

Cultuurhistorische beschrijving en waardering radialen Strijp, Gestel en Stratum binnen de Ring

Beleidskader

Het Besluit ruimtelijke ordening verplicht gemeenten rekening te houden met cultuurhistorische waarden. Daarom moet voorafgaande aan een bestemmingsplan onderzocht zijn welke waarden in het plangebied aanwezig zijn.

In het gemeentelijk beleid is vastgesteld dat herkenbaarheid van de historische structuur een uitgangspunt zou moeten zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen. Daarmee kunnen de identiteit en de kwaliteit van de leefomgeving worden versterkt. (Vitaal Verleden 2001)

In de door de gemeente vastgestelde Integrale Visie Erfgoed Eindhoven (2012) is de doelstelling opgenomen om van Eindhoven een leesbare stad te maken, een stad die zich laat begrijpen, zowel door inwoners als bezoekers, in haar karakteristiek met een historische gelaagdheid en verscheidenheid, met verschillende gezichten en verhalen, die samen de Eindhovense identiteit bepalen.

Voor het bestemmingsplan relevante cultuurhistorische waarden zijn daarom ruimtelijke kenmerken in de vorm van objecten, stedenbouwkundige en/of landschappelijke structuren, waaraan de historische ontwikkeling kan worden afgelezen.

De gemeente Eindhoven heeft in 2008 een cultuurhistorische waardenkaart vastgesteld. Dit is een indicatieve kaart, die per bestemmingsplan of projectgebied nadere uitwerking behoeft.

Het huidige Eindhoven heeft zich ontwikkeld uit een stad en vijf dorpen die in 1920 met de stad werden samengevoegd. Kenmerkend voor de oorspronkelijke structuur zijn dan ook de kernen van stad en dorpen die door radiale wegen met elkaar waren verbonden. De herkenbaarheid van deze prestedelijke structuur is voor de identiteit van de stad van wezenlijk belang.

De lintbebouwing langs deze radialen kan per deel divers van karakteristiek en verschijningsvorm zijn. Juist dit geeft ze hun ruimtelijke kwaliteit, maar maakt het ook lastig om deze karakteristiek steeds leesbaar te houden zonder letterlijk terug in de tijd te gaan naar een eenduidige typering. Aan de hand van een matrix is de bebouwing geanalyseerd en gewaardeerd.

Voor Eindhoven beschikken wij pas in de 16^e eeuw over betrouwbaar kaartmateriaal, dat dan alleen nog betrekking heeft op een gebied rond de stadskern. Daardoor berust onze kennis over routes uit de prehistorie, de Romeinse tijd en de middeleeuwen op vermoedens die gebaseerd zijn op de geomorfologie en op archeologische vondsten. De oudste weergave op de kaart is gebaseerd op de stadsplattegrond van Jacob van Deventer uit ca. 1560 en is beperkt tot het huidige centrumgebied en omgeving. De daarop volgende kaartbeelden zijn gebaseerd op de kadastrale minuutplannen uit 1832 en daarna op de topografische kaarten vanaf 1837.

De oudste wegen volgden het natuurlijk beloop van de dekzandruggen tussen de beekdalen en hebben daardoor vaak een grillig verloop. De omgeving van Eindhoven, vóór de eerste stadsuitbreidingen en de annexatie van de randgemeenten Woensel, Gestel, Stratum, Strijp en Tongelre in 1920, werd gekenmerkt door een radiale wegenstructuur die nog goed herkenbaar is. Het waren wegen die de stad met de dorpen en met de regio verbonden. In Woensel verbond de Kruisstraat de Fellenoord met Kronehoef, en de latere dorpskern bij de Kloosterdreef. De Frankrijkstraat, Woenselsestraat, Eckartseweg en Nuenenseweg zijn fragmenten van de

oorspronkelijk doorgaande weg. In Gestel loopt de Hoogstraat over de zangrug tussen Dommel en Gender, met de aftakkingen Gestelsestraat en Genneperweg en als vervolg de Blaarthemseweg. In Stratum liepen vanaf de Stratumsedijk wegen naar Heeze en Leende. De Gagelstraat was oorspronkelijk de verbinding tussen Strijp via Woensel met Eindhoven. Tot het oude wegenpatroon in Strijp behoren verder de Strijpsestraat met als aftakking de Hastelweg en de Zeelsterstraat als vervolg daarvan. De Kempensebaan, voorheen 'Langepad' was een oud tracé van de verbinding van Eindhoven en Stratum met Tongelre.

