanaal moet de vrije ruimte in het kanaal minimaal 18 meter breed blijven. Binnen de ring is de verlichting beter (betere sociale veiligheid, ook bij avond trainen mogelijk). Het maken van zachte oevers kan de geschiktheid van het kanaal voor roeien in gevaar brengen. We vragen aandacht voor het behouden van genoeg breedte, eventueel door het verbreden van het kanaal.

- Niet uitgenodigd voor deelname participatieproces, willen dit alsnog.
- Strijd met eerdere toezeggingen.
- Kanaal blijft voldoen aan de minimale eisen voor roeiwater zoals opgesteld door Rijkswaterstaat en KNRB.
- Nieuwe brug moet een overspanning van 20 meter hebben.
- Versmallingen in strijd met gebruik kanaal voor de roeisport.
- In de raadsvergadering van18 december 2018 heeft wethouder van der Meer toegezegd “Dat zonder overleg met de roeiers er geen wijzigingen aan het vaarwater plaatsvinden die belemmerend zouden kunnen werken voor het roeien” (bijlage 4.1).

Adressanten onder

26,30

Beantwoording

De roeiverenigingen zijn uitgenodigd en betrokken bij het participatieproces, tijdens de bijeenkomst van 27 oktober 2025, en via telefonisch contact vóór en na deze datum. Daarmee is deels uitvoering gegeven aan de toezegging uit 2018 dat wijzigingen die gevolgen hebben voor het roeien met de verenigingen worden besproken. In de verdere uitwerking van het ontwerp zal er opnieuw en intensiever contact met de verenigingen plaatsvinden, zodat we samen kunnen werken aan een ontwerp.

Het gebiedskader bevat nog geen definitieve ontwerpkeuzes. In de vervolgfase worden de technische uitwerkingen gemaakt, waaronder breedteprofielen, passeerpunten, veiligheid en de inpassing van natuurvriendelijke oevers (conform amendement A12A). Daarbij worden de roeiverenigingen opnieuw betrokken.

Het kanaal binnen de ring is op dit moment geschikt voor training en beginners, maar voldoet niet aan de KNRB-richtlijnen voor wedstrijdroeien. Veilig roeien blijft een ontwerprichtpunt.
Het voorstel van de roeiverenigingen om natuurvriendelijke oevers te combineren met behoud van minimale roeiwaterbreedte wordt in de ontwerpfase inhoudelijk meegenomen, maar kan nu nog niet integraal worden overgenomen.

Conclusie

We erkennen het belang van de roeiverenigingen. Op basis van hun zienswijze wordt aan het college voorgesteld de tekst van het gebiedskader aan te passen, zodat het belang van de roeisport explicieter wordt geborgd richting de ontwerpfase.

ONDERWERP - WONEN OP WATER

Nadere verkenning naar (on)mogelijkheden van watergebonden woonvormen. Verzoek, plaats van mogelijk 'wonen op water ' aan te geven op een kaart en in overweging te nemen om het Eindhovensch kanaal weer open te stellen binnen strikte (tijds)voorwaarden, met name goederen en diensten transport met beperkte vaarsnelheid.

Er worden suggesties gedaan om op meer plaatsen een vaarverbinding te maken tussen kade zuid en noord, fiets veerpontje, aangepaste elektrische boten.

Daarnaast zou het Eindhoven sieren om het immaterieel erfgoed "Wonen op water" een plaats toe te kennen binnen de regio.
Het verworpen amendement Al 1 "maak haast met wonen op het water" i.uitgangspont 9, toevoeging beslispunt, verworpen in gemeenteraad.

Adressanten onder
44

Beantwoording

Het onderwerp 'wonen op water' is recent in de gemeenteraad besproken. Daarbij is ook het amendement "maak haast met wonen op het water" aan de orde geweest; dit amendement is verworpen. De raad heeft uitgesproken dat eerst een apart ontwerpend onderzoek nodig is naar de (on)mogelijkheden van watergebonden woonvormen in Eindhoven, in relatie tot de bredere ruimtelijke en programmatische opgaven van de stad. Dit onderzoek wordt separaat uitgevoerd en valt daarmee buiten het gebiedskader Kanaalzone-Zuid.

In het gebiedskader worden daarom geen uitspraken gedaan over locaties voor wonen op water, en worden ook niet op deze kaarten opgenomen. Ook het opnieuw openstellen van het Eindhovensch Kanaal voor goederen- of dienstentransport valt buiten de scope van dit gebiedskader. Dergelijke keuzes vragen om een bredere afweging op stedelijk niveau, waarin ook waterveiligheid, ecologie, beheer en mobiliteit worden betrokken. Suggesties voor aanvullende vaarverbindingen, zoals een fietsveer of elektrische boten tussen de noord- en zuidoever, worden meegenomen in de bredere mobiliteits- en gebiedsverkenningen, maar maken geen onderdeel uit van de ruimtelijke randvoorwaarden van dit gebiedskader.

Het immaterieel erfgoed "wonen op water" wordt in het genoemde ontwerpend onderzoek betrokken, zodat kan worden beoordeeld welke plek dit binnen de regio kan krijgen.

Conclusie

Het gebiedskader blijft ongewijzigd. Wonen op water en mogelijke vaarverbindingen worden onderzocht in een separaat stedelijk traject.



EINDHOVEN