Vanaf de 18de eeuw werd het wegennet verbeterd met nieuwe verharde wegen, meestal dijk genoemd. Zij hadden een kaarsrecht verloop en de bermen waren met bomen beplant. De Oirschotsedijk kwam in 1770 in plaats van de Oude Postdijk waarvan nog een stuk is te vinden op landgoed de Wielewaal. De Boschdijk is een onderdeel van de straatweg van 's-Hertogenbosch naar Luik, die in 1818 werd voltooid. Ook de Stratumsedijk en de Aalsterweg zijn onderdelen van deze straatweg. De Geldropseweg vanaf de Voorterweg werd aangelegd in 1860. De Tongelresestraat, van Geldropseweg tot de Kievitlaan werd aangelegd in 1872. Strijp kreeg met de Willemstraat 1885 een nieuwe verbinding met Eindhoven.

Langs een aantal van de oude radialen ondersteunt de begeleidende bebouwing in zijn perceelsgewijze opbouw en kleinschaligheid de herkenbaarheid van de historische structuur.

De industrialisatie werd in de 19e eeuw en het begin van de 20ste eeuw gestimuleerd door de aanleg spoor- en tramlijnen. In 1866 kwamen spoorlijnen tot stand naar Boxtel, Venlo en Hasselt, in 1913 ook naar Weert. De spoorlijn van Boxtel naar Venlo en Weert werd in 1953 door de aanleg van het hoogspoor in noordelijke richting verlegd. De spoorlijn naar Hasselt werd in 1960 opgeheven. Het spoorwegwachtershuis aan de Hoogstraat en het beloop van de Hagenkampweg, de Scheidingstraat en de Bayeuxlaan herinneren hieraan.

Afgezien van enkele bescheiden stadsuitbreidingen wordt de stadsontwikkeling na 1900 vooral bepaald door de uitbreidingsplannen vanaf de annexatie van de randgemeenten in 1920. Voor de stedenbouwkundige structuur van de stad zijn met name de hoofdwegen van belang. De Ring werd in het uitbreidingsplan van Cuypers en Kooiken uit 1918 ontworpen als verbinding tussen de staddelen en in gewijzigde vorm voltooid in 1957. De vroegste delen zijn Kronehoefstraat, Leostraat en Botenlaan. De tangent Vonderweg-St. Jorislaan is een gedeelte van de eerste ringbaan uit het uitbreidingsplan van 1920. Het uitbreidingsplan van De Casseres uit 1930 voorzag in een stelsel van ceinturbanen dat slechts gedeeltelijk werd gerealiseerd. De Floralaan zou een onderdeel vormen van de buitenste ringbaan. Waar de laan de Leenderweg kruist vormt het Floraplein nog steeds een markante entree van de stad. Ook de Bredalaan en de Noord-Brabantlaan stammen uit het plan van De Casseres. De naoorlogse stadsuitbreidingen gingen gepaard met de aanleg van ruim opgezette boulevards met veel groen. De Karel de Grotelaan is de centrale as van de stadsuitbreiding in Gestel uit 1955-1960 en tevens de uitvalsweg naar de Kempen. De Fellenoord werd voltooid in 1973 als nieuwe oost-west verbinding en knooppunt van uitvalswegen ten noorden van het centrum. De Veldmaarschalk Montgomerylaan is de as van het uitbreidingsplan Woensel uit 1957 en was oorspronkelijk als doorgaande weg geprojecteerd. De J.F. Kennedylaan, uitgevoerd in de periode 1960-1970 als parkway met viaducten, werd de nieuwe uitvalsweg richting Son en Nijmegen.

Beschrijving van de radialen in het plangebied

Strijp

Het dorp Strijp bestond vóór 1920 uit verschillende kernen. De dorpskern lag rond het St. Trudoplein, waar verschillende wegen naar de buurtschappen samen kwamen. Binnen de huidige Ring lagen verder de gehuchten Schouwbroek en Schoot. De verbinding tussen Eindhoven en Strijp liep oorspronkelijk via de Gagelstraat. Pas in 1885 kwam met de Willemstraat een nieuwe verbinding tot stand. Bij Schouwbroek ging de Willemstraat over in de Strijpsestraat, waarvan de Hastelweg in westelijke richting aftakte terwijl de Strijpsestraat afboog naar het Trudoplein, waar ook de Schootsestraat uitkwam.

Concentreerde zich de bebouwing aanvankelijk in de gehuchten, in de 19^{de} eeuw vond een verdichting plaats met kleinschalige dorpse karakteristiek, overwegend bestaande uit losse panden of huizenblokken van een laag met kap. Nog steeds is langs deze straten bebouwing te vinden die herinnert aan deze prestedelijke typologie.

Gestel

Van oudsher was Gestel met Eindhoven verbonden via de Hoogstraat die over de dekzandrug tussen de beekdalen van Dommel en Gender. Op de oudste stadsplattegrond van Eindhoven is te zien dat hier de bebouwing zich concentreerde. Op deze plattegrond is ook te zien dat de Gestelsestraat zich van de Hoogstraat afsplitst. Deze verbond Eindhoven met Gennep en verder met Aalst. Ten westen van de Hoogstraat is ook de Laagstraat aangeduid. In tegenstelling tot de Hoogstraat is aan deze wegen vrijwel geen bebouwing te zien. Aan de hand van de topografische kaarten kan worden vastgesteld dat pas vanaf het einde van de negentiende eeuw, als de lintbebouwing aan de Hoogstraat zich verdicht heeft, ook aan de andere straten enige bebouwing verschijnt.

Deze bebouwing werd gekenmerkt door eenlaagse bebouwing afgewisseld met grotere herenhuizen. Na 1920 verschijnt ook meer stedelijke bebouwing van twee lagen met kap. Als gevolg van de urbanisatie trad er langs alle straten geleidelijk verdichting op.

Het tracé van de spoorlijn naar België is nog steeds herkenbaar tussen het Lodewijk Napoleonplein en de Hagenkampweg Zuid, minder aan de Spoorstraat en de Scheidingstraat. Aan de Hagenkampweg Zuid bevindt zich ook oude lintbebouwing, terwijl de Hagenkampweg Noord en het Lodewijk Napoleonplein begeleid wordt door huizenblokken uit het interbellum.

Als onderdeel van een nieuw uitbreidingsplan plande ir. J.M. de Casseres in 1930 een nieuwe uitvalsweg naar het zuidwesten. De huidige Karel de Grotelaan is terug te voeren op dit plan, al is het tracé toen de weg na de oorlog werd gerealiseerd meer zuidelijk komen te liggen.

Het historisch landschappelijke patroon van landwegen en verkavelingen verdween daarbij.

Stratum

In Stratum concentreerde zich de bebouwing tot het begin van de 20^{ste} eeuw tot de dorpskern rond de St. Joriskerk aan de Stratumsedijk, de huidige St. Jorislaan, de Gasthuisstraat en de Schalmstraat. De Stratumsedijk was de belangrijkste verbinding tussen Eindhoven en Stratum en had zijn vervolg in de Leenderweg. De Voorterweg vormde de verbinding met Tongelre en Geldrop.

Langs de radialen Aalsterweg, Leenderweg en Heezerweg (vóór 1920 Laagstraat) was verspreide bebouwing te vinden, die hoofdzakelijk bestond uit kleine bouwblokken of vrijstaande huizen, meestal een laag met kap. Toen in 1818 de straatweg van 's-Hertogenbosch naar Luik gereed kwam ontstond ook hier begeleidende bebouwing, opvallend veel buitenhuizen en cafés. De Aalsterweg onderscheidde zich van de andere oude radialen door een laanbeplanting.

Na 1920 vonden tussen de radialen woningbouwprojecten plaats die echter slechts voor een klein deel aan de radialen grensden, zoals bij de Bloemenbuurt.

Thans is er binnen de Ring aan de Aalsterweg, de Leenderweg, de Heezerweg en de Geldropseweg nauwelijks meer bebouwing te vinden die herinnert aan de tijd vóór het ontstaan van Groot Eindhoven.

Analyse

Alle oude radialen werden gekenmerkt door een perceelsgewijze ontwikkeling, een gevarieerde overwegend kleinschalige bebouwing met verspringende rooilijnen en doorgangen tussen de blokken. Naarmate men verder verwijderd is van het centrum is er sprake van een meer open structuur met meer groen in de vorm van tuinen en laanbeplanting. Dit is overigens beter te zien aan het gedeelte buiten de Ring dan daarbinnen.

Strijp

De stedenbouwkundige structuur bestaat uit een netwerk van straten van vóór de verstedelijking dat de kern vormt van het gebied en het tot een geheel maakt. Het netwerk bestaat uit de Strijpsestraat, die als doorgaande straat met de afslagen naar de Schouwbroekseweg en Hastelweg, de knooppunten vormt in dit netwerk, het Trudoplein is het centrale punt waar de Schootsestraat op aansluit. De Strijpsestraat en Hastelweg vormen de hoofdwegenstructuur. De bebouwing is gevarieerd dorps en kleinstedelijk, hoofdzakelijk een woonbebouwing van losse panden of blokken van een laag met kap. De Hastelweg is een drukke verkeersstraat en is het meest vergelijkbaar met andere radiale straten, de eenlaagse bebouwing met kap en dakkapellen rijgt zich tot de St. Trudostraat zonder opvallende variatie aaneen. Daarna is er een gevarieerde bebouwing van na 1920 te vinden. Het knooppunt van de Hastelweg met de Strijpsestraat vormt een uitzondering op de architectuur van de Hastelweg, bepalend is de villa "Beukenhof" met een 5-tal beuken en aan de overzijde van de straat wordt de hoek met de Strijpsestraat op nr 53 gemarkeerd met een om-de-hoek-gaand beeldbepalend laag pand. Aan de Strijpsestraat zijn vanaf de Willemstraat ook panden van twee lagen met kap te vinden in een deels open bebouwingsstructuur, hier en daar met voortuinen. De Gagelstraat die vóór 1885 via Woensel de verbinding tussen Strijp met Eindhoven vormde, vertoont dezelfde gevarieerde kleinschaligheid die kenmerkend is voor de oude radialen. Van 68 tot nummer 90 (links) eenlaagse woningen met langskap uit circa 1905, verder tot de St. Antoniusstraat nieuwbouw; rechts gevarieerde bouw van tussen 1900 en 1918, meest tweelaags met variatie in daklijnen en af en toe een puntgeveltje (85 en 93), op einde rechts een rijtje uit 1944 en nieuwbouw.

De Strijpsestraat is de belangrijkste straat in het gebied en biedt afwisseling in beeld en functie vanwege afslagen waar de straat afbuigt en de bebouwing verandert. Meer naar het Trudoplein vanaf de Schouwbroekseweg dateert de bebouwing meest uit het interbellum, twee lagen met kap met een enkel drielaags blok. Bij de afslag / knooppunt met de Schouwbroekseweg gaat de bebouwing van de Schouwbroekseweg de hoek om met een nieuw appartementencomplex en verder om de hoek een klooster met een gebouw uit begin 20^e eeuw.

Vanaf hier tot aan het Trudoplein is de Strijpsestraat een straat met bomen zoals kastanje en plataan en met een gevarieerde bebouwing zoals de pastorie met tuin en bomen en met toegang tot het kerkhof. Kerk pastorie en parochiehuis en het schoolgebouw aan de St. Trudostraat vormen een waardevol ensemble.

Het Trudoplein is eigenlijk geen plein, maar een verbrede Strijpsestraat waar de straatwand pleinwand wordt. De wand van de Strijpsestraat is hier een bijzonder gaaf gevarieerd geheel.

Na het Trudoplein zet de Strijpsestraat zich na het kruispunt met de Rondweg, voort als Zeelsterstraat. De Schootsestraat vertoont met name aan de westkant nog de karakteristiek van een oud lint. De bijzondere kerktoeren is een oriëntatiepunt en markeert de overgang naar Philipsdorp.

Gestel

Aan de Hoogstraat is nog relatief veel bebouwing te vinden uit de 19^{de} en begin 20^{ste} eeuw. Deze bestond voor een groot deel uit eenlaagse woningen met kap, zowel eenvoudige als meer aanzienlijke, afgewisseld door hogere herenhuizen. Geleidelijk is hier meer verstedelijking opgetreden. De kruising met de Edenstraat wordt geflakeerd door moderne hoekbebouwing, die geen relatie heeft met de lintbebouwing aan de Hoogstraat en waardoor de continuïteit van de radiaal is onderbroken.

Voor het overige is de bebouwing aan de Hoogstraat overwegend een typische gevarieerde en kleinstedelijke lintbebouwing, hoofdzakelijk met een woonfunctie, maar ook veel bedrijvigheid. Hoogstraat 71-93 is een rij woningen uit de jaren '30 van de vorige eeuw die een architectonische eenheid vormt. De panden Hoogstraat 118-122 hebben voortuinen, wat binnen de Ring aan de radialen relatief zeldzaam is.

Enkele naoorlogse blokken verstoren het karakter van een gevarieerde perceelsgewijze opbouw en de kleine korrelgrootte. Hoogstraat 100 is een langgerekt modernistisch blok dat door zijn schaal niet past in de karakteristiek van de oude radiaal. Dit geldt ook voor 103-107 en het appartementenblok 117A-125. Bij Hoogstraat 152-156 heeft zich in de breedte ook een schaalvergroting voorgedaan, hoewel de hoogte niet erg afwijkt. Ten noorden van het spoorwegwachtershuisje is een appartementencomplex verrezen dat zich niet oriënteert op de Hoogstraat. Aan de westkant heeft zich vanaf Hoogstraat 178 een ontwikkeling voltrokken van winkels en appartementen bestaande uit blokken van meestal drie bouwlagen onder een plat dak. De bebouwing bij de kruising met de Ring heeft geen relatie met de radiaal.

Langs de Gestelsestraat, die vóór 1900 grotendeels nog onbebouwd was, bevinden zich aan het begin en kort voor de kruising met de Ring aan de westkant nog rijen woningen van een laag met kap die typisch zijn voor de periode vóór de stadsuitbreidingen. De overige bebouwing aan de Gestelsestraat dateert uit het interbellum en de wederopbouwperiode, meest woningen van twee lagen met kap. Vanaf de Helmerslaan hebben de huizen meest een voortuin.

Aan de Hagenkampweg Zuid bevindt zich langs het vroegere spoorlijntreacé nog een langgerekte rij arbeiderswoningen van een laag met kap uit het begin van de 20^{ste} eeuw. Het spoorwegwachtershuis herinnert aan de voormalige spoorbaan.

Tot het plangebied behoort tenslotte ook een deel van de jonge radiaal van de Karel de Grotelaan.

De radiaal kenmerkt zich door zijn ruime opzet als uitvalsweg met gescheiden rijbanen en een middenberm en brede groenstroken. De Karel de Grotelaan is de centrale as in de wijk Hagenkamp. De aanzet wordt gevormd door de Mecklenburgstraat die begeleid wordt door grondgebonden woningen deels nog uit de jaren '30 van de vorige eeuw.

De weg wordt vanaf de kruising met de Hertog Jan I laan begeleid door naoorlogse appartementenbouw die met de weg één samenhangend stedenbouwkundig geheel vormt. Deze blokken zijn steeds met drieën gegroepeerd rond ruime plantsoenen, aan de oostzijde op drie plaatsen met de open zijde naar de wijk. Aan de westkant is een plantsoen in de ontstaansperiode van de wijk bebouwd met een noodkerk. Hier staat aan de Clovislaan geen appartementenblok. De radiaal heeft met name een woonfunctie, maar is ook een belangrijke (auto-)verkeersader.

Materialisering en architectuur zijn tijdsgebonden. Het betreft bouwblokken met 3 woonlagen op een begane grond met entrees en bergingen.

Stratum

Aan de Stratumsedijk markeert de St. Joriskerk de oude dorpskern, maar deze is omgeven door moderne complexen. Aan de Langs de Aalsterweg, de Leenderweg en de Geldropseweg herinnert binnen de Ring nauwelijks meer iets aan de vroegere kleinschalige lintbebouwing. Deze radialen hebben niet alleen te maken met schaalvergroting maar ook met een verzakelijking waarbij het wonen steeds meer plaatsvindt in de vorm van bovenwoningen en appartementen.

De zuidkant van de Geldropseweg binnen het plangebied (tussen St. Jorislaan en Ring) wijkt overigens af van deze beschrijving omdat deze wordt begrensd door het Witte Dorp en landgoed De Burgh/Park Glorieux.

De Heezerweg kent nog wel een kleinsteedse woonbebouwing van overwegend een of twee lagen met kap. Deze weg liep voorheen vanaf de splitsing van de Stratumsedijk en de St. Jorislaan in zuidoostelijke richting. Het tracé vanaf de St. Jorislaan is verdwenen; de Heezerweg sluit nu aan op de Gasthuisstraat (afgezien van een verlenging via een pad).

De organisch gegroeide bebouwing aan de Heezerweg was in het verleden in vrijwel alle gevallen eenlaags en paste bij de dorpse bebouwing van Stratum. Die bebouwing aan de straat was aaneengesloten en werd soms door smalle gangetjes onderbroken. De woningen werden op slechts enkele plaatsen door winkeltjes en cafés onderbroken. Het hoekpand met de huidige Heezerweg en de daarop aansluitende bebouwing aan de Gasthuisstraat is nog typerend voor de oude de radiaal. Al in de twintiger jaren werd nieuwbouw vanaf de Heistraat tot aan de huidige Leostraat toegevoegd. Het begin van de Heezerweg heeft tot de Schalmstraat een moderne rij nieuwbouwwoningen uit de jaren '80 met een kaarsrechte rooilijn. Als hoekbebouwing van straten aan deze zijde van de Heezerweg is gekozen voor panden die afwijken van de rest bestaande uit winkels met bovenwoningen en met platdak. Op enkele uitzonderingen na staan vanaf de Schalmstraat tot aan de Leostraat overal bakstenen panden uit de jaren '30 (veel 1933) met dwarskappen en hoge opgaande pannendaken.

Alleen in het uiterste noorden staan enkele moderne panden die zich als het ware losgeweekt hebben van de overige bebouwing aan de Heezerweg. Hun rooilijn wijkt dan ook verder terug.

De noordelijke westzijde van de straat, vanaf de Tulpstraat tot aan de Rozemarijnstraat bestaat uit woningen, die gebouwd zijn tussen 1917 en 1933. Hier is een wisselende rooilijn te zien.

De rij met oude woonhuizen tot aan de Rozemarijnstraat sluit aan op woningen uit latere jaren. De rij woonhuizen tot aan de Heistraat vertoont dezelfde uiterlijke bouwkenmerken als de woonhuizen die in verband met de stadsuitbreiding in de Bloemenbuurt-noord werden gebouwd. Vanaf de Heistraat staan aaneensluitend panden die in de jaren '30 is gebouwd. Een afwisselend maar bij elkaar passend beeld. Alleen in de onmiddellijke nabijheid van de Piuslaan is moderne bebouwing uit de jaren '70 en '80 gezet. De hoekbebouwing met de Piuslaan heeft het formaat dat past bij de schaal van de Rondweg.

De Leenderweg is binnen de Ring grotendeels vernieuwd, maar heeft nog wel de kenmerken van de organische groei. De bebouwing is zeer divers, bestaat voor een groot deel uit winkelpanden en zakelijke panden met bovenwoningen en herinnert bijna nergens meer aan de situatie uit het begin van de twintigste eeuw.

Alleen aan het begin van de Leenderweg, bij de Stratumsedijk, staan nog enkele gerenoveerde woningen met één laag en een kap. (Leenderweg 1-7 en 25-35). Aan de overzijde staan twee

blokken 28-34 uit 1920. Aan de zuidelijke zijde, bij de Leostraat, staan nog enkele woningblokjes, maar deze horen bij de Bloemenbuurt. Verspreid tussen de woningen en winkels is nog bebouwing uit de dertiger jaren en de wederopbouw herkenbaar.

Plaza Futura vormt met zijn plein een rustplek in deze radiaal. De bebouwing om dat plein is in het algemeen bouw uit de jaren '50 en past bij het gebouw. Storend door hun schaal en contextloos ontwerp zijn met name Leenderweg 50, 73 en 80.

De bebouwing van de Aalsterweg is nabij de splitsing met de Leenderweg stedelijk. Na een villa op de hoek van de de Le Sage ten Broeklaan staat aan de westzijde een blok uit de wederopbouwtijd met vier bouwlagen, een zeer flauw hellend dak en een winkelgalerij op de begane grond. Verderop staat een aaneengesloten bebouwing van woonhuizen die voor 1940 gebouwd zijn (Aalsterweg 38-52). Die bebouwing bestaat overwegend uit woningen van twee verdiepingen met een opgaand dak evenwijdig aan de straat. Daarna is er sprake van een zeer wisselend beeld van vooroorlogse panden en appartementen blokken van 3 tot 5 bouwlagen boven een zakelijke plint.

Op de hoek van de Leenderweg en de Aalsterweg staat een groot appartementencomplex van zes bouwlagen en platdak dat is opgebouwd uit verschillende segmenten. Het complex loopt in zuidelijke richting in hoogte terug tot 3 bouwlagen en sluit dan aan op de overige bouwhoogte van de woningen aan deze zijde van de Aalsterweg, die voor 1940 gebouwd zijn. Daarna is er sprake van een rij appartementen van meest 3 bouwlagen boven winkels.

De bebouwing in het uiterste noorden (Aalsterweg 29-55) en in het zuiden (Aalsterweg 117-133) van de oostelijke wand laat de vooroorlogse situatie nog zien. Daarmee blijft nog een fractie bewaard van de verschijningsvorm van een oude radiaal. De zakelijk panden die daartussen en aan de overzijde van de weg staan, zijn modern en herinneren ons niet meer aan een oude radiaal.

Waardering

Kenmerkend voor de oude radialen zijn op de eerste plaats de perceelsgewijze opbouw met verspringende rooilijnen, doorgangen tussen de huizen en blokken en een gevarieerde kleinschalige bebouwing.

Aan de oude radialen zijn de meest gave panden uit de prestedelijke fase aan te merken als karakteristiek omdat zij, naast de als monument beschermde panden, bijdragen aan de herkenbaarheid van de oude radialen. Verder zijn ook panden uit een latere fase aangemerkt als karakteristiek als zij kenmerkend zijn voor de overgang naar verstedelijking maar die passen in de traditionele opzet van de oude radialen en in hun typologie bijdragen aan de herkenbaarheid daarvan. Daarbij is vooral gelet op de belangrijkste verbindingswegen tussen de stad en de dorpen en de wegen die vanuit de kernen verder liepen. Zij zijn te beschouwen als de dragers van de historische stedenbouwkundige structuur.

Hieronder zijn de panden met een monumentale status weggelaten.

Karakteristiek zijn:

Strijp:

Gagelstraat 51-63, 34-46, 68-90

Strijpsestraat 17-19, 53, 61-83, 14-18, 72-82, 84-106, 108-114

Hastelweg 3-19, 39-49, 2-4, 10-24, 50-52,

Schootsestraat 152-166, 79-83.

Gestel:

Hoogstraat 41-45, 131, 139-143, 163, 179a-181, 82-84, 112a. Hoogstraat 71-93 is een rij woningen uit de jaren '30 van de vorige eeuw die een architectonische eenheid vormt.

Gestelsestraat 2-8, 37-39, 172-182.

Hagenkampweg 146-148, 160-194. Nr. 142 is een pand uit het interbellum met een bijzondere architectuur.

Stratum:

St. Jorislaan 90-92

Heezerweg 80-88

Leenderweg 1-7, 25-35, 28-34

Aalsterweg 29-55, 40-46.

Bedreigingen van de herkenbaarheid van de oude radialen zijn gelegen in schaalvergroting die zich niet verhoudt tot het hierboven beschreven karakter, contextloos ontwerp, met name door de bouw van appartementen en verdichting te koste van openheid.

Het geheel rond de Karel de Grotelaan is een belangrijk ensemble uit de wederopbouwperiode. De plantsoenen tussen de blokken maken het tot een waardevol stedenbouwkundig geheel.

De kwaliteit ligt in de samenhang van bebouwing en de openbare ruimte, zoals ook beschreven voor het gedeelte buiten de Ring.

Voor deze omgeving liggen bedreigingen in verstoring van de eenheid door een versnipperde aanpak van renovatie en wijkvernieuwing.

Aanbevelingen

Voor behoud van de herkenbaarheid van de oude radialen is op de eerste plaats behoud van de kleine korrelgrootte van belang: ontwikkeling dient perceelsgewijs plaats te vinden. Daarbij is de bestaande nok- en goothoogte maatgevend. Nieuwe ontwikkelingen zijn mogelijk mits zij passen bij de bestaande schaal of achter de oude bebouwing worden gerealiseerd.

Daar waar het karakter van de radialen is verstoord door schaalvergroting verdient het aanbeveling een meer gelede opbouw te stimuleren.

Daar waar door langgerekte blokken teveel eenvormigheid is opgetreden kan met toevoeging van een bouwlaag meer variatie worden bereikt, mits wordt voorkomen dat deze verhoging een trend wordt.

Verder is behoud van openheid van belang, in de vorm van doorgangen en tuinen en verspringende rooilijnen.

Voor de als karakteristiek aangemerkte panden is een sloopvergunningenstelsel aan te bevelen.

Het middengebied van Strijp vraagt bijzondere aandacht bij de toekomstige ontwikkeling, het vormt de kern van het gebied en is van betekenis als groene en open situatie.

Voor de omgeving van de Karel de Grotelaan gelden dezelfde aanbevelingen als voor het deel buiten de Ring: zorg voor de samenhang en de kwaliteit van de openbare ruimte.

Henri van Abbe Stichting, 2019

Bronnen:

Caspers, Thijs en Huis Stam, *Historische topografische Atlas ±1836-1843 Noord-Brabant 1:25.000*, Tilburg 2008

Caspers, Thijs, Anouk van der Leest en Huis Stam, *Historische topografische Atlas ±1894-1914 Noord-Brabant 1:25.000*, Tilburg 2006
Topografische kaarten 1:25000, 1929, 1946
Beekman, P.C. , *Eindhoven Stadsontwikkeling 1900-1960*, Mierlo 1982
RCE 2012, *Rekening houden met cultuurhistorische waarden*
RCE 2013, *Cultuurhistorisch onderzoek in de vormgeving van de ruimtelijke ordening*
RCE 2014, *Eenheid en verscheidenheid, een zoektocht naar een integrale cultuurhistorische waardenstelling van het materiële erfgoed, achtergronddocument*
Jegerings, J.C. *Oud-Gestel, Tussen Gender en Tongelreep*, Hapert 1985
Meijel, Leon van en Freek Mulder, *Cultuurhistorische analyse Genderdal* , Nijmegen 2008
Schooten, Simon van, Paul Spapens en Jan Spoorenberg, *Gennep voor altijd, de geschiedenis van een boeren buurtschap aan de rand van Eindhoven*, Oisterwijk 2001
Groot, Herman de, *Het vergeten Stratum*, Jaarboek Eindhoven, Eindhoven 2009.
Spoorenberg, J., *Straatnamen in de geannexeerde dorpen, later gemeenten, vóór 1920*,
<https://zichtopeindhoven/straatnamen> (feb. 2019